

cargo

Das Logistikmagazin von SBB Cargo

1 | 12



Stark... 4

...soll der Wagenladungsverkehr sein. Und rentabel.

Unternehmerisch... 6

...arbeitet der Vertrieb von SBB Cargo mit der neuen Struktur.

Langfristig... 8

...denkt der Zementhersteller – und kauft Silowagen.

Schneller... 12

...fahren durch Europa. Wollen Güterbahn-CEOs.



Foto: Bernhard Lochmatter

Bild der Saison.

Gewaltige Mengen Güter transportiert SBB Cargo Tag für Tag im Rahmen des Wagenladungsverkehrs (WLV) durch die Schweiz. Von mehreren Hundert Bedienpunkten im ganzen Land aus können Kunden ihre Güter transportieren lassen. Für Punkte mit grossen Transportvolumen funktioniert dieses System gut, dort kann die Bahn ihre Stärke ausspielen. Knapp ein Drittel aller Punkte generieren denn auch 90 Prozent der Wagen. Viele Bedienpunkte haben hingegen nur sehr wenig Verkehr, manche davon nur etwa einen Wagen pro Tag. Hier sind Sanierungsmassnahmen unumgänglich. Mehr darüber lesen Sie auf den Seiten 3 bis 5.

SBB Cargo hat die tragende Rolle.

Liebe Leserin, lieber Leser

Der Schienengüterverkehr ist integraler Teil der Logistikkette der Schweizer Wirtschaft und weist im europäischen Vergleich sehr hohe Anteile aus. SBB Cargo ist mit einem Anteil von 23 Prozent an der gesamten Transportleistung Strasse/Schiene mit Abstand das grösste Gütertransportunternehmen der Schweiz. Der Wagenladungsverkehr übernimmt dabei die tragende Rolle.

Diese Ausgangslage ist nicht selbstverständlich. Zwei unserer Nachbarbahnen haben den Wagenladungsverkehr eingestellt. In ganz Europa tun sich die Bahnen schwer, mit diesem Angebot eine vernünftige Rendite zu erreichen. Der starke Frankenkurs, der Abbau von Produktionskapazitäten der Schweizer Industrie und die steigenden Kosten für den Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur helfen dabei auch nicht. Wir stehen deshalb unter hohem Druck, damit die Schweiz und vor allem Sie als Kunde auch in Zukunft auf ein leistungsfähiges, nachhaltiges und gut funktionierendes Transportsystem auf der Schiene zurückgreifen können. Darum ist für uns klar, dass wir nur Erfolg haben können, wenn wir den Wagenladungsverkehr überprüfen und einer Sanierungskur unterziehen. Diese Meinung teilen wir innerhalb des Verbandes öffentlicher Verkehr mit den anderen Schweizer Bahnen.

Den Hebel setzen wir primär bei den Kostenstrukturen an. Dazu gehört auch das weit verzweigte Bediennetz. Die Detailanalyse zeigt, dass 28 Prozent der 500 Punkte über 90 Prozent aller Wagen generieren. Hier wollen wir die Stärke der Bahn ausspielen: bündelbare, regelmässige Transporte über mittlere und lange Distanzen. Damit entlasten wir die Strassen wirkungsvoll. Bedienpunkte mit sehr tiefen Volumen hingegen sollen saniert werden. Wie, lesen Sie auf den Seiten 4 und 5 in diesem Magazin.

Die 3200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von SBB Cargo werden alles daran setzen, dass die Bahn auch in Zukunft einen wesentlichen Beitrag für die Schweizer Logistik liefert. Dies beweisen wir mit unserer täglichen Leistung und dem Willen, unsere Stärken künftig noch besser auszuspielen. Wenn die Rahmenbedingungen stimmen, wird dies auch gelingen. Denn wir sind da, wo die Schweiz Zukunft hat.



Nicolas Perrin, CEO SBB Cargo



Inhalt.

- 4 **Das Kerngeschäft stärken.**
Der Wagenladungsverkehr wird saniert.
- 6 **Neues Marktbewusstsein.**
Der Vertrieb orientiert sich an den Branchen.
- 8 **Zement fährt im Silowagen.**
Die Firma Ciments Vigier ist treue Bahnkundin.
- 10 **Fit gemacht fürs zweite Leben.**
Retrofit für die Rangiertraktoren Tm 232.
- 12 **Bremsern Tempo machen.**
Europäische Güterbahn-CEOs schlagen Alarm.
- 14 **Schotter.**
Hybridlok wird getauft, Re 620 modernisiert.
- 16 **Logistik in Afrika.**
Der Mobilfunk hilft Bauern und Handwerkern.
- 17 **Soziale Netzwerke nutzen.**
Gastkolumne von Prof. Dr. Heike Simmet.
- 18 **Hüter der Sorgfalt.**
Mario Bagutti lehrt Schäden vermeiden.



Die Stärken auf den Punkt bringen.

Der Wagenladungsverkehr ist das Kerngeschäft von SBB Cargo und die Basis des gesamten Gütertransports in der Schweiz. Für die gewaltigen, tagtäglich beförderten Gütermengen funktioniert das System gut. Für kleine Mengen ist es aber ineffizient. Das soll jetzt korrigiert werden. Das Beispiel des Bedienpunkts Bauma zeigt anschaulich, weshalb.

TEXT: HEINI LÜTHY – FOTO: BERNHARD LOCHMATTER

Die Idee ist sympathisch und aus der Schweizer Logistikbranche nicht mehr wegzudenken: Wer regelmässig grosse Mengen transportieren will, die für einen Lieferwagen zu gross oder zu schwer sind, kann dies per Bahn tun. Dafür bedient SBB Cargo ein Netz von rund 500 Bedienpunkten in der ganzen Schweiz. Der Kunde bestellt den passenden Wagen, verlädt seine Güter, und am nächsten Tag trifft der Transport wie geplant beim Empfänger an einem der anderen Bedienpunkte ein. Unbeschädigt, pünktlich und umweltfreundlich befördert.

Mit dem Wagenladungsverkehr (WLV) erbringt SBB Cargo rund 23 Prozent der gesamten Transportleistung im Schweizer Güterverkehr. Ohne

ihn müssten auf dem Strassennetz täglich 7000 zusätzliche 40-Tonnen-Lastwagen fahren, die Folgen an zusätzlichen Staus und zusätzlichem CO₂-Ausstoss wären enorm. Zudem wird ein grosser Teil der Transporte nachts geführt, auf der Strasse wäre dies wegen des Nachtfahrverbots nicht möglich. Zahlreiche Unternehmen wie die Grossverteiler sowie Firmen aus der Bauindustrie, dem Entsorgungssektor, der Landwirtschaft und anderen Branchen sind für ihre Logistikketten auf ein leistungsfähiges und zuverlässiges WLV-Angebot angewiesen. Dies gilt auch für den Import- und Exportverkehr.

Für Punkte mit grossen Transportvolumen funktioniert dieses System gut. Rund 28 Prozent

der 500 Punkte generieren über 90 Prozent aller Wagen. «Dort können wir die Stärke der Bahn ausspielen: bündelbare, regelmässige Transporte über mittlere und lange Distanzen. Damit entlasten wir die Strassen wirkungsvoll», unterstreicht Nicolas Perrin, CEO SBB Cargo. Mit dem Transport von Gütern auf dem Schweizer Bahnnetz erfüllt SBB Cargo eine zentrale Funktion für die Wirtschaft und das gesamte Land.

Anders für Bedienpunkte mit sehr tiefen Volumina. Rund die Hälfte der Punkte sind Ausgangs- oder Zielort für nur 3 Prozent der Wagen und tragen somit sehr wenig zum Umsatz und zum Transportvolumen bei. «Diese schwach frequentierten Bedienpunkte müssen wir sanieren», redet Perrin >

Zukunftsorientierter Wagenladungsverkehr: eine Komposition mit Wechselbehältern am Bedienpunkt in Lausen (BL).



