

cargo

- Einen Takt schneller.** Der Nord-Süd-Transportmarkt hat an Dynamik zugelegt. 6
- Domino-Effekt.** Die Galliker Transport AG, traditionell strassenorientiert, setzt vermehrt auf die Schiene. 10
- Bei Anruf Transport.** Die Mineralölgesellschaft Migrol hat einen Zug für sich allein. 12
- Trockenpilze auf See.** Armando Iacopelli begleitet Frachtgüter bis auf seinen eigenen Teller. 16



**Titelbild:**

Dynamik auf dem Nord-Süd-Transportmarkt: Mehrere grosse Operateure des kombinierten Verkehrs haben ihre Aufträge neu vergeben. Im Bild eine Re 482 in Muttenz bei Basel.

Foto:

Nick Bürgin

Schotter. 4

Neuer SBB Cargo-Hauptsitz. Umfrage Kundenzufriedenheit. Vereinfachte Zollformalitäten.

Einen Takt schneller. 6

Der Wettbewerb um bessere Bahnlogistikkonzepte nimmt zu.

Verlagerungspolitik. 9

Carte Blanche für Jörg Ackermann, Logistik-Leiter Coop.

Domino-Effekt bei Galliker. 10

Der strassenorientierte Logistiker setzt nachts auf die Schiene.

Ein Anruf genügt. 12

Ein Zug von SBB Cargo ist für Migrol reserviert.

Dosenfisch auf Achse. 14

Ein Porträt der Lagerhaus- und Transport GmbH LTW in Weil am Rhein.

Verkehrsleistung gesteigert. 15

2004 war für SBB Cargo ein gutes Jahr. Die Zahlen.

Pilze auf hoher See. 16

Armando Iacopelli hat die Pilze in seinem Risotto von weit her begleitet.

Wie auf Samtpfoten. 17

Neue Bremssohlen machen weniger Lärm.

Teamplayer. 18

Richard Seebacher orchestriert 240 Mitarbeiter im Kunden Service Center.

Impressum.

cargo 1|05. April 2005. Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 30 000 Exemplare. **Redaktion** Martin Radtke (Leitung), Stephan Appenzeller, Marcel Hänggi, Urs (Longo) Hofer, Erwin Rosenast, Christoph Rytz, Tom Schaich. **Grafik/Satz** Favo Werbeagentur, Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Druck** Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basel, Schweiz, Telefon +41 (0)512 29 06 55, Fax +41 (0)512 29 06 66, cargomagazin@sbb.ch, www.sbbcargo.com

Sie wünschen ein Gratisabonnement?

Nichts leichter als das: Senden Sie eine E-Mail an cargomagazin@sbb.ch oder einen Fax an +41 (0)512 29 00 69, und Sie erhalten *cargo* viermal pro Jahr kostenlos ins Büro oder nach Hause gesandt.



Foto: Gian Vätti

Liebe Leserin, lieber Leser

SBB Cargo blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2004 zurück: Wir konnten unsere Verkehrsleistung auf über 10 Milliarden Tonnenkilometer steigern. Dazu beigetragen haben der Binnenverkehr und Fortschritte in Deutschland und Italien. Gerade in diesem Bereich sind wir seit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 markant gewachsen: In Deutschland fahren wir viermal, in Italien fünfmal mehr Züge.

Die Fahrplanumstellung und das damit verbundene Wachstum führte in den ersten Wochen des Jahres vereinzelt zu Schwierigkeiten in Disposition und Abwicklung von Transporten. Gemeinsam mit unseren Kunden, hauptsächlich des kombinierten Verkehrs, haben wir die Situation analysiert und Sofortmassnahmen eingeleitet, damit wieder die gewohnt hohe Schweizer Qualität angeboten werden kann. Für die konstruktive Unterstützung und das Verständnis unserer Kunden bedanke ich mich.

Was über Landesgrenzen hinweg Erfolg hat, kann auch in einem engeren Raum gut sein – und sich für unsere Kunden rechnen. Ein solches Beispiel ist das Schweizer Transportunternehmen Galliker. Das Traditionsunternehmen mit Sitz in Altshofen, Kanton Luzern, gehört zu den grössten der Branche und beliefert verschiedene Detailhandelsunternehmen. Neu setzt Galliker auf unser Produkt Cargo Domino (Seite 10).

Auch der Schweizer Detaillist Coop setzt zunehmend auf die Bahn. So schreibt Jörg Ackermann, Leiter der Direktion Logistik/Infor-

matik/Produktion und stellvertretender Vorsitzender der Geschäftsleitung, in der Gastkolumne (Seite 9): «Bei Coop wie auch bei andern Marktteilnehmern scheinen die Verlagerungspotenziale längst nicht ausgeschöpft. Motivation und Innovation sollten daher für eine starke und nachhaltige Entwicklung des Schienenbinnenverkehrs an erster Stelle stehen.»

Unser Kunden Service Center (KSC) in Freiburg (Schweiz) ist ein wichtiges, unverzichtbares Bindeglied zwischen Ihnen und uns. Das KSC ist das erste seiner Art in Europa und bietet Transportadministration aus einer Hand grenzüberschreitend an. Laufend baut es seine Dienstleistungen aus und passt diese an die neuen Bedürfnisse an. Nach seiner Gründung vor fünf Jahren werden heute jeden Tag 5000 Sendungen erfasst (Seite 18).

Haben Sie die Tage vom 31. Mai bis 3. Juni 2005 schon in der Agenda markiert? Dann findet die transport logistic in München statt. SBB Cargo organisiert zahlreiche öffentliche Diskussionen und Gespräche mit Spitzenkräften aus der Branche. Ich würde mich freuen, wenn ich Sie an unserem Stand persönlich begrüssen dürfte.

Herzlich Ihr

Paul Wittenbrink
Leiter Marketing & Sales

transport
logistic

Branchen- schwerpunkte.

SBB Cargo und ChemOil Logistics informieren an der bedeutendsten Branchenmesse, transport logistic, über aktuelle Trends im Nord-Süd-Verkehr.

Die transport logistic in München findet dieses Jahr vom 31. Mai bis 3. Juni statt. SBB Cargo rückt an jedem Messtag ein anderes Schwerpunktthema in den Vordergrund. Präsentiert werden Lösungen aus den Bereichen Chemie und Mineralöl, kombinierter Verkehr, Handel und Stahl. Daneben organisiert SBB Cargo öffentliche Diskussionen und Gespräche mit führenden Logistikern. SBB Cargo ist in der **Halle B6 am Stand 205/306.**

Mehr Informationen unter
► www.sbbcargo.com/messe



Hinter Glas: SBB Cargo-Zentrale am Basler Bahnhof.

Neuer Hauptsitz für SBB Cargo.

Seit März arbeiten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der zentralen Dienste von SBB Cargo unter einem Dach. Das neue Gebäude «Elsässertor» liegt direkt neben dem Bahnhof Basel.

Die rund 500 Mitarbeitenden der zentralen Dienste waren bislang an fünf Standorten in der Stadt Basel verteilt. Mit dem Zusammenführen in ein einziges Gebäude soll die Zusammenarbeit verbessert und die Effizienz deutlich gesteigert werden. Das markante Bürohaus «Elsässertor» haben die renommierten Architekten Herzog & de Meuron entworfen. Seinen Charakter erhält das 140 Meter lange Gebäude durch die transparente, funktionale Fassade. Eigentümerinnen sind die Suva und die Pensionskasse des Bundes; SBB Cargo hat die oberen drei der fünf Geschosse gemietet und nutzt auch einen Drittel des ersten Stockwerks.

