

# cargo

Das Logistikmagazin von SBB Cargo

1 | 13



**Zentral...** 4  
...liegen die Lager von Migros und Coop mitten in der Schweiz.

**Mächtig...** 8  
...sind die kompletten Weichen, die SBB Cargo transportiert.

**Ausgeklügelt...** 10  
...ist die Logistik zur Beförderung von Millionen Postpaketen.

**Erfolgreich...** 18  
...geschafft hat Siegfried Flury die Umstellung der Produktion.

# Bild der Saison.



3000 Kilometer misst das Streckennetz der SBB. Dieses muss ständig unterhalten werden, und weil das Netz sehr intensiv genutzt wird, müssen die Arbeiten so rasch wie möglich ausgeführt sein. Deshalb werden Gleise und Weichen im Bahntechnikcenter (BTC) montiert und dann von SBB Cargo direkt zu ihren Einbauorten transportiert. Bernhard Lochmatter fotografierte im BTC Hägendorf bei Olten.

Titelseite: Im Tiefkühlager des Migros-Verteilzentrums Neuendorf SO herrschen frostige minus 28 Grad und auch die Rampe ist auf 5 Grad gekühlt. Von hier aus werden Fertigpizza, Pommes frites, Crevetten und alle möglichen anderen gekühlten Produkte in die Filialen des Landes verteilt. Foto: Markus Schneeberger

## SBB Cargo – eine verlässliche Partnerin.

Liebe Leserin, lieber Leser

Die Strecke Olten – Oensingen zählt zu den logistischen Hauptschlagadern der Schweiz. Hier befinden sich viele Logistikzentren unserer Kunden. SBB Cargo bringt an die umliegenden Bedienungspunkte jährlich 160 000 Güterwagen. Oder holt sie ab. Anders ausgedrückt: SBB Cargo transportiert hier jährlich rund 2 Millionen Nettotonnen Güter. Ein Blick in die Laderäume zeigt Lebensmittel, Briefe, Weizen und Papier (Seiten 4 bis 13). Diese Güter versorgen die Schweiz. SBB Cargo ist für die Versorgungssicherheit unseres Landes eine verlässliche Partnerin.

Diese Rolle wollen wir auch in Zukunft spielen. Mit der Beantwortung der Motion «Schienengüterverkehr in der Fläche» legt der Bundesrat erstmals eine breite Auslegeordnung über den Binnenverkehr vor. Er ermöglicht damit eine vertiefte Diskussion über die Konzeption für einen marktorientierten Schienengüterverkehr in der Schweiz. Die SBB begrüsst dies.

Für diese Diskussion hat sich die SBB positioniert. Kern ist die nachhaltige Ausrichtung auf die Stärken der Güterbahnen. Das klassische Angebot des Wagenladungsverkehrs soll in unternehmerischer Verantwortung und nach betriebswirtschaftlichen Kriterien gesteuert werden. Parallel dazu sollen zukunftsgerichtete Angebote gefördert werden. SBB Cargo strebt in Zusammenarbeit mit langfristigen Partnern ein Wachstum im kombinierten Verkehr inklusive der notwendigen Umschlagsanlagen an. Gesamthaft wollen wir bis 2020 aus selbst erwirtschafteten Mitteln 300 Millionen Franken investieren.

Der Bund soll die Voraussetzungen schaffen, dass sich Schienengüterverkehr in der Schweiz lohnt. Dazu sind verlässliche und unterstützende Rahmenbedingungen notwendig, auch in Bezug auf die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Strasse. Die finanzielle Förderung konzentriert sich mit Vorteil auf den Infrastrukturzugang. Dazu gehören Investitionen in Anlagen, Streckenausbauten und Innovation. Die Qualität und die Effizienz sollen durch die Reservation vorteilhafter Fahrplantrassen verbessert werden. Dazu sieht die Infrastruktur eine vorausschauende Kapazitätsreservation vor. Bestelloptionen für politisch gewollte Verkehre sollen konkret dort möglich sein, wo eigenwirtschaftliche Schienengüterverkehrslösungen nicht ausreichen, die öffentliche Hand diese jedoch erwartet.

Ich bin gespannt auf die bevorstehenden Diskussionen. Was wir als SBB Cargo bieten, ist unser Wille, uns als nachhaltiges, starkes und leistungsfähiges Cargounternehmen zu positionieren. Darauf können Sie zählen.



Nicolas Perrin, CEO SBB Cargo



## Inhalt.

- 4 **Die Region Olten als Mittelpunkt.**  
Migros und Coop versorgen von dort ihre Läden.
- 7 **Zehntausende Wagen pro Jahr.**  
Grafik: Verkehr auf der Achse Oensingen–Olten.
- 8 **Schienen auf dem Schienenweg.**  
SBB Cargo transportiert komplette Gleise per Bahn.
- 10 **Langjährige Zusammenarbeit.**  
SBB Cargo als verlässlicher Partner der Post.
- 12 **Vom Silo in den sauberen Wagen.**  
Getreide wird in speziellen Wagen transportiert.
- 14 **Schotter.**  
Lifting fürs Magazin, Transportmesse, Hybridlok.
- 16 **Von jeher vom Verkehr geprägt.**  
Die Region Olten war immer schon Knotenpunkt.
- 17 **Hier bitte keinen Mut zur Lücke!**  
Gastkolumne von Professor Wolfgang Stölzle.
- 18 **Reorganisation bei SBB Cargo.**  
Siegfried Flury hat die neue Struktur umgesetzt .



Gekühltes für die ganze Schweiz: Täglich werden im Migros-Tiefkühlager in Neuendorf SO über 40 000 Einheiten für die Läden verarbeitet.

# Im Herzen der schweizerischen Verteilzentren.

Volle Regale im Supermarkt bedingen einen enormen logistischen Aufwand. Ein grosser Teil davon wird im Kanton Solothurn, in der Region Olten, abgewickelt. Ein Augenschein im Tiefkühlager der Migros in Neuendorf und im Verteilzentrum von Coop in Wangen bei Olten.

TEXT: SUSANNE WAGNER – FOTOS: MARKUS SCHNEEBERGER

Es ist morgens um halb fünf und minus 28 Grad. Es herrscht eine trockene, nicht unangenehme Kälte im Migros-Tiefkühlager in Neuendorf – die Luftfeuchtigkeit beträgt um die 35 Prozent. Wer hier arbeitet, ist mit warmen Lammfellstiefeln und drei Schichten Thermokleidern dick eingepackt. Schutzhelm, Schal und Ohrenmütze lassen nur das Gesicht frei. Einer der Anlagenführer prüft

gerade die Roboteranlage, die lagenweise Kartonschachteln von einer Palette auf einen Behälter auf der Förderanlage legt.

Die vom System erfassten weissen Schachteln mit gefrorener Pizza Tonno reisen auf dem automatischen Förderband zügig weiter. Sie gehen an einen der 28 000 Palettplätze des futuristisch

aussehenden Hochregallagers. Oder zur Zwischenlagerung ins Tray-Lager, das als Pufferlager dient, oder direkt zur Palettierungsstation für den Weiterversand in die Filialen. Täglich kommissionieren 70 Mitarbeitende in Neuendorf im Durchschnitt 43 000 Trading Units (TU). Eine TU entspricht der kleinsten an eine Filiale lieferbare Einheit, etwa ein Paket mit 20 Pizzas. Zählt man >



Von der Büroklammer bis zur Fonduesauce: Das Coop-Verteilzentrum in Wangen versorgt Läden überall in der Schweiz mit den verschiedensten Produkten.

die Textil- und die Near-/Non-Food-Produkte dazu, verlassen täglich durchschnittlich 440 000 TU den Migros-Verteilbetrieb Neuendorf. Für den Bahntransport bedeutet dies eine Frequenz von rund 300 Wagen pro Woche.

