

# cargo

**Unreife Bananen** – reife Leistung: In Wagengruppen von Bremerhaven in die Schweiz. 6

**Neue Wirtschaftsräume.** SBB Cargo baut ihr Angebot in Deutschland und Italien aus. 10

**Stämmiges Holz.** Satis Italsempione nutzt die Umschlagplattformen von SBB Cargo. 14

**Zügiger Aufbau.** Annette Jordan erschliesst Wirtschaftsräume in Deutschland. 22



**Schotter. 4**

Zufriedene *cargo*-Leser. Linksrheinische Kooperation. Neues Binnenverkehrsnetz.

**Grüne Bananen aus Bremerhaven. 6**

Chiquita produziert ökologisch. Migros transportiert ökologisch.

**Erfolgreiche Plattform. 9**

Carte Blanche für Erich Staake, Vorstandssprecher des Duisburger Hafens Duisport.

**Weitere Wirtschaftsräume im Angebot. 10**

SBB Cargo fährt neu auch von und nach Holstein, dem Bodenseegebiet und dem Piemont.

**Neues Gesetz im internationalen Verkehr. 13**

Das neue Cotif ist in Kraft. Die wichtigsten Änderungen auf einen Blick.

**Die Stamm-Kundin. 14**

Satis Italsempione in Chiasso schickt Baumstämme quer durch Europa.

**Integriertes Gefahrgutmanagement. 16**

ChemOil Logistics ist auf Kurs in der Partnerschaft mit SF-Chem.

**Flaschenpost. 18**

Bevor aus der alten Flasche eine neue wird, reist sie von Rümlang nach St-Prex.

**Hakenflasche. 20**

Ohne Haken geht fast nichts in der Logistik. Mathias Kähler konstruiert welche.

**Rollmaterialunterhalt. 21**

SBB Cargo positioniert den Service Rollmaterial neu.

**Eine Frau für Deutschland. 22**

Annette Jordan erschliesst die neuen Zielregionen für SBB Cargo Deutschland.

**Titelbild:** Die «Chiquita Belgie» wird in Bremerhaven gelöscht. An Bord: 300 000 Kartons unreife Bananen. Ein Zehntel davon fährt mit der Bahn in die Schweiz, wo sie für Migros reifen werden.

**Sie wünschen ein Gratisabonnement?**

Sie finden das Online-Formular unter: [www.sbbcargo.com/magazin](http://www.sbbcargo.com/magazin). Dann erhalten Sie *cargo* viermal pro Jahr kostenlos ins Büro oder nach Hause gesandt.

**Änderung von Adresse oder Abonnement**

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

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

**Impressum.**

**cargo 2|06.** Juli 2006. Das Logistmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 20 000 Exemplare. **Redaktion** Martin Radtke (Leitung), Stephan Appenzeller, Marcel Hänggi, Benno Grüter, Christoph Rytz, Tom Schaich. **Grafik/Satz** Favo Werbeagentur, Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Druck** Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, «Redaktion Logistmagazin cargo», 4065 Basel, Schweiz, Telefon +41 (0)51 229 06 55, Fax +41 (0)51 229 06 66, [cargomagazin@sbb.ch](mailto:cargomagazin@sbb.ch), [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

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



## «SBB Cargo erweitert das Angebot und folgt Marktbedürfnissen.»

Liebe Leserinnen und Leser,

SBB Cargo hat frühzeitig entschieden, den Alpen transit ohne Schnittstellen zu anderen Bahnen zu realisieren. Mit der länderübergreifenden, durchgehenden Produktion von Ganzzügen haben SBB Cargo und ihre Tochtergesellschaften in Deutschland und in Italien einen wichtigen Grundstein für eine internationale Zukunft gelegt. Es folgte der Aufbau von Standorten, wo Ware auf die Strasse oder von der Strasse umgeschlagen werden kann oder Wagen direkt zugestellt werden können.

Jetzt erweitert SBB Cargo das internationale Angebot. Damit folgen wir Marktbedürfnissen. Unsere Kunden wollen zunehmend, dass SBB Cargo Wagengruppen zwischen den Nordseehäfen und den Industriezentren in Oberitalien verbringt. Deshalb schliessen wir in Italien mit Turin und mit Brescia zwei wichtige Wirtschaftsräume an das Netz von SBB Cargo an. In Deutschland erschliessen wir für den internationalen Wagenladungsverkehr zusätzliche, attraktive Transportmöglichkeiten für die Regionen Bodensee, Baden und Nordsee. Mehr zum Ausbau des internationalen Angebots, dem Schwerpunktthema dieser Ausgabe, finden Sie ab Seite 10.