Die neue Briefanschrift des Hauptsitzes lautet

**SBB Cargo
Elsässertor
Centralbahnstrasse 4
4065 Basel
Schweiz**

Ohne Zollformalitäten zwischen Deutschland und Italien.

Die internationalen Zollbehörden vertrauen SBB Cargo uneingeschränkt: SBB Cargo in Deutschland und in Italien qualifizierten sich zur Teilnahme am vereinfachten gemeinschaftlichen Versandverfahren, kurz vgVV.

Damit verringert sich der bürokratische Aufwand beim Grenzübertritt auf ein Minimum. Internationale Verkehre können noch zügiger abgewickelt werden. Der deutsche wie der italienische Zoll honorieren mit diesen Entscheidungen das «One-stop-shop»-Konzept von SBB Cargo samt Töchtern. Die Teilnahme am vgVV bedeutet für die Kunden von SBB Cargo eine wesentliche Vereinfachung der Zollformalitäten: Es müssen keine T-Versandanmeldungen mehr erstellt werden. Der internationale Frachtbrief CIM beziehungsweise der Übergabeschein TR für den kombinierten Verkehr dienen im vgVV zugleich als Zolldokumente. Weder beim Versand noch beim Grenzübertritt und beim Empfang kommt es wegen Zollformalitäten zu Verzögerungen.



Mit dem vereinfachten Zollverfahren ist der CIM-Frachtbrief gleichzeitig Zolldokument.

Kundenzufriedenheit: Resultate sind befriedigend.

Die Kunden von SBB Cargo sind mit den erbrachten Leistungen bedingt zufrieden – allerdings etwas weniger als im Vorjahr.

Ein unabhängiges Institut befragte im November 2004 eine repräsentative Stichprobe des Kundenstamms von SBB Cargo und ChemOil Logistics. Mit einem Wert von 7,2 Punkten (Vorjahr: 7,3) auf einer Skala von 1 bis 10 stellten die Geschäftspartner den beiden Unternehmen nur bedingt ein gutes Zeugnis aus.

Die Erhöhung der Transportpreise, die Rechnungsstellung getrennt nach Zusatzleistungen und Fracht sowie das Beschwerdemanagement sind die drei Bereiche mit den tiefsten Bewertungen. Positiv aufgefallen ist die neue Website, und die Kunden schätzen die Leistungen und die Kompetenz der Fachleute im Kunden Service Center immer mehr. SBB Cargo hat nun Massnahmen verabschiedet, um im laufenden Jahr die Kundenzufriedenheit in ausgewählten Bereichen zu verbessern. Die nächste Kundenbefragung wird Ende 2005 durchgeführt.



Neue Publikationen: Geschäftsbericht und Weizen.

Ab sofort erhältlich sind der Geschäftsbericht 2004 von SBB Cargo und Informationen über Getreidetransporte.

Der Geschäftsbericht 2004 zeigt im Detail die Entwicklungen von SBB Cargo und ihren Tochterunternehmen. Ferner beschreibt der bebilderte Bericht Markttrends, informiert über die Meilensteine des vergangenen Geschäftsjahres und erläutert die zu erwartenden Entwicklungen in diesem Jahr. – SBB Cargo hat in der Informationsreihe «Branchenlösungen» neu ein Faltpublikum für den Transport von Getreide aufgelegt. Jährlich werden in der Schweiz rund 1,1 Millionen Tonnen Getreide produziert. Drei Viertel davon transportiert die Bahn.

Die Publikationen können kostenlos bestellt oder heruntergeladen werden unter

► www.sbbcargo.com/publi

Moderne, neue Güterwagen.

SBB Cargo trägt der wachsenden Nachfrage der Kunden Rechnung und beschafft für 25 Millionen Franken (16,6 Millionen Euro) 200 vierachsige Schiebewandwagen mit lärmarmen Kunststoffbremssohlen.

150 Wagen werden ohne Trennwände im Innern geliefert (Typ Habbins), 50 Wagen verfügen über Trennwände (Typ Habbillns). Die Firma Bombardier Transportation stellt die Wagen her. Sie werden ab Frühjahr 2006 ausgeliefert.



Einen **Takt** schneller.

Der Transportmarkt auf der Nord-Süd-Achse hat weiter an Dynamik zugelegt. Grosse Operateure des kombinierten Verkehrs haben letztes Jahr mit internationalen Ausschreibungen Transportaufträge neu vergeben. Der Wettbewerb um kostengünstigere, zuverlässigere und damit effizientere Bahnlogistikkonzepte ist in eine neue Phase getreten.



Cargo nun die ganze Verantwortung für die Züge auf den Strecken Ludwigshafen–Gallarate, Duisburg–Gallarate, Duisburg–Novara, Hamburg–Desio, Köln–Brescia, Köln–Aarau sowie Anvers–Oleggio. Hupac hat für Transporte auf der Nord-Süd-Achse vier weitere Bahnunternehmen berücksichtigt. «Die Öffnung des Bahnmarkts ist für Hupac von strategischer Bedeutung», sagt Bernhard Kunz, Managing Director der Hupac AG.

Auch der Operateur Intercontainer-Interfrigo SA (ICF) hat im Jahr 2004 ein Transportpaket international ausgeschrieben. In Westeuropa baut ICF ihr Angebot grundsätzlich um: Direkte Züge auf der wichtigen Achse Belgien–Italien lösen das 1992 eingeführte Hub-System ab. Ein Teil der neuen Bahnverbindungen ergänzt die Transportkette von und nach England. Für ICF

« Der Weg von der Nationalbahn zur grenzüberschreitend pünktlich operierenden Güterbahn lässt sich nicht in einer Woche realisieren. »»

Daniel Nordmann

war wichtig, künftig nur noch einen einzigen Ansprechpartner für die Bahntransporte zu haben. Dieser soll gegenüber ICF die ganze Verantwortung für die Qualität der Bahntransporte tragen. ICF hat sich für SBB Cargo entschieden. Seit Mitte Dezember 2004 trägt das Unternehmen als Hauptfrachtführerin die Verantwortung für diese Züge. In Belgien, Luxemburg, Frankreich und Italien fahren Partnerbahnen für SBB Cargo. «Noch werden unsere Qualitätsziele nicht über-

all erfüllt. Wir sind aber sicher, dass SBB Cargo die Ziele dank ihrer Bemühungen bald erreichen wird», sagt Patrice Pinoli, Managing Director von ICF.

Auch für RAlpin, der Betreiberin der rollenden Autobahn Freiburg im Breisgau–Novara, wurden Teile der Strecke ausgeschrieben. Neu fährt SBB Cargo wöchentlich 106 Züge zwischen Freiburg im Breisgau und Basel. Eigens für die Abwicklung dieses Auftrags hat SBB Cargo in Freiburg im Breisgau ein Team mit 14 Mitarbeitenden aufgebaut.

Bei den internationalen Ausschreibungen zeigt sich, dass die Operateure sich immer mehr dafür entscheiden, die Transportverantwortung von der Quelle bis zum Ziel in die Hand eines einzigen Bahnunternehmens zu legen.

Neue Eisenbahnwelt.

