

cargo

Non-Food. Für alles, was man nicht essen kann und dennoch alle Tage braucht, wählt Migros die Bahn. 6
Chemiepflege. Dank Thommen müssen sich die Kunden im Alltag keine Sorgen um Giftiges machen. 10
Fordfahren. Tag für Tag fährt SBB Cargo Fords ab dem Werk in Belgien nach Italien. 14
Max. Das Brummen der Motoren ist seine tägliche Musik. 18





Ihr Bildschirmschoner.

Jetzt downloaden.

Sie können dieses Bild und weitere Einblicke als Bildschirmschoner verwenden: herunterladen von www.sbbcargo.com/saisonbild.htm. Guten Durchblick!

Sie wünschen ein Gratisabonnement?

Sie finden das Onlineformular unter: www.sbbcargo.com/magazin. Dann erhalten Sie *cargo* viermal pro Jahr kostenlos ins Büro oder nach Hause gesandt.

Änderung von Adresse oder Abonnement

Bitte schicken Sie die Originaletikette zusammen mit der Angabe der gewünschten Änderung (Adresse, Anzahl Exemplare, Sprache etc.) per Fax +41 (0) 51 229 00 69, E-Mail cargomagazin@sbbcargo.com oder mit der Post an:

SBB Cargo, Logistmagazin cargo,
G-CH-MS-MK, Elsässertor, 4065 Basel, Schweiz

Impressum.

cargo 1|08. Februar 2008. Das Logistmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 20 000 Exemplare. **Redaktion** Susanne Perren (Leitung), Daniel Bürgy, Marcel Hänggi, Adrian Kohler, Christoph Rytz, Tom Schaich.

Grafik/Satz Favio Werbeagentur, Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Druck** Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, Redaktion Logistmagazin cargo, 4065 Basel, Schweiz, Telefon +41 (0)51 229 00 16, Fax +41 (0)51 229 00 69, www.sbbcargo.com

Das Copyright für dieses Magazin liegt bei SBB Cargo. Der Abdruck von Artikeln ist unter Quellenangaben erlaubt. Bitte schicken Sie uns ein Belegexemplar.

Titelbild: Alltag bei einem unserer Kunden: Ruedi Schlup von der Thommen-Furler AG im Führerstand seiner Rangierlok. Bild: Bernhard Lochmatter.



Alltag. Rund um die Uhr.

Liebe Leserin, lieber Leser

Der alltägliche Job, den SBB Cargo für ihre Kunden macht, ist die wichtigste Basis für eine solide und zuverlässige Leistung. Jede Logistikkette ist genau auf das angewiesen – das zeigt auch dieses Magazin. Es blickt hinter den nicht immer offensichtlich wahrgenommenen Teil unserer Arbeit und zeigt typische Beispiele von Verkehren in der Schweiz und international. Schaut man genauer hin, ist von Routine oder gar von Langeweile aber nichts zu spüren. Der Alltag ist eher vergleichbar mit dem Konzert eines erfahrenen Jazzorchesters. Es ist aufeinander eingespielt, nutzt aber seine Erfahrung, um zwischen den Chorus-Passagen auch auf hohem Niveau flexibel zu orchestrieren. Als Unternehmen schöpfen wir aus dieser jahrzehntelangen Erfahrung. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter finden jeden Tag Lösungen für kleine und grosse logistische Herausforderungen. Das macht den Alltag immer wieder spannend. Als neuer Leiter von SBB Cargo freue ich mich, auf diesem Fundament bauen zu können. Neben der täglichen Herausforderung für eine Top-Transportleistung arbeiten wir mit Hochdruck an der Verbesserung des finanziellen Resultates. Hier ist Analyse und Präzision im Detail gefragt. So setzen wir jeden Tag unsere Fähigkeiten ein, um für Sie weiterhin eine verlässliche Partnerin zu bleiben. Ich danke Ihnen für das Vertrauen.

Nicolas Perrin
Leiter SBB Cargo

Inhalt.

Schotter. 4

Neue Optionen. Ruhigere Nächte.

6:00. Beim Detailriesen. 6

Migros setzt für Non-Food voll auf die Bahn.

8:30. In der Marktstudie. 9

Wolfgang Stölzle erforscht die Logistikwelt.

10:15. Zur Chemiepflge. 10

Thommen nimmt den Kunden Sorgen ab.

10:30. Auf Spritzfahrt. 12

SBB Cargo fährt Fords in einem fort.

14:45. Unterm Betondach. 14

Aldi lässt bauen.

17:00. Auf Fantransport. 16

Barbara Häni trimmt die SBB für die Euro 08.

19:30. Zum Palettentausch. 17

Holpal repariert oder schnitzelt Paletten.

20:45. Mit Max. 18

Dieselmotoren tönen so schön.

Industriewerk Biel: Neue Optionen prüfen.

Neu bei SBB Cargo.

SBB Cargo hat zwei Schlüsselpositionen mit ausgewiesenen Fachkräften verstärkt.



Peter Schär, 47, ist neuer Leiter Marketing & Sales Schweiz. Der diplomierte Ingenieur Maschinenbau und Betriebswirt schaffer bringt eine breite Logistikerfahrung mit. Schär war zuletzt bei dem Papiergrosshändler Inapa

Schweiz AG als Leiter Supply Chain Management und Mitglied der Geschäftsleitung tätig. Er hat seine neue Aufgabe bei SBB Cargo am 1. November 2007 in Angriff genommen.



Hanspeter Tinner, 50, wird per 1. April 2008 neuer Finanzchef von SBB Cargo. Er stiess bereits Mitte Januar zur SBB. Der promovierte Ökonom war seit 1999 für die Keramik Laufen AG tätig, wo er als Head of Finance der Tochtergesellschaft in Brasilien und seit 2004 als Managing Director in Laufen agierte.



Die Gründung einer neuen Unternehmung für Unterhalt von Rangierlokomotiven, Dienstfahrzeugen und Kesselwagen im Industriewerk Biel kommt nicht, wie vorgesehen, zustande. Die Firma Alstom hat sich aus dem Joint Venture mit SBB Cargo zurückgezogen. Als Grund gab Alstom ungenügendes Potenzial im Geschäft mit Drittkunden für den Unterhalt von Dieselfahrzeugen an.

SBB Cargo führt das Industriewerk, das 150 Mitarbeitende beschäftigt, vorerst eigenständig weiter. SBB Cargo prüft derzeit alle Optionen für die Zukunft des letzten Bieler Unterhaltswerks.

Ruhigere Nächte entlang der SBB-Stammlinie.



Seit dem Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2007 verkehren zwischen 23.30 und 6 Uhr keine durchgehenden Güterzüge mehr auf der SBB-Stammlinie Bern–Olten via Burgdorf und Langenthal. Ab Frühjahr 2008 sollen auch alle durchgehenden Güterzüge ab 22 Uhr nicht mehr auf dieser Linie verkehren. Möglich macht dies die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist: Sie steht den 40 Güterzügen nachts jetzt offen.

Einzig Zubringerfahrten, Störungen oder Unterhaltsarbeiten auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist können dazu führen, dass SBB Cargo nachts auf der SBB-Stammlinie Bern–Olten verkehrt.

Cargo Magazin: Viermal früher.

Das Logistikmagazin Cargo ändert ab 2008 den Erscheinungsmodus. Sie lesen künftig:

Ausgabe 1	Mitte Februar
Ausgabe 2	Mitte Mai
Ausgabe 3	Mitte August
Ausgabe 4	Mitte November

Häfen- und Güterverkehr Köln AG fährt mit SBB Cargo.



SBB Cargo hat mit der Häfen- und Güterverkehr Köln AG (HGK) einen wichtigen Partner an Land gezogen.

Basis der Produktionspartnerschaft ist ein Zusammenarbeitsvertrag, bei dem die HGK vom flächendeckenden SBB Cargo-Netz und der qualitativ hoch stehenden Leistung profitiert.

Anfang Dezember führte SBB Cargo den ersten Ganzzug für die Häfen- und Güterverkehr Köln AG auf der Schweizer Strecke ab Basel. Die HGK nutzt die Leistungen von SBB Cargo für Exportverkehre aus Deutschland. An verschiedenen Standpunkten in der Schweiz – u.a. Glattbrugg, Landquart und Rothenburg – bedient SBB Cargo künftig HGK-Kunden der Schwerindustrie. Jährlich sind es bis zu 400 Ganzzüge.

Exklusiv bestellen: Eisenbahn als Kunst.