Klartext. «Es ist nicht sinnvoll, mit einer Lok und einem oder zwei Wagen ganze Streckenabschnitte abzufahren.»

Urs Müller, Projektleiter bei SBB Cargo, erläutert dies an einem Beispiel: «Einer der sehr schlecht frequentierten Bedienpunkte ist in Bauma im Zürcher Oberland. Um dort eine Ladung abzuholen, muss ein Team aus Winterthur mit einer Rangierlok den Wagen nach Bauma bringen. Anschliessend fährt die Rangierlok meist leer nach Winterthur zurück, denn der Kunde hat acht Stunden Zeit, den Wagen zu beladen. Am nächsten Tag kommt sie wieder, um den beladenen Wagen abzuholen.»

Im Durchschnitt verkehrt bei den schlecht ausgelasteten Punkten nicht mal ein Wagen pro Tag. In Bauma waren es 2010 nur gerade 187 im ganzen Jahr. Bei diesen Punkten wird der Hebel angesetzt. Konkret: «Wir wollen uns auf Punkte konzentrieren, für welche die Bahn das beste Transportmittel ist», sagt Nicolas Perrin. Umgekehrt heisst dies, dass SBB Cargo die ineffizienten Bedienpunkte sanieren will. Hier muss und kann sich die Aufteilung zwischen Schiene und Strasse verbessern.

Den WLW betriebswirtschaftlich ausrichten.

Die Hauptrichtung ist klar. Damit der WLW seine Stärken ausspielen kann, muss er sich auf bündelbare, regelmässige Transporte über grosse Distanzen konzentrieren. «SBB Cargo wird den Wagenladungsverkehr betriebswirtschaftlich ausrichten», erklärt Nicolas Perrin. Mit einem Sanierungsprogramm mit einer Wirkung von 80 Millionen Franken will SBB Cargo bis 2013 ein ausgeglichenes Ergebnis erreichen. Die neue Dimensionierung des Bediennetzes ist eine der Massnahmen.

Insgesamt, so Projektleiter Urs Müller, überprüft SBB Cargo die Sanierung von 155 Bedienpunkten. Gemeinsam mit den Kunden sollen alternative Lösungen wie Preis- oder Mengensteigerung, die Konzentration auf andere Punkte, kombinierte Lösungen Schiene/Strasse oder der Verzicht auf die Bedienung geprüft werden. 126 der schlecht ausgelasteten Punkte werden heute im Rahmen von individuell vereinbarten Kundenlösungen bedient und können direkt mit den Kunden verhandelt werden. Die restlichen 29 der schlecht frequentierten Punkte sind Teil

des Grundnetzes. Für diese legt SBB Cargo den Sanierungsfahrplan mit dem Bund fest. Die Entscheide zum Bediennetz werden bis zum Ende des zweiten Quartals erwartet.

MEHR KOMBINIRTER VERKEHR

SBB Cargo will auch im Binnenverkehr in Zukunft mehr auf den kombinierten Verkehr setzen. Hier sollen neue Angebote aufgebaut werden. Als Test ist im Januar ein Shuttlezug zwischen Dietikon und Renens mit festem Fahrplan gestartet. Trotz den kurzen Distanzen in der Schweiz werden langfristig kombinierte Lösungen Schiene/Strasse stärker wachsen. Damit kann sich SBB Cargo noch besser dort entwickeln, wo die Stärken der Bahn liegen, nämlich entlang den Hauptachsen.

Urs Müller ergänzt: «Die Gespräche mit dem Eigner, den Kunden, mit Politik und Verwaltung zur Sicherung des Wagenladungsverkehr werden nun intensiv weitergeführt.» Für einen Bedienpunkt wie Bauma dürfte es nicht sehr schwierig sein, zu erklären, dass Massnahmen nötig sind. ■



Thomas Thalmann
Leiter Services/Regionalverkauf

Alex Bellakovics
Leiter Business Unit
Transporteure/Spediteure

Peter Schär
Leiter Vertrieb

Claus Rütten
Leiter Business Unit
ChemOil Logistics

Wolfram Köster
Leiter Business Unit
Handel/Bau/Entsorgung

Jeder ein **Unternehmer.**

Der Vertrieb von SBB Cargo hat eine neue Organisation erhalten. Seit Anfang Jahr ist die Abteilung in vier Business Units aufgeteilt, die sich an den Schlüsselbranchen der Kunden orientieren und für ihre Umsätze und Ergebnisse verantwortlich sind.

TEXT: RETO NEYERLIN – FOTO: GIAN VAITL

Der Vertrieb von SBB Cargo gibt sich selbstbewusst: «Wir sind da, wo perfekte Transportlösungen zählen» lautet das neue Motto der Abteilung. Der Slogan kommt nicht von ungefähr. Denn mit einer umfassenden Reorganisation, die im Januar in Kraft getreten ist, hat sich der Vertrieb neu aufgestellt und für die Zukunft gerüstet.

Die auffälligste Änderung, welche die Reorganisation mit sich bringt, ist die neue Struktur

am Markt. War er früher in regionale Gruppen aufgeteilt, besteht der Vertrieb nun aus vier Business Units (BU). Diese orientieren sich an den Schlüsselbranchen der Kunden und übernehmen – wo nötig – Querschnittsaufgaben: Transporteure/Spediteure ist die eine BU, die Systemlösungen im Kombinierten Verkehr in der Schweiz anbietet.

Holz/Papier/Stahl/Agro bildet die nächste Einheit, die wegen ihres hohen Import/Export-

Anteils zudem für die Kooperation mit Partnerbahnen im Ausland zuständig ist.

Unter dem Dach Handel/Bau/Entsorgung sind primär die Binnengeschäfte zusammengefasst, deren Verkehre häufig aus Projektgeschäften hervorgehen. Die vierte Business Unit ist schliesslich ChemOil Logistics, der Spezialist für Chemie- und Mineralöltransporte. Er agiert zwar weiterhin als eigenständiges, internationales Unternehmen, wurde aber als >



Markus Stark
Leiter Business Unit
Holz/Papier/Stahl/Agro

Thalmann leitet. Der Regionalverkauf wird weiterhin bei einfacheren, kleineren Geschäften zum Einsatz kommen, wo lokale Bedürfnisse wichtiger sind als branchenspezifisches Fachwissen. Der dritte Unit-übergreifende Bereich ist die Wagenbewirtschaftung, die zuvor bei der Abteilung Produktion angesiedelt war. «Durch die Übernahme der Ressourcensteuerung gibt es eine Schnittstelle weniger. Und wir können flexibler am Markt agieren», erläutert Peter Schär die Vorteile dieser Änderung.

«Wir können flexibler am Markt agieren.» Peter Schär

Mit der neuen Struktur erhalten die Vertriebsmitarbeiter aber auch mehr Verantwortung – ein Faktor, der sich wie ein roter Faden durch die gesamte Neustrukturierung zieht. Denn die Business Units sind für ihren Umsatz und auch für das Ergebnis verantwortlich. Jeder Mitarbeitende wird quasi zum Unternehmer, ob er nun mit Kunden verhandelt, den Fuhrpark der BU verantwortet, die Auslastung optimiert oder Produkte entwickelt. Die Branchenteams entwerfen die Strategien für ihre Märkte und entscheiden selbst, welches Angebot sie anbieten. Bei der Produktion bestellen sie verbindlich Bahnleistungen, an deren Auslastung sie sich am Ende des Geschäftsjahrs messen lassen müssen.

Das neue Führungsmodell stellt hohe Anforderungen an die Belegschaft. Für einen derart fundamentalen Wechsel musste sich jeder Mitarbeitende intensiv mit seiner Rolle in der neuen Struktur auseinandersetzen. Die Konsequenz war, dass sich alle Mitglieder des Vertriebsteams nochmals für ihre bisherige oder eine andere Stelle bewerben mussten – bis hinauf zu den Führungskräften. Mit der Umstrukturierung sind auch neue Stellenprofile geschaffen worden, die zu besetzen waren. So verfügt jede Business Unit über einen Solution Manager, der den Einsatz der Leistungen und Ressourcen leitet.