Zusammen mit den bisherigen Zügen des kombinierten Verkehrs und Zügen für den Transport von Stahl, Autos und weiteren Containern für ERS Railways fährt SBB Cargo insgesamt seit dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 in Deutschland viermal, in Italien fünfmal mehr Züge. Dieser Quantensprung hat dazu geführt, dass die Ziele der Pünktlichkeit und Verlässlichkeit in den ersten beiden Monaten der neuen Eisenbahnwelt erst zum Teil erreicht werden konnten. «Der Weg aus einer hundertjährigen Tradition der Nationalbahn zu einer der grössten grenzüberschreitend pünktlich operierenden Güterbahnen lässt sich nicht von einer Woche zur nächsten zurücklegen», hält Daniel Nordmann, Leiter SBB Cargo, fest. Mit verschiedenen Massnahmen werde das System sukzessive und in allen Teilen zum gewohnt pünktlichen Funktionieren gebracht. Im internationalen Verkehr wird eine Pünktlichkeit von 80 Prozent (innert einer Stunde) angestrebt.



106 Züge wöchentlich zwischen Freiburg im Breisgau und Basel.

Die Firma Hupac hat letztes Jahr als erster Operateur in Europa die Transporte für ihr Leistungsangebot ausgeschrieben. Mehr als die Hälfte des ausgeschrieben Transitverkehrs durch die Schweiz hat SBB Cargo gewonnen. Als so genannte Hauptfrachtführerin trägt SBB



— European Rail Shuttle B.V. — Hupac AG — Intercontainer-Interfrigo SA — RAlpin AG

Open-Access bringt Dynamik in den Markt.

Folgende Unternehmen tragen wesentlich dazu bei, dass sich der Bahngütermarkt auf der Nord-Süd-Achse mit den neuen Geschäftsmodellen stark und dynamisch entwickelt.

HUPAC

Die **Hupac Gruppe** ist für zahlreiche Logistik- und Transportunternehmen in ganz Europa tätig. Unter anderem betreibt Hupac zehn Terminals in der Schweiz, in Italien, Deutschland und Holland. Damit gehört die Gruppe zu den bedeutendsten Unternehmen, die intermodalen Verkehr anbieten. Hupac verfügt über betriebseigene Ressourcen und kauft qualitativ hoch stehende Transportleistungen ein.

intercontainer – interfrigo

Zur Kernkompetenz der **Intercontainer-Interfrigo SA (ICF)** gehört der Transport von Containern, Wechselbehältern und Sattelanhängern über grosse Distanzen. ICF ist in ganz Europa und in der ehemaligen Sowjetunion sowohl im Überseeverkehr von und nach den Seehäfen wie auch im kontinentalen Verkehr zwischen den Wirtschaftszentren tätig.

ERS RAILWAYS

European Rail Shuttle B.V. (ERS) organisiert Transporte von (Seefracht-)Containern durch ganz Europa. Als Jointventure der weltweit tätigen Seefrachtunternehmen Maersk Sealand und P&O Nedlloyd ist der Ausgangs- und Endpunkt vieler Transporte der Frachthafen Rotterdam. Auf der Basis eines Shuttle-Systems verbindet ERS grössere europäische Häfen mit zahlreichen Wirtschaftsräumen in rund einem Dutzend Ländern.

RAlpin

Die **RAlpin AG** betreibt die rollende Autobahn auf der Strecke Freiburg im Breisgau–Novara. Mit diesem Angebot ist es möglich, Lastwagen mit einer Eckhöhe von 4 Metern, einer Breite von 2,50 Metern und einem Gesamtgewicht von 44 Tonnen auf der Schiene durch die Schweiz zu transportieren. RAlpin ist ein reines Dienstleistungsunternehmen und verfügt über keine eigenen Ressourcen wie Lokomotiven, Wagen oder Lokführer.

Text: Martin Radtke. Fotos: Bo Brännhage

Deutlich **mehr Güter** auf der Schiene.



Jörg Ackermann.

Leitet die Direktion Logistik/Informatik/Produktion bei Coop und ist stellvertretender Vorsitzender der Geschäftsleitung. Coop ist die zweitgrösste Einzelhandelsgruppe der Schweiz. Kundennah in 5 Verkaufsregionen organisiert, unterhält das Unternehmen über 1500 Verkaufsstellen und beschäftigt über 50 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Im Bereich der Öko- und Fairtrade-Produkte ist Coop klarer Marktleader.

Um den aktuellen Anforderungen des Marktes Rechnung zu tragen, ist die Logistik stark gefordert. Im Rahmen eines verschärften Wettbewerbs nicht nur ökonomischen, sondern auch ökologischen Ansprüchen zu genügen und dabei echte Verlagerungspolitik zu betreiben, scheint auf den ersten Blick wenig realistisch.

Um die gesamte Logistik effizienter, schneller und umweltgerechter zu gestalten, hat Coop bereits vor fünf Jahren eine Strategie verabschiedet. Sie verfolgt das Ziel einer maximalen Bündelung und Auslastung sämtlicher Ressourcen. Verteilzentralen und Produktionsbetriebe wurden entlang der peripheren Verkehrsachsen konzentriert, ungünstig gelegene Infrastrukturen wurden geschlossen oder einer anderen Verwendung zugeführt. So werden zum Beispiel heute in der geografisch ideal gelegenen nationalen Verteilzentrale in Wangen bei Olten, Kanton Solothurn, nebst den gesamten Non-Food-Sortimenten auch sämtliche langsam und schnell drehenden, haltbaren Food-Sortimente für Lagerung, Kommissionierung und Distribution zusammengeführt. Dadurch konnte auch die Frist von der Bestellung durch die Verkaufsstellen bis zum Auffüllen der Ladenregale für nahezu sämtliche

Produkte auf maximal 24 Stunden gesenkt werden, was den Konsumentinnen und Konsumenten Frische und eine sehr hohe Verfügbarkeit gewährleistet.

Innovatives Denken für die Schiene.

Nicht nur die Bemühungen und Massnahmen seitens Coop, sondern auch eine enge Zusammenarbeit mit SBB Cargo haben dazu beigetragen, dass Güter, die bisher aus Zeitgründen auf der Strasse transportiert wurden, zunehmend mit der Bahn zum Versand kommen. Deutlich verbesserte Rahmenbedingungen seitens SBB Cargo wie verkürzte Laufzeiten, den Bedürfnissen von Coop entsprechende Fahrpläne, moderneres und temperaturgeführtes Rollmaterial sowie Motivation und innovatives

werden können. Dies erhöht die Transporteffizienz deutlich und hilft, Leerfahrten zu reduzieren.

Auch Frischprodukte auf die Schiene.

Auch auf kürzeren und sehr viel komplexeren Wegstrecken kann mit SBB Cargo und ihren Partnern gerechnet werden. So werden zum Beispiel alle Coop-Verkaufsstellen im Oberwallis, auch mit sämtlichen Frisch- und Tiefkühlprodukten, im Cargo Domino-Verkehr ab Bern bedient und die Filialen im Engadin – seit Eröffnung des Vereinatunnels – im Wagenladungsverkehr der Rhätischen Bahn ab Chur.

Bei Coop wie auch bei anderen Marktteilnehmern aus Handel, Industrie und Dienstleistung scheinen die Verlagerungspotenziale längst nicht ausgeschöpft. Motivation und Innovation sollten daher für eine starke und nachhaltige Entwicklung des Schienenbinnenverkehrs an erster Stelle stehen.

« Auch auf kürzeren und komplexeren Wegstrecken kann mit SBB Cargo gerechnet werden. »

Jörg Ackermann

Gedankengut auf beiden Seiten haben dazu geführt, dass im vergangenen Jahr der Bahn gegenüber dem Strassenverkehr überproportional entwickelt werden konnte. Eine Wachstumsrate des Bahnvolumens ab nationalen Verteilzentralen von gegen 30 Prozent bedeutet für Coop die angestrebte Trendwende in der nachhaltigen Entwicklung des Güterverkehrs.