Schon heute profitieren Kunden von unserem internationalen Kompetenz- und Qualitätsvorsprung. Beispielsweise transportiert SBB Cargo für die grösste Schweizer Handelskette, Migros, zweimal je Woche Bananen von Bremerhaven zu verschiedenen Reifereien in der Schweiz. Wie SBB Cargo der Anforderung begegnet, dass die Früchte nicht vorzeitig reifen, aber auch nicht erfrieren, lesen Sie ab Seite 6.

Stammkundin von SBB Cargo ist, im doppelten Wortsinn, Satis IS. Das Unternehmen mit

Sitz in Chiasso will die Holzverkehre zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien zügig ausbauen – und setzt dabei beispielsweise auf die Umschlagplattformen Desio und Weil am Rhein (ab Seite 14).

Wann dürfen wir Ihnen mit einem Probestransport zeigen, was wir unter Schweizer Qualität im Schienengüterverkehr verstehen? Wir freuen uns, für Sie zu arbeiten, und wünschen Ihnen eine spannende Lektüre.

Ihr

**Edmund Prokschi**

Geschäftsentwicklung und Verkauf  
SBB Cargo GmbH, Deutschland



## Was meinen die Leserinnen und Leser?

**Das Meinungsforschungsinstitut Link hat Anfang Mai im Auftrag von SBB Cargo 460 Leserinnen und Leser zum Logistikmagazin *cargo* befragt. Kunden in Deutschland und Meinungsbildner lesen *cargo* am häufigsten und am gründlichsten.**

80 Prozent der Befragten kennen *cargo*. Die Lesehäufigkeit hat gegenüber der letzten Umfrage aus dem Jahr 2000 leicht zugenommen. 33 Prozent der Befragten sagten, sie läsen *cargo* zu Hause (2000: 15 Prozent). Knapp die Hälfte geben das Logistikmagazin zum Lesen in der Regel an andere Personen weiter. 63 Prozent der Lesenden gefällt *cargo* «ziemlich gut». Bei verschiedenen Aussagen zu *cargo* schneidet das Magazin bei «übersichtlich, modern und ansprechend» am besten ab (7,9 auf einer 10er Skala). Die Aussage «*cargo* ist interessant» wurde mit 7,2 (10er-Skala) dieses Mal signifikant besser beurteilt als bei der letzten Befragung (2000: 6,9). Zwei Drittel der Leserinnen und Leser wünschen sich keine zusätzlichen Themen im Magazin. Ein Drittel wünscht sich mehr Information, mehr Objektivität (Selbstkritik) und mehr über die Themen Technik und Transportmittel.

Bei der Gestaltung ist *cargo* sehr nahe beim Ideal. Sowohl Format, Text-Bild-Verhältnis, Schriftgrösse, Artikellänge als auch Schreibstil und Periodizität wurden durchs Band positiv beurteilt. Einzig der Umfang wurde im Jahr 2000 als besser empfunden.

Die Ergebnisse der Umfrage sind Grundlage für die Weiterentwicklung des Magazins.



## Projekt Gateway Limmattal.

**SBB Cargo informiert in einer Broschüre über das Projekt.**

Damit auch in Zukunft Container des unbegleiteten kombinierten Verkehrs einfach und effizient in das Wagenladungsnetz Schweiz eingespeist werden können, braucht es den Gateway Limmattal bei Zürich.

Die Broschüre «Gateway Limmattal» zeigt auf, weshalb für SBB Cargo eine neue Umschlagplattform für Container in unmittelbarer Nähe zum Rangierbahnhof Limmattal mit seinen 65 Richtungsgleisen wichtig ist. 70 Prozent aller ankommenden Container werden von einem Zug auf den andern verladen, maximal 30 Prozent auf einen Lastwagen. Direkte Ganzzüge bringen die Container zu regionalen Terminals. Ein Teil wird in das Wagenladungsnetz Schweiz eingespeist.

Schliesslich beschreibt die Broschüre das weitere Planungsverfahren. «Gateway Limmattal» ist nur in Deutsch erhältlich.

► [www.sbbcargo.com/publi](http://www.sbbcargo.com/publi)



Anziehungspunkt in Brig: das Simplontunnel-Doppelportal als Aussichtsplattform.

## 30 000 Besucherinnen und Besucher in Brig.

Am 20. Mai 2006 fand in Brig, Kanton Wallis, das grosse Fest «Hundert Jahre Simplontunnel» statt. Es kamen 30 000 Personen.

SBB Cargo zeigte zwei Güterzüge mit modernem Rollmaterial, darunter Getreide-, Schiebewand- und Kühlwagen, Containerwagen der Post, Kesselwagen von Lonza, Containertragwagen von ChemOil sowie drei beladene Hupac-Tragwagen für Container und Wechselbehälter. Ausserdem präsentierte SBB Cargo moderne Lokomotiven und organisierte Live-Vorfürungen zu Cargo Domino.



Haben die Gründungsurkunden unterzeichnet (von links): Felix Küffer (SBB Cargo), Gérard Jenvrin (Geschäftsführer Sibelit), Xavier Anseau (B Cargo), Paul Lorang (CFL), Catherine Marchand (SNCF, sitzend).