Alle diese Massnahmen zielen daraufhin, die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Bahn zu erhöhen. Dank einer schnelleren Auftragsabwicklung, einem besseren Angebot und nachhaltigen, branchenspezifischen Lösungen sollen die Kunden weiterhin sicher sein, bei SBB Cargo die perfekten Transportlösungen zu finden. ■

Vertriebsgesellschaft neu dem Vertrieb Cargo zugeordnet. Mit dieser Ausrichtung wird nicht nur Marktexpertise gebündelt, es werden auch Hierarchien reduziert und Entscheidungswege verkürzt.

Die Branchen im Fokus.

«Mit der Neustrukturierung und der damit verbundenen Branchenorientierung können wir unser Angebot noch stärker auf die Kundenbedürfnisse ausrichten», sagt Peter Schär, Leiter Vertrieb. Ein Ziel der neuen Organisation ist denn auch, aus dem umfangreichen Leistungskatalog von SBB Cargo branchenspezifische Transportlösungen anzubieten. Dafür wurde extra die neue Gruppe Produktentwicklung geschaffen, welche quer über alle Business Units zum Einsatz kommt.

Für sämtliche BU zuständig ist auch der Bereich Services/Regionalverkauf, den Thomas

MARKTNEWS

Feldschlösschen: Bekenntnis zum Bahntransport.

Ende Dezember wurde nach dreimonatiger Bauzeit der neue Gleisanschluss des Feldschlösschen-Getränkeverteilzentrums in Givisiez FR eröffnet. Über den neuen Gleisanschluss sollen künftig pro Jahr rund 1000 Eisenbahnwagen beladen und entladen und damit 50 000 Tonnen Getränke umgeschlagen werden. Mit dem Ausbau des Standorts wird die Logistik integriert, die bisher auf dem Cardinal-Areal in Freiburg angesiedelt war. Damit entstehen bei Feldschlösschen in Givisiez zehn zusätzliche Arbeitsplätze. Feldschlösschen investierte etwas mehr als 2 Millionen Franken in den Ausbau des Getränkeverteilzentrums.

www.feldschloesschen.com



Was ist eine Weichenheizung?



Um auch im Winter die Weichen funktionsfähig zu halten, werden rund 6800 von ihnen im SBB-Netz bei Bedarf auf 6 bis 8 Grad beheizt. Knapp zwei Drittel davon elektrisch, die übrigen mit Gas. Dafür werden pro Jahr total rund 25 Gigawattstunden Energie benötigt. Eine knifflige Aufgabe ist es, die Balance zwischen höchstmöglicher Verfügbarkeit der Weiche und kleinstmöglichem Energieverbrauch zu finden. Schlüssel dafür sind vor allem die richtige Platzierung der Wetterstationen und der Temperaturfühler sowie die ausgeklügelte Steuersoftware.

Im Berner Jura hergestellt, gelangt der Zement in Silowagen via Frinvillier (im Bild) zu Destinationen in der ganzen Schweiz.



Langfristig unterwegs.

Der Zementhersteller Ciments Vigier setzt seit über 120 Jahren auf den Schienengüterverkehr. Jetzt investiert das Unternehmen in neue Silobahnwagen. Diese sind in Zusammenarbeit mit SBB Cargo täglich auf dem Schienennetz in der ganzen Schweiz unterwegs.

TEXT: SUSANNE WAGNER – FOTO: GUY PERRENOUD

Ob Tunnelröhren, Brückenpfeiler oder Lärmschutzwände – der beständige Werkstoff Beton ist aus unserem Alltag nicht mehr wegzudenken. Beton entsteht, wenn Zement mit Wasser, Kies und Sand gemischt wird. Mit rund 130 Mitarbeitern und einer jährlichen Produktion von über 800 000 Tonnen Zement gehört Ciments Vigier im Berner Jura zu den wichtigsten Zementherstellern der Schweiz. Seit 1891 verarbeitet das Unternehmen Rohstoffe zu Zement, der heute zu über 50 Prozent mit der Bahn zu den Kunden im ganzen Land gelangt. Ein Blick zurück in die Firmengeschichte zeigt, dass das Unternehmen auch aus historischen Gründen

mit der Bahn verbunden ist: Der Transport auf der Schiene spielte von Beginn weg eine grosse Rolle, weil früher nur die Eisenbahn die erforderlichen grossen Mengen transportieren konnte.

«Die Dichte des Eisenbahnnetzes in der Schweiz und die Qualität der angebotenen Leistung von SBB Cargo erlauben es uns, den Transport auf der Schiene auszubauen», sagt Thierry Gaschen, Logistikleiter bei Ciments Vigier. In den letzten Jahren hat der Zementhersteller das Volumen der mit der Bahn transportierten Güter um 30 Prozent erhöht. Eine solche Transportpolitik verlange grosses gegenseitiges Vertrauen

und eine Zusammenarbeit auf allen Ebenen. Die Kooperation lohne sich für beide Seiten. Thierry Gaschen: «Die Zusammenarbeit mit SBB Cargo ist im Grossen und Ganzen sehr gut.»

Als wichtigste Punkte nennt der Logistikspezialist dabei die Qualität der Leistungen, die Reaktionsfähigkeit sowie die Kommunikation zwischen den Mitarbeitern von Ciments Vigier und dem Personal von SBB Cargo. Gegenwärtig lässt der Zementhersteller von SBB Cargo rund 400 000 Tonnen Zement pro Jahr befördern. Eine Menge, die man gemäss Thierry Gaschen bei optimalen Bedingungen noch steigern könnte. >

Auch verschiedene für die Zementherstellung erforderliche Rohstoffe wie etwa Gips und Brennstoffe wie Kohle erreichen das zwischen Biel und Sonceboz gelegene Zementwerk Reuchenette per Bahn.

«Just in time» aus dem Berner Jura in die ganze Schweiz.

Zement gehört zu den Gütern, die «just in time» an Baustellen oder Betonwerke zu liefern sind. Dreimal täglich fährt ein Güterzug im Wagenladungsverkehr nach Biel. Von dort werden die Bahnwagen zu den grossen Rangierbahnhöfen Limmattal und Lausanne-Triage geführt und anschliessend auf rund vierzig verschiedene Destinationen in der ganzen Schweiz verteilt. Zu den Kunden, die über ein eigenes Anschlussgleise verfügen, verläuft der Transport vollständig auf der Schiene. Zu den übrigen wird die Fracht auf den letzten Kilometern auf der Strasse ausgeliefert. Am Bestimmungsort gelangt der lose Zement mit Hilfe von pneumatischen Pumpen vom Bahnwagen in das Silo.

Ciments Vigiers kaufte aus eigenen Mitteln 50 neue Silowagen.

Ciments Vigier wünscht sich eine längerfristige Partnerschaft mit SBB Cargo. Die Rangiertätigkeiten auf dem Werkareal von Reuchenette-Péry hat Ciments Vigier bereits an SBB Cargo übergeben. «Die Mitarbeiter des SBB Cargo-Rangierteams arbeiten genau wie die Mitarbeiter von Ciments Vigier», sagt Logistikspezialist Thierry Gaschen.