Signierte Fotosujets vom SBB Cargo-Kalender sind jetzt in limitierter Einzelaufgabe erhältlich.

Während dreier Jahre gewährte der Fotograf Gérard Pétremand einzigartige Einblicke in die Welt des Güterverkehrs. Erschienen sind die Kunstfotos im SBB Cargo-Jahreskalender. Mit der Ausgabe 2008 beschliesst SBB Cargo die Eisenbahn-Kunst-Trilogie.

Für SBB Cargo-Kunden sind die 36 Sujets exklusiv als Einzelfotografien erhältlich. Jedes Bild ist von Gérard Pétremand persönlich signiert. Die Auflage ist auf 12 Exemplare pro Sujet limitiert.

SBB Cargo-Kunden können ihr favorisiertes Sujet bestellen – entweder als gerollten Ausdruck (CHF 469.–, 50 × 60 cm) oder auf Aluminium aufgezogen (CHF 549.–, 50 × 60 cm). Die limitierte Anzahl wird nach Eingang der Bestellungen verkauft.

Der Prospekt mit allen Sujets ist erhältlich per E-Mail (sbbcargo@eurorscg.ch), per Fax +41 (0)44 466 67 88, per Post (Schweizerische Bundesbahnen SBB Cargo AG, c/o Euro RSCG Zürich, Gutstrasse 73, 8055 Zürich).

Bitte Bildnummer, Anzahl Prints, Ausführung (Aluminium oder gerollt) sowie Zustelladresse angeben.



Alles auf **eine Schiene** gesetzt.



Der Migros-Verteilbetrieb Neuendorf AG verlegt die Belieferung der Westschweiz mit Non-Food-Produkten vollumfänglich auf die Schiene. Ein langjähriger Vertrag mit SBB Cargo bildet die Basis für diesen Schritt.

Noch schläft die Schweiz. Doch im Migros-Verteilbetrieb Neuendorf (MVN), dem Nervenzentrum für den Non-Food-Bereich des Grossverteilers Migros, ist der Tag längst angebrochen. Punkt 5 Uhr haben sich die ersten Lastwagen auf den Weg in die Filialen gemacht, um diese mit Artikeln des täglichen Bedarfs zu beliefern. Bereits in wenigen Stunden werden die ersten Kunden in den Migros-Läden stehen – bis dahin wollen die Gestelle aufgefüllt sein.

Bis vor Kurzem wurden rund 80 Prozent aller Migros-Non-Food- und -Near-Food-Produkte, vom Wattebausch bis zur Auszugsleiter, ab Neuendorf im Kanton Solothurn mit Lastwagen ins schweizweite Filialnetz verteilt. Die verbleibenden 20 Prozent gelangten im Nachtsprung mit der Bahn in die Migros-Genossenschaftszentralen und wurden von dort aus auf der Strasse in die Filialen gefahren. Seit Anfang Februar verschiebt sich dieses Verhältnis nun kontinuierlich zugunsten der Bahn. In wenigen Monaten werden beim MVN die Schienentransporte einen Drittel der Distribution ausmachen: Anstatt der bisher 300 000 sollen künftig 500 000 Paletten pro Jahr auf der Schiene ausgeliefert werden, mittelfristig noch mehr.

Strategiewechsel in der Distribution.

Den Ausschlag für diese Neuausrichtung gab das Projekt Natro (Nationale Transportoptimierung), in dessen Rahmen alle Migros-Transporte unter die Lupe genommen wurden. «Die Analysen führten uns zur Erkenntnis, dass die Bahn auf grossen Distanzen einen signifikanten Kostenvorteil bietet. Dies veranlasste uns, einen Strategiewechsel in unserer Distributionslogistik einzuleiten», erklärt Walter Arnold, Leiter des Gesamtprojekts MVN Natro. Die neue Strategie lautet: Für lange Distanzen ausschliesslich die Bahn. «Dieser Schritt erforderte Mut und machte bei allen Beteiligten Überzeugungsarbeit nötig», so Walter Arnold weiter. Beim Migros-Genossenschaftsbund MGB, der Muttergesellschaft des MVN, doppelt Martin Huber, Projektleiter Logistik und Transporte, nach: «Obwohl Migros ein sehr bahnorientiertes Unternehmen ist, ist die völlige Abkehr von der Strasse auf

einzelnen Strecken ein Novum. Aufgrund unserer Erfahrungen mit SBB Cargo waren wir jedoch sicher, dass der MVN diesen Schritt machen soll.» Und dieser Erfahrungshintergrund ist gross: Der Migros-Genossenschaftsbund ist mit 400 bewegten Wagen pro Tag und mit rund einer Million Tonnen transportierten Gütern pro Jahr der grösste Kunde im schweizerischen Binnenverkehr von SBB Cargo.

« Die schwankenden Ausstossmengen waren ein Knackpunkt. »

Patrick Schenker, SBB Cargo

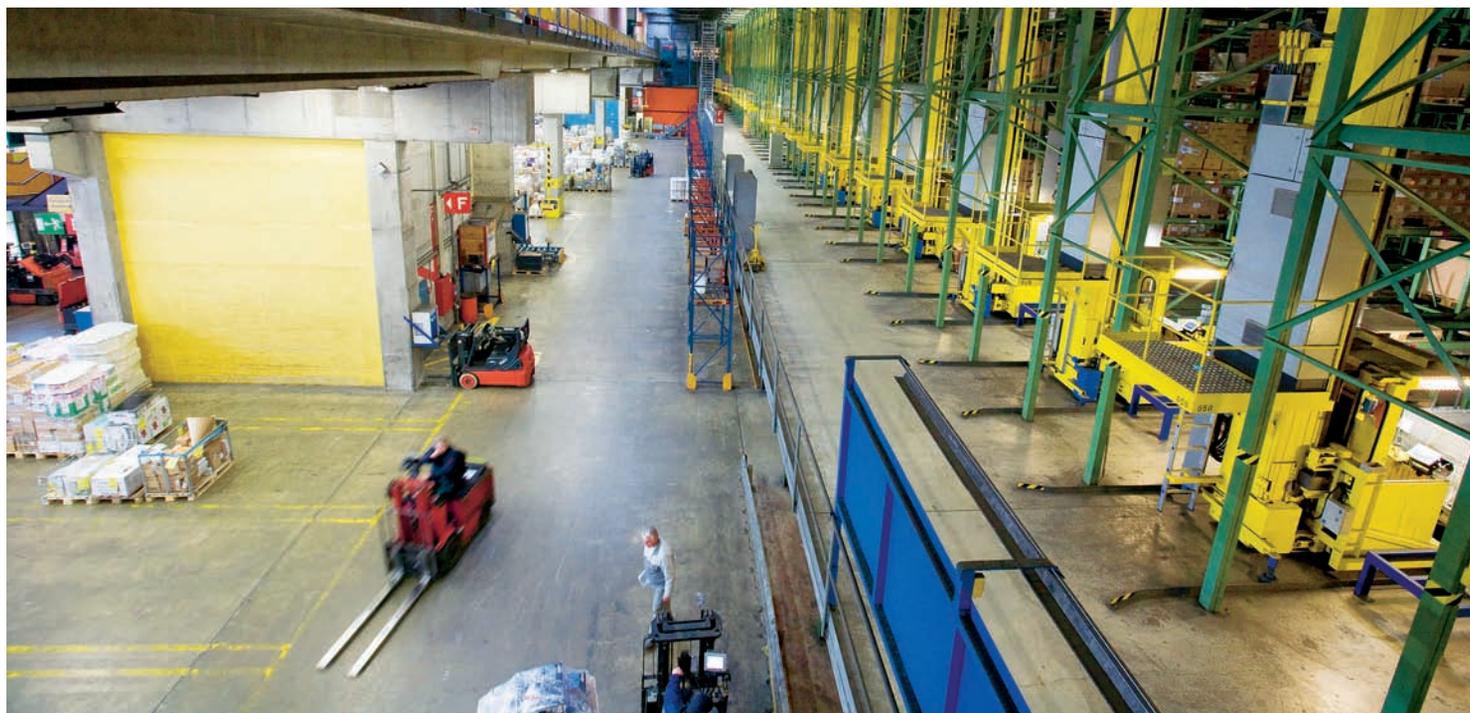
Der MVN hat fürs erste zwei Destinationen bestimmt, die voll und ganz auf der Schiene beliefert werden: die Migros-Genossenschaften Genf und Waadt. Deren Betriebszentralen in Carouge (Genf) respektive Ecublens (Waadt) wurden zwar zuvor schon mit Zügen bedient; das Gros der Ware ging jedoch ab Neuendorf mit Lastwagen direkt in die Filialen. Durch den neuen Distributionsweg gelangen nun alle Lieferungen erst einmal in die Betriebszentralen. Von dort aus werden sie auf der Strasse in die Filialen verteilt. «Dies brachte markante betriebliche Umstellungen und erhebliche Investitionen für bauliche Massnahmen mit sich, doch beide Genossenschaften waren dem Projekt wohlgesinnt», sagt Walter Arnold. «Dass durch die Betriebsumstellung neue Arbeitsplätze geschaffen wurden und dass gleichzeitig dem Schutz der Umwelt Rechnung getragen wird, waren in der Westschweiz gewichtige Argumente zugunsten der Neuausrichtung.»