Nach der Depalettierung passt die Tray-Förderanlage ihre Geschwindigkeit automatisch der Zerbrechlichkeit des Inhalts an. Bereits beim Wareneingang sind die Paletten eingescannt und ist jede einzelne Schachtel von der Teaching Station vermessen worden. «Die etwas fragilen gefrorenen Buttergipfel befördern wir langsamer als ein Ruchbrot», sagt Bereichsleiter Paul Schütz. Backwaren machen rund die Hälfte des Tagesvolumens aus und bleiben oft nur einen Tag in Neuendorf. Auch der Umsatz an Pommes frites ist mit 275 000 TU pro Jahr sehr hoch. Insgesamt lagern hier auf 42 000 Paletten Waren im Wert von 46 Millionen Franken.

Manuell werden nur noch 10 Prozent der Tiefkühlware kommissioniert. 90 Prozent laufen über

die hochmoderne Kommissionierungsanlage. Nachdem sie die Ware über verschiedene Stationen vollautomatisch zusammengestellt hat, umwickeln gelbe Roboterarme im Minutentakt die präzise übereinandergeschichteten Schachteln auf den Paletten mit Stretchfolie und versehen sie mit Etiketten. In der herkömmlichen Kommissionierungsanlage, die bald ganz ersetzt wird, fahren Mitarbeitende noch auf fest installierten Regalbediengeräten durch das eiskalte Lager und «picken» Schachteln mit verschiedensten Artikeln wie gekochten Crevetten, Fondue chinoise oder Spinatplätzli zusammen. Im nahe gelegenen Tiefkühlager 2 belädt ein Mitarbeiter mit Ohrenmütze sein Fahrzeug gerade mit Schwarzwäldertorten für die Migros-Tochter Le Shop. Nebenan lagert auch Ware für andere Drittkunden – etwa gefrorenes Blutplasma im Auftrag eines Pharmaunternehmens.

Rund 10 Prozent der Ware verlassen das Verteilzentrum Neuendorf per Bahn. SBB Cargo befördert täglich rund 120 Paletten vom Verteil-

zentrum Neuendorf in die Ostschweiz. Dafür stehen an der auf 5 Grad gekühlten Rampe von Montag bis Samstag um 1 oder 2 Uhr vier Bahnwagen mit je zwei Tiefkühlcontainern bereit. Am neuen Umschlagterminal für den Kombinierten Verkehr in Gossau übernimmt anschliessend Migros die Ware und verteilt sie per Camion an die einzelnen Filialen (siehe Kasten).

### Von hier aus zu allen Coop-Filialen der Schweiz.

Szenenwechsel: Am selben Tag um 18 Uhr im Coop-Verteilzentrum in Wangen bei Olten ist die Kommissionierung in vollem Gange. Es geht zu und her wie in einem Bienenhaus: Dutzende gelbe Elektrowagen sausen und surren durch die Korridore. Die am Steuer stehenden Mitarbeitenden erhalten die Bestellungen direkt vom System auf das Terminal. Andere bekommen die Aufträge via «pick by voice» – übersetzt etwa: kommissionieren per Stimme – und werden von >



Menschen mit der Hilfe von Maschinen...



...oder Maschinen alleine bringen die Waren...



...bis zum Bahnwagen.

der Computerstimme direkt zum entsprechenden Regal gelotst. «Die Waren sind wie in den Coop-Filialen thematisch geordnet», erklärt Verteilzentralenleiter Thomas Vollenweider. Die Erdnussbutter liegt neben der Konfitüre und dem Schokoladenaufstrich.

## Am Standort Wangen werden pro Woche 250 Wagen abgefertigt.

Vom verkehrsgünstig gelegenen Verteilzentrum in Wangen bei Olten aus beliefert Coop die neun regionalen Verteilzentren und damit sämtliche Filialen in der Schweiz. Hier lagern rund 15000 verschiedene Artikel im Bereich Non-Food und haltbare Lebensmittel: von der Büroklammer bis zum Haarshampoo, vom Knäckebrot bis zur Fonduesauce. Von 550 Mitarbeitenden sind allein 380 in der Kommissionierung tätig. Dreimal in der Woche geben die Filialen ihre Bestellungen auf, die aufgrund der an der Kasse erfassten verkauften Artikel vom System berechnet werden und direkt die Bestellungen auslösen.

Ein zweischichtiger Betrieb ermöglicht die Verarbeitung der Bestellungen flussend von um 5 bis 23 Uhr.

### Auch im Lager selber wird auf der Schiene transportiert.

Im grössten Coop-Verteilzentrum der Schweiz mit 95000 Lagerplätzen herrscht höchste Betriebsamkeit. Was von aussen aussieht wie ein unübersichtliches Durcheinander, folgt einer exakten Ordnung, die vom Computersystem gesteuert und von den Mitarbeitenden im Leitstand überwacht wird. Nach der Erfassung jeder Palette beim Wareneingang weiss das System immer, wo sie sich befindet. Gleichgültig, ob sie auf den Schienen der horizontalen Förderanlage ins Hochregallager mit 20000 Palettenplätzen fährt oder ob ihr ein Platz im Satellitenlager zugeteilt wird.

Hier kommt wieder der Mensch ins Spiel: Die Kommissionierungsmitarbeitenden heben jedes Coli, das heisst eine Liefereinheit mit beispielsweise sechs Gläsern Kirschenkonfitüre, von Hand vom Regal und legen sie auf den ange-

hängten Rollbehälter. Pro Stunde kommissionieren die Mitarbeitenden die unglaubliche Menge von 16500 Colis. Jeden Tag beladen sie 7000 Rollbehälter für die Filialen. Rund die Hälfte davon befördert die Bahn: Ab dem Standort Wangen bei Olten werden pro Woche rund 250 Bahnwagen abgefertigt.

Ein Rollbehälter für die Filiale Lugano ist fertig kommissioniert und enthält Büchsenpelati, Spaghettisauce, Olivenöl und Senf. Nun wird er mit dem Lift eine Etage tiefer geschickt, wo ein anderer Mitarbeiter für die gleiche Filiale Non-Food-Artikel zusammenstellt: Windeln, Haargummis und Duschgel. Alle Rollbehälter für die Region Tessin warten nun in der gedeckten Verladehalle in einer Reihe, bis der Hubstaplerfahrer sie in Vierergruppen zu den wartenden Bahnwagen von SBB Cargo zieht und einen um den anderen in den Güterwagen rollt. Der volle Bahnwagen ist bereit für die Abfahrt. Um 21.30 Uhr verlassen die Bahnwagen die Halle und treffen um 3.50 Uhr im regionalen Verteilzentrum in Castione ein. Hier werden die Waren für die Feinverteilung in die Tessiner Filialen bereitgestellt und landen vielleicht noch am selben Tag in der Pfanne eines Hobbykochs. ■



Die Migros-Schachteln werden mit Folie umwickelt, damit sie sicher transportiert werden können.

### TIEFKÜHLTRANSPORTE MIT ZUKUNFT.

Als erstes Tiefkühllogistik-Projekt hat SBB Cargo im September 2012 einen täglichen Zug vom Migros-Tiefkühlager in Neuendorf in die Ostschweiz lanciert. Ab April 2013 wird von Montag bis Samstag eine Bahnladung mit Waren von Produzenten aus der Ostschweiz dazukommen. In Zukunft will SBB Cargo das Angebot an Tiefkühllogistik ausbauen, etwa mit regelmässigen Kühlzügen ins Tessin.

# Auf der Achse Oensingen–Olten.

Zu den logistischen Hauptschlagadern der Schweiz zählt die Strecke zwischen Olten und Oensingen. Die Bedienpunkte entlang dieser Strecke versorgt SBB Cargo jährlich mit rund 160 000 Güterwagen. Das ist ein Volumen von rund 2 Millionen Nettotonnen. Die Güterbahn leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Versorgungssicherheit unseres Landes.