## Neue Kooperation im Schienengüterverkehr.

Die vier Güterbahnen B Cargo, SNCF Fret, CFL und SBB Cargo haben am 31. März 2006 eine Partnerschaftvereinbarung unterzeichnet und die Gesellschaft Sibelit gegründet. Die vier Partner wollen damit auf der Nord-Süd-Achse (Antwerpen-)Muizen-Basel(-Mailand) die Qualität im Schienengüterverkehr verbessern.

Sibelit SA (Société pour l'itinéraire Benelux, Lorraine, Italie) heisst das Partnerschaftsunternehmen der vier Güterbahngesellschaften B Cargo, SNCF Fret, CFL und SBB Cargo. Es verfolgt das Ziel, auf der Achse Muizen (Belgien)-Basel (Schweiz) eine qualitativ hoch stehende Produktion der Güterzüge herzustellen und die Produktionskosten zu senken. Die Gesellschaft will einerseits Güterverkehre auf die linksrheinische Achse zurückgewinnen und andererseits neue Marktanteile für die Bahn gewinnen. Der Sitz der Gesellschaft befindet sich in Luxemburg.



Starker Partner: SBB Cargo.

## SBB Cargo führt das neue Binnenverkehrsnetz ein.

SBB Cargo hat in der Nacht vom 28. auf den 29. Mai das fokussierte Binnenverkehrsnetz eingeführt. Die Umstellung klappte reibungslos.

Mit dem fokussierten System bedient SBB Cargo täglich 323 Punkte im Grundnetz. Darüber hinaus hat SBB Cargo mit Kunden über 200 individuelle Transportlösungen für die Zustellung ausserhalb des Grundnetzes vereinbart. «Mit Fokus hat SBB Cargo den schweizerischen Wagenladungsverkehr auf eine neue Basis gestellt, ihn flexibel und wettbewerbsfähig gemacht», erklärt Daniel Nordmann, Leiter SBB Cargo. «Dank stark erhöhter Produktivität können wir den Wagenladungsverkehr auch nach dem vollständigen Wegfall der Bundesbeiträge langfristig wirtschaftlich betreiben. SBB Cargo bleibt ein starker Partner für die verladende Wirtschaft in der Schweiz.» Auf Basis des neuen Netzes kann der Binnenverkehr weiter wachsen.

► [www.sbbcargo.com/fokus](http://www.sbbcargo.com/fokus)



## Reife Leistung für unreife Frucht.

**SBB Cargo fährt Chiquita-Bananen für Grossverteiler Migros vom Nordseehafen bis vor die Tore der Reifereien in der Schweiz. Dadurch ist ein weiterer Zubringerverkehr für die Plattformzüge Schweiz–Italien entstanden.**

Ein Schiff, so gross, dass es 26 Stunden dauert, bis seine Fracht gelöscht ist: Es heisst «Chiquita Belgie» und liegt in Bremerhaven vor Anker. In seinem Bauch sind nichts als Bananen: fast 300 000 Kartons, eng gestapelt auf

fünf Unterdecks. Es hat vor elf Tagen den panamaischen Hafen Almirante verlassen und gehört zur «Great White Fleet» von Chiquita. Mit dieser Flotte wird die beliebteste Frucht der Welt aus den Tropen in die USA, den Mittleren

und Fernen Osten sowie nach Europa transportiert. Mit dem, was unter einer Banane verstanden wird, hat die Fracht höchstens die Form, jedoch weder Farbe noch Konsistenz gemeinsam: Die Früchte sind steinhart und



grasgrün – und das muss auch so sein. Die Reifung darf erst am Ende der Transportkette einsetzen; in den Reifekammern der Endabnehmer erhalten die Bananen unter kontrollierten Bedingungen ihre gelbe Farbe. Dies stellt hohe Anforderungen an die gesamte Logistikkette, denn die Kerntemperatur der Bananen muss konstant zwischen 13,6 und 16 Grad Celsius liegen. Ist dies nicht der Fall, erfrieren sie oder reifen vorzeitig.

#### **Umweltgerecht ans Ziel.**

Von den 5000 Tonnen Bananen, die Woche für Woche in Bremerhaven angeliefert werden, sind rund 500 Tonnen für die Migros in der Schweiz bestimmt. Im Gegensatz zum grössten Teil der übrigen Fracht werden sie mit der Bahn weitertransportiert – den kleinen Frosch der Rainforest Alliance, der neuerdings auf den Chiquita-Bananen klebt, freut es. Dieses Label steht für eine ökologische Produktion – umso

besser, wenn diese nicht beim Transport Halt macht. «Die Bananen müssen termingerecht, temperaturkontrolliert und umweltfreundlich ans Ziel gelangen», sagt denn auch Markus Helg, Leiter Operation International beim Migros Genossenschaftsbund. «Alle Migros-Genossenschaften verfügen über ein Anschlussgleis, darum setzen wir auf die Bahn.» Dem Anspruch an die Geschwindigkeit wird SBB Cargo dadurch gerecht, dass sie die Transporte vom Hafen in



**Doppelter Boden im Schiffsrumpf: Die Bananen werden entladen.**

Norddeutschland bis vor die Tore der Migros-Reifereien in der Schweiz in Eigenregie ausführt. So hat sie die Abläufe jederzeit unter Kontrolle.