Gestaffelte Umstellung.

Die Umstellung erfolgt in zwei grossen Schritten. Am 4. Februar wurde die Migros-Genossenschaft Genf erstmals nur noch auf der Schiene beliefert: Zwanzig Wagen fuhren über Nacht von Neuendorf ins Betriebszentrum ►

klipp & klar

Ausgangsbahnhof	Oensingen SO
Bestimmungsort	Carouge GE, Ecublens VD
Distanz	Genf: 218 km, Ecublens: 161 km
Transportgut	Migros-Non-Food- und -Near-Food-Artikel
Wagen	Hbbillns
Empfänger	Migros-Betriebszentralen Genf und Waadt



Aus der Kommissionierzone direkt in die Bahn – Blick ins Verteilzentrum von Migros in Neuendorf.

in Carouge. Anfang April wird dann in der Genossenschaft Waadt die Umstellung auf die vollständige Bahnanlieferung erfolgen; auch nach Ecublens werden jede Nacht im Schnitt zwanzig Wagen unterwegs sein. Gleichzeitig wird für die Genossenschaft Wallis, die bisher vollumfänglich auf der Strasse bedient wurde, nach und nach die Bahnanlieferung eingeführt. Zum Einsatz kommen Wagen des Typs Hbbillns. «Unser Ziel ist es, ausschliesslich diesen Wagentyp zu verwenden, weil er sich für unsere Bedürfnisse am besten eignet», sagt Urs Hauck, Leiter Verlad und Distribution im MVN. «Dies bedingt jedoch, dass alle unsere Zulieferer ebenfalls diesen Typ einsetzen, denn jeder Wagen, der hier eintrifft, wird von uns wiederbeladen.»

Knackpunkt Mengenschwankungen.

Die grosse Herausforderung der neuen Distributionsstrategie besteht darin, dass Mengenschwankungen und saisonale Spitzen von der Bahn bewältigt werden müssen – ohne dass im Hintergrund Lastwagen «für den Notfall» bereitstehen. «SBB Cargo hat uns zugesichert, dass sie Schwankungen von bis zu 30 Prozent über der Durchschnittsmenge innerhalb der regulären Verkehre bewältigen kann. Für Mehrmengen zwischen 30 und 75 Prozent, etwa bei Aktionen, haben wir eine Vorlaufzeit von fünf Tagen vereinbart», erklärt Urs Hauck. Patrick Schenker, Strategie Account Manager bei SBB Cargo für Migros, sagt: «Tatsächlich waren die schwankenden Ausstossmengen

ein Knackpunkt bei unseren Verhandlungen. Doch es ist uns dank dem frühzeitigen Miteinbezug der Cargo Produktion gelungen, eine nachhaltige Lösung zu finden.» So nachhaltig, dass die beiden Unternehmen für die neuen MVN-Verkehre einen Zehnjahresvertrag eingegangen sind – eine gegenseitige Verpflichtung und ein Vertrauensbeweis, wie sie in der Transportwelt ihresgleichen suchen.

Text: Ursula Homberger.

Fotos: Gian Vaitl.

Migros-Verteilbetrieb Neuendorf AG

Logistikplattform

Der Migros-Verteilbetrieb Neuendorf AG (MVN) im Kanton Solothurn ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft des Migros-Genossenschafts-Bundes. Er wurde 1974 als logistische Brücke zwischen den Lieferanten und den Konsumenten gegründet. Auf 120 000 Palettenplätzen, verteilt über 4 Etagen, lagern mit der Ausnahme von Textilien in Neuendorf alle Migros-Artikel des Non-Food- und Near-Food-Bereichs (Hygiene und Kosmetik), insgesamt 40 000 Produkte. Täglich verlassen 7 000 Paletten den MVN in Richtung der Migros-Filialen und -Genossenschaftszentralen. Zur MVN AG gehören auch das Tiefkühlager Neuendorf und das Textillager in Volketswil ZH.

Lagerlogistik

Während der Lagerbereich des MVN weitestgehend automatisiert ist – die Paletten werden computergesteuert auf die vom IT-System zugewiesenen Lagerplätze verschoben –, ist im Kommissionierungsbereich aufgrund der unterschiedlichen Grössen und Formen der Artikel Handarbeit gefragt. Die Bestellungen der Filialen werden den Mitarbeitenden via Kopfhörer übermittelt, sodass sie mit ihren elektrischen Kommissionierfahrzeugen an den entsprechenden Lagerplatz fahren und den Artikel ins Transportgitter laden können. Pro Schicht sind 210 dieser Fahrzeuge im Kommissionierungsbereich unterwegs.

Transportlogistik

Täglich werden im MVN 200 Lastwagenladungen angeliefert. Zusätzlich treffen 50 Bahnwagen ein, darunter durchschnittlich 8 Container mit Importwaren. 180 Lastwagen fahren jeden Tag von Neuendorf aus in die Migros-Filialen. Weiter entfernte Genossenschaftszentralen in der Westschweiz, im Tessin und in der Ostschweiz werden teilweise oder ausschliesslich (Genf und Waadt) im Nachtsprung mit der Bahn beliefert. Vier grosse Filialen erhalten ihre Waren ebenfalls auf dem Schienenweg. Bis Mitte 2008 wird die Zahl der Bahnwagen, die den MVN an einem Tag verlassen, auf 90 ansteigen. Beladen und entladen wird auf 2 Hallengleisen, die je 14 Wagen aufnehmen können.

«In der Logistikwelt will man sich **nicht immer in die Karten** blicken lassen.»



Prof. Dr. Wolfgang Stölzle, 45, ist Inhaber des Lehrstuhls für Logistikmanagement und Studiendirektor Executive MBA in Logistikmanagement an der Universität St. Gallen. Er zählt zu den führenden Vordenkern und Analysten des Logistikmarktes. Seine Forschungsschwerpunkte umfassen unter anderem Supply Chain Management, Betriebswirtschaftliche Logistik, Verkehrsmanagement und Umweltmanagement. Stölzle studierte Wirtschaftswissenschaften an der Universität Stuttgart-Hohenheim und Betriebswirtschaftslehre an der Universität Mannheim. Für seine Dissertation «Umweltschutz und Entsorgungslogistik» wurde er 1994 mit dem Wissenschaftspreis der Stinnes AG ausgezeichnet. Nach Professuren an diversen Universitäten wurde er 2004 als Ordinarius für Logistikmanagement und Studiendirektor Executive MBA in Logistikmanagement an die Universität St. Gallen berufen.

Die Bedeutung des Schweizer Logistikmarktes werde massiv unterschätzt, sagt Wolfgang Stölzle. cargo sprach mit dem Professor der Universität St. Gallen über die erste Logistikmarktstudie für die Schweiz.

Herr Professor Stölzle, was bringt die Logistikmarktstudie Schweiz? Und vor allem: Was bringt sie dem Praktiker?

Sie schafft Transparenz. Das heisst: Es wird für den Interessierten auf einen Blick erkennbar, wie der hiesige Logistikmarkt aufgebaut ist, wie er funktioniert, womit Werte geschaffen und womit Geld verdient wird.

Praktiker wissen das schon.

Natürlich, aber viele kennen nur ihren jeweiligen Ausschnitt der Logistikwirklichkeit. Mit der Studie erweitern wir den Horizont gewaltig. Wir haben den Gesamtmarkt auf eine wissenschaft-

lich fundierte, aber dennoch praxisnahe Art und Weise in einzelne Segmente unterteilt. Wir liefern Kennzahlen zu jedem Teilsegment. Und wir erfassen alle Disziplinen der Logistik und ihre Zusammenhänge, vom Schienengüterverkehr bis zur Kontraktlogistik.