ILLUSTRATION: WERBEKONTOR – QUELLE: ZAHLEN SBB CARGO 11.2011 – 10.201



# Eine grosse Nummer bei Schienen und Weichen.

Das SBB Bahntechnikcenter in Hägendorf ist die grösste Produktionsstätte für Bahntechnikkomponenten in der Schweiz. 70 Prozent der Transporte übernimmt SBB Cargo. Auch mächtige Teile wie Langschienen oder einbaufertige Weichen.

TEXT: BERNHARD RAOS – FOTO: BERNHARD LOCHMATTER

## «70 PROZENT AUF DER SCHIENE.»

Vier Fragen an René Neidhart, Leiter des Bahntechnikcenters BTC.



René Neidhart

### Der Netzstatusbericht der SBB für 2011 fällt mehrheitlich positiv aus. Geht dem BTC bald die Arbeit aus?

Nein, sicher nicht. Im Gegenteil. Die Volumina nehmen in den nächsten Jahren kontinuierlich zu. Durch die stärkere Benutzung des Schienennetzes muss auch mehr ersetzt oder ausgebaut werden.

### Welcher Bereich der Bahninfrastruktur ist am unterhaltintensivsten?

Sicherlich die Gotthard-Kehrtunnel. Alle drei bis vier Jahre müssen dort die Schienen gewechselt werden.

### Wie hoch ist der Transportanteil des BTC auf der Schiene?

Wir transportieren 70 Prozent auf Schienen und 30 Prozent auf der Strasse. In der Regel ist die Strasse bei kleinen Volumina eher günstiger und auch flexibler.

### Wie sind Sie mit dem Angebot von SBB Cargo zufrieden?

Operativ läuft das Geschäft gut. Was wir jedoch erwarten, ist eine bessere Wagenverfügbarkeit.

Besondere Fracht: SBB Cargo transportiert auch montierte Gleise von über 100 Metern Länge und ganze Weichen.





Es ist ein eindrückliches Bild: Sechs Flachwagen, jeder 20 Meter lang, sind wie auf einer Perlenkette aneinandergereiht und bilden so eine riesige Ladebrücke. Darauf liegt das sperrigste Produkt, das im Bahntechnikcenter (BTC) der SBB in Hägendorf bei Olten bearbeitet wird: Langschienen mit 108 Metern. Rund 160-mal pro Jahr bringen Ganzzüge von SBB Cargo gut

40 000 Tonnen Langschienen aus ausländischen Walzwerken ab Landesgrenze ins BTC.

Hier werden die Langschienen konfektioniert, anschliessend mit einem ebenso mächtigen Kran – auch er misst 108 Meter – auf die Schienenlade- und -entlade-Einheiten, genannt Silad, gehievt und wiederum von SBB Cargo an die diversen Baustellen verteilt. Der Ablauf ist optimiert, werden doch in der Regel pro Transport bis zu sechs Baustellen angefahren. Es ist ein Zweiwegkonzept: Die Schienen werden abgeladen, alte Schienen auf den Silad gezogen und zur Aufarbeitung oder Verschrottung zurück ins BTC geführt.

### Refits als Alternative.

«Die SBB ist führend im Regenerieren von gebrauchten Schienen. Sogenannte Refits sind bis zu 50 Prozent günstiger als neue Schienen», erklärt René Neidhart, Leiter des BTC. Für Neuschienen schwanken die Preise stark je nach Situation auf dem Stahl- und Energiemarkt. Bei den angelieferten Altschienen werden schadhafte Stellen im BTC herausgetrennt, die Schienen gerichtet und wieder zusammengeschweisst. Beim Reprofilieren wird dann der Schienenkopf überfräst und geschliffen. Refit-Schienen sind ultraschallgeprüft und werden schliesslich in weniger belasteten Gleisanlagen wieder eingesetzt.

Neidhart beziffert das jährliche Volumen aufgearbeiteter Schienen auf 50 Kilometer. Zum Vergleich: Die SBB unterhalten total über 3000 Kilometer Gleis. Diese werden intensiv genutzt. Täglich rollen 9000 Züge durch die Schweiz.

Das BTC mit 180 Mitarbeitenden ist Teil der Division Einkauf, Supply Chain und Produktion von SBB Infrastruktur und die grösste Produktionsstätte für Bahntechnikkomponenten in der Schweiz. Sie liegt in Hägendorf verkehrsmässig zentral. Hier kreuzt sich der europäische Nord-Süd-Korridor mit der nationalen West-Ost-Linie. Zudem ermöglicht der grenznahe Standort zu Deutschland, Frankreich, Österreich und Italien

eine effiziente Belieferung der Auslandkunden. Der Exportanteil des BTC macht rund 4 Prozent aus und soll wachsen. Nicht nur europäische, sondern auch amerikanische Bahnen zählen zu den Kunden. Geliefert werden unter anderem Weichenantriebe, Isolierstösse und diverses Stellwerkmaterial. Das BTC bewirtschaftet insgesamt mehr als 30 000 Artikel.

Als Ergänzung zum Tagesangebot gäbe es ja auch die Nachtverbindungen, womit die Kunden die Waren am frühen Morgen abholen und zur Enddestination distribuieren können, sagt er. Dank der damit höheren Taktdichte können die Behälter rascher zirkulieren und die unproduktiven Standzeiten werden reduziert. Ein weiteres Argument für die neue Linie.

SBB Infrastruktur setzt auf die Just-in-time-Lieferung der Weichen.

### Just-in-time auch bei der Bahn.

«Vom Umsatz her sind die Weichen mit einem Anteil von über 50 Prozent der Treiber», sagt Neidhart. Weil beim Weicheneinbau möglichst kurze Bauintervalle wichtig sind, drückt SBB Infrastruktur aufs Tempo und setzt auf die Just-in-time-Lieferung von einbaufertigen Weichen. Im BTC wird das ganze System mit Weichenantrieb und Verschluss montiert, geprüft, protokolliert und anschliessend mit speziellen Weichentransportwagen zur Baustelle transportiert.

Vorteil dieser Komplettlösung: Die aufwendige Demontage im Werk und die Wiedermontage auf der Baustelle entfallen. Zudem sind Fertigungsqualität und Masshaltigkeit besser. Und auch bei Weichenantrieben sind Refits aus dem BTC eine preiswerte Alternative zu Neuanlagen. Alle Just-in-time-Lieferungen befördert SBB Cargo. ■



# Die Logik der Umwege.

In Härkingen betreibt die Schweizerische Post ein grosses Paketzentrum. Über 100 Millionen Pakete werden dort pro Jahr sortiert und abgefertigt. Nicht selten legen sie zwischen Absender und Empfänger eine regelrechte «Tour de Suisse» zurück, zum grossen Teil per Bahn. Dahinter steht eine ausgeklügelte Logistik.

TEXT: ROBERT WILDI – FOTO: GIAN VAITL

Es ist morgens früh. Rund um Härkingen im Kanton Solothurn herrscht bereits viel Verkehr. Nicht nur auf der Autobahn A1, wo auffallend viele gelbe Lastwagen der Post unterwegs sind. Sondern auch auf den Gleisen des Umschlagsterminals Härkingen: Güterzüge mit Postwagen fahren in kurzen Abständen ein und aus.

Jetzt, im Frühling, ist es allerdings gegenüber der Vorweihnachtszeit ruhig: Die gelben Lastwagen passieren dann jeweils in sehr kurzen Abständen, die Postzüge sind deutlich länger als im Jahresdurchschnitt und fahren häufiger.

Denn hier in Härkingen betreibt die Post eines von drei nationalen Paketzentren. Damit an Heiligabend alle Geschenke beim richtigen Empfänger unter dem richtigen Baum liegen, sind in den Wochen zuvor von den gegen 1000 Angestellten Höchstleistungen gefordert: «In den Wochen vor Weihnachten waren es jeweils bis eine Million Pakete am Tag und manchmal sogar noch mehr», sagt Thomas Ernst. Übers ganze Jahr 2012 hinweg wurden rund 107 Millionen Postpakete sortiert und in die ganze Schweiz versandt.