Während durch weitere Konsolidierungsmassnahmen der Bahnanteil nationaler Warenströme in den kommenden Jahren noch gesteigert werden kann, sind dem Bahnverkehr in den Regionen und in der Belieferung von Verkaufsstellen jedoch enge Grenzen gesetzt. Die veränderten vorgelagerten Logistikstufen haben auch den Güterverkehr auf der Strasse positiv beeinflusst, indem bereits viel mehr Güter zusammen verladen und grössere Fahrzeuge eingesetzt

Domino-Effekt.



Das Schweizer Transport- und Logistikunternehmen Galliker forciert den Einsatz von Cargo Domino. Das Kombiverkehrssystem ist wichtiges Glied in der Logistikkette grosser Kaufhäuser mit Filialen in der Waadt, im Tessin und in Graubünden.

Peter Galliker junior ist bei der Galliker Transport AG für den Sortimentsnachschub von Kaufhäusern in der ganzen Schweiz verantwortlich. Letztes Jahr hat er die Logistikkette in diesem Bereich neu geordnet. Seit Herbst 2004 versorgt er diese Grosskunden mit Non-Food-Artikeln über das Produkt Cargo Domino von SBB Cargo. «Zu aller Zufriedenheit», wie der 42-Jährige sagt. Der traditionell strassenorientierte Betrieb mit einer Flotte von 760 Trucks, Lieferwagen, An-

hänger- und Sattelzügen bekennt sich also zur stärkeren Güterverlagerung auf die Schiene. Im Fokus der operativen Kurskorrektur stehen die Plattformen Genf, Sion, Brig, Lugano, Chur und Boussens; sie sind vom Hauptsitz Altishofen, Kanton Luzern, am weitesten entfernt und bieten kaum Möglichkeiten für Rückladungen.

Zahlreiche Vorteile dank Cargo Domino.

Der Nachtsprung mit Cargo Domino bringt

dem Transporteur und Logistiker viele Vorteile: späte Abgangszeiten, Minimierung von Ladungsschäden, Umgehung des Lastwagen-Nachtfahrverbots, Realisierung wirtschaftlicher und ökologischer Ziele, kürzere Laufzeiten sowie Vermeidung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, die auf Anfang 2005 um durchschnittlich 50 Prozent erhöht wurde.

Wie das in der Praxis aussieht, erklärt Peter Galliker am Beispiel der jüngst integrierten Platt-



Stärkere Verlagerung auf die Schiene: Galliker in Altishofen.

form Boussens bei Lausanne, die keinen Bahnanschluss hat. Gerade dort wird die Ladung besonders früh benötigt. «SBB Cargo trug unseren Wünschen in puncto spätestmögliche Abholung in Altishofen dennoch Rechnung», lobt Galliker. «Behälter, die hier um 22 Uhr abgehen, treffen inklusive Lastwagennachlauf vom Bahnhof Renens bereits um 5.45 Uhr an unserer Plattform Boussens ein.» Demnach hat die Galliker Transport AG unter dem Strich 1¾ Stunden gegenüber direkt verkehrenden Lastwagen hereingeholt. Denn diese könnten wegen des Nachfahrverbots frühestens um 5 Uhr starten und – normale Strassenverhältnisse vorausge-

setzt – erst 2½ Stunden später am Terminal Boussens andocken.

Der im Cargo Domino-Verfahren erzielte Zeitgewinn ist umso wichtiger, als dadurch die regionale Feinverteilung vorverlegt werden kann. «Das gibt unseren Distributionsfahrzeugen Gelegenheit, verkehrstechnisch problematische

« Termintreue und Servicequalität sind Garanten der Kundenzufriedenheit. »»

Peter Galliker

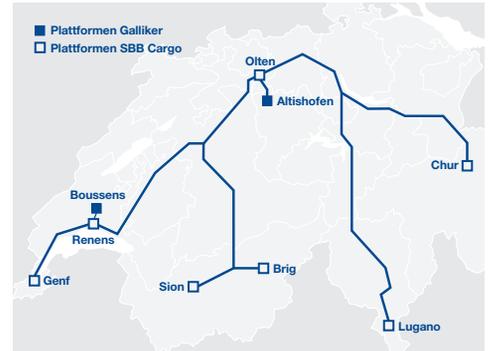
Stadtkerne noch vor Einsetzen der morgendlichen Rushhour zu bedienen. Termintreue und Servicequalität sind Garanten der Kundenzufriedenheit», sagt Galliker.

Eingespielte Abläufe.

Die logistischen Abläufe haben sich gut eingespielt: SBB Cargo versorgt den Galliker-



Zufriedener Kunde: Peter Galliker junior.



Stützpunkt Altishofen mit leeren Wechselbehältern auf Bahnwagen. Ein 50-Tonnen-Laufkran hievt die Boxen im betriebseigenen Bahnterminal auf einen Lastwagen. Der bringt sie zur Beladung zum nahen Umschlagterminal. Die vollen Boxen gelangen später auf gleiche Weise zur Schiene zurück. Um 22 Uhr fährt der Zug nach Olten, Kanton Solothurn. Dort werden die Zugkompositionen neu zusammengestellt, eine Streckenlokomotive wird vorgespannt. Im Falle der Plattform Boussens endet die Reise in Renens. Für die Übernahme und den Transfer der Behälter zur 5 Kilometer entfernten Galliker-Basis sorgen mit Horizontalumschlaggerät ausgerüstete Lastwagen.

Auch die Cargo Domino-Sendungen, die für Genf, Sion, Brig, Lugano und Chur bestimmt sind, verlassen Altishofen um 22 Uhr. An den Zielplattformen wird die Ware kundenspezifisch zusammengestellt, dann gehen die Sendungen in die Endverteilung. Von 9 bis 12 Uhr müssen die Empfänger beliefert sein. Der Lieferradius einer Plattform beträgt 20 bis 30 Kilometer.

Viele Produkte aus dem Ausland.

Gallikers Beschaffungskette startet mit dem Vorlauf eines weit gefächerten Non-Food-Spektrums Richtung Altishofen. Die Quellen der Produkte liegen zu 60 Prozent im Ausland. Alle Güter werden am Hauptsitz entladen, zwischengelagert, bedarfsgerecht konsolidiert und auf Abruf per Strasse (70 Prozent) oder Schiene (30 Prozent) an ihr Schweizer Endziel befördert.

Text und Fotos: Wilf Seifert

Starkes Führungsteam.

Galliker Transport & Logistics zählt zu den nationalen Spitzenreitern der Branche und hat 13 Niederlassungen in der Schweiz und 4 im Ausland (Belgien, Schweden, Italien). Die Führung des Familienunternehmens liegt paritätisch in den Händen von Peter Galliker senior (65) und seinen Söhnen Peter (42) und Rolf (40).

CEO Peter Galliker senior zeichnet für die Strategie und Infrastruktur verantwortlich. Rolf Galliker managt die facettenreiche Sparte Car Logistics, Peter Galliker die Bereiche Cargo, Food, Frigo, Parts Logistics, Flower Logistics, Warehousing und Customizing.

Die Traditionsfirma beschäftigt 1500 Mitarbeitende und betreibt 280 000 Quadratmeter (davon 110 000 gedeckte) Lagerfläche. Zurzeit entstehen weitere 50 000 Quadratmeter unter Dach. 260 ihrer 760 Fahrzeuge sind Kühllastzüge. Pro Tag-Nacht-Zyklus werden innerschweizerisch im Durchschnitt 4250 Stückgut- und 2000 Nahrungsmittelsendungen umgeschlagen. Im gleichen Zeittakt rollen von Däniken und Altishofen 20 Bahnwagen Richtung Cadenazzo, Landquart, Genf und Sion.