Worauf stützen sich diese Segmentierung und die Studie?

Sie ist zunächst einmal *state of the art*, das heisst, sie basiert auf der neueren Forschung. Besonders wichtig ist da die Arbeit von Peter Klaus von der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für

Technologien der Logistik, dessen deutsche «Top-100»-Studie mittlerweile zu einem Standardwerk geworden ist. Seine Ansätze haben wir in engem Kontakt mit ihm und seinem Team weiterentwickelt. Zudem ist die Brille, durch die wir auf den Schweizer Logistikmarkt schauen, mit der Trägerschaft der Studie breit abgestimmt worden. Und das prominent besetzte *Sounding Board* mit anerkannten Experten wie Hanspeter Faganini und Ulrich Weidmann hat die Studie konstruktiv-kritisch begleitet.

weiter auf Seite 10

Logistikmarkt durchleuchtet.

Die Logistikmarktstudie Schweiz schliesst eine Lücke: Zum ersten Mal wird der Schweizer Logistikmarkt umfassend untersucht. Die Studie liefert detaillierte Informationen über die Segmente des Marktes, ihren ökonomischen Stellenwert und ihre Entwicklung.

Die Studie, die ab jetzt jährlich erscheinen soll, ist das Gemeinschaftswerk von GS1 Schweiz und dem Lehrstuhl für Logistik-

management der Universität St. Gallen. Unterstützt wird sie von einer breiten Trägerschaft, unter anderem von Unternehmen wie Schenker/Hangartner, Fiege Logistik Schweiz, UBS und SBB Cargo. Die Logistikmarktstudie Schweiz kostet 360 Franken für Nicht-GS1-Mitglieder, Mitglieder von GS1 und anderer Logistikverbände erhalten Rabatt (Bestellungen: Telefon +41[0]58 800 70 00).



Was waren die grössten Hürden bei der Arbeit an der Studie?

Das bestehende Datenmaterial ist ungeheuer umfangreich, aber bezüglich Messgrössen und Datengrundlagen sehr unterschiedlich aufgebaut. Es ist jedoch unser Anspruch, die vielen Zahlen auch mit dem konkreten Logistikalltag von Unternehmen verbinden zu können. Deshalb haben wir zusätzlich eine eigene umfangreiche Umfrage bei 1100 Unternehmen in der Schweiz durchgeführt. Und da sind wir auf einige Hürden gestossen. In der Logistikwelt will man sich nicht immer allzu sehr in die Karten blicken lassen.

Woran liegt das?

Alle wünschen sich Transparenz – von den anderen! Viele Unternehmen sind zurückhaltend, weil sie durch mehr Transparenz ihre Wettbewerbsposition gefährdet sehen. Das betrifft insbesondere den Strassengüterverkehr. Ich bin aber überzeugt, dass sich langfristig der Wunsch nach umfassender Transparenz durchsetzen wird – so, wie das jetzt schon in anderen Bereichen des Logistikmarkts der Fall ist.

Sie haben die Unternehmen auch nach Trends gefragt.

Wir haben sechs Megatrends identifiziert, unter anderem die Globalisierung und das damit verbundene Wachstum auf den internationalen Korridoren, aber auch die Umweltorientierung. Es wird spannend sein, bei den nächsten Auflagen der Studie diese Trends weiterzuverfolgen.

Sie denken bereits an die nächste Auflage?

Ja, nächstes Jahr werden wir vom Bundesamt für Statistik aktualisierte Daten erhalten. Wir werden das Feedback zur ersten Auflage aufgreifen und dort, wo nötig, Verbesserungen vornehmen. Die Studie soll noch robuster werden. Zudem wird es neue Kapitel geben, zum

Beispiel spezifische Zahlen zur Textillogistik.

Was ist Ihr grösster Wunsch für die Studie?

In Deutschland kennen die verantwortlichen Politiker die wichtigsten Zahlen der Studie von Professor Klaus auswendig. Das wünsche ich mir auch für die Schweiz.

Interview: Adrian Kohler.

Foto: zvg.

Megatrends.

Sechs Trends prägen den Schweizer Logistikmarkt:

1. Globalisierung

Der Zugang zu internationalen Transportnetzwerken wird bedeutsam.

2. Shareholder-Value-Orientierung

Logistikdienstleister optimieren das Rating und ihre Eigenkapitalausstattung.

3. Polarisierung des Leistungsspektrums

Nischenanbieter versus Full Service Provider: Die Spezialisierung nimmt zu.

4. Integrierte Managementkompetenz

Der Einsatz neuer Technologien (Track & Trace, RFID) und ein hoher Ausbildungsgrad der Mitarbeitenden steigert die Professionalisierung.

5. Individuelle Kundenbedürfnisse

Die Kontraktlogistik wird immer wichtiger.

6. Umweltorientierung

Die Verlagerung auf die Schiene nimmt weiter zu.



ChemCare a Erfolgsreze

Die Geschäfte der Schweizer Thoma Sie ist auf Chemikaliendistribution, spezialisiert.

Am Hauptsitz der Thommen-Gruppe in Rüti bei Büren BE herrscht ganztägig emsiges Treiben. Tanklastwagen frequentieren das Areal wie Bienen die Wabe. Doch um die Mittagszeit rückt der Bahnbetrieb in den Mittelpunkt. Dann wird der Versand beladener Sonderabfallwagen und leerer Chemiewagen vorbereitet. Der Rangiervorlauf per Werkslok ist ein Katzensprung: Bis zur Station Arch sind es nur 2 Kilometer.

Dort übernimmt SBB Cargo die Traktion und speist die Wagen via den Bahnhof Solothurn ins nationale und internationale Netz ein. Umgekehrt verläuft das Prozedere am nächsten Morgen: Der Carrier bringt beladene Chemie- und leere Sonderabfallwagen über Solothurn



Is
pt.

Thommen-Gruppe florieren. Recycling und Umwelttechnik

nach Arch, von wo eine Thommen-Lok die letzte Meile absolviert. Die Regie der Transporte von SBB Cargo liegt bei ihrer Tochter ChemOil Logistics.

Der Kunde als Verloader.

Die Gruppe mit autarken Gesellschaften in Ziefen (Kanton Baselland) und La Chaux-de-Fonds (Neuenburg) ist Schweizer Marktführer in ihrem Tätigkeitsbereich. Ihr Kerngeschäft umfasst die Distribution von Basischemikalien und chemischen Spezialitäten sowie das Recycling von Sonderabfällen aus Industrie und Gewerbe sowie die Umwelttechnik. «Beide Sparten ergänzen sich gut», sagt Thommen-

CEO Franz Christ. «Sie sorgen auf Strasse und Schiene für eine balancierte Auslastung der Fahrzeuge.»

Was Thommen vom Wettbewerbsfeld abhebt: Im Rahmen des Produkts ChemCare erbringt die Gruppe in den Geschäftssparten Basischemikalien, chemische Spezialitäten, Schmierstoffe respektive Sonderabfallrecycling, Umwelttechnik und Services sämtliche Mehrwertleistungen wie Liefern, Know-how und Abfallbewirtschaftung. Christ: «Wir konzentrieren uns ganz auf die peripheren Aktivitäten des Kunden nach dem Motto ›Versorgen, unterstützen, Recycling anbieten‹. So kann der Kunde sich seinen Kernkompetenzen widmen.»

Thommens Fuhrpark besteht aus 47 Lastwagen, 12 Anhängern sowie 20 eigenen und 14 gemieteten Bahnkesselwagen. 75 Prozent der Ladung sind Gefahrgut. ChemOil ist für zwei Bereiche des Schienentransports zuständig: ausgehende Sonderabfälle, ankommende Am-

« Wir konzentrieren uns mit ChemCare auf die peripheren Aktivitäten des Kunden. »

Franz Christ

moniakwasser, Harnstofflösung und Schwefelsäure. «In beiden Fällen treten wir als Verloader auf, bestimmen also den Traktionär», sagt Thommen-Geschäftsleitungsmitglied Hansjörg Minder, Leiter der Betriebe Rüti und der Logistik.

Christ und Minder würden gern den Bahnanteil steigern. Doch erstens verfügt nur der Stützpunkt Rüti über Schienenanschluss, zweitens sind Bahnen für die flächendeckende Feinverteilung ungeeignet, und drittens liegt im Falle ankommender Sendungen die Wahl des Transportmittels nicht bei ihnen, sondern bei den Kunden.