Ernst ist Leiter Systemtransporte bei der Schweizerischen Post und landesweit für den Bereich Bahntransporte zuständig. Die Funktion übt Ernst aus seinem Büro im Paketzentrum Härkingen aus, wohin er beinahe täglich von seinem Wohnort in der Stadt Zürich pendelt.

## Drei Paketzentren für die Schweiz.

Die gleiche Strecke, jedoch mit Umwegen, legt auch ein Postpaket auf seinem Weg vom Absender in der Stadt Zürich zum Empfänger beispielsweise in der Stadt Basel zurück. So



Wie von Geisterhand gesteuert: Die Paketsortierung geschieht weitgehend automatisiert.



Hochbetrieb: In Härkingen werden pro Jahr über 100 Millionen Pakete verarbeitet.

gelangt das Paket zunächst zur Distributionsbasis in Zürich-Oerlikon, von wo es per Lastwagen nach Frauenfeld transportiert wird. In der Thurgauer Hauptstadt steht das zweite grosse Deutschschweizer Paketzentrum, ein drittes, etwas kleineres, in Daillens im Kanton Waadt. «Alle Pakete finden je nach Aufgabestelle zuerst den Weg in eines dieser drei nationalen Paketzentren», erklärt Thomas Ernst. Zürich gehört zum Ostschweizer Rayon von Frauenfeld. Dort wird unser Paket gewogen und fakturiert. Die Sortiermaschine registriert den Zielort Basel und stellt fest, dass das Paket via Verteilzentrum Härkingen abgeleitet werden muss. Je nach Uhrzeit und Versandart wird es auf der Schiene oder der Strasse dorthin transportiert. Nach der erneuten Erkennung in Härkingen folgt der Weitertransport per Bahn nach Basel, wo es der Pöstler am Folgetag ausliefert.

Diese «Logik der Umwege», wie es Thomas Ernst nennt, stimmt selbst dann, wenn ein Paket mit Absender in Bellinzona und Empfänger in Locarno von der Post zuerst durch den Gotthard nach Härkingen und frühmorgens wieder südwärts zurückgeschickt wird. «Viele Leute verstehen das aus verständlichen Gründen nicht.» Wer sich jedoch die Zeit nehme, die Prozesse im postalischen Brief- und Paketversand genau zu studieren, könne die Notwendigkeit des Vorgehens nachvollziehen. «Unsere langjährig erprobte und immer wieder durchgerechnete Logistik der Zentralisierung auf die drei grossen Paketzentren geht nur dann auf, wenn sie konsequent eingehalten wird.»

### Ganze Güterzüge nur für die Post.

Damit die hochkomplexen Distributionsprozesse einwandfrei funktionieren, ist die Post auf verlässliche Partnerschaften für den Transport auf Strasse und Schiene angewiesen. Die enge und langjährige Zusammenarbeit mit

SBB Cargo ist ein wesentliches Mosaikstück. Für die Brieflogistik, welche in Härkingen vollständig getrennt vom Paketwesen betrieben wird, kommen ganze Güterzüge nur mit Postwaggons zum Einsatz. Der Pakettransport erfolgt hingegen im Kombinierten Verkehr mit Containern.

Hohe Pünktlichkeit trotz immer mehr Priority-Paketen.

«Wir können uns bei SBB Cargo auf sehr gute Laufzeiten verlassen», lobt Thomas Ernst den Bahnpartner. Das unterstreicht die Quote von über 98 Prozent, mit welcher die Brief- und Pakettransporte auf der Schiene pünktlich am Zielort eintreffen. Dieser hohe Standard kann seit vielen Jahren gehalten werden, obschon der Anteil der logistisch anspruchsvolleren Priority-Postpakete zwischen 1999 und 2012 von 17 auf gegen 49 Prozent hochgeklettert ist.

Eine absolute Garantie auf Pünktlichkeit gibt es jedoch nicht, etwa bei ausserordentlichen Wetterereignissen. Die seltenen Zugverspätungen können dann die ganze Verteillogistik kurzzeitig aushebeln. Das betrifft vor allem die für den Postverkehr entscheidende Ost-West-Achse. «Wenn der letzte Briefzug aus der Romandie mehr als 20 Minuten zu spät in Zürich eintrifft, erhält das Bündnerland die A-Post um einen Tag verspätet», erklärt Thomas Ernst.

Auf Zuverlässigkeit und Optimierung sind deshalb weiterhin auch alle Abläufe im Paketzentrum Härkingen getrimmt. Und SBB Cargo leistet mit der sehr hohen Pünktlichkeit einen entscheidenden Beitrag dazu. ■

## MARKTNEWS

### Drehgestelle fahren mit kombiniertem Binnenverkehr

Seit Anfang Februar transportiert SBB Cargo Drehgestelle auf Wechselbrücken. Eigens dafür sind der Unterbau der Wechselbrücken verstärkt und Schienen darauf montiert worden. Lastwagen holen die Wechselbrücken im Industriewerk in Yverdon ab und bringen sie nach Renens, wo sie mit einem Reachstacker auf Containertragwagen umgeladen werden. SBB Cargo transportiert die Drehgestelle nach Dietikon. Lastwagen fahren die Drehgestelle in das Reparaturcenter Zürich Altstetten. Spezialisten bauen die Drehgestelle in Personenzug-Kompositionen ein. Ausgebaute Drehgestelle werden mit dem gleichen System zur Revision nach Yverdon gebracht. Derzeit gibt es pro Woche einen Rundlauf. Weitere sind geplant.



### Wie viel Platz hat es in einem Container?



Container sind grundsätzlich nicht mehr als Metallkisten. Doch ohne sie wäre der weltweite Handel und damit die Globalisierung nicht denkbar: Zwei Drittel des internationalen Warentransports werden mit Containern bewältigt. Der meistverbreitete Typ ist der 40-Fuss-Container; er misst 12,2 mal 2,4 mal 2,6 Meter und hat somit ein Fassungsvermögen von 77 Kubikmetern. Wer sich selber ein Bild davon machen will, kann dies in der Ausstellung «Cargo – global bewegt» tun, die ab dem 28. März im Verkehrshaus gezeigt wird. In einer aus und in Containern aufgebauten Ausstellung erhalten die Besucherinnen und Besucher einen Einblick in die Welt der Logistik.



# silo olten

54 000 Tonnen Weizen und Futtermittel fasst das Silo am Bahnhof Olten.

## Futterspeicher für die ganze Schweiz.

Mitten im Gleisareal des Bahnhofs Olten ragt unübersehbar das Silo Olten in die Höhe. Hier werden Futtermittel und Weizen aus aller Welt angeliefert, zwischenlagert und an Mühlen und Handelsfirmen der ganzen Schweiz weitertransportiert. Viel davon per Bahn.

TEXT: ROBERT WILDI – FOTOS: MARCEL STUDER

Andreas Friedl unterbricht das Gespräch kurz und geht zum Lichtschalter. Es wird dunkel im Raum und gleich wieder hell. «Dieses Signal habe ich mit den Chauffeuren der Transportfirmen vereinbart. Sie wissen dadurch, dass sie nun entladen können.» Die Szenerie spielt beim Bahnhof Olten, genauer gesagt in der Einsatzzentrale des Silos Olten auf dem Bahnhofareal. Silomeister Friedl ist für den geregelten Ablauf bei der Beladung und Entladung von Last- und Bahnwagen zuständig. Diese rollen an Spitzentagen im Halbstundentakt an. Ihre Fracht: Verschiedene Weizenarten und Futtermittel aus aller Welt.

Hier in Olten werden davon gewaltige Mengen umgeschlagen und in der Regel für mehrere Wochen bis ein paar Jahre zwischengelagert. Die riesige Siloanlage kann bei voller Auslastung 54 000 Tonnen Weizen und Futtermittel aufnehmen, dafür ist sie unterteilt in 195 einzelne Räumlichkeiten oder Zellen. Die Nahrungsmittel werden aus allen Himmelsrichtungen und Herkunftsländern nach Olten transportiert. Der Grossteil der Ware stammt aus Südamerika, den USA, Deutschland, Österreich, Tschechien und der Slowakei. «70 Prozent unserer Lagerbestände kommen aus dem Ausland», sagt Andreas Friedl.