### Gut eingespielt.

Seit sechs Uhr früh wird an diesem Montagmorgen am Kaiserhafen emsig gearbeitet. Vier Kräne heben pausenlos Körbe mit jeweils vier Paletten aus den Luken und stellen sie auf die Pier. Hier werden die Tragkörbe sofort mit grossen Hubstaplern geleert, und schon entschweben die Tragkörbe wieder Richtung Schiff – der Quai ist ein einziger Ameisenhaufen; erstaunlich, dass Zusammenstösse ausbleiben.

Dafür, dass alles rund läuft, ist die zur Heuer-Gruppe gehörende Schifffahrts- und Speditions-Gesellschaft Meyer & Co (SSG) verantwortlich. Das Unternehmen verfügt am Bremerhaver Kaiserhafen über eine umfassende Infrastruktur unter anderem für den Umschlag, die temperaturkontrollierte Lagerung und Reifung von Bananen. «Sehr sorgfältiges und schnelles Arbeiten, um Stösse und Temperaturschwankungen zu verhindern, sind das A und O im Umgang



**Bahnfahren: Das freut den Frosch auf der Banane.**

mit den Bananen», sagt Thomas Braack, Dispositionsleiter bei SSG.

### Wohlfühlklima unterwegs.

Auf der Pier stehen nebst den von SSG fest angemieteten Bananenwagen auch die acht SBB Cargo-Wagen für Migros zum Belad bereit. Es sind temperaturgestützte Schiebewandwagen mit fest verriegelbaren Trennwänden des

## « Die Bananen müssen termingerecht, temperaturkontrolliert und umweltfreundlich ans Ziel gelangen. »

Markus Helg

Typs Hbbills-uy. Wegen der grosszügigen Öffnung lassen sie sich einfach und schnell beladen. Das Kühl-/Wärmeaggregat sorgt dafür, dass die Transportbedingungen für das heikle Gut stets optimal sind.

### In einem Zug in die Schweiz.

Der Migros-Bananenzug fährt zwei Mal pro Woche von Bremerhaven in die Schweiz. Bis zur zweiten Abfahrt am Mittwoch mit wiederum acht bis zehn Wagen werden die Bananen von der SSG zwischengelagert. So gelangen jährlich rund 20 000 Tonnen Chiquita-Bananen von Norddeutschland zu Migros. Dieser Verkehr reiht sich perfekt in die Nord-Süd-Strategie und das Plattformenkonzept von SBB Cargo ein: Ab Köln

## Das Ende der Bananenschachtel



Nicht nur beim Transport, auch bei den Gebinden setzt Migros auf eine umweltfreundliche Variante: Anstelle der herkömmlichen Einweg-Bananenkartons setzt sie als weltweit einziges Unternehmen wiederverwendbare Gebinde ein, so genannte Returnable Plastic Banana Container (RPBC). Die Container, in denen die Bananen auf mehreren Zwischenböden lagern, wurden in Zusammenarbeit mit Chiquita entwickelt und sind seit 2002 im Umlauf. Sie haben die Grösse einer herkömmlichen Palette, sind mannshoch (Bild Seite 7) und lassen sich nach Gebrauch zusammenfalten und als Retourfracht mit Bahn und Schiff ins Produktionsland zurücktransportieren. Nebst der Wiederverwendbarkeit weisen die Behälter auch eine hohe Festigkeit auf, wodurch die heiklen Früchte während des Transports besser geschützt sind. Die Bananen verbleiben bis zum Ende der Reifung in den RPBC. Danach werden sie in handliche, ebenfalls mehrfach verwendbare Plastikkisten umgepackt und in die Filialen verschickt. Dank diesem Gebindekonzept spart Migros jährlich rund eine Million Bananenkartons ein.

werden die Bananenwagen in den täglich zwischen Duisburg und Norditalien verkehrenden SBB Cargo-Sammelzug eingegliedert. Migros-Kundenbetreuer Thomas Thalmann sagt zu diesem Transport: «Die Bananen-Logistik stellt hohe Qualitätsanforderungen an alle Beteiligten. Da die gesamte Abwicklung der Bahntransporte durch eine einzige Gesellschaft erfolgt, kann SBB Cargo die Zuverlässigkeit bieten, die unser Auftraggeber Migros erwartet.»