Für Mineralöltransporte genügt **ein Anruf.**

Seit über drei Jahren organisiert die SBB Cargo-Tochter ChemOil Logistics Mineralöltransporte für Migrol. Obwohl die Transporte einem straffen Zeitplan unterworfen sind, bleibt genügend Zeit für sorgfältige Sicherheitskontrollen.

Mittwochmorgen, 5 Uhr, im Haupttanklager Klybeck von Migrol bei Basel. Das Mineralöl, das tags zuvor per Schiff hier eingetroffen ist, soll in eines der sechs Migrol-Binnenlager verschoben werden. Es ist bitterkalt, und in der Luft liegt ein leichter Ölgeruch. Die ersten zehn leeren Kesselwagen rollen herein. Ein Migrol-Mitarbeiter überprüft die Auslaufventile sowie die Verschlusskappen und schaut, ob die Gefahrgutbezeichnung korrekt ist. Dann steigt er

auf den Wagen, öffnet den Dom-Deckel und inspiziert mit einer Taschenlampe das Innere des Wagens.

Es ist alles in Ordnung. Nun verschieben computergesteuerte Traktoren den Wagen unter den Ladearm, um ihn zu befüllen. Die technischen Daten wie die exakte Füllmenge der einzelnen Wagen sind bereits früher in den Computer eingespeist worden. Eine luftdichte Füllvorrichtung mit aufpumpbaren Gummimanschetten sorgt

dafür, dass keine Gase entweichen können. Die auftretenden Benzin- oder Öldämpfe werden so aufgefangen und später recycelt. Es dauert rund 20 Minuten, bis die 78 000 Liter im Kesselwagen sind.

Eingespieltes Gespann.

Daniel Furrer, Kadermitglied der Migrol AG, hat den Stein zu diesem Manöver ins Rollen gebracht. Die Woche zuvor hatte er Gerhard

Migrol AG.

Die Migros-Tochter Migrol begann ihre Erfolgsgeschichte im Jahr 1954 mit dem Verkauf von Benzin und Heizöl in der Schweiz. Inzwischen hat Migrol ein Netz von rund 350 Tankstellen in der ganzen Schweiz aufgebaut, davon rund 130 mit dazugehörigem Shop. Im Heizölverkauf ist Migrol ebenfalls flächendeckend in der ganzen Schweiz tätig. Das Migrol-Hauptlager befindet sich in Basel-Klybeck. Die Binnenlager Mellingen, Niederglatt, Tägerschen, Rothenburg, Oberbipp werden per Kesselwagen versorgt. Jährlich transportiert ChemOil 150 000 Tonnen Mineralöl für Migrol, was 10 Zügen im Monat entspricht.

Ryser von ChemOil über den Depotnachschub nach Mellingen, Kanton Aargau, informiert. Daniel Furrer: «Wir haben einen Zug fest gemietet. Ein Anruf an ChemOil genügt, wenn wir Ware verschieben wollen. Die Zusammenarbeit ist so gut eingespielt, dass wir eigentlich nichts weiter tun müssen.»

Anfang 2005 haben Migrol und ChemOil ihren Vertrag erneuert. Daniel Furrer ist überzeugt, dass diese Arbeitsweise nur Vorteile bringt: «Wir können auf das Knowhow von ChemOil zurückgreifen, ohne für die Disposition zusätzliche Fixkosten einkalkulieren zu müssen. Mit dem Schritt in Richtung Schiene bringen wir auch eine ökologische Komponente ins Spiel und kommen dadurch unserem Unternehmensleitbild entgegen.»

Nach dem Anruf von Daniel Furrer übernahm ChemOil-Mineralöldisponent Gerhard Ryser die weitere Planung: «Ich erstelle eine grobe Zeitplanung über die nächsten ein bis zwei Wochen und spreche diese mit den Verladern und den

«**Gefahrguttransporte sind Schnellläufe. Nicht rationell geplante Wagenläufe wären teuer und gefährlich.**»

Gerhard Ryser

Empfangslagern ab. Eng ist auch die Zusammenarbeit mit SBB Infrastruktur, die den Zügen das Durchfahrtsrecht auf den nötigen Streckenabschnitten in den entsprechenden Zeitfenstern zuteilt.»

Zug immer im Auge behalten.

Zurück nach Klybeck: Der erste Wagen ist voll, der Deckel wird sorgfältig verschlossen, der nächste Wagen rückt nach. Wäre es ein Einzelwagen, der noch rangiert und manövriert würde, erhielte er zur Sicherheit noch Plastikplomben am Ablassventil und am Deckel. Da es sich hier um einen Blockzug von zwanzig Wagen handelt,

der nicht mehr aus den Augen gelassen wird und in ein paar Stunden losfährt, ist das nicht nötig. «Die Vorschriften lassen es gar nicht zu, dass volle Kesselwagen tagelang irgendwo herumstehen. Zumindest müssten sie alle paar Stunden kontrolliert werden», sagt Gerhard Ryser

Um 12.30 Uhr sind die gefüllten Wagen zu einem Zug formiert und stehen auf dem Ausfahrtsgeleise. Die Arbeit des Visiteurs beginnt. Er ist für die wagentechnische Untersuchung verantwortlich und checkt Puffer, Kupplungen und Bremshebel. Mit einer Bremsprobe prüft er, ob alles funktioniert. Falls ihm ein fehlendes Gefahrgutwarnschild oder ein undichtes Ventil auffiele, müsste er handeln. Gerhard Ryser: «Falls eines tröpfeln würde, müsste man den Wagen sofort auswechseln. Das Transportgut Mineralöl muss man im Auge behalten: Es könnte auslaufen, die Umwelt kontaminieren oder Brände verursachen.»

Kurzer Umlauf, wenig Kosten.

Der Visiteur übergibt dem Lokführer die Transportdokumente, darunter die Angaben über Zugnummer und Gewicht der Wagen. So kann dieser die Fahrgeschwindigkeit dem Bremsgewicht der Zugkomposition anpassen. Um 14.30 Uhr ist der Zug bereit und tritt seine zweistündige Fahrt nach Mellingen an. Dort werden die Wagen von der Lok abgehängt, rollen ins Empfangslager, wo sie am nächsten Tag entleert



Im eigenen Zug: Migrol-Mineralöltransporte.



In Steinwurfweite vom Rhein.

werden. Die Lokomotive fährt mit schon bereitstehenden leeren Wagen die Strecke am gleichen Tag wieder zurück. Gerhard Ryser weiss, warum: «Gefahrguttransporte sind Schnellläufe: Am Tag 1 wird befüllt und gefahren, am Tag 2 abgeladen und zurückgefahren. Nicht rationell geplante Wagenläufe generieren unnötige Kosten und stellen ein Sicherheitsrisiko dar.»

Text: Susanne Wagner. Fotos: Hansjörg Egger

Kleine Dose, grosse Reise.



Von Thailand nach Suhr mit Zwischenhalt in Weil am Rhein: Hier macht die Lagerhaus- und Transport GmbH LTW die Güter aus dem Osten für den Verkauf im Westen und für den Bahntransport durch die Schweiz fit.

Ein scharfes Messer schneidet durch den Karton, zwei Dutzend nackte, silberne Konservendosen kommen zum Vorschein, ihr Inhalt ist ein Geheimnis. Minuten später herrscht Klarheit: Die Büchsen tragen jetzt eine Banderole – «Thunfisch» steht drauf – und auf dem Deckel ist als feiner Aufdruck der Preis zu lesen und bis wann man sie aufessen soll.