Die oft lange Reise der bereits fertig verarbeiteten und getrockneten Rohstoffe führt über Wasser, Asphalt und Schienen. Wichtigster Logistikpartner der Silo Olten AG ist SBB Cargo. «Im Jahr 2012 ist über die Hälfte der neuen Lagerbestände auf der Schiene angeliefert worden», sagt Andreas Friedl. Beim Weitertransport zur Kundschaft – das sind vorwiegend Mühlen und Handelsfirmen in der ganzen Schweiz – sieht es anders aus. Hier dominiert die Strasse mit einem Anteil von 80 Prozent des Transportvolumens. Das hat vor allem mit der Lage vieler Kundenbetriebe zu tun, die vom Schienennetz nicht erschlossen sind.

### Höchste Qualitätsstandards bei der Lagerung.

Doch woher stammt eigentlich die Idee, derartige Berge an Nahrungsmitteln in Silos zu lagern? Die Anfänge gehen auf den Kalten Krieg zurück. Zur Vorsorge für allfällige Engpässe verordnete der Bundesrat gegen Ende



#### ISO-22000-ZERTIFIKAT FÜR SBB CARGO.

Im vergangenen September hat die Schweizerische Vereinigung für Qualitäts- und Management-Systeme das jährliche Audit bei SBB Cargo durchgeführt und alle bestehenden Zertifikate von SBB Cargo und ChemOil bestätigt. Das Unternehmen hat aber neu auch das Zertifikat für Lebensmittelsicherheit (ISO 22000) erhalten. Dieses regelt den Schutz vor Verunreinigungen beim Transport von Lebensmitteln und Tierfutter.

«Über die Hälfte der Lagerbestände wird auf der Schiene angeliefert»: Andreas Friedl.

der 1960er Jahre den landesweiten Aufbau von grossen Pflichtlagern. Der Silo Olten wurde 1972 gebaut. In einer ersten Phase wurden hier diverse Getreidearten gelagert. Später spezialisierte sich der Silo auf Weizen und zusätzlich Futtermittel. Inzwischen ist der Kalte Krieg längst Geschichte, nicht so die Silo Olten AG. Sie bietet ihre Dienstleistungen seit über 40 Jahren ununterbrochen an und konnte in dieser Zeit kontinuierlich wachsen.

Dies auch dank einer engen Partnerschaft mit der Firma Calcium agro aus Bern. Die international aktive Anbieterin von Getreide und Futtermittelzusätzen für Brot- und Futtermühlen ist mit Abstand die wichtigste Kundin. «Wir lagern pro Jahr rund 30000 Tonnen Futter und Weizen im Silo Olten, was über der Hälfte unseres gesamten internationalen Bedarfs entspricht», erklärt Eugen Rothen, Geschäftsleitungsmitglied und Silo-Verantwortlicher bei Calcium agro.

Die Qualität der Lagerung sei in Olten auf einem Topniveau, ergänzt er. Zum einen wurde die ganze Anlage vor acht Jahren vollständig saniert und auf den modernsten Stand gebracht.

Seit 1999 ist der Silo Olten nach ISO 9001: 2008 zertifiziert, seit 2003 besitzt er ein europäisches Zertifikat für gute Handelspraxis, das US-amerikanische NOP-Zertifikat (National Organic Program) und das Schweizer Bio-Zertifikat. Zudem werden im Silo Olten mittels einer speziellen Technik sämtliche Weizen- und Futtermittelladungen vollständig chemiefrei von Insekten, Käfern und weiteren Schädlingen gesäubert. «Hier haben wir eine führende Position», sagt Eugen Rothen.

#### Begehrte Getreidewagen.

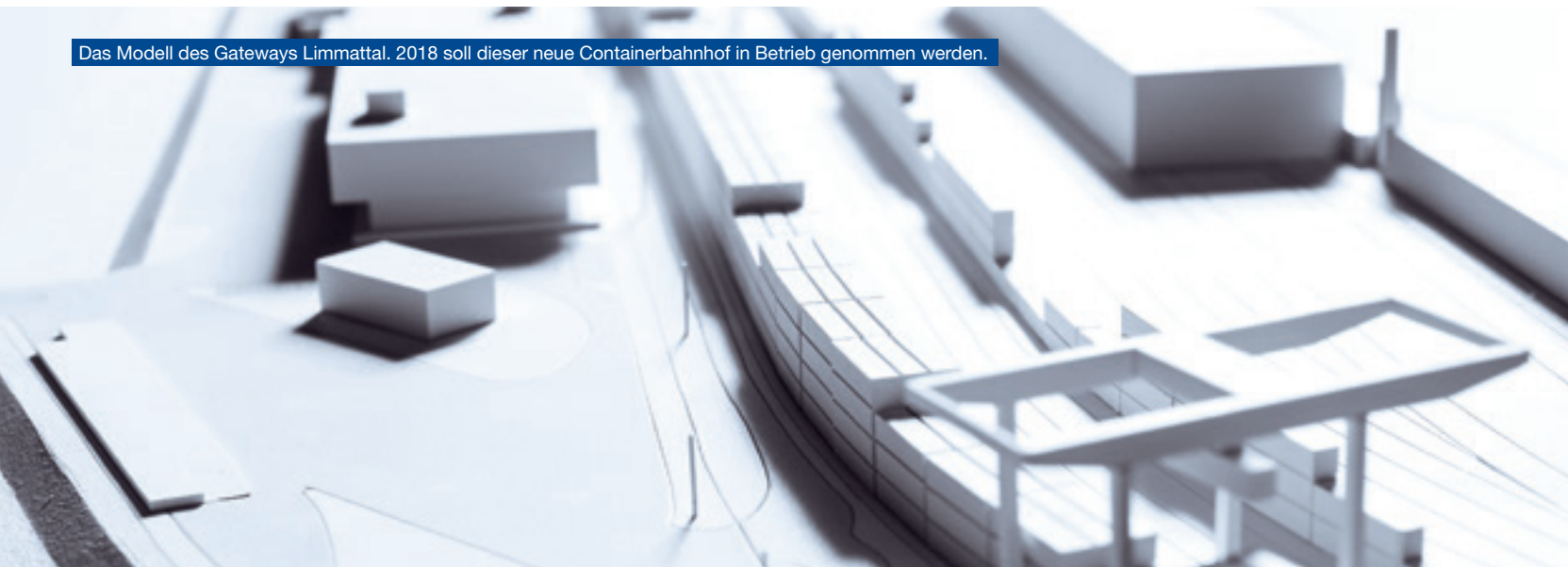
Neben einer einwandfreien und permanent kontrollierten Lagerungsqualität ist im sehr knapp kalkulierten Transportgeschäft auch die termingerechte Auslieferung zum Kunden enorm wichtig. Gefordert ist dabei auch die Bahn, sie muss stets genügend Rollmaterial zur Verfügung stellen. «Wenn uns die Wagen fehlen, erhalten die Mühlen und Händler ihre bestellte Ware nicht, was natürlich auch uns als Lieferant schadet», sagt Eugen Rothen. SBB Cargo setzt für die Transporte speziell präparierte Getreidewagen ein, die praktisch zu

100 Prozent vor einem Schädlingsbefall schützen. Die Wagen sind bei den von Calcium agro belieferten Mühlen sehr beliebt, aber nicht immer verfügbar. «Ausweichen auf die Strasse ist dann die einzige Alternative», sagt Andreas Friedl.