Auch in Zukunft wird das Unternehmen stark auf den umweltfreundlichen Schienentransport mit geringen CO₂-Emissionen setzen. Seit 2010 hat Ciments Vigier aus eigenen Mitteln 50 neue Silowagen des Typs Uancs angeschafft und in Betrieb genommen. Das durchschnittliche Alter der 150 Wagen von Ciments Vigier, die täglich auf den schweizerischen Bahnschienen unterwegs sind, beträgt 40 Jahre. Nach und nach werden sie nun durch neue, leistungsfähigere Wagen ersetzt. Diese erlauben mit ihrem 70-Kubikmeter-Stahlsilo, einem Totalgewicht von 90 Tonnen und einer Länge von 13,5 Metern den Transport von bis zu 69 Tonnen losen Zements. Weitere Vorteile der neuen Wagen sind geringere Lärmemissionen und eine erhöhte Entladegeschwindigkeit.

Und die Wagen zeigen täglich im ganzen Land Ciments Vigiers klares Bekenntnis zur Schiene. ■

KLIPP & KLAR

AUSGANGSBAHNHOF	Reuchenette-Péry
BESTIMMUNGSORT	Rund 40 Ziele in der Schweiz
TRANSPORTGUT	Zement
WAGEN	Looser Zement: Ucs/Uacs/Uancs; Zement als Sackware: Pendelwagen Hbils für Lieferungen zu Baustoffhändlern
EMPFÄNGER	Baustellen, Betonwerke, Baustoffhändler

Für die letzten Kilometer ohne Geleiseanschluss wird der Zement von Bahn- auf Lastwagen umgeladen.



Der Traktor, munter unterwegs im zweiten Leben.

Zur Modernisierung der Rangierflotte gehört auch der Retrofit bewährter Rangiertraktoren. Cargo ist auf einem erneuerten Tm 232 mitgefahren.

TEXT: BERNHARD RAOS – FOTO: MARCEL STUDER



Die Tm 232 lässt sich auch per Fernsteuerung lenken, was dem Lokführer die Arbeit stark erleichtert. Im Bild beim Fototermin Lokführer Arthur Walser.

Rangierarbeiter brauchen kein Fitnessstraining zum Ausgleich: Auf dem Weg vom Churer Bahnhof ins Industriequartier quert der Traktor Tm 232 mit seinen beiden Waggons innert weniger Minuten gleich vier ungesicherte Gleisübergänge. Um nicht dauernd anhalten zu müssen, steigt jeweils einer der beiden mitfahrenden Rangierarbeiter frühzeitig ab, eilt zum Übergang und stoppt den Strassenverkehr mit Handzeichen. Lokführer Peter Caseli hat Sicht- und Funkkontakt und könnte seinen 30-Tonnen-Traktor jederzeit abbremser: «Wir sind ein eingespieltes Team.»

Erste Station ist das Anschlussgeleise eines Grossverteilers. Dort wird einer der beiden Waggons abgehängt. Rasch wird dem Laien klar, warum der Rangiertraktor auf allen vier Seiten grosse Fensterflächen hat: Wer ständig vor- und zurückfährt, braucht gute Sicht.

Es schneit zwar leicht, aber die Schienen sind noch nicht vereist. Am heikelsten sei das Laub im Herbst, sagt der Lokführer, das wirke wie Schmierseife. Caseli, die schwarze Mütze tief ins Gesicht gezogen, blickt häufig durch das geöffnete Seitenfenster. Den zweiten Waggon bringt er zu einem Altstoffhändler, hier türmen sich direkt neben dem Geleise zusammengepresste Autokarosserien und Abfallcontainer.

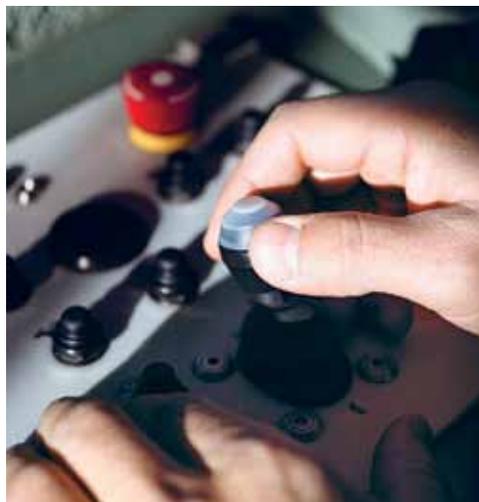
Der Personenverkehr hat Vorrang.

Caseli schaut bei der Rückfahrt auf die Uhr: «Wir sollten es vor dem nächsten Halbstundentakt der Rhätischen Bahn zu unserem Bürocontainer schaffen. Der Personenverkehr hat Vorrang, und wenn wir zu spät kommen, müssen wir warten.» Wieder laufen die Rangierleute voraus und sichern die Bahnübergänge. Das Timing klappt, und aus der Betriebszentrale beim Flughafen Zürich Kloten wird der Tm 232 über die Geleise in Chur gelotst.

Mit dabei im Führerstand des Rangiertraktors steht Robert Mast, Leiter Regionale Cargo Produktion (RCP) in Landquart und Caselis Chef. Von Landquart aus wird das Gebiet zwischen Flums und Domat-Ems bedient. Mast ist einer der «Ziehväter» des Tm 232: «Bei uns wurde das erste dieser Retrofit-Fahrzeuge ab 2009 im Betrieb eingesetzt. Wir haben mitgeholfen, dass es über seine Kinderkrankheiten hinwegkam.» Betroffen davon waren vor allem die neuen Bedienungsgeräte, wo es mit der Elektronik harzte. Auch beim Bremsventil

musste feinjustiert werden. Diese Probleme sind nun behoben.

Der Tm 232 ist einer von über zwanzig Tm-IV-Rangiertraktoren – so die ursprüngliche Bezeichnung –, die in einer ersten Runde vom Industriewerk Biel umgerüstet wurden. Der Grundaufbau der 40-jährigen Fahrzeuge mit Chassis sowie Antriebsstrang samt Turbowendegetriebe wurde beibehalten. Neu sind der Caterpillar-Dieselmotor, ein Partikelfilter, die Fahrzeug- und Funkfernsteuerung sowie die Geschwindigkeitsmessanlage und die Sicherheitssteuerung. Der Tm 232 verfügt nun auch über einen Gleitschutzrechner, um ein Blockieren der Achsen zu vermeiden.



Der Rangiertraktor kann mit einem Joystick gesteuert werden.

Geplant ist, den Retrofit-Traktor noch weitere zwanzig Jahre einzusetzen. RCP-Leiter Mast ist da vorsichtiger: «Es wird von der Lebensdauer des neuen Motors und den betrieblichen Bedürfnissen abhängen.» Der zweiachsige Kraftswerg kann zwar in der Ebene bis zu 1000 Tonnen bewegen, läuft besser bei kalten Temperaturen als das Vorgängermodell, doch je höher die Last und je grösser die Steigung

Die neue Fernsteuerung verleiht dem Traktor einen Produktivitätsschub.

sind, desto eingeschränkter ist die Leistungsfähigkeit. Für die schweren Ölzüge am Standort Landquart hat Mast eine stärkere Lokomotive im Einsatz.

Neu ist beim Tm 232 auch das Display, auf das Caseli regelmässig blickt. Alle für den Lokführer relevanten Prozesswerte werden hier angezeigt: die Drehzahl des Motors, die Motoröltemperatur, die Kühlwassertemperatur, die Füllstandsanzeige des Treibstofftanks, die Batteriespannung und die Getriebeöltemperatur. Wird ein Grenzwert überschritten, leuchtet die entsprechende Anzeige im Display gelb oder rot auf.

Caselis Dienst hat heute schon um 3.40 Uhr angefangen. Da hat er in Landquart einen Paket- und einen Postzug übernommen und im Ort rangiert. Anschliessend hat er in Chur zwei Güterzüge aufgeteilt und neu zusammengestellt. Nun fährt er noch seinen letzten Auftrag nach Felsberg ins Depot eines Getränkekonzerns. Auf der Strecke erreicht er mit 60 Kilometer pro Stunde die Höchstgeschwindigkeit.