Thommens Chemiesendungen sind für über 10000 Schweizer Produktionsbetriebe bestimmt, die «einen Querschnitt nahezu aller nationalen Industriebereiche darstellen» (Christ). Ihren Importbedarf deckt die Gruppe vorwiegend in Europa.

Ausbaupläne für 2008.

2006 erwirtschafteten Thommens 206 Mitarbeitende an den drei Schweizer Standorten einen Umsatz von 115 Millionen Franken (70 Millionen Euro). «Wir verbuchen jährlich zweistellige Zuwächse bei gesunder Ertragslage», sagt Christ. Er führt diesen Erfolg auf kontinuierliche Investitionen in die Infrastruktur zurück. So will er 2008 für 3 Millionen Franken (1,8 Millionen Euro) in Rüti eine neue Lösemittel-Abfüllanlage errichten.

Zu den jüngeren Erwerbungen der Gruppe zählt eine Gleiswaage. Zuvor habe man die Sonderabfälle in den Waggons «per Zollstock gemessen, was gelegentlich zur Überladung führte», sagt Minder. Die Gleiswaage stelle sicher, dass die Nutzlast maximiert, das zulässige Höchstgewicht aber nicht überschritten werde. Denn Gefahrgutstorfälle auf der Schiene seien «zwar seltener als jene auf der Strasse; passiert aber etwas, sind sie in der Wirkung schlimmer».

Christ und Minder favorisieren aus Kosten-, Puffer-, Flexibilitäts- und Sicherheitsgründen Bahnverkehre. Sie bedauern, dass SBB Cargo und SBB ihre Leistungen «nicht mehr aus einer Hand anbieten». Früher habe man dort lediglich einen Ansprechpartner für alle Belange wie Beratung, Planung, Transport, Gefahrgutschulung und Lokführerausbildung gehabt; heute seien diese Dienstleistungen segmentiert.

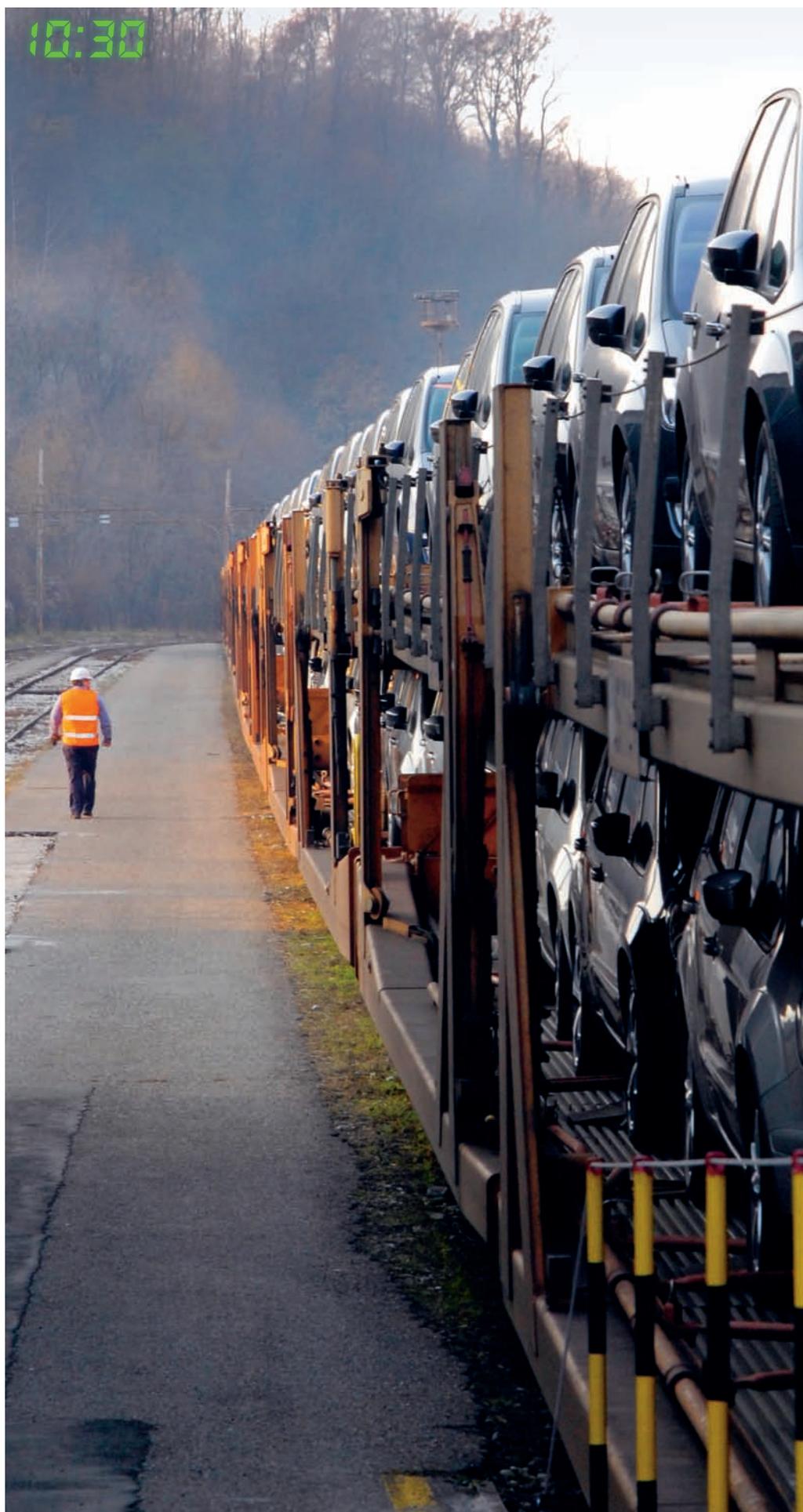
Text: Wilf Seifert.

Fotos: Bernhard Lochmatter.

Wachsendes Portfolio.



Die Thommen-Gruppe hat seit Mitte 2006 eine neue Rechtsstruktur. Unter dem Dach der Chemfutur AG und CG Holding GmbH umfasst die Thommen-Furter AG vier operative Gesellschaften – die Aktiengesellschaften in Rüti, Ziefen und La Chaux-de-Fonds (Segment: Industrie) plus die Greenpool AG in Rüti (Automotive) – und eine Beteiligung an der deutschen Penta Chemikalien GmbH & Co. KG (Ein- und Verkauf von Chemikalien). Die Penta-Allianz gilt mit ihren dreizehn Mitgliedern als drittstärkste Gruppe ihrer Branche in Europa. Das Spektrum der Thommen-Gruppe, die neben Entsorgen und Recyceln jährlich mehr als 100000 Tonnen Chemikalien über Lager absetzt, bietet im Rahmen des ChemCare-Konzepts auch Gebinde-, Analytik- und Logistikservices.



Belgien –
Italien
in **einem**
Zug.

Im Auftrag der italienischen Sitfa fährt SBB Cargo jede Woche Ford-Neuwagen von Belgien nach Norditalien. Erstmals profitiert damit ein Kunde aus der Automobilbranche vom durchgehenden Nord-Süd-Angebot von SBB Cargo.

Montagvormittag, kurz nach zehn, Bahnhof Aachen West: Ein Autozug von über 500 Metern Länge setzt sich in Bewegung. An seiner Spitze fährt eine SBB Cargo-Lokomotive, seine Fracht besteht aus 200 Neuwagen der Marke Ford, hergestellt in Belgien, bestimmt für den italienischen Markt. Fast 1000 Kilometer hat der Zug noch vor sich. Abgefahren ist er frühmorgens im Ford-Produktionswerk Genk in der Provinz Limburg. Die belgische Güterbahn B-Cargo hat ihn im Auftrag von SBB Cargo nach Aachen West gefahren.

Zwar hat SBB Cargo den Zug physisch erst hier, auf deutschem Boden, übernommen, doch ihre Verantwortung für den Transport hat bereits in Genk begonnen. Enden wird sie erst, wenn der Autozug am Dienstagmorgen im Terminal von Carimate, 20 Kilometer südlich von Chiasso, ankommt. «Es ist das erste Mal, dass wir im Verkehr mit Italien für einen Kunden der Autobranche mit diesem Geschäftsmodell arbeiten», sagt Felix Richard, Corporate Key Account Manager bei SBB Cargo. Mit dem Geschäftsmodell meint er die durchgehende Verantwortung vom Verlad bis zum Entlad. «Obwohl alpenquerende Transporte zwischen Deutschland und Italien für SBB Cargo mittlerweile an der Tagesordnung sind, kommt diesem Transport für die Autobranche Modellcharakter zu. Wir hoffen, dass wir damit eine Grundlage für die Weiterentwicklung unserer Zusammenarbeit schaffen können.»