Wir befinden uns in der Abteilung Price, Pick & Pack der Lagerhaus- und Transport GmbH LTW im deutschen Weil am Rhein im Dreiländereck Deutschland, Schweiz, Frankreich. Die Thunfischkonserven stammen aus Thailand. Emsige

Hände haben die unbeschrifteten Büchsen schachtelweise in einen Container gestapelt, ein Containerschiff hat sich nach Rotterdam gebracht. Dort wurde der Container auf die Bahn umgeschlagen und nach Weil am Rhein transportiert. Das Ziel der Dosen ist die Verteilzentrale des Detaillisten Migros in Suhr, Kanton Aargau. Zweck der Zwischenstation: LTW zeichnet die Dosen verkaufsfertig aus und verpackt sie für den Weiterversand neu – diesmal in handlicheren Einheiten. Förderbänder schleusen die Dosen durch eine Banderolier- und eine Inkjet-Auszeichnungsanlage, umgehend werden sie wieder in

die Kartons gestellt, auf Paletten gestapelt und mit Schrumpflastik umhüllt.

Der Schweizer Detaillist Migros hat in den Fünfzigerjahren LTW als Empfangsportale für verschiedenste, aus den Nordhäfen kommende Güter gegründet. Im Zuge der Reorganisation der Vertriebs- und Logistikstruktur und der Eröffnung eines neuen Verteilzentrums in Suhr ging das Unternehmen letztes Jahr an die deutsche Rhenus-Kleyling Speditions GmbH & Co. KG.

Grosszügige Anlage.

Heute positioniert sich LTW als eigenständiges Dienstleistungsunternehmen. Dabei kann es auf eine moderne und grosszügige Infrastruktur zurückgreifen; die Migros hatte die Gebäude kontinuierlich erneuert und auf den Bahnbetrieb ausgerichtet. So stehen LTW ein rund 17 000 Quadratmeter grosser Lager- und Kühlhallenbereich sowie eine Bahnverladehalle von beachtlichen Dimensionen zur Verfügung: gut 3000 Quadratmeter gross, mit 3 Gleisen ausgestattet, auf denen je 7 Wagen gleichzeitig abgefertigt werden können. Dank der günstigen Lage von LTW unmittelbar am Rheinufer und nur einen halben Kilometer vom Containerterminal Weil und der Autobahn Basel-Karlsruhe



Zwischenhalt: In Weil am Rhein werden die Dosen regalfertig gemacht.



entfernt, sind die Voraussetzungen für eine Umschlagsplattform von jedem auf jeden andern Verkehrsträger optimal. Da sämtliche Hallen den Status eines offenen Zolllagers haben, können Waren auch unverzollt zwischengelagert werden.

Chance Bahn.

Als eine «Riesenchance» bezeichnet LTW-Geschäftsführer Mike Siegardt die Bahnanlage: «Ich bin zuversichtlich, dass sich dieser Unternehmenszweig dank der Maut in Deutschland und der Neat, die hoffentlich neue Verkehre von und nach Italien generieren wird, gut entwickelt. LTW soll zu einer Bahndrehscheibe wer-

« LTW soll zu einer Bahndrehscheibe werden. »

Mike Siegardt

den.» Mit den Argumenten Planbarkeit, kontinuierlicher Einsatz von Personal, höhere Zuladung und geringere Umweltbelastung versucht Siegardt, neue Kunden von den Vorzügen der Bahn zu überzeugen.

Bei der ehemaligen Besitzerin braucht er keine Überzeugungsarbeit zu leisten: Sie ist dafür bekannt, dass sie ihre Logistik stark auf die Bahn ausrichtet. Insgesamt hat LTW im vergangenen Jahr 5000 Bahnwagen verschickt, die Hälfte

davon oder 46 000 Tonnen mit Destination Suhr. So versteht es sich von selbst, dass die Thunfischdosen auch das letzte Wegstück auf der Schiene zurücklegen, dies jedoch nicht mehr im Container, sondern in Einzelwagen.

Dienst am Kunden.

Der Schienencarrier Railion holt die Wagen in Weil ab und übergibt sie auf dem Basler Rangierbahnhof Muttenz an SBB Cargo. Von hier aus werden sie via Rangierbahnhof Limmattal (RBL) nach Suhr geleitet. Damit sich die 70 bis 80 beladenen Wagen, die täglich in der Migros-Verteilzentrale ankommen, nicht stauen, sorgt SBB Cargo im Rahmen einer Spezialdienstleistung für einen kontinuierlichen Zulauf ab RBL. Hier wird ein so genannter Puffer betrieben. Wenn nötig, werden Wagen kurzfristig zurückbehalten, um dann in regelmässigen Abständen und in gleich bleibender Zahl an ihre Enddestination überführt zu werden.

Von Thailand nach Suhr: Wer denkt beim Öffnen einer Dose Thunfisch schon daran, wie viele Kilometer, logistische Schritte und Dienstleistungen hinter diesem alltäglichen Produkt stecken?

Text: Ursula Homberger. Fotos: Hansjörg Egger

Verkehrsleistung gesteigert – Rekord im Binnenverkehr.

SBB Cargo hat im Jahr 2004 die Verkehrsleistung um 1,8 Prozent auf 10,1 Milliarden Tonnenkilometer gesteigert. Mit einem Rekordergebnis im Binnenverkehr und Fortschritten in Deutschland und Italien konnten die Verluste an Konkurrenten im Transitverkehr wettgemacht werden.

Das finanzielle Ergebnis hat sich um 30,3 Millionen Franken (20,2 Millionen Euro) auf minus 2,8 Millionen Franken (minus 1,8 Millionen Euro) verbessert. Im Vorjahr hatte das Unternehmen noch einen Verlust von 33,1 Millionen Franken (22,1 Millionen Euro) erwirtschaftet. Für das Jahr 2005 ist ein ausgeglichenes Ergebnis budgetiert.

Im Binnenverkehr steigerte SBB Cargo die Leistung gegenüber dem Vorjahr um 13,2 Prozent auf 2,72 Milliarden Tonnenkilometer. Die Kunden haben das neue Produktionskonzept im Wagenladungsverkehr gut aufgenommen; es resultierte ein leichtes Wachstum. Ergänzt wurde diese Entwicklung von einer massiven Zunahme im Ganzzugsbereich, insbesondere für die Bauwirtschaft.

Wie erwartet, gingen die Verkehrsleistungen am Gotthard im Jahr 2004 erneut zurück. Die Verluste an Wettbewerber betragen 4,9 Prozent. Hingegen konnte SBB Cargo die Verkehrsleistung in Deutschland und Italien um 18,1 Prozent auf 770 Millionen Tonnenkilometer steigern.

Güterzüge noch pünktlicher.

Im Jahr 2004 konnte SBB Cargo die Pünktlichkeit der Güterzüge nochmals leicht steigern. Gesamthaft verkehrten 92 Prozent der Güterzüge pünktlich (2003: 91 Prozent), das heisst mit einer Verspätung von maximal 30 Minuten. Im traditionell pünktlicheren Binnenverkehr erreichten sogar 95 Prozent (2003: 94 Prozent) aller Züge das Ziel innerhalb dieser Vorgabe.



Einsame Pilze auf hoher See.

Wie getrocknete Biopilze ihren Weg von den südamerikanischen Anden in die Schweiz finden und wie Ocean Manager Armando Iacopelli sie dabei begleitet.