Caseli holt die vollen Waggons ab – und er tut dies allein. Möglich macht diesen Produktivitätsschub die neue Funkfernsteuerung. Der Lokführer hängt sich das handliche Ding um und steigt aus dem Führerstand. Vom Boden aus dirigiert er seinen Tm 232 in die Lagerhalle, fährt sie sanft an die Puffer des vordersten Wagens, turmt dann selber unten durch und hängt die Schraubenkupplung sowie die Bremsschläuche an. Dann gehts zurück nach Chur, wo er die Waggons rangiert, ehe er seinen Gütertraktor zurück zum Standort in Landquart fährt. ■



LÄNGE ÜBER PUFFER
7670 mm

GESAMTGEWICHT
30 t

EINGESTELLTE MOTORLEISTUNG
310 kW

ZULÄSSIGE HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT
60 km/h

GRÖSSTE ANFAHRZUGKRAFT
90 kN

Die Hafenstadt Genua könnte für Güter, die aus dem Norden kommen, viel schneller erreichbar sein – wäre der Korridor besser ausgebaut.



Mehr Tempo für Europas Bahngütertransport.

Soll die Bahn im europäischen Güterverkehr gegenüber der Strasse nicht an Terrain verlieren, braucht es rasch wirksame Massnahmen. Die CEOs von vier europäischen Güterbahnen, darunter auch derjenige von SBB Cargo, stellen entsprechende Forderungen.

TEXT: HEINI LÜTHY – FOTO: TOM SCHAICH

Rotterdam ist der grösste Hafen Europas und die Region um Mailand einer der wichtigsten Wirtschaftsräume des Kontinents – entsprechend ist die Verbindungsstrecke dazwischen und weiter nach Genua der wichtigste Güterverkehrskorridor Europas.

Die Distanz Rotterdam–Mailand beträgt rund 1000 Kilometer. Könnte ein Güterzug durchfahren, wäre er nach zwölf Stunden am Ziel. Doch in der Realität wird er immer wieder gebremst oder gar angehalten: Wegen unterschiedlicher technischer Standards und verschiedener Vorschriften müssen Loks und Lokführer an den Grenzen ausgewechselt werden, auf vielen Teilstrecken ist die Kapazität ungenügend, und immer wieder müssen Güterzüge den Personenzügen den Vortritt lassen.

Im vergangenen Dezember richtete nun eine hochkarätige Runde einen Appell an die zuständigen Instanzen, also die Politik und

die Infrastrukturbetreiber: Die CEOs der vier Güterbahnen SBB Cargo, BLS Cargo, DB Schenker Rail (Deutschland) und TX Logistik (Deutschland) präsentierten in Berlin einen gemeinsamen Katalog mit Forderungen für den wichtigsten europäischen Transitkorridor Rotterdam–Genua:

- › Die Infrastruktur-Engpässe müssen beseitigt werden. Die besonders kritischen auf dieser Achse liegen in Oberhausen im Ruhrgebiet sowie in Basel, Chiasso und Mailand. Der Ausbau der Infrastruktur soll längerfristig auch die Führung von 1500 Meter langen Zügen ermöglichen.
- › Der Güterverkehr soll gegenüber dem Personenverkehr aufgewertet werden. Heute geniessen Personenzüge generell Priorität, Güterzüge müssen ihnen Vortritt lassen und warten.

› Die Interoperabilität muss massiv verbessert werden. Das bedeutet, dass die unterschiedlichen nationalen Regelungen vereinheitlicht werden müssen. Und Unterschiede gibt es massenhaft: bei den benötigten Dokumenten, den Ausbildungsstandards der Lokführer, den Zugformationen, den Last- und Bremsberechnungen, bei den technischen Vorschriften und vielem mehr. In Europa gibt es heute fast zwanzig verschiedene Signalisierungs- und Sicherheitssysteme. Das Einzige, was im internationalen Bahngüterverkehr wirklich gleich ist, ist die Spurweite.

SBB Cargo-CEO Nicolas Perrin formulierte es an der Präsentation in Berlin am 19. Dezember so: «Die Bahnen kämpfen nach wie vor mit unterschiedlichen nationalen Bestimmungen, zum Beispiel aufwendigen Zulassungsverfahren oder unterschiedlichen Sicherheitssystemen. Diese Mehrkosten reduzieren die Vorteile des grenzüberschreitenden Verkehrs für die Bahn. >



Das widerspricht klar dem Ziel der Liberalisierung in Europa und benachteiligt die Bahnen im Wettbewerb mit der Strasse.» Ein Beispiel: Weil Italien ein eigenes Zugsicherungssystem entwickelt hat, muss SBB Cargo in Loks, die auch dort fahren sollen, entsprechende Ausrüstungen einbauen. Kostenpunkt: 700 000 Franken pro Lok.

Mehr Gütertransporte durch Europa.

Der Hintergrund der Forderungen ist klar: Die Gütertransporte in Europa werden zunehmen. Und die Europäische Union will gemäss einer Verordnung aus dem Jahr 2010 «eine hochwertige und ausreichend finanzierte Eisenbahninfrastruktur» aufbauen. Ziel ist es, die wichtigsten Wirtschaftszentren in Europa durch neun internationale Güterverkehrskorridore zu verbinden.

Erste Teilstrecken, die diese Anforderungen erfüllen, gibt es bereits, aber sie sind kurz: in der Schweiz der Lötschberg-Basistunnel und ab 2016 auch der Gotthard-Basistunnel sowie teilweise die Zufahrtsstrecken. Ein Pendant ist die Betuwelinie von Rotterdam an die holländische Grenze, eine Neubaustrecke nur für Güterzüge.

Gemeinsam ist diesen Strecken unter anderem, dass sie mit dem modernen Sicherheitssystem ETCS ausgerüstet sind und hohe

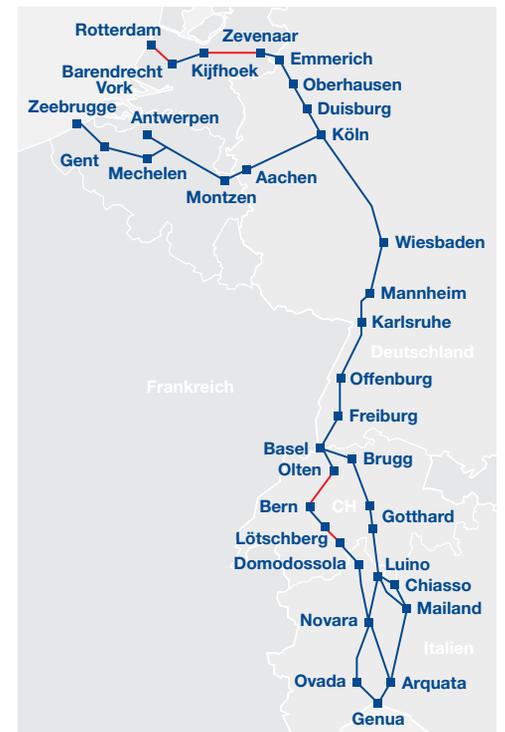
Geschwindigkeiten zulassen. Die Teilstücke in der Schweiz erlauben 200 Kilometer pro Stunde oder mehr, wobei heutige Güterzüge dieses Tempo bei Weitem nicht erreichen, weil die Wagen dafür nicht gemacht sind. Auf der Betuwelinie sind 120 Stundenkilometer möglich.

Beim Ausbau dieses Korridors seien die Niederlande und die Schweiz «vorgeprescht», stellte Johannes Ludewig, der Chef des europäischen Spitzenverbands der Bahnen (CER), an der Präsentation fest. Deutschland und Italien dagegen seien «deutlich in Verzug». So hat Deutschland nicht nur den Ausbau von Strecken, sondern auch die Ausrüstung mit ETCS verschoben. Es nütze jedoch nichts, wenn zwei Länder ins Netz investierten, zwei andere aber nicht, so Ludewig: «Das langsamste Glied in der Kette bestimmt das Tempo.»