Neu aus einer Hand.

Der Kunde ist bei diesem Verkehr nicht der Ford-Konzern selber, sondern die Sitfa, die Società Italiana Trasporti Ferroviari Autoveicoli S. p. A. Das auf den Zugtransport von Neuwagen spezialisierte Unternehmen wickelt für Ford die Bahnsendungen in Europa ab. Sitfa und SBB Cargo arbeiten seit langem eng zusammen, bisher jedoch ausschliesslich im Rahmen von Kooperationsverkehren. «Wir haben mit SBB Cargo immer gute Erfahrungen gemacht. Es sprach also nichts dagegen, die Zusammenarbeit auch für diesen Transport zu



Einer von 200 Ford im Spezialwagen der Sitfa.

suchen», sagt Walter Leopardi, Geschäftsführer bei Sitfa. «Dass wir nur noch einen einzigen Ansprechpartner für die ganze Strecke haben, erleichtert uns natürlich unsere Arbeit.»

«**Dass wir nur einen Ansprechpartner für die ganze Strecke haben, erleichtert die Arbeit.**»

Walter Leopardi, Sitfa

Einmal pro Woche fahren 16 oder 17 Wagen von Genk nach Carimate. Dabei kommen eigens für Autotransporte konzipierte Spezialwagen mit höhenverstellbarem Oberdeck zum Einsatz. Die unterschiedliche Höhe der transportierten Modelle Mondeo, S-Max und Galaxy machen den Einsatz dieses Wagentyps nötig. «Da wir nur über eine beschränkte Anzahl dieser Wagen verfügen, werden sie unmittelbar nach dem Entlad im Terminal des Logistik- und Transportunternehmens Elia in Carimate zurück nach Belgien geschickt», erklärt Walter Leopardi. Drei Stunden dauert es, bis die Mitarbeiter die 200 Ford von den Bahnwagen heruntergefahren und geparkt haben. Sieben Stunden nach Ankunft in Carimate ist der Zug schon wieder auf dem Rückweg nach Belgien. «Auf diese Weise sind die Wagen am Mittwoch wieder im Werk verfügbar, sodass sie am Montag erneut Richtung Italien losfahren können.»

Dieser konstante Umlauf erfolgt nach einem fixen Fahrplan. Er ist die Voraussetzung für die hohe Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, die SBB Cargo ihrem Kunden im Rahmen einer Qualitätsvereinbarung vertraglich zusichert.

Handfestes Argument.

Das vertraglich garantierte Qualitätsniveau ist aus Kundensicht ein Meilenstein gegenüber dem bisher vorherrschenden Geschäftsmodell. «Unsere Verantwortung auf dieser langen Strecke ist enorm, nicht nur was die Pünktlichkeit, sondern auch was den Wert einer einzigen Neuwagensendung betrifft. Da kommen sofort mehrere Millionen Franken zusammen», sagt Richard. Umso wichtiger ist es, dass der Zug ohne lange Zwischenhalte durchfahren kann. Wodurch die teure Fracht vor Vandalenakten besser geschützt ist, als wenn sich bei den Grenzübertritten lange Wartezeiten ergäben – für einmal ein ganz anderes Argument, das für die zwischen Deutschland und Italien durchgängigen Züge von SBB Cargo spricht, in diesem Fall aber ein ganz handfestes.

Text: Ursula Homberger.

Fotos: Julien Daulte.

klipp & klar

Ausgangsbahnhof	Genk, Belgien
Bestimmungsort	Carimate, Italien
Distanz	974 km
Transportgut	Neuwagen
Wagen	Offener Doppelstockwagen Laaers 152
Empfänger	Ford Italia S. p. A. (Elia Logistik, Terminal Carimate)



Betonteile für Aldi-Filialen können in einer durchgehenden Logistikkette von Österreich in die Schweiz geliefert werden.

Die Kranführer arbeiten sorgfältig. Langsam hievt der Autokran ein Fertigbetonteil um das andere vom Bahnwaggon. Beidseitig an einem langen Drahtseil befestigt, schweben die 22 Meter langen Betonelemente kurz durch die Luft und landen präzise auf den bereitstehendem Lastwagen.

Wer zufällig am Umschlagplatz im Bahnhof St. Fiden-St. Gallen vorbeigeht, fragt sich, was mit diesen ungewöhnlich langen Fertigbetonteilen geschehen soll. Die Antwort: In wenigen Stunden werden sie die Decke einer Aldi-Filiale in St. Gallen bilden. Von den Bauarbeitern an der Fürstenlandstrasse, wo die neuste Filiale der deutschen Supermarktkette erstellt wird, werden die Dielen aus Österreich schon erwartet.

Auf der Baustelle der Aldi-Filiale St. Gallen West lädt der Autokran die schwere Last ein letztes Mal um: Stück für Stück setzt er auf die Wände des Rohbaus. Mit jedem Lastwagen, der ankommt, wächst das Flachdach auf der Supermarkt-Filiale in die Höhe. Dank den eingezogenen Eisenlitzen müssen die Decken während des Baus nicht abgestützt werden.

Von langer Hand geplant.

Was reibungslos abläuft, ist seit Monaten minutiös geplant worden. Intensive Gespräche zwischen allen beteiligten Logistikspezialisten haben zu einer massgeschneiderten Transport-

« Die Herausforderung der Just-in-time-Lieferung haben beide Bahnen angenommen. »

Michael Fellier, Rail Cargo Austria

lösung geführt. Hauptakteure sind Rail Cargo Austria, SBB Cargo und VS-Hohldielen West, der Hersteller, der die Betonteile für alle achtzehn Aldi-Filialen auf Schweizer Boden produziert. Die vorgespannten Deckenteile werden in einer durchgehenden Logistikkette von Österreich bis zu den Baustellen in die Schweiz geliefert.

Von Anfang an kam beim Transport nur die Bahn in Frage. Die Fertigbetonteile sind

zwischen 16 und 22 Meter lang und wiegen bis zu 16 Tonnen. Da ist jedes einzelne Teil ein Sondertransport. Nur ein Teil passt auf einen Lastwagen; auf einem Bahnwaggon finden hingegen je nach Länge bis zu 5 Stück Platz. Für jede neue Filiale werden zwischen 100 und 120 Fertigbetonteile verbaut. «So grosse Mengen brauchten auf der Strasse eine Sondergenehmigung», sagt Michael Fellier von der ÖBB-Tochter Rail Cargo Austria.

Die VS-Hohldielen West ihrerseits hatte noch andere Gründe für einen Transport auf

klipp & klar

Ausgangsbahnhof	Wörgl, Österreich
Bestimmungsort	Verschiedene Destinationen in der Schweiz
Transportgut	Betondielen
Wagen	RNS-Z und RLNS-Z
Empfänger	Aldi Schweiz



Betonelemente zu Supermarktdächern.

der Schiene. Der Umweltgedanke spielt eine entscheidende Rolle. Dank den Bahntransporten wurden bisher rund eine Millionen Strassenkilometer eingespart. Und die Bahn bringt viel grössere Mengen auf einmal von A nach B. Dies verdeutlicht allein ein Vergleich des Ladegewichts: Ein Spezialgüterwagen kann eine maximale Gewichtsbelastung von 65 Tonnen auf die Schiene bringen. Das entspricht einem Volumen von zweieinhalb Lastwagenladungen.

Ein Zug für eine Filiale.

Massgebend für die Zusammenarbeit mit den beiden Bahnpartnern ist zudem der enge Zeitrahmen. Michael Fellier: «Der Kunde will die termingerechte Lieferung auf die Baustelle.» Die Herausforderung der Just-in-time-Lieferung haben die beiden Bahnen angenommen.

Produziert werden die Betonfertigteile im Werk von VS-Hohldielen West im österreichischen Radfeld. Von hier aus übernehmen Ausziehsattelschlepper den Transport auf der Strasse bis zum Güterterminal in Wörgl, wo die Spezialbahnwaggons warten. Alle Deckenteile für einen Aldi-Markt passen auf eine einzige Zugkombination. Am Abend setzt sich der Güterzug in Bewegung, am nächsten Tag wird abgeladen.