#### Die Getreidewagen sind speziell präpariert.

Kaum hat er es gesagt, brummt draussen wieder ein Lastwagenmotor. Der Silomeister betätigt erneut den Lichtschalter. Heute ist die praktische Zeichensprache, die ihn nicht bei jedem Beladungs- und Entladungsprozess an die frische Luft zwingt, besonders wertvoll. Denn es regnet Bindfäden an diesem Morgen in Olten. ■

Das Modell des Gateways Limmattal. 2018 soll dieser neue Containerbahnhof in Betrieb genommen werden.



## Baupläne für Gateway Limmattal **öffentlich aufgelegt.**

Ende Januar haben die Gemeinden Dietikon und Spreitenbach die Baupläne für das Gateway Limmattal öffentlich aufgelegt. In Dietikon im Zürcher Limmattal soll bis 2018 neben dem Rangierbahnhof ein Terminal zum Umschlag von Containern entstehen.

Bisher gibt es in der Schweiz zwar zahlreiche regionale Terminals zum Umschlag von Containern und Wechselbrücken für den Binnenverkehr. Ein leistungsfähiges Terminal für den Import von Containern, die via Seehäfen in Rotterdam, Antwerpen, Hamburg oder Genua von Übersee nach Europa kommen, fehlt aber. «Die Container gelangen sowieso in die Schweiz», sagt Beat Lampart, Projektleiter bei SBB Cargo. Wichtig sei, dass dies auf der Schiene geschehe. Laut

diversen Studien wird sich die Menge der importierten Container bis 2030 verdoppeln.

Im neuen Terminal sollen die Container, die auf internationalen Güterzügen mit bis zu 700 Meter Länge transportiert werden, mit grossen Portalkranen direkt auf Schweizer Güterwagen umgeladen werden. Am Rangierbahnhof Limmattal werden diese dann zu Zügen formiert und über das bestehende Netz des Wagenladungsverkehrs in alle Destinationen der Schweiz feinverteilt. 80 Prozent der importierten Container sollen ab Dietikon per Bahn, höchstens 20 Prozent per Lastwagen weitertransportiert werden. Daneben plant SBB Cargo auch in Basel den Bau eines Container-Terminals («Basel Nord»).

## SBB Cargo vermietet Streckenlokomotiven an TX Logistik.

Beide Unternehmen haben einen mehrjährigen Rahmenvertrag unterzeichnet. TX Logistik setzt maximal 12 Streckenlokomotiven im innerdeutschen Verkehr ein und ist damit keine Konkurrenz zu einem Angebot von SBB Cargo International.

TX Logistik mietet die Streckenlokomotiven des Typs Re 421 schrittweise. SBB Cargo garantiert ein Full-Service-Paket. Das umfasst telefonische Beratung rund um die Uhr, die Ausbildung von bis zu 100 Lokführern, Ersatzlokomotiven und ein Instandhaltungskonzept entlang der Umlaufachsen von TX-Logistik-Verkehren. Das Full-Service-Paket war ausschlaggebend für den Zuschlag. «Der Rahmenvertrag erlaubt uns eine zuverlässige Abwicklung der Kundenverkehre zwischen Nord- und Süddeutschland», kommentiert Karl Michael Mohnsen, Vorstandsvorsitzender von TX Logistik.

SBB Cargo setzt den eigenen Fahrzeugpark so effizient wie möglich ein. Zur Flottenstrategie gehört auch das Vermieten überzähliger Lokomotiven. «Die Zusammenarbeit mit TX Logistik zeigt, dass wir auch grosse Mietpakete wettbewerbsfähig anbieten können», erklärt Jürgen Mues, Leiter Asset Management von SBB Cargo.



Streckenlok Re 421

## Cargo-Magazin wird **neu ausgerichtet**.

Dieses Cargo-Magazin ist die letzte Ausgabe in der bisherigen Form: SBB Cargo richtet die Publikation neu aus und setzt ein neues Instrument für die Bewirtschaftung der Leseradressen ein.

Ab der nächsten Ausgabe im kommenden Mai erscheint das Cargo-Magazin in veränderter Form. Die Publikation erhält eine andere Gestaltung; die Beiträge, Geschichten und Interviews beleuchten andere Facetten rund um den Schweizer Güterverkehr.

Weitere Veränderungen gibt es für Abonnentinnen und Abonnenten, die nicht Kunde bei SBB Cargo sind: Sie pflegen ihre Kontaktdaten künftig selber über das Internet. Wer in der Schweiz wohnt, kann zwischen einer gedruckten und einer elektronischen Version der Publikation wählen. Leserinnen und Leser ausserhalb der Schweiz lesen das Cargo-Magazin künftig in der elektronischen Version.

## SBB Cargo an der Transport Logistic in München.

transport  
logistic

Vom 4. bis 7. Juni 2013 findet die Transport Logistic, die internationale Leitmesse für Logistik, in München statt. SBB Cargo tritt an der Messe zusammen mit Partnern aus dem Schweizer Logistikumfeld auf.

Zusammengeschlossen haben sie sich unter dem Dach «SwissMovers». Neben SBB Cargo gehören dazu das Bundesamt für Verkehr (BAV), der Logistikcluster Basel, die Unternehmen InnoFreight und Swissterminal, die Non-Profit-Stiftung myclimate, die Universität St. Gallen sowie die SBB Instandhaltung.

Die «SwissMovers» vermitteln den Messebesuchenden gelebte «Swissness» und zeigen Mobilitäts- und Transport-Know-how, Transportlösungen sowie konzeptionelles Wissen fürs öffentliche Verkehrssystem. Der gemeinsame Auftritt verdeutlicht die Effizienz und die Vernetzung der schweizerischen Logistik. SBB Cargo präsentiert sich als Unternehmen und ist vertreten mit dem Bereich Asset Management und den beiden Tochtergesellschaften ChemOil Logistics AG und SBB Cargo International. Die «SwissMovers» mit SBB Cargo sind am Stand Nummer 804/1 wie gewohnt im Freigelände zu finden.

Mehr zum Auftritt ab Mitte März unter [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)



## Bereits ein Dutzend der Hybridloks Eem 923 getauft.

Am 19. Februar wurde die zwölfte von dreissig bestellten Hybridloks des Typs Eem 923 in Romont auf den Namen «Le Moléson» getauft und dem regionalen Cargo Produktionsteam übergeben. «Le Moléson» ist der Name des örtlichen Hausbergs. Das regionale Cargo Produktionsteam wählt jeweils den Namen der ihm zugeteilten Lok.

Als modernste Lokomotive auf dem Markt und mit einer hohen Leistung von 1500 Kilowatt eignet sich die Hybridlok sowohl für den Strecken- wie auch für den Rangierbetrieb. Damit gewinnt SBB Cargo in der Produktion an Flexibilität und spart Zeit und Kosten. Die Lokführer können rasch zwischen Elektro- und Dieselhilfsantrieb umschalten. Es ist kein aufwendiger Lokwechsel mehr notwendig, um die nicht elektrifizierten Anschlussgleise der letzten Meile zu befahren.



Die «Oberberg», Hybridlok des Typs Eem 923 in Gossau SG.

## Kundenzufriedenheit im **Jahr 2012** rückläufig.

Die Gesamtzufriedenheit der SBB-Cargo-Kunden hat sich 2012 gegenüber 2011 rückläufig entwickelt: Die durchschnittliche Gesamtzufriedenheit ist auf einen Wert von 6,95 auf einer Skala von 1 bis 10 Punkten gesunken (Vorjahr: 7,47 Punkte). Allerdings ist der Wert mit dem Vorjahr nur bedingt vergleichbar, da der Fragebogen leicht verändert wurde.

Gründe für die geringere Zufriedenheit sind vor allem die Reduktion des Cargo-Bediennetzes sowie die Transportqualität. Um die Kundenzufriedenheit in diesem Jahr wieder deutlich zu steigern, werden hauptsächlich gezielte Massnahmen zur Verbesserung der Transportqualität sowie des Offertenmanagements ergriffen.