Präsentieren ihren Forderungskatalog (v.l.): Dirk Stahl (BLS Cargo), Karl Michael Mohnsen (TX Logistik), Johannes Ludewig (CER), Nicolas Perrin (SBB Cargo), Alexander Hedderich (DB Schenker Rail).

Und Dirk Stahl, CEO von BLS Cargo, fasste es so zusammen: «Die neuen Infrastrukturen der Betuwelinie, des Lötschberg- und des Gotthard-Basistunnels müssen nun zu einem durchgehenden, leistungsfähigen Korridor verknüpft werden.» Wie dies mit für den Strassenverkehr mit der durchgehenden Autobahn bereits seit vielen Jahren Realität ist.



Die Strecke Rotterdam–Genua ist der wichtigste Güterverkehrskorridor Europas. Rot markiert sind die gut ausgebauten Teilstücke.

Der Wagenladungsverkehr ist aufwendig.
So müssen die einzelnen Güterwagen von Hand gekuppelt werden.



Neue Telefonnummer für die Dispo Kombinierter Verkehr.

Unsere Mitarbeitenden im Kundenservice erreichen Sie unter der einheitlichen Telefonnummer:

Anrufe aus der Schweiz

0800 707 100

Anrufe aus Europa

0800 7227 2224

und einer zusätzlichen Ziffer

Am 1. Januar 2012 ist eine neue Ziffer für das Team der Dispo KV hinzugekommen. Die Dispo KV ist Ihr kompetenter Ansprechpartner für alle Anfragen in Bezug auf den Kombinierten Verkehr. Sie übernimmt alle administrativen und operativen Tätigkeiten für die Produkte Swiss Split, Bahn & Umschlag und Kundenlösungen.

Mit dieser Neuerung verschieben sich die Tasten für Abrechnung und allgemeine Fragen.

Ihr direkter Draht zum Kundenservice:

Taste 1

für Wagen- oder Lademittelbestellung

Taste 2

für Transportauftrag oder Online-Systeme

Taste 3

für die Disposition Kombiniertes Verkehr
(ex Tel. 051 221 64 99)

Taste 4

für Fragen zur Abrechnung

Taste 5

für allgemeine Fragen und Anliegen

Der Verband öffentlicher Verkehr fordert einen **betriebswirtschaftlichen Wagenladungsverkehr.**

www.sbbcargo.com/de/wlv



Die rasche Realisierung eines 4-Meter-Korridors durch die Schweiz, der Ausbau der Anschlüsse im Norden und im Süden sowie die betriebswirtschaftliche Ausrichtung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV): Das sind die zentralen Forderungen und Bedingungen, die der Verband öffentlicher Verkehr (VÖV) in einem Positionspapier erarbeitet hat.

In dem Positionspapier werden die Probleme der beiden Güterverkehrssparten «Fläche» und «Alpentransit» analysiert und entsprechende Forderungen aufgestellt, um dem Schienenverkehr in der Fläche wie auch im Alpentransit neue Perspektiven aufzuzeigen.

Unbestritten ist, dass die Schweizerinnen und Schweizer erwarten, dass der Güterverkehr auch inländisch zunehmend auf die Schiene verlagert wird – aus Gründen der Nachhaltigkeit, aber auch, um die Strassen nicht noch stärker durch Lastwagenverkehr zu verstopfen. Auch die Umsetzung der in der Verfassung seit Jahren verankerten Verlagerung im Alpentransit wünschen sich alle Beteiligten eher früher als später.

Die Forderungen des VÖV in Bezug auf die Verlagerung in der Fläche:

- › Der Einzelwagenladungsverkehr von SBB Cargo ist als gut funktionierendes System mit unternehmerischen Ansätzen zu erhalten. Unternehmerisch sinnvolle Lösungen bedingen die Ausrichtung auf die Stärken des Schienengüterverkehrs und die Freiheit, Angebot und Netz nach betriebswirtschaftlichen Kriterien darauf auszurichten.
- › Es ist alles zu unternehmen, dass durch eine allfällige Konzentrierung des EWLV-Systems der Schiene kein Verkehr verloren geht, sondern neuer gewonnen wird.

Mitmachen und gewinnen: Dabeisein bei der Taufe der Hybridlok.

Die erste Hybridrangierlok Eem 923 wird derzeit auf Herz und Nieren geprüft. Am 9. März 2012, ist es soweit: Die neue Rangierlokomotive wird in festlichem Rahmen getauft und offiziell an SBB Cargo übergeben. Exklusiv für seine Leserinnen und Leser verlost das Cargo-Magazin zehn Einladungen für diesen Event.

Interessenten melden sich an bis Freitag, 2. März 2012, unter www.sbbcargo.com/de/hybrid



Wir wünschen viel Glück!

Unter www.cargo-blog.ch informieren wir über die Gewinnerinnen und Gewinner.

Teilnahmebedingungen: Das Angebot richtet sich an alle natürlichen in der Schweiz wohnhaften volljährigen Personen. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, der Schweizerischen Bundesbahn SBB Cargo AG und der Stadler Rail AG sowie deren Angehörige sind von der Teilnahme ausgeschlossen.



Die neue Hybridlok Eem 923 wird im März offiziell an SBB Cargo übergeben.

Zuckerrübenkampagne mit Rekorden.

2011 war ein besonders gutes Zuckerrübenjahr. Über 1,8 Millionen Tonnen Rüben wurden in den beiden Fabriken Aarberg und Frauenfeld zu 135 000 Tonnen Zucker verarbeitet. Die ausserordentlich hohe Menge verlangte von SBB Cargo grosse logistische Anstrengungen: 925 000 Tonnen, also über die Hälfte der Rüben, wurden per Bahn transportiert; dies ist ein Rekord seit der Einführung des neuen Konzepts mit der Konzentration von 116 auf 76 Verladebahnhöfe mit der Kampagne 2007. Und auch ein Rekord, was die Länge der Kampagne – vom 18. September bis zum 29. Dezember – und den Einsatz von Personal und Mitteln betrifft. Jeden Tag mussten dafür bis zu 300 Güterwagen des Typs Eaos zur rechten Zeit am rechten Ort zur Verfügung stehen – und die Anlieferung musste mit den mehreren tausend Rübenpflanzern der Schweiz koordiniert werden.



Die Re 620 ist für SBB Cargo unverzichtbar.

Servicepaket für das Zugpferd von SBB Cargo.

Sie ist die stärkste Lok der Schweizer Güterbahn: die Re 620. Seit über dreissig Jahren ist sie in Betrieb, und das Alter ist ihr anzumerken. Verschleiss und Materialermüdung nehmen seit einigen Jahren stark zu und damit auch Reparaturbedarf, Stillstandszeiten und Kosten. Zahlreiche Bauteile sind kaum oder nur mit grossem Aufwand reparierbar.

Mit ihrer grossen Kraft ist sie für den Einsatz auf den schwierigen Strecken unverzichtbar. Und da es auf dem Markt keine andere Lok gibt, die sie gleichwertig ersetzen könnte, hat SBB Cargo entschieden, sämtliche 86 Serienloks diese Typs zu modernisieren. Eine Überprüfung ergab, dass sie noch über genügend Substanz verfügen. Allerdings müssen zahlreiche Bauteile ausgetauscht werden, um den weiteren Betrieb zu sichern. Von Frühjahr 2012 bis zum Sommer 2014 soll das Servicepaket realisiert werden.

Vorgesehen sind unter anderem die Sanierung der Tubotafeln, eine Gerätekühlung und -belüftung im Führerstand, ein neuer Gehlfensterstuhl zur Verbesserung des Fluchtweges sowie Vorkehrungen zur Vermeidung von Motorkurzschlüssen und eine nachhaltige Lösung für verklemmte Fenster. Auch Vorschläge der SBB Cargo-Mitarbeitenden werden berücksichtigt. In zwei Maschinen werden pneumatische Lokführersitze für eine bessere Ergonomie getestet, zudem werden alle Loks mit neuen Bremsstäben ausgerüstet.