Unterdessen ist Mittag vorbei. Während sich die Arme der Kräne weiterhin unermüdlich zwischen Schiff und Pier hin- und herbewegen, sind die Bahnwagen fertig beladen, ihre Türen für den internationalen Transport versiegelt. Wenig später werden sie auf den nahe gelegenen Hafenrangierbahnhof Speckenbüttel gezogen. Im Laufe des Nachmittags wird hier die blaue SBB Cargo-Lokomotive einfahren und den Bananenzug übernehmen. Kurz vor Mitternacht erreicht er Köln. Und um elf Uhr des Folgetags stehen die Wagen in Basel zur Überfuhr in die sechs über die ganze Schweiz verteilten Reifereien von Migros bereit – kurz nachdem in Bremerhaven die letzten Kartons aus den Tiefen der «Chiquita Belgie» gehoben worden sind.

**Text: Ursula Homberger. Fotos: Ralf Levic.**

# Partnerschaft auf erfolgreicher Plattform.



**Erich Staake**

ist Vorstandssprecher der Duisburger Hafen AG (Duisport) und Vorsitzender der Geschäftsführung der Logport Logistic-Center Duisburg GmbH (Logport). Am Zusammenfluss von Rhein und Ruhr gelegen, wird der Duisburger Hafen jährlich von 20 000 Schiffen angelaufen. Per Schiff, Bahn und Lastwagen werden rund 100 Millionen Tonnen Güter pro Jahr umgeschlagen. Mehr als 45 Millionen Tonnen davon entfallen auf die öffentlichen Häfen, die die Duisburger Hafen AG zu verantworten hat. Zusammen mit ihren Tochtergesellschaften bietet die Duisport-Gruppe für den Hafen- und Logistikstandort Full-Service-Pakete in den Bereichen Infra- und Suprastruktur inklusive Ansiedlungsmanagement. Logistische Dienstleistungen, wie Aufbau und Optimierung von Transport- und Logistikketten, Schienengüterverkehrsleistungen, Gebäudemanagement und Verpackung, befinden sich ebenso im Portfolio.

**Mehr als zwanzig Eisenbahndienstleister und -operateure sind am Hafen- und Logistikstandort Duisport aktiv – zum Mehrwert unserer Kunden am Standort. Das gilt auch für SBB Cargo Deutschland, eine Tochter der Güterdivision der Schweizerischen Bundesbahn. Mit bis zu 360 wöchentlichen Abfahrten hat sie sich innerhalb nur weniger Jahre zu einer der grössten Privatbahnen Deutschlands entwickelt.**

Vor genau einem Jahr hat SBB Cargo Deutschland ihren Geschäftssitz von Köln nach Duisburg verlegt. Der Standort beherbergt die Produktionsgesellschaft sowie die Vertriebsagentur für Deutschland und Benelux. Europas grösster Binnenhafen ermöglicht SBB Cargo eine exzellente Anbindung an die Westhäfen der Nordsee. Duisburg liegt auf der Nord-Süd-Achse

« Im Gegensatz zu manch einem Seehafen hat Duisburg früh die Potenziale der Schiene erkannt. »

Erich Staake

und ist eines der wichtigsten logistischen Drehkreuze Deutschlands. 40 Prozent der deutschen Nord-Süd-Verkehre kommen aus Nordrhein-Westfalen. Seit März dieses Jahres verbindet ein SBB Cargo-Plattformzug die Standorte Desio, Turin und Chiasso via Duisburg mit Bremerhaven.

## **Der kombinierte Verkehr im Aufwind.**

Duisport setzt auf den kombinierten Verkehr: Mit mehr als 360 000 TEU (Twenty-foot Equivalent Units) hat der Verkehrsträger Schiene das Schiff erstmals überholt. In Duisburg, dem führenden Hinterland-Hub und Gateway für Zentraleuropa werden mittlerweile mehr als 700 000

Standardcontainer gelöscht. Das macht ihn zum weltgrössten Containerumschlagplatz im Binnenland.

300 regelmässige Abfahrten pro Woche unterstreichen die Bedeutung Duisburgs als Eisenbahnknotenpunkt Nummer eins in Europa. Insbesondere logistikorientierte Unternehmen machen ihre Standortwahl von der Qualität der verfügbaren infra- und suprastrukturellen Einrichtungen abhängig. Die multimodale Infrastruktur des Logport-Geländes stellt für Investoren einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil dar. Im Gegensatz zu manch grossem europäischem Seehafen hat der Duisburger Hafen frühzeitig die Potenziale des Verkehrsträgers Schiene erkannt: Rund 20 Kilometer Gleise sind allein auf Logport verlegt worden, über mehr als 120 Gleiskilometer verfügt der Duisburger Hafen insgesamt.