Zwei Wochen vor dem Termin erhält Simon Mormile von SBB Cargo Bescheid, dass wieder ein Transport ansteht. «Wir erwarten diesen Anruf. Er kommt in unregelmässigen Abständen, und es ist alles gut vorbereitet.» Auch der charmante Österreicher Michael Fellier ist zufrieden. Er betont vor allem die Flexibilität der SBB-Mitarbeiter vor Ort. Man habe immer

eine Lösung gefunden, nichts sei unmöglich gewesen: «Von den Rangierarbeitern bis zum Kundenberater ist es eine sehr angenehme Zusammenarbeit. Kurz: Es ist von A bis Z eine perfekte Geschichte.»

Text: Susanne Wagner.

Fotos: Gian Vaitl.

Spezialist für Spannbeton.



Das Radfelder Unternehmen VS-Hohldielen West Ges.m.b.H. produziert für achtzehn neue Aldi-Märkte in der Schweiz vorgespannte Betondeckenelemente in verschiedenen Längen und Gewichten.

Die 1990 gegründete VS-Hohldielen West Ges.m.b.H. mit Sitz in Radfeld (Österreich) ist auf die Produktion von Fertigbetonteile spezialisiert. 1991 wurde das Werk im Tiroler Radfeld gebaut. Die Unternehmung beschäftigt 66 Mitarbeitende und erwirtschaftet einen Jahresumsatz von 14 Millionen Euro.

Mit den vorgespannten Hohldielen, den Hohlwandelementen sowie den vorgespannten Elementdecken beliefert VS-Hohldielen West Ges.m.b.H. Deutschland, England, Liechtenstein, Italien (Südtirol), Österreich und die Schweiz.



Auf dass an der **Euro 2008** alles rund läuft.

15 Spiele, bis zu 5,4 Millionen Besucher und 2500 Extrazüge: Die SBB rüsten sich für den drittgrössten Sportanlass der Welt.

Ein grosser Fussballfan sei sie nicht; vielleicht werde sie vom Fussballfieber aber noch infiziert. Doch die Krux am Beruf von Barbara Häni ist, dass sie dann, wenn die Euro 08 in der Schweiz und in Österreich zu einem richtigen Fest wird, besonders wenig Zeit haben wird, ihrem Fieber freien Lauf zu lassen: wenn das Wetter mitspielt, die Mannschaften siegen, deren Fans für Stimmung sorgen und die grosse Fussballbegeisterung das Land erfasst.

Häni ist Gesamtprojektleiterin Euro 08 bei den Schweizerischen Bundesbahnen. Als wir Sie zum Gespräch treffen, kommt sie gerade von einer Sitzung der Projektleitung. Zwar sind sie und ihr Mitarbeiter, ein Praktikant, die einzigen SBB-Mitarbeiter, die derzeit voll für die Europameisterschaft arbeiten. Aber involviert

sind viele Stellen, seien es interne, seien es externe Partner wie die Uefa, die Schweizerische Eidgenossenschaft, Schweiz Tourismus oder die ausländischen Bahnen, besonders natürlich die Österreichische Bundesbahn.

60 Prozent des Fern- und 80 Prozent des Nahverkehrs, den die Euro 08 generiert, sollen mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt werden: Das sind die Zielvorgaben des Bundes. Keine Kleinigkeit: Immerhin sind die Fussball-Europameisterschaften nach den Weltmeisterschaften und den Olympischen Sommerspielen der weltweit drittgrösste Sportanlass. Zwischen 2,8 und 5,4 Millionen Besucherinnen und Besucher werden erwartet – je nach Wetter, Stimmung, Turnierverlauf.

Vom Turnierverlauf hängt auch ab, woher die Fans kommen. Bekannt sind die Paarungen der Gruppenspiele; die Paarungen der Finalrunden bleiben bis jeweils wenige Tage vor

« Im Vergleich zu Deutschland sind wir ja praktisch eine S-Bahn. »

Barbara Häni

Anpfiff unbekannt. Und es ist für die Planung der Verkehrsströme eine ganz andere Ausgangssituation, ob im ersten Viertelfinal in Basel die Schweiz auf Deutschland trifft oder

Tschechien auf Polen. Das fordert eine hohe Flexibilität aller Beteiligten. «Wir haben verschiedene Szenarien für die möglichen Spielkombinationen ausgearbeitet», sagt Häni, «und nach jedem Spiel werden wir die Situation genau analysieren.»

Die Basisplanung geht vom *Best Case* aus: gutes Wetter, gute Stimmung, viele Fans, die klug mit dem Zug reisen. «Redimensionieren können wir dann immer noch», sagt Häni, «kurzfristig aufstocken wird kaum möglich sein.» 2500 Extrazüge sind geplant (ohne internationale Extrazüge), dafür wird Rollmaterial aus dem Ausland zugemietet.

Jedes Eintrittsbillet gilt zugleich als Fahrkarte von einem beliebigen Ausgangsbahnhof in der Schweiz und Österreich zum Spielort und zurück. Das ist eine Novität der Euro 08. 1,1 Millionen solcher Karten werden ausgegeben. Sehr ungewiss ist, wie viele Fans zu den vielen Grossleinwänden im Freien kommen werden. Das Phänomen des «Public Viewing» ist erstmals 2006 an der Fussball-WM in Deutschland aufgetreten; bei den Europameisterschaften in Portugal 2004 war es noch unbekannt.

«Wir profitieren sehr von den Erfahrungen Deutschlands», sagt Barbara Häni. «Aber wir müssen das immer auf die hiesigen Verhältnisse übersetzen. Im Vergleich zu Deutschland sind wir fahrplantechnisch ja praktisch eine S-Bahn.»

Immerhin: Ganz so klein wie die Schweiz allein ist das Austragungsland ja nicht. Mit Österreich werden alle Angebote genau abgestimmt. Man will schliesslich die Fans nicht damit verwirren, dass hier und dort verschiedene Regeln gelten. Im Idealfall, sagt Häni, merke ein Fan gar nicht, dass er sich in zwei Ländern bewege.

Doch so ähnlich die Alpen-Kleinststaaten dem Besucher erscheinen mögen: Sie haben ihre Kulturunterschiede. Häni, die als zweisprachige Bielerin den Umgang mit verschiedenen Mentalitäten gewohnt ist, erlebt das als Bereicherung: «Man lernt, die Dinge aus einem anderen Blickwinkel zu betrachten.»

Text: Marcel Hänggi. Illustration: Michael Meister.



Barbara Häni, 49, amtet seit April 2007 als Gesamtprojektleiterin Euro 08 der SBB. Die eidg. dipl. Marketingleiterin kam 2000 aus der Reisebranche zu den SBB, wo sie vor ihrem Euro-08-Engagement

Marktbereichsleiterin Bern Stadt war. Häni wohnt mit ihrem Lebenspartner und ihrer Katze in Biel (Kanton Bern). Obwohl sie sich nicht als Fussballfan bezeichnet, weiss sie doch, wer Europameister werden soll: «Natürlich die Schweiz!»

Roboter bringen Paletten in Schwung.



Untersuchung nach Mass auf der Prüf- und Sortieranlage.

Im Paletten-Service-Center der Firma Holliger Paletten Logistik AG (Holpal) sind fünf Roboter am Werk. Das ist einzigartig.

SBB Cargo bietet zusammen mit Holpal ein einzigartiges Angebot: ein Tauschsystem für Paletten. Die Firma Holliger Paletten Logistik AG (Holpal) betreibt seit 2005 in Suhr ein Paletten-Service-Center, welches über eine moderne Sortier- und Reparaturanlage verfügt. Jährlich durchlaufen rund 1,4 Millionen Paletten den Prüf- und Sortierprozess und erhalten am Schluss den begehrten Reparaturnagel als Gütesiegel. Für die Kunden bedeutsam ist das grosse Angebot, die einfache Bewirtschaftung und vor allem die Qualität der getauschten Paletten.

Die Reise beginnt sofort.