Wie der Mobilfunk **Afrika verändert.**

Nirgendwo auf der Welt wächst der Markt der Mobiltelefonie so rasant wie in Afrika. Doch diese Geräte werden nicht nur zum Plaudern und für Kurzmeldungen benutzt: Sie revolutionieren und vereinfachen das Wirtschaftsleben. Und sie ersetzen sogar Bargeld.

TEXT: ROBERT WILDI – ILLUSTRATION: MICHAEL MEISTER

Einmal klingeln lassen, dann auflegen. Was wir hierzulande tun, wenn wir rechtzeitig merken, dass wir die falsche Nummer gewählt haben, ist für unzählige Handybesitzer in Afrika eine klare Botschaft an den Adressaten: Bitte ruf mich zurück! Das funktioniert in den meisten Fällen, da vorher so vereinbart. Afrikanerinnen und Afrikaner pflegen untereinander einen Handykodex. Er lautet: Der Reichere übernimmt die Gesprächskosten.

Die Zahl der An- und Rückrufer steigt seit Jahren unentwegt. Und dies schneller als überall sonst auf der Welt. Experten rechnen, dass die rund eine Milliarde Afrikaner heute über 450 Millionen Handys besitzen. Tendenz stark

steigend. Spitzenreiter ist Nigeria mit knapp 80 Millionen Geräten, gefolgt von Südafrika mit über 50 Millionen Handys.

Ein Drittel des Haushaltsbudgets fließt in die Kommunikation.

Auf den Luxus der ständigen Erreichbarkeit verzichten wollen in Afrika immer weniger Menschen. Eine Studie hat herausgefunden, dass die Einwohner in südafrikanischen Armutssiedlungen rund 28 Prozent ihres Einkommens für Ausgaben im Kommunikationssektor brauchen. In Ruanda sind es angeblich sogar 35 Prozent. Und der Hype geht weiter.

Es wird kalkuliert, dass im Jahr 2015 mehr Menschen in Subsahara-Afrika Zugang zum Mobilfunknetz als zum Stromnetz haben.

Handygespräche und SMS-Chats haben nicht nur die private Kommunikation in Afrika revolutioniert. Angekurbelt wird auch die Wirtschaft. Speziell die Mikroökonomie profitiert massiv von der rasanten Verbreitung der Mobiltechnik, die heute rasch und billig Kommunikation ermöglicht, für welche früher weite, oft sogar zu Fuss zurückgelegte Wege nötig waren. So sind zum Beispiel einfache Handwerker, von denen es in Afrika viele Millionen gibt, dank dem Handy ständig für neue Aufträge erreichbar. Sie können damit flexibler planen und sparen

Zeit- und Wegkosten. Bauern und Fischer informieren sich via SMS-Dienst über die aktuellen Marktpreise und können so ihre Lagerhaltung und ihre Verkäufe deutlich profitabler organisieren als in der Zeit vor dem Mobilfunk. In ländlichen Regionen können medizinische Hilfskräfte Krankheitssymptome per Handy an einen Arzt in der Stadt übermitteln und erhalten dann Diagnosen und Empfehlungen für Behandlungen und Medikamente auf demselben Weg.

In Kenia ersetzt das Handy bereits das Bankkonto.

Auch die grossen Unternehmen wissen die Liebe der Bevölkerung zum Handy geschickt zu nutzen. Konzerne lancieren via SMS gigantische Marketingkampagnen und erreichen mit mobiler Bannerwerbung die gewünschte Kundenschaft. In Kenia hat ein findiger Versicherer eine Police entwickelt, mit der sich Kleinbauern gegen Wetterschäden schützen können. Gebucht wird sie per Mobiltelefon, per SMS wird den Landwirten der Versicherungsabschluss bestätigt. Sogar die Prämie können sie per Handy bezahlen. Der lokale Telekomriese Safaricom hat für sein mobiles Zahlungssystem bereits Millionen Kenianer als Kunden gewonnen. Ausserhalb der Grossstädte Nairobi und Mombasa besitzt heute fast niemand mehr ein traditionelles Bankkonto. Zahlungen werden via Handy erledigt.

Mehr Handys, mehr Wachstum.

Dass der vielfältige Einsatz und Nutzen des Mobilfunks in Afrika tatsächlich zum erheblichen Wirtschaftsfaktor geworden ist, hat eine Untersuchung der London Business School inzwischen bestätigt. 10 Prozent mehr Handys für die Gesamtbevölkerung steigern das Wachstum in Entwicklungsländern um 0,6 Prozent, so das Ergebnis der Untersuchung.

Dieses gigantische Potenzial der mobilen Revolution haben inzwischen auch die Politiker afrikanischer Staaten für sich entdeckt. In Mosambik etwa führt eine demokratische Oppositionspartei ihren Wahlkampf via SMS-Versand von Botschaften auf die Handys von bis zu 10 000 Bürgern. Und in Ghana wollen Politiker anlässlich der Wahlen 2012 die Bürger via Handyanruf um ihre Stimme bitten. Ohne Aufforderung zum Rückruf. ■



Social Media in der Logistik:

Auf die Schiene gesetzt.

Liebe Logistikerinnen, liebe Logistiker

Social Media Plattformen wie XING, Facebook, Twitter und Co. gewinnen im neuen Commerce 2.0 einen immer höheren Stellenwert. Es ist nicht mehr von einem vorübergehenden Hype auszugehen. Vielmehr ist Social Media zum Kommunikationsstandard in unserer Wirtschaft und Gesellschaft avanciert. Diese neue Form des Dialoges im Netz hat mittlerweile auch die Logistikbranche erreicht. Dies belegt eine Studie der Hochschule Bremerhaven (D), bei der mehr als 300 Logistikunternehmen befragt wurden und an der auch eine Vielzahl von Transport- und Logistikdienstleistern aus dem Bereich des Schienengüterverkehrs teilnahm.

Die Studie macht deutlich, dass der Schienengüterverkehr Fahrt in Richtung Social Media aufgenommen hat. Neben XING als klarem Favoriten werden vor allem Fachforen zur Kommunikation mit den Marktpartnern genutzt. Die Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit und des Kundenbeziehungsmanagements (CRM) steht im Mittelpunkt. Über 70 Prozent der im Bahnverkehr tätigen Transport- und Logistikanbieter halten den Einsatz von Social Media für wichtig, für sehr wichtig oder sogar für unverzichtbar.

Bislang noch unterschätzte Anwendungen der Kommunikation in Echtzeit zur Verbesserung des Kundenservices und die Entwicklung neuer Produkte/Dienstleistungen bis hin zur Erschliessung neuer Geschäftsfelder werden die Diskussionen über Social Media in der kommenden Zeit bestimmen. Ein weiterer Schwerpunkt liegt im Recruiting und Employer Branding. Die jüngeren Fachkräfte sind heute in den sozialen Netzen zu finden und sie wollen dort den Dialog mit künftigen Arbeitgebern führen. Hier gilt es, der Bahn durch eine zielgruppengerechte und zeitgemässe Kommunikation im Social Web ein attraktives Arbeitgeberimage zu verleihen.

Logistiker, unabhängig davon, ob sie ihre Dienstleistungen und Transporte via Schiene, Strasse, Wasser oder Luft anbieten, sollten sich jetzt für den in Zukunft deutlich wichtiger werdenden Commerce 2.0 rüsten, denn die Entwicklungen im Web werden zunehmend dynamischer. Immer stärker bestimmen individualisierte und mobile Interaktionen im Web die Kommunikation mit den Marktpartnern und Kunden entlang der Supply Chain. In Kombination mit Echtzeitkommunikation sind die sozialen Netzwerke die neuen Businessstreiber, die schnellere und effizientere Geschäftsprozesse ermöglichen. Den Anschluss an diese chancenreichen Entwicklungen sollten Logistikdienstleister nicht verpassen, denn die Weichen für die erfolgreiche Zukunft werden jetzt neu gestellt.