Es ist 17.30 Uhr, Armando Iacopelli hat Feierabend und kauft für das Abendessen ein. Er freut sich schon auf den Pilzrisotto, den er kochen wird. Zielstrebig zupft er einen Beutel getrocknete Butterpilze aus dem Regal. Niemand ahnt, dass der Mann die Pilze auf ihrem Weg um die halbe Erdkugel begleitet hat. Zumindest virtuell. Doch beginnen wir am Anfang.

Vor drei Jahren erhielt Ralf Gutmann, Geschäftsführer der Frachtfirma HAK Sea + Air Logistik AG, einen Anruf. Der Biologe Martin Häfliger hatte aus technischem und sozialem Interesse eine Trocknungsanlage für Speisepilze konstruiert und wollte sie nach Ecuador verschiffen, um dort Arbeitsplätze zu schaffen. Nach erfolgreichem Transport hörte Gutmann erst einmal nichts mehr. Ein Jahr später

ein erneuter Anruf. Die Anlage sei jetzt in Betrieb, 2000 Kilogramm getrocknete Butterpilze seien für den Transport in die Schweiz bereit. Nun tritt Ocean Manager Armando Iacopelli auf den Plan: «Wir vermitteln zwischen Kunden und Reedereien und kombinieren die verschiedenen Transportmittel. Wir sind die Architekten des Transports.»

Auch auf hoher See ständig gekühlt.

Via E-Mail, Telefon und Fax klärt er ab, wie die Pilze am besten von der Trocknungsanlage auf 4000 Metern über Meer, wo sie auch angebaut werden, über Schotterpisten zum Hafen transportiert werden: im Kühlcontainer auf dem Lastwagen. Es ist auch Sache der Frachtgesellschaft, dass die Agenten vor Ort die Mit-

arbeiter richtig anweisen. Denn für die ideale Lüftung und Kühlung müssen die Holzroste mit den losen Pilzen gekonnt im Container gestaut werden. Im ständig gekühlten Container schadet den Hongos surtidos, wie die Pilze auf Spanisch heißen, ein längerer Transport auf hoher See nicht.

Die Fahrt zum Hafen Guayaquil dauert zwei Tage. Bis die Exportformalitäten erledigt sind, vergehen drei weitere Tage. Besonders im Winter verzögert hoher Wellengang oft das Auslaufen eines Schiffes. Wo die Container auf dem Schiff platziert werden, entscheidet die Reederei mit Hilfe eines Computerprogramms. Armando Iacopelli: «Heute werden die Schiffe sehr hoch beladen. Ganz selten kommt es vor, dass die obersten Container ins Meer fallen.»

Blinder Passagier in der Bananenstaude.

Eine weitere Gefahr hat die Branche mittlerweile unter Kontrolle. Früher wurden mit Lebensmitteln immer mal wieder Tierchen eingeführt. Etwa die giftige Bananenspinne, die sich in der Bananenstaude eingenistet hatte. Heute stellt die durchgehende Kühlkette sicher, dass «blinde Passagiere» keinen Schaden anrichten. Je nach Anforderung fährt im Container eine Art Blackbox mit, die laufend die vom Kunden festgelegte Temperaturtoleranz überwacht und aufzeichnet.

Die Pilze im Container treten ihre drei- bis vierwöchige Reise einsam an. Nicht einmal

« Wir sind die Architekten des Transports. »

Armando Iacopelli

Ocean Manager Iacopelli weiss jeweils, welche Breitengrade das Schiff gerade überquert. Der Segelfan bedauert es manchmal, dass er ausschliesslich vor dem Bildschirm und am Telefon sitzt und so wenig von der Reise mitbekommt. Selbst die Frachtpapiere werden elektronisch übermittelt. In unserem Fall gehören unter anderem Zertifikate von ecuadorianischen Behörden mit exakten botanischen Namen dazu.

Sobald der Container in Rotterdam EU-Boden berührt, gehen die Kontrollen erst richtig los. Zoll- und Polizeieinspektoren nehmen Pilze und Dokumente unter die Lupe. Laborproben stellen sicher, dass die hygienischen Anforderungen erfüllt sind und es sich tatsächlich um Speisepilze handelt. Sind diese Punkte geklärt, setzt die Fracht den Weg via Rheinschiff oder Eisenbahn in die Schweiz fort. Wenn SBB Cargo oder Lastwagen die Feinverteilung zu den Einzelkunden oder Grossverteilern ausgeführt haben, endet Armando Iacopellis virtuelle Begleitung. Die erste reale Begegnung mit dem würzigen Butterpilz wird heute Abend auf dem Risottoteller stattfinden.



Armando Iacopelli, 41, träumte als Jugendlicher von einer Seemannslaufbahn auf den Weltmeeren, entschied sich dann für eine handfeste Postlehre. Er bildete sich via Handelsschule kaufmännisch weiter. Während elf Jahren Disponent bei einem

Transportunternehmen und Weiterbildung zum Speditionsfachmann. Im Jahr 2000 wechselte er zur HAK Sea + Air Logistik AG, wo er als Seefrachtleiter für den Transport von Gütern aller Art rund um den Erdball verantwortlich ist. Die Firma mit 14 Angestellten in Zürich und Basel ist seit 29 Jahren in den Bereichen See- und Luftfracht tätig.

Text: Susanne Wagner.
Illustration: Michael Meister

Mit neuem Bremssystem den Lärm bekämpfen.



Foto: Archiv SBB Cargo.

Fast wie auf Samtpfoten: die neuen Bremssohlen.

SBB Cargo baut bei zwei Güterwagenserien neue Bremsklötze, so genannte Sohlen, ein. Damit sind die Wagen nur noch halb so laut und entsprechen den neuen Anforderungen an den Lärm-schutz.

Zu den Vorzügen der Bahn gehört, Güter pünktlich und zuverlässig von A nach B zu transportieren. Doch auch die Bahn hat ihre Schattenseite: Unter anderem ist dies der Lärm. Die SBB stellt sich dieser Herausforderung und bekämpft den Lärm: Wer in einem Haus wohnt, das übermässigem Bahnlärm ausgesetzt ist, wird künftig mit Schutzwänden oder mit Schallschutzfenstern geschützt. Gleichzeitig werden Massnahmen an der Quelle umgesetzt. So beschafft SBB Cargo seit 1999 nur noch lärmarme Wagen und Lokomotiven. Wagen älterer Baujahre werden bis 2009 lärmsaniert. Allein dafür werden schätzungsweise 200 Millionen Franken (130 Millionen Euro) investiert. Die Finanzierung erfolgt durch den Bund.

An der Quelle bekämpfen.

«Eine Hauptursache des Bahnlärms sind die Klotzbremsen mit Graugusssohlen», sagt Bernhard Wist, Projektkoordinator bei SBB Cargo. Ein Güterzug mit solchen Wagen verursacht einen Lärm von rund 90 Dezibel. Gleich laut ist es, wenn ein Last-

wagen vorbeifährt. Der Einbau moderner lärmärmer Bremssohlen verringert den Bahnlärm um rund 10 Dezibel, was einer Halbierung des Lärms entspricht.

Seit Februar werden in den Industriewerken Biel und Bellinzona die ersten beiden Wagenserien lärmtechnisch saniert. Bis im Herbst 2005 werden 200 Flachwagen für den Transport von Langholz (Typ Snps) und 163 Wagen für den Transport von Schüttgütern wie Kies, Sand und Aushubmaterial (Typ Fans-u) umgerüstet sein. Weitere 8 Wagenserien kommen ab Juni 2005 zur Lärmsanierung in eines der beiden Industriewerke oder in eine der Serviceanlagen von SBB Cargo.

10 000 Güterwagen leiser machen.