# Der Schleichweg über den Buchsiterberg.

Schon von jeher ist die Gegend zwischen Solothurn und Olten geprägt vom Verkehr. Auf der Route über den Buchsiterberg beispielsweise herrschte während Jahrhunderten ein intensiver Warenverkehr.

TEXT: SUSANNE WAGNER – ILLUSTRATION: MICHAEL MEISTER

An einem Tag im Frühling beschloss der Rat von Solothurn zu handeln. Zwei Abgeordnete wurden dazu verknürt, den Weg über den Buchsiterberg zu besichtigen. Gemäss einem überlieferten Schriftstück vom 12. April 1621 hatten «Säckelmeister Glutz und Altrat Brunner» einen Augenschein zu nehmen und festzustellen, wie man den Weg am einfachsten zuschütten und zerstören konnte. Die drastischen Massnahmen hatten einen finanziellen Grund: Der malerisch gelegene Weg von Oberbuchsiten nach Langenbruck war der Solothurner Obrigkeit ein Dorn im Auge, weil sie einen Rückgang der Zolleinnahmen

fürchtete. Denn die Route war zwar beschwerlich, galt in jener Zeit aber als Schleichweg, um die Zölle in Olten und Trimbach am Unteren Hauenstein einzusparen.

Ob der Weg tatsächlich zerstört wurde, ist nicht überliefert. Die Geschichte passt jedoch zur bewegten Vergangenheit des Passes. Der Weg liegt auf einer alten Verkehrsachse, die als Abkürzung und als Juraübergang für den regionalen Warenverkehr genutzt wurde. Über den 839 Metern hoch gelegenen Buchsiterberg gelangte man von der Ortschaft Oberbuchsiten

via Holderbank und Langenbruck zum Passübergang Oberen Hauenstein in Richtung Basel. So war es auch möglich, die Kluspassage zwischen Balsthal und Oensingen zu umgehen, wo man wieder für Zölle in den Geldbeutel greifen musste.

Kein Wunder, nutzten Reisende die Verbindung gerne als Route von Norden nach Süden und umgekehrt. Was hat diese Passstrasse nicht alles gesehen: Bauern mit hölzernen Traggestellen auf dem Rücken, die zu Fuss ihren Käse, Eier oder Leinen auf den regionalen Markt brachten. Saumpferde, Maultiere und Wagen von privat >



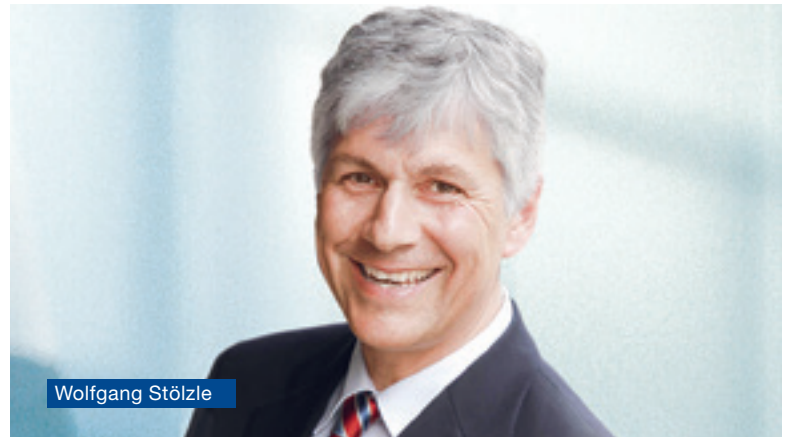
organisierten Handelsgesellschaften, die von Norden nach Süden gelangten. Beladene Pferdewagen, die Salzsäcke aus dem Elsass zu den städtischen Salzdepots im Mittelland beförderten. Salz war wichtig, um Lebensmittel wie Fleisch zu konservieren. Weil sich Leerfahrten nicht lohnten, belud man die Ladeflächen auf dem Rückweg mit Reis oder anderen in der Region nicht erhältlichen Waren aus Italien.

### Der edle Wein aus Frankreich war begehrt – auch bei Räubern.

Die Transporte waren allerlei Gefahren ausgesetzt: Hinter den Büschen lauerten Wegelagerer, die es auf kostbare Güter oder Geld abgesehen hatten. Auch auf die Fässer mit dem edlen Wein aus Frankreich mussten die Fuhrleute ein Augenmerk legen, damit sie heil in den Kellern der Berner Patrizierhäuser eintrafen. So war man froh, in den am Weg liegenden Gasthäusern – etwa dem früheren Löwen in Oberbuchsiten – Rast einzulegen, die Pferde ausruhen oder auswechseln zu lassen. Wer es ganz eilig hatte, spannte neue Pferde vor den Wagen. Mit dieser sogenannten Strackfuhr, mit der es schnurstracks weiterging, verlor man keine wertvolle Zeit. Doch meist ging es gemächlicher zu und her: Für eine Kutschenfahrt von Basel über die Jurahöhen ins Mittelland rechnete man noch im 18. Jahrhundert mit einem guten Tag – ohne Zwischenfälle.

Salz aus dem Elsass in der einen, Reis aus Italien in der anderen Richtung.

Oft waren die Passübergänge verschlammte, schlecht unterhalten und steinig. In den Weg eingehauene Fahrinnen führten die Räder der Fuhrwerke wie Bahnschienen und bewahrten manches schwer beladene Fuhrwerk davor, im steilen Gelände abzustürzen. Ob diese Karrengeleise – Charrières – von den alten Römern stammen, ist heute umstritten. Einige davon wurden im späten Mittelalter oder gar noch in der Neuzeit angelegt. Wer dem Wanderweg über den Buchsiterberg folgt, findet noch heute Teilstücke dieser einstigen Lebensadern des ländlichen Verkehrs. Sie erinnern an die Strapazen und Gefahren, die Handelsleute einst auf sich nahmen, um Güter von A nach B zu transportieren. ■



Wolfgang Stölzle

## Sustainable Logistics – von den Erfahrungen mit der Lücke

*Liebe Logistikerin, lieber Logistiker*

*Die «grüne Welle» hat die Logistikszene voll erfasst: Die Branche ist insbesondere über den Transport, aber auch Lagerhäuser oder Verpackungen ökologisch und zumindest über die Probleme im Bereich Lkw-Fahrer auch sozial sensibilisiert. Bereits vor Jahren haben deshalb zunächst einige grosse Dienstleister begonnen, Nachhaltigkeitsstrategien zu entwerfen und in öffentlichkeitswirksamen Show Cases deren Umsetzung zu demonstrieren. Dazu gehören beispielsweise der Einsatz von Fahrzeugen mit Hybrid- oder Elektroantrieben ebenso wie die Installation von Solaranlagen auf Lagerhäusern oder die Etablierung von Gesundheitschecks für Fahrer. Mittlerweile haben auch viele Mittelständler mit eigenen Programmen nachgezogen, nicht zuletzt motiviert durch in der Branche viel beachtete Awards. Nach und nach ist aber eine gewisse Ernüchterung eingetreten. Denn die Pilotprojekte haben es nur in den seltensten Fällen bis zum Roll-out gebracht. Damit ist eine beachtliche Lücke – diejenige zwischen Anspruch und Wirklichkeit – zutage getreten. Wo liegt die Wurzel dieses Übels?*

*Nachhaltigkeitsstandards finden bislang viel zu selten Eingang in logistische Geschäftsbeziehungen. Dort dominiert die klassische Ökonomie. Denn die Verladerschaft greift bei ihren Ausschreibungen für logistische Leistungen in aller Regel auf altbekannte Auswahlkriterien der Dimensionen Preis und Leistung (inkl. Qualität) zurück. Falls überhaupt, werden nachhaltigkeitsbezogene Kriterien nachrangig abgefragt und nur dann in Vergabeentscheidungen einbezogen, wenn die Angebote bezüglich des Preis-Leistungs-Verhältnisses als gleichwertig eingeschätzt werden. Insofern gibt es seitens der Verlager bislang auch keine erkennbare Zahlungsbereitschaft für Sustainable Performance von Logistikdienstleistern. Dies geht nicht zuletzt zulasten des Schienengüterverkehrs, der im Verkehrsträgervergleich oft ökologisch vorteilhaft abschneidet. Die Verlager sind deshalb aufgerufen, in Anbetracht ihrer eigenen Nachhaltigkeitsstrategie bereits bei der Auswahl ihrer Dienstleister die Nachhaltigkeitskriterien stärker zu gewichten. In laufenden Geschäftsbeziehungen können dann nachhaltigkeitsorientierte Anreizsysteme dafür Sorge tragen, dass der Anspruch auch gelebt wird. Denn: Mut zur Lücke ist bei Nachhaltigkeit fehl am Platz!*

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle  
Ordinarius, Lehrstuhl für Logistikmanagement, Universität St.Gallen



Siegfried Flury: «Ich will die Reorganisation gut auf den Boden bringen.»