Prof. Dr. Heike Simmet ist Professorin für Betriebswirtschaftslehre und Leiterin des Labors Marketing und Multimedia (MuM) an der Hochschule Bremerhaven.



Genauer Blick, viel Menschenkenntnis: Mario Bagutti berät Arbeiter beim Güterumschlag, hier im Basler Auhafen.

«Bei dieser Arbeit muss man sich auf die Menschen **einlassen können.**»

Mario Bagutti sorgt dafür, dass die Güterwagen von SBB Cargo möglichst sorgfältig beladen und entladen werden. Dazu braucht er nicht nur Fachwissen, sondern auch viel Einfühlungsvermögen und Freude an der Kommunikation.

TEXT: ESTHER BANZ – FOTO: GUY PERRENOUD

«Autofahren ist nicht meine Leidenschaft», sagt Mario Bagutti, seine wachen Augen konzentriert auf die Fahrbahn gerichtet, es geht Richtung Basler Hafen. «Ich habe ja erst spät die Fahrprüfung gemacht, und das nur für die Eisenbahn.» Er schmunzelt, fügt an: «Ohne Auto könnte ich diese Arbeit nicht ausüben. Einen grossen Teil der Zeit verbringe ich dort, wo unsere Wagen beladen und entladen werden, direkt am Gleis bei den Kunden also.»

Der Wind bläst streng, im Auhafen unten am Rhein. Mario Bagutti ist oft in diesem «Tor zur Schweiz», wo täglich Tausende Tonnen Güter aus aller Welt importiert werden. Etliche Unternehmen sorgen hier für den Umschlag und die Verteilung ins Landesinnere via SBB Cargo. Unter mächtigen Kranen stehen orange gekleidete Männer, eine Zugkomposition rollt an. Bagutti kennt viele der Arbeiter, er geht auf sie zu, reicht jedem die Hand.

Der 56-Jährige ist «Coach Ausbildung Technik Assistent» (kurz CAT Ass) – zu Deutsch: Er zeigt Kunden und ihren Arbeitern, wie sie beim Warenumschlag Beschädigungen an den Wagen von SBB Cargo vorbeugen. Und er schaut streng hin, wenn sich herausstellt, dass bei einem Unternehmen unsorgfältig gearbeitet wird. Dann klärt er die Verantwortlichen darüber auf, was das für Konsequenzen hat, finanzielle vor allem, denn beim Umschlag entstandene Schäden müssen die Kunden bezahlen: «Das kann teuer werden und ist etwas, das niemand will. Ein Riss im Dach etwa kann auch die Fracht zerstören, wenn Regen eindringt.»

Baguttis Stelle gibt es erst seit April 2010. Technisches Wissen und ein guter Umgang mit Menschen sind nur zwei von vielen Anforderungen in dieser Funktion – der kommunikationsfreudige und geduldige Hobbysegler scheint wie geschaffen dafür. Nach vielen Jahren in der Schifffahrt stiess er 2002 zu SBB Cargo, als Visiteur (heute «Technischer Kontrolleur Cargo», kurz TKC), der dafür verantwortlich ist, dass alles Technische in Ordnung ist und nur korrekt beladene Züge die Reise antreten. Auch heute arbeitet der Baselbieter noch 15 Prozent in dieser Funktion: «Damit ich den Bezug zum Praktischen behalte und nicht plötzlich nur noch in Vorschriften denke.»

Baguttis geografisches Verantwortungsgebiet reicht von Basel bis ins Berner Oberland und in den deutschsprachigen Westen des Landes. Oft geht er unangemeldet zu Kunden und schaut den Arbeitern beim Ein- oder Ausladen über die Schulter. Er erklärt ihnen auch, welches Volumen und welches Gewicht auf bestimmten

MARIO BAGUTTI

feiert nächstes Jahr sein zehnjähriges Dienstjubiläum bei SBB Cargo. Der 56-Jährige ist verheiratet und Vater von zwei erwachsenen Kindern. Er lebt in Pratteln BL und mag das langsame Reisen, auf der Schiene oder zu Wasser.

Strecken nicht überschritten werden darf. Und dass sie sich melden müssen, wenn sie Schäden an den Wagen entdecken. Keine einfache Aufgabe. «Ja», sagt der zweifache Familienvater, «man muss sich auf die Menschen einlassen können, ihnen wohlwollend begegnen. Ich bin überzeugt, dass ein Mensch nicht absichtlich oder böswillig etwas kaputt macht. Er weiss es einfach nicht besser. Oder es hat noch nie jemand reklamiert.»

Die Überzeugungsarbeit, die Bagutti bei den Kunden an der Basis leistet, ist unternehmerisch mehrfach wertvoll: Sie dient der Sicherheit und beugt Auseinandersetzungen und Kosten vor, auch bei den Kunden. Dass seine Arbeit Früchte trägt, hat aber weniger mit Zahlendenken als mit Begeisterung zu tun: Der Gütertransport sei seine grosse Leidenschaft. ■

3 Fragen.

Welches war Ihre erste logistische Leistung?
Das war im Militär, wo ich Pontonier war. Wir mussten eine 7 Tonnen schwere Brücke auf- und wieder abbauen. Alles von Hand und zum Teil in der Nacht. Da musste alles ganz genau passen.

Was kommt Ihnen zum Stichwort Chaos in den Sinn?
Dass ichs nicht mag. Man darf die Nerven nicht verlieren und muss wieder eine Struktur hineinbringen.

Gibt es ein Talent, das Sie gerne hätten?
Natürlich, wenn es um Computer geht! Verschiedenste Programme wenigstens besser zu beherrschen, wünschte ich mir sehr.



Impressum.

cargo 1|12. Februar 2012. Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 20 000 Exemplare. **Redaktion** Heini Lüthy (Leitung), Martin Radtke, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. **Gestaltung/Produktion** Werbekontor, Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Druck** Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basel, Schweiz, Telefon +41 (0)51 229 06 73, Fax +41 (0)51 229 02 99, www.sbbcargo.com/de/magazin
 Das Copyright für dieses Magazin liegt bei SBB Cargo. Der Abdruck von Artikeln ist unter Quellenangaben erlaubt. Bitte schicken Sie uns jeweils ein Belegexemplar.

Sie wünschen ein Gratisabonnement?
 Sie finden das Online-Formular unter: www.sbbcargo.com/de/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 01 02, E-Mail cargomagazin@sbbcargo.com oder per Post an: SBB Cargo, cargo magazin, G-VB-REG-MKO, Centralbahnstrasse 4, 4065 Basel, Schweiz

Kundenservice:

SBB Cargo AG
 Kundenservice
 Centralbahnstrasse 4
 4065 Basel
 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

SBB Cargo International
 Riggbachstrasse 8
 4600 Olten
 Schweiz
 Tel. Schweiz 0800 707 100
 Tel. Europa 00800 7227 2224
info@sbbcargo-international.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

-  www.cargo-blog.ch
-  www.facebook.com/SBB_CFF_FSS_Cargo
-  www.twitter.com/sbbcargo
-  www.youtube.com/sbbcargovideos
-  www.flickr.com/cargo-blog
-  www.issuu.com/sbbcargo





SBB CFF FFS Cargo

Wir gehen neue Wege. Und entwickeln mit unseren Kunden nachhaltige Lösungen für anspruchsvolle Transportanliegen. So bringen wir manches Pionierprojekt auf die Schiene, das unseren Kunden grossen Nutzen bietet. Wir unterstützen eine fortschrittliche Schweiz. Entdecken Sie mehr auf www.sbbcargo.com



★ EURO RSCG ZÜRICH

**Wir sind da, wo die Schweiz
fortschrittlich ist.**