Mit SBB Cargo verbindet uns eine erfolgreiche Partnerschaft, die nicht zuletzt durch den Umzug ins Ruhrgebiet manifestiert worden ist. Nach dem erfolgreichen Start der Kooperation zwischen in Duisburg ansässigen Umschlagbetrieben und SBB Cargo ist im Februar dieses Jahres die Abfahrtsfrequenz des Zuges von Duisburg nach Desio erhöht worden. Güter, die durch SBB Cargo per Bahn in Duisburg eintreffen, werden von unserer Tochtergesellschaft Duisport Rail zum entsprechenden Logistikanbieter beziehungsweise Umschlagbetrieb gefahren. Anschliessend erfolgt die Umladung auf Lastwagen für die Zustellung oder Feinverteilung über die Strasse.

Internationale Verkehrsinstitute prognostizieren bis 2010 mehr als eine Verdoppelung der maritimen Containerverkehre gegenüber 2000. Vor diesem Hintergrund gibt Duisburg als leistungsfähiger Hinterland-Hub, der Bündelungs- und Sortierfunktionen von Seecontainern und kontinentalem Güteraufkommen für die Seehäfen übernimmt, bedarfsorientierte Antworten.



## SBB Cargo baut das internationale Angebot aus.

In Deutschland und in Italien erweitert SBB Cargo ihre Dienstleistungen. Das Angebot umfasst den internationalen Wagenladungsverkehr und den Haus-Haus-Verkehr von und nach weiteren Wirtschafts- und Ballungsräumen in Deutschland und in Norditalien. Die Transporte werden grenzüberschreitend aus einer Hand geplant und gefahren – in gewohnt hoher Schweizer Qualität.

Mit den neuen Angeboten reagiert SBB Cargo auf dringende Kundenbedürfnisse. «Mit unserem Angebot folgen wir dem Trend bei unseren Grosskunden: Die Sendungen werden kleiner, dafür müssen sie häufiger transportiert werden. Gleichzeitig bieten wir hiermit auch neuen Kunden mit geringerem Sendungsvolumen eine attraktive Alternative zum Lastwagen», sagt Paul Wittenbrink, Mitglied der Geschäftsleitung von SBB Cargo und Leiter Marketing & Sales.

### **Drei weitere Wirtschaftsräume erschlossen.**

In Deutschland erschliesst SBB Cargo für den internationalen Wagenladungsverkehr drei weitere Wirtschaftsräume. Es sind dies die Regionen Bodensee, Baden (Karlsruhe) sowie Ostholstein mit Lübeck. Bisher waren in Deutschland Leistungen des SBB Cargo-Wagenladungsverkehrs verfügbar im Ruhrgebiet, im

## « Die Züge fahren täglich zwischen den Wirtschaftszentren im Norden und im Süden. »»

Paul Wittenbrink

Rheinland, im Saarland sowie in den Regionen Rhein-Main und Südbaden. In Duisburg, Worms und Weil am Rhein können Güter von der Schiene auf die Strasse umgeschlagen werden, die Lieferung von und zu Produktionsstandorten von Kunden auch ohne Gleisanschluss ist hier möglich (Haus-Haus-Verkehr). Für den Güterumschlag arbeitet SBB Cargo mit Partnern zusammen, die über eine moderne Umschlags- und Lagerinfrastruktur sowie langjährige Logistik-erfahrung verfügen.

### **Ausbau auch in Norditalien.**

SBB Cargo erschliesst auch in Norditalien weitere Wirtschaftsräume für den internationalen Wagenladungsverkehr beziehungsweise für den Haus-Haus-Verkehr. Bis anhin war SBB Cargo für Dienstleistungen dieser Art an vier Standorten im Raum nördlich von Mailand aktiv. Die Präsenz in der Lombardei wird erweitert um die Region Brescia, und neu wird das Piemont jetzt direkt von SBB Cargo bedient. An beiden Orten können die Güter von der Bahn auf Lastwagen und umgekehrt umgeschlagen werden (Haus-Haus-Verkehr). Es profitieren Kunden ohne eigenes Anschlussgleis. Kunden mit Anschlussgleis erhalten ihre Güter im Raum Turin (Piemont) ab sofort direkt per Bahnwagen zugestellt, in Brescia (Lombardei) ab September 2006.



**Wirtschaftsregionen in Deutschland und Italien, die von SBB Cargo bedient werden.**



In Weil am Rhein ist auch der Güterumschlag Strasse/Schiene möglich.