## Ein gewaltiger Schritt in kurzer Zeit.

Siegfried Flury ist als Umsetzungsverantwortlicher im Bereich der Regionalen Cargo Produktion (RCP) für die grösste Reorganisation im Bereich der Produktion zuständig, die es bei SBB Cargo je gegeben hat. Der 47-Jährige setzt sie mit viel Leidenschaft und Erfahrung um.

TEXT: ESTHER BANZ – FOTO: DOMINIK PLÜSS

Bei Siegfried Flury geht alles schnell. Das Denken, das Sprechen und auch das Handeln. Gut möglich, dass er sonst gemächlicher unterwegs ist, aber jetzt hat er alle Hände voll zu tun, denn er ist verantwortlich für eine grosse strukturelle Umstellung: «Seit dem 9. Dezember 2012 ist SBB Cargo in der Produktion nicht mehr in drei Regionen mit je einem eigenständigen Verantwortlichen unterteilt, sondern hat eine zentrale Verantwortung; es gibt neu eine Gesamtführung, eine Planungs- und eine Steuerungsstelle», so der Chef der Regionalen Cargo Produktion, «und darunter komplett dezentral agierende Teams. So sind wir extrem schlank aufgestellt, zwischen dem Mitarbeiter an der Basis und mir gibt es nur zwei Stufen.» Die neue Struktur beinhaltet 48 statt bisher 87 Teams und 8 anstatt 17 Produktionsbereiche. Insgesamt wurden 150 Stellen und 33 Rangierfahrzeuge reduziert, seit dem 1. Januar 2013 arbeiten noch 970 Leute in der RCP.

Flury zieht eine erste Bilanz: «Dank des tatkräftigen Engagements von der Planung bis zur operativen Durchführung haben wir trotz misslichen Wetterbedingungen und nach einigen Schwierigkeiten über die Festtage die grösste Umstellung der Regionalen Cargo Produktion nun geschafft. Selbstverständlich werden noch Feinjustierungen vorgenommen, um das grosse Ziel «ausgeglichenes Ergebnis» zu erreichen. Wir haben in kurzer Zeit einen gewaltigen Schritt in Richtung guter Qualität getan. Auf diesem Fundament fällt es leichter, die kommenden Herausforderungen angehen und meistern zu können.»

Siegfried Flury, der vor dreissig Jahren bei den SBB eine Lehre als Zugbegleiter machte und sich dann zum Betriebsdisponenten umschulen lassen konnte, wechselte mit der Divisionalisierung 1999 zu SBB Cargo, zunächst in die Produktion. Seine weiteren Stationen: Chef Produktion Basel, Aufbau Cargo Produktion Deutschland, Chef Produktion Zürich, Wechsel in den Vertrieb als KAM, Betreuung von Grosskunden, Wechsel ins Product Management, verantwortlich für die Zusammenlegung von Schweiz und International, Wechsel in die Unternehmensentwicklung, verantwortlich für die Angebotsplanung, jetzt zurück in der Produktion, als Stellvertreter des Leiters Produktion, Ruedi Büchi.

Praxis und Theorie zu verbinden, sei ihm immer sehr wichtig gewesen, sagt der zielstrebige Bähnler, der sich ständig weiterbildete, zunächst zum eidgenössisch diplomierten Personalfachmann, zuletzt schloss er den EMBA an der FH St. Gallen erfolgreich ab. Nicht die Karriere habe ihn interessiert, «sondern die Herausforderungen. Im Rhythmus von zwei bis drei Jahren

**SIEGFRIED FLURY, 47,**

lebt mit seiner Frau und den beiden Töchtern (13 und 16 Jahre) in Matzendorf SO. Er ist sein ganzes Berufsleben bei den SBB, und seit 1999 bei SBB Cargo. Auch sehr emotional ist seine Verbindung zum FC Basel: Seit über 20 Jahren hat er eine Saisonkarte, und die gemeinsamen Ferien mit der Frau werden nach Möglichkeit auf die Fussballspiele ausgerichtet.

habe ich den Drang, etwas Neues zu machen. Die aktuelle Reorganisation wird mich noch eine Zeit auf Trab halten, ich will sie gut auf den Boden bringen und die positiven Ergebnisse sehen.»

Auch im Mentoring und in der Frauenförderung engagiere er sich, sagt Flury. Noch gebe es in der RCP nur wenige Frauen, «auf Ebene Personal- und Fachführung hoffen wir ihren Anteil erhöhen zu können, von heute vier auf acht Frauen bis 2014.» Das sei zwar immer noch wenig, sagt Flury bedauernd, «aber es bedeutet einen Rieseneffort.» Ein weiterer Schwerpunkt für 2013 werde sein, die Arbeit des RCP an der Basis abwechslungsreicher und für den Körper weniger belastend zu gestalten. Siegfried Flury: «Den Beruf des Rangierers aufzuwerten, ist mir echtes Anliegen.» ■

**3 Fragen.**

**Welches war Ihre erste logistische Leistung?**

Als wir 1999 SBB Cargo aufbauten, bin ich erstmals in die Wertschöpfungskette des Transports reingekommen – das hat mich sofort gefesselt.

**Welches zusätzliche Talent hätten Sie gerne?**

Visionär denken. Meine Stärken liegen klar darin, im Zeithorizont von zwei bis drei Jahren zu denken und Projekte erfolgreich umzusetzen.

**Wofür geben Sie regelmässig Geld aus?**

Für ein gutes Glas Wein am Abend. Ferner für Reisen und Wochenendaufenthalte mit meiner Frau oder der ganzen Familie, im Tessin oder in einer europäischen Stadt. Da kann ich sehr gut neue Energie tanken.



**Impressum.**

cargo 1|13. Februar 2013. 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](http://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](http://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 an +41 (0)51 229 01 02, per E-Mail an [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto: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](mailto:cargo@sbbcargo.com)  
[www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

**SBB Cargo International**  
Riggenbachstrasse 8  
4600 Olten  
Schweiz  
Tel. Schweiz 0800 707 100  
Tel. Europa 00800 7227 2224  
[info@sbbcargo-international.com](mailto: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](mailto:info@chemoil.ch)

- [www.cargo-blog.ch](http://www.cargo-blog.ch)
- [www.facebook.com/sbbcargo](http://www.facebook.com/sbbcargo)
- [www.twitter.com/sbbcargo](http://www.twitter.com/sbbcargo)
- [www.youtube.com/sbbcargovideos](http://www.youtube.com/sbbcargovideos)
- [www.flickr.com/cargo-blog](http://www.flickr.com/cargo-blog)
- [www.issuu.com/sbbcargo](http://www.issuu.com/sbbcargo)





**SBB CFF FFS Cargo**

Wir sind da,  
wo die Wirtschaft  
effizient ist.

Wer in einer globalisierten Welt erfolgreich sein will, muss auch national vernetzt agieren. Mit zuverlässigen Transportleistungen nehmen wir für unsere Kunden täglich Fahrt auf. Für eine nachhaltig effiziente Transportzukunft. [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