Wöchentlich treffen aus der ganzen Schweiz bis zu vierzig Güterwagen in Suhr ein. Darin befinden sich 25 Prozent Paletten für die Reparatur und 75 Prozent für den Ausgleich der Kundenkonten. Nach dem Entladen versieht ein Mitarbeiter jeden Palettenstapel mit einem Strichcode. «Damit können wir den Besitzer der Paletten identifizieren», sagt Markus Wicki, Dienstleistungskordinator Palettenportal von Holpal. Danach schickt ein Mitarbeiter die Stapel auf eine 800 Meter lange Reise quer durch

das Gebäude, je nach Auftrag in die Reparaturstation oder zur Prüf- und Sortieranlage. Hier untersucht eine Maschine jedes Palett auf Masse, Stabilität, Farbe und leitet es im Schadensfall automatisch in die Reparaturstrasse zurück. In diesem Bereich bedienen drei Mitarbeiter moderne Roboter. Wie von Geisterhand reparieren die drei Maschinen die Paletten und leiten sie im Anschluss auf die Prüfstrasse. Nach einer letzten Kontrolle durch einen Mitarbeiter erhält jedes Palett den Reparaturnagel. «Diese Kennzeichnung steht für die einwandfreie Qualität der Tauschpaletten», sagt Kurt Holliger, Werkleiter in Suhr. SBB Cargo überzeugt sich regelmässig selber über den Zustand und die Tauschfähigkeit der Paletten von Holpal. Und bisher war das Resultat immer positiv.

Text: Martina Riser.

Foto: zvg.

Was geschieht mit dem Holzabfall?

Nicht mehr tauschfähige Paletten werden zu Holzschnitzeln verarbeitet. Das Nebenprodukt verwenden Dritte, indem sie es zu Pressplatten oder zu Brennmaterial verarbeiten. Jährlich fallen davon rund 20000 Kubikmeter an – das sind wöchentlich zehn Containerladungen voll.



«Ich bin übrigens
der Max.»

Max Roth, Teamleiter der Mobilen Equipe Olten, fährt auf Dieselmotoren ab. Er und seine Teamkollegen sind die Antreiber von kurzfristig aussetzenden Rangierlok- und Baumaschinenmotoren. Meist reparieren sie draussen vor Ort. Ein Tag im Leben von Max.

«Montage sind Batterietage. Wir können sicher sein: An Montagen bietet man uns in alle Himmelsrichtungen auf. Nachdem die Bauatraktoren und Rangierloks irgendwo in der Fläche zwei Tage still gestanden sind, sind die Batterien leer. Eine Batterie wiegt 30 Kilo. Um so ein Ding zu wechseln, müssen wir immer zu zweit ausrücken.

Wenn der Motor nicht läuft, ist das zwar ärgerlich. Aber zumindest nicht unfallgefährlich. Heikler sind Bremsprobleme. Wir sind immer schnell auf Platz und bieten rund um die Uhr Pannenhilfe an. Bremsen haben dabei erste Priorität.

Ich bin übrigens der Max. Ja, ich lebe für die Bude und bin sehr besorgt um mein Team.

In den achtziger Jahren liess ich mich bei Bosch auf Dieselmotoren spezialisieren. Dieselmotoren – dieses Geräusch, wenns läuft, das freut mich. Ein Dieselmotor verfügt im Unterschied zu einem Benzinmotor über einen Selbstzünder. Dieses Geräusch, wenn er läuft, das freut einfach.

« Der richtige Mann am richtigen Ort ist das A und O. »

Max Roth

Warum ich bei der Bahn arbeite und nicht in einer Lastwagenwerkstätte? Wenn sie so eine Am 843-Rangierlok der neusten Generation pulsieren fühlen, ist das grossartig. Sie können es auch so sehen: Eine Diesellok ist einem Lastwagen ähnlich, nur fährt sie auf Eisenrädern statt auf Pneus.

Bis zu 70 Prozent der Reparaturen erledigen wir am Einsatzort der Fahrzeuge. Das minimiert die Fahrzeugaussetzungen und garantiert, als Ergänzung zu den grossen Reparaturen in der Serviceanlage in Olten, eine effiziente und ganzheitliche Wartung.

Zudem tragen wir mit unseren Einsätzen dazu bei, dass das Tagesgeschäft von SBB Cargo reibungslos abläuft.

Um Viertel nach sechs bin ich im Büro in Olten. Um halb sieben besprechen wir den Tag: Zuerst tauschen wir Erfahrungen über erledigte Arbeiten aus. Dann orientiere und informiere ich. Wir planen die anstehenden Einsätze.

Bremsen prüfen, Bremssohlen ersetzen, Tragfedern auswechseln, Schraubenkupplungen ersetzen – bei Güterwagen sind es oft einfache Reparaturen. Eisenbahntraktoren und Rangierloks erfordern grosses Know-how. Sie sind ausgeklügelt konzipiert. Wir fragen immer zuerst, wie das Fahrzeug steht. Gewisse Arbeiten lassen sich nur in der Werkstattgrube erle-

digen. Wie soll ich vor Ort zum Beispiel einen Anlasser wechseln? Draussen hat man nicht die gleichen Sicherheitsvoraussetzungen wie in der Werkhalle. Man kann sich nicht wie im Werk mit einem Hüftgurt absichern. In der Fläche braucht es auch einen wachen Menschenverstand. Deshalb reparieren wir nur bis auf die Höhe der Fahrkabine.

Der richtige Mann am richtigen Ort ist das A und O. Jedes der neun Teammitglieder weiss auf einem Gebiet speziell Bescheid. Der eine ist ein ausgewiesener Rangierlok-Kenner, andere haben die Wagenkontrollen im Griff, und bei Systemfragen zur Zugsicherung weiss ich auch, wen ich schicke. Das ganze Team ist auch im 24-Stunden-Pikettdienst eingeteilt. Vom Arbeitsgesetz her darf der Mitarbeiter nach Nachteinsätzen am Morgen nicht zur gewohnten Arbeit erscheinen. Da kann es schon Probleme geben. Umdispositionen in der Arbeitszuteilung sind Tagesordnung.

Andere mobile Teams sind in Biel, Lausanne, Brig, Basel, Erstfeld, Bellinzona, Chiasso und im Rangierbahnhof Limmattal stationiert. Manchmal helfen wir uns untereinander aus. Natürlich müssen wir alle schauen, dass wir am Ball bleiben. Weiterbildungen sind immer ein Thema. Wissen zu ETCS, dem europäischen Zugsicherungssystem, eignen wir uns SBB-intern an. Aber wir fahren auch an Kurse ins Ausland, nach Leipzig zum Beispiel. Dort fand jüngst eine Kran-Weiterbildung statt. Wer geht, gibt das Wissen und die Neuigkeiten danach intern ans Team weiter. Ich persönlich lasse keine Landmaschinenschau aus. An der Swiss Transport in Bern beäugte ich die ersten Hochdruckeinspritzungen. Faszinierende Motoren.

Ich bin überzeugt, dass SBB Cargo eine gute Zukunft vor sich hat. Die Zusammenarbeit entlang der Nord-Süd-Achse ist einmalig – diese Bewegung miteinander bringt uns weiter.»

Text: Susanne Perren.

Foto: Dorothea Müller.

Max Roth, 54, stiess 1989 als gelernter Landmaschinenmechaniker mit Spezialgebiet Dieselmotoren zu den SBB. Er liess sich zum Betriebsfachmann bei SFB ausbilden und meldete sich dann für die Strassenfahrzeugabteilung als Disponent. Heute leitet er das Team Mobile Equipe in Olten. Bis vor Kurzem war er Mitglied der Feuerwehr Erlinsbach. Jetzt halten den Vater von zwei Töchtern der Garten und regelmässige Fitness auf Trab.



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@sbbcargo.com
www.sbbcargo.com

Marketing & Sales

Verkauf Schweiz
Postfach
4065 Basel
Schweiz
Tel. 0800 707 100
Fax 0800 707 010
cargo@sbbcargo.com

Vertrieb Italien
SBB Cargo Srl
Via Vittor Pisani 7
20124 Milano
Italia
Tel. +39 0331 24 86 74
Fax +39 0331 24 86 89
sbbmilano@sbbcargo.com

Vertrieb Deutschland
SBB Cargo GmbH
Schifferstrasse 200
47059 Duisburg
Deutschland
Tel. +49 (0)203 607 84 07
Fax +49 (0)203 607 84 09
deutschland@sbbcargo.com

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

Instandhaltung

Geschäftsbereich Instandhaltung
Verkauf
Viale Officina 18
6500 Bellinzona
Schweiz
Tel. +41 (0)51 227 60 10
Fax +41 (0)51 227 67 97
instandhaltung.verkauf@sbbcargo.com

Rechnen Sie mit uns.

 SBB CFF FFS Cargo



SBB Cargo macht möglich, dass in der Schweiz die Gestelle nie leer sind. Und sorgt gleichzeitig für mehr als 20 000 Lastwagenfahrten weniger pro Tag. Rechnen Sie auch in Zukunft mit allem, was Sie sich wünschen. www.sbbcargo.com

Für Ihren täglichen Einkauf: SBB Cargo.