		DEUTSCHLAND							SCHWEIZ
		Holstein Lübeck	Rhein-Ruhr Duisburg/Köln	Rhein-Main Worms	Saarland Landweiler	Baden Karlsruhe	Südbaden Weil a. Rhein	Bodensee Singen	alle Bahnhöfe
ITALIEN	<b>Lombardei Nord</b> Desio, Molteno, Oggiono, Lecco	täglich A-C	täglich A-C	täglich A-C	täglich A-C	täglich A-C	täglich A-B	täglich A-B	täglich A-B
	<b>Lombardei Ost</b> Brescia	3 x /Woche A-C	3 x /Woche A-C	3 x /Woche A-C	3 x /Woche A-C	3 x /Woche A-C	3 x /Woche A-C	3 x /Woche A-C	3 x /Woche A-C
	<b>Piemont</b> Torino	3 x /Woche A-C	3 x /Woche A-C	3 x /Woche A-C	3 x /Woche A-C	3 x /Woche A-C	3 x /Woche A-C	3 x /Woche A-C	3 x /Woche A-C
SCHWEIZ	<b>alle Bahnhöfe</b>	täglich A-C	täglich A-C	täglich A-C	täglich A-C	täglich A-C	täglich A-B	täglich A-B	täglich A-B

Internationaler Wagenladungs- und Haus-Haus-Verkehr: Frequenzen und Transportdauer.

**An jedem Werktag ein Zug.**

«Damit wir den Kundenbedürfnissen optimal entsprechen können, fahren die Züge täglich zwischen den Wirtschaftszentren im Norden und im Süden», sagt Paul Wittenbrink. Von und nach Brescia beziehungsweise Turin fahren die Züge dreimal in der Woche. Güter, die am Tag eins verladen werden, sind spätestens am Tag drei am Bestimmungsort. Bei ausgewählten Relationen sind die Güter schon am Folgetag am Ziel. Dies gilt auch, wenn der Abgangs- oder der Zielbahnhof in der Schweiz liegt.

«Unser System ist flexibel, die Produktionskapazität lässt sich rasch erweitern», betont Wittenbrink. Neuverkehre liessen sich an den SBB Cargo-Standorten innert einer oder zwei Wochen auf die Schiene bringen.

**Schweizer Qualität.**

Durch seine zahlreichen Kundenkontakte weiss Adrian Bögli, Verkaufsleiter von SBB Cargo Deutschland, dass die Kunden die Eigenproduktion von SBB Cargo in Italien besonders schätzen. «Im Nord-Süd-Verkehr lag die Pünktlichkeit

über mehrere Wochen bei über 85 Prozent», erklärt Bögli. Das sei für die Branche ein sehr guter Wert. Dabei heisst für SBB Cargo pünktlich, wenn der Zug den Zielort spätestens eine Stunde nach der Ankunftszeit laut Fahrplan erreicht.

Unternehmen, die keinen Wert auf die Transportqualität legten und deren einziges Kriterium für die Auftragsvergabe der Preis sei, kämen als Kunden für SBB Cargo kaum in Frage, meint Bögli. «Wir streben langfristige Kundenbeziehungen an.» Das sei auch der Grund, weshalb bei der Suche nach der besten Lösung für den Kunden Transporttechniker von SBB Cargo Deutschland bei den Kundengesprächen mit am Tisch sitzen. «So können wir den Kunden optimal beraten.»

Text: Martin Radtke.  
Fotos: Hansjörg Egger, Dorothea Müller.



# Das Neue Cotif ist in Kraft.

## Seit dem 1. Juli 2006 gilt das neue internationale Gesetz für den internationalen Eisenbahnverkehr, das Cotif.

Das Gesetz regelt die Beziehungen zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Wagenhaltern, Transportkunden und staatlichen Behörden. Das Cotif-Recht ist zwingend, sobald Übernahme- und Ablieferstelle eines Transports in zwei Mitgliedstaaten liegen.

Das Cotif beendet die Zeiten der Staatsbahnmonopole und orientiert den rechtlichen Rahmen an den Anforderungen eines liberalisierten internationalen Güterverkehrsmarkts. Neu steht die Vertragsfreiheit der Parteien im Mittelpunkt des Eisenbahnrechts. Zugleich wird erstmals ein einheitlicher rechtlicher Rahmen auch für die neuen Kooperationsformen zwischen den Bahnen wie zum Beispiel den gegenseitigen Leistungseinkauf geschaffen. Für SBB Cargo ist die Tätigkeit in diesem veränderten Umfeld nichts Neues; längst arbeitet das Unternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr in neuen Geschäftsmodellen mit einer Vielzahl von Partnern zusammen. SBB Cargo begrüsst daher das neue Eisenbahnrecht und die europaweit einheitlichen rechtlichen Standards.

### Die wichtigsten Änderungen auf einen Blick:

**Wegfall der Beförderungs- und Tarifpflicht.** Internationale Transporte setzen eine Vereinbarung zwischen den Leistungspartnern voraus. Für den Kunden ist wichtig, dass er einen gültigen Transportvertrag mit einer Bahn besitzt. Nur so stellt er nach Wegfall der Beförderungs- und Tarifpflicht sicher, dass die Transportleistung erbracht wird. Durch den Wegfall der Tarifpflicht müssen Transportpreise nicht mehr aufgrund von starren Tarifrastern gebildet werden. Vielmehr kann die Preisgestaltung auch im internationalen Verkehr individuell aufgrund der speziellen Anforderungen des Kunden erfolgen.