«SBB Cargo saniert bis Ende 2009 rund 10 000 eigene Güterwagen», sagt Projektkoordinator Bernhard Wist. Auch will er fremde Güterwagen sanieren, beispielsweise von Kunden. Bernhard Wist sorgt dafür, dass die verschiedenen Güterwagentypen zum richtigen Zeitpunkt in der Werkstatt sind: «Wenn Zuckerrüben-ernte ist, brauchen wir jeden offenen Wagen für unsere Kunden – dann können wir keine Bremsen sanieren.»



Seine Ideen führen noch viel weiter.

Richard Seebacher leitet das Kunden Service Center (KSC) in Freiburg. Im Mittelpunkt seiner Tätigkeit stehen die Mitarbeitenden, die wichtigsten Bindeglieder zwischen den Kunden und SBB Cargo. Das KSC feiert dieses Jahr den fünften Geburtstag.

Richard Seebacher orchestriert 240 Mitarbeitende und ein achtköpfiges Leitungsteam. «Die Liberalisierung des Güterverkehrs hat uns spannende Aufgaben eröffnet», sagt er. Ruhig analysiert er Situationen, denkt in Systemen und spricht in Lösungen. Manchmal irritiert seine Bedachtheit. Denn er entscheidet schnell und präzise. «Ich kenne SBB Cargo», sagt er bescheiden. 27 Jahre aktives Mitgestalten an diversen Orten und in verschiedensten Funktionen bereichern seine Erfahrung. Dass er vor drei Jahren die Leitung des KSC übernahm, hat eine eigene Bewandnis. «Als Leiter Produktionsregion Biel richtete sich meine Aufmerksamkeit nach innen. Ich wollte näher zu den Kunden, an die Schnittstelle nach aussen.»

Ideen und Internationales.

Für das KSC folgt nach dem Aufbau und den Verfeinerungen in der Qualität der Dienstleistungen nun eine noch stärkere internationale Entwicklung. Seebacher betont, dass eine solche Aufgabe nur im Team bewältigt werden kann. «Dass wir Aufträge aus einer Hand von Deutschland nach Italien abwickeln, ist in unserer Branche eine einmalige Dienstleistung», sagt Richard Seebacher. Er will das KSC zur umfassenden Problemlösungsstelle weiterentwickeln. Sein Ziel: Für alle erdenklichen Fragen sollen die Kunden lediglich die KSC-Nummern wählen müssen.

Zum Beispiel soll das KSC noch bewusster in die Produktion eingebaut werden. Zum Wohl der Kunden. «Heute bestellt der Kunde einen

konkreten Zug für seinen Auftrag. Ich könnte mir vorstellen, dass wir uns in Zukunft mehr nach freien Kapazitäten richten könnten, die über das KSC gebucht werden. Dann sind wir leistungsfähiger», ist er überzeugt. Kreativität bedeutet für ihn, selbst bei standardisierten Abläufen individuelle Lösungen zu finden. Die Herausforderung sei es, dem Kunden aktiv Informationen zu bieten – Reports über den Transport etwa oder Überprüfungen bei Verspätungen.

Die Entdeckung des Einfachen.

Was das für seine Mitarbeitenden hinter den Kulissen heisst, ist sich Richard Seebacher bewusst. Vermehrte Flexibilität, zunehmende Komplexität. Das ist ihm ein Dorn im Auge. «Die ver-

flochtenen Aufgaben müssen einfacher werden und für jeden Einzelnen überschaubar sein.» Basis hierfür bietet das System CIS-online, ein elektronisches Hilfsmittel für die Transportadministration. «Eine Erfolgsstory, weil die Kunden damit in der Schweiz und im Ausland über das Internet Aufträge erteilen und Transporte verfolgen können», freut sich Seebacher über das System.

Natürlich zur Sache.

Egal, wovon er spricht, Seebachers Ruhe berührt angenehm. Dass er das Leben als Ganzes manage, Wichtiges von Dringendem unterseide und dabei keine Grenze zwischen Arbeit und Freizeit ziehe, sagt er dazu. Sein Haus mit Naturgarten in Hägendorf biete gute Entspannung, derweil ein Tennisspiel im Freundeskreis –

« Wir wickeln Aufträge aus einer Hand von Deutschland nach Italien ab; das ist einmalig. »»

Richard Seebacher

das Niveau ist fordernd – jeweils vergnüglich der Spannung diene. Wäre da noch seine Hausroute, eine 50 Minuten dauernde, schweisstreibende Biketour auf den Belchen.

Richard Seebacher, 44, blickt bereits auf 27 Jahre Engagement bei der SBB zurück. In seiner Bahnlaufbahn prägte und gestaltete er diverse Bereiche des Unternehmens mit. Im Rahmen der Divisionalisierung 1999 entschied sich der gebürtige Solothurner für eine Kaderstelle bei SBB Cargo. Als Leiter Produktionsregion Biel startete er den Einstieg ins Transport- und Frachtgeschäft. 2001 wurde er als Leiter des Kunden Service Center nach Freiburg berufen. Richard Seebacher wohnt in Hägendorf (Kanton Solothurn) und ist Vater dreier Kinder.

Text: Susanne Perren. Foto: Guy Perrenoud



Kunden Service Center

Kunden Service Center

Rue de la Carrière 2A
1700 Fribourg
Schweiz
Tel. Schweiz 0800 707 100
Fax Schweiz 0800 707 010
Tel. Europa 00800 7227 2224
Fax Europa 00800 7222 4329
cargo@sbb.ch
www.sbbcargo.com

Marketing & Sales

Verkauf CH (ohne Tessin)
Postfach
4065 Basel
Schweiz
Tel. +41 (0)512 29 00 04
Fax +41 (0)512 29 01 01
cargo.verkauf@sbb.ch

Verkauf CH Region Tessin/Italien

SBB Cargo Srl
Via Vittor Pisani 7
20124 Milano
Italia
Tessin:
Tel. 0800 864 360
Fax 0800 864 361
Italien:
Tel. +39 02 6749 0097
Fax +39 02 6710 1183
sales.italy@sbb.ch

Verkauf Deutschland/Benelux

SBB Cargo GmbH
Bayenstrasse 2
50678 Köln
Deutschland
Tel. +49 (0)221 390 18 05
Fax +49 (0)221 390 18 18
deutschland@sbbcargo.com

Kombinierter Verkehr

Postfach
4065 Basel
Schweiz
Tel. +41 (0)512 29 00 04
Fax +41 (0)512 29 01 02
cargo.verkauf@sbb.ch

Chemie, Mineralöl

ChemOil Logistics AG
Güterstrasse 97
Postfach
4002 Basel
Schweiz
Tel. +41 (0)61 226 60 60
Fax +41 (0)61 226 60 30
info@chemoil.ch

Rollmaterialunterhalt

Service Rollmaterial

Elsässertor
Centralbahnstrasse 4
4065 Basel
Schweiz
Tel. +41 (0)512 29 04 50
Fax +41 (0)512 29 04 59
priskus.theiler@sbb.ch

Wir bringen Sie über Nacht gross raus.

Weil Ihre Güter am nächsten Morgen früher ankommen.

Die traditionell strassenorientierte Galliker Transport AG, beispielsweise, schwört auf die Nachttransporte von SBB Cargo. Weil sie damit viel Zeit einsparen kann. Dank der kürzeren Lauf-, der späteren Abgangs- und der früheren Ankunftszeiten. Und die Transporte können wirtschaftlicher und ökologischer abgewickelt werden. Die flexible Strassen-/Bahntransportlösung ist ein voller Erfolg. Wann wollen Sie daran teilhaben?

www.sbbcargo.com