**Konsensualvertrag.** Der Transportvertrag wird künftig konsensual geschlossen. Damit beruht er auf einer übereinstimmenden Willenserklärung der Parteien. Er tritt somit nicht mehr wie beim bisherigen Formvertrag mit der Annahme des Gutes und des Frachtbriefs durch die Bahn in Kraft, sondern – wie im Vertragsrecht üblich – mit dem gegenseitigen Einverständnis der Vertragsparteien.

**Zahlungspflicht des Absenders.** Soweit zwischen Absender und Beförderer nichts anderes vereinbart ist, sind sämtliche Kosten – also Fracht, Nebengebühren, Zölle und sonstige Kosten, die vom Vertragsabschluss bis zur Ablieferung anfallen – vom Absender zu zahlen. Bisher war der Empfänger zahlungspflichtig. Für den Fall, dass die Vereinbarung bezüglich Zahlung der Kosten dem Empfänger übertragen wurde, bleibt der Absender so lange verantwortlich, bis der Empfänger den Frachtbrief eingelöst, die Ablieferung gefordert oder eine nachträgliche Verfügung erteilt hat. Die Vereinbarung zwischen Kunde und Bahn regelt zusätzlich, welche Frankaturvorschriften im Frachtbrief vermerkt werden dürfen.

**Verfügungsberechtigung.** Das Verfügungsrecht, also die Berechtigung, die Ware entgegenzunehmen und zu bestimmen, was mit ihr zu geschehen hat, liegt künftig bereits ab Ausstellen des Frachtbriefes beim Empfänger der Sendung, wenn der Absender keine anderweitige Weisung im Frachtbrief eingetragen hat. Der Verfügungsberechtigte ist zuständig für erforderliche Weisungen zum Beispiel bei Streckensperrungen.

**Einheitlicher Frachtbrief.** Das internationale Eisenbahntransportkomitee CIT hat ein

neues Frachtbriefmuster erarbeitet, das ab 1. Juli 2006 zwingend zu verwenden ist. Unter [www.sbbcargo.com/cotif](http://www.sbbcargo.com/cotif) ist ein Leitfaden zum neuen Frachtbrief abrufbar. Achtung: Es gibt keine Übergangsfrist für die alten Frachtbriefformulare.

**Wagenrecht und Allgemeiner Wagenverwendungsvertrag AVV.** Für europäische Privatwagenhalter und Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden Detailregelungen für Rechte, Pflichten und Haftungsgrundsätze beim grenzüberschreitenden Güterwageneinsatz in Form eines privatrechtlichen Allgemeinen Wagenverwendungsvertrags AVV ausgehandelt. Die europäischen Bahnverbände haben am 10. Mai alle Eisenbahnverkehrsunternehmen und Güterwagenhalter um Mitzeichnung des Vertragswerks gebeten. Die Mitzeichnung erfolgt freiwillig. Auf der Homepage des internationalen Eisenbahnverbands UIC sind unter [www.uic.asso.fr/cuu](http://www.uic.asso.fr/cuu) Informationen zum Beitrittsverfahren erhältlich.



SBB Cargo hat für weitere Informationen zu Cotif, Wagenrecht und Wagenverwendungsvertrag eine Broschüre entwickelt.

► [www.sbbcargo.com/publi](http://www.sbbcargo.com/publi)



## Minibetrieb mit **Maxiplänen.**

**Satis IS ist im doppelten Wortsinn «Stammkundin» von SBB Cargo. Das Unternehmen mit Sitz in Chiasso will die Holzverkehre zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien zügig ausbauen.**

Eigentlich hätte Gianfranco Martini allen Grund, sich zufrieden zurückzulehnen. Denn die von ihm geführte Tessiner Satis Italsempione, nationaler Leader im Stammholz-Bahntransport von der Schweiz nach Italien, konnte ihr Ladungsvolumen von 2004 auf 2005 um satte 30 Prozent steigern. Doch der 62-Jährige hegt ehrgeizige Expansionspläne, die er mit SBB Cargo verwirklichen will.

Satis IS, so die Kurzform des Firmennamens, ist die Schweizer Niederlassung der 1955 in Domodossola gegründeten Italsempione (eine Wortcollage aus «Italien» und «Simplon») Spedi-

zioni Internazionali. Ihr Netzwerk umfasst neben achtzehn Stützpunkten auf der Apenninenhalbinsel auch solche in Spanien, Grossbritannien, Japan, Taiwan und den USA.

Martini war 1966 von IS Genua zur Dependence Chiasso gewechselt; acht Jahre später übernahm er deren Leitung. Seit 1978 fokussiert sein fünfköpfiges Team auf die Bahnspedition mit Rohholz. Anfänglich sei Satis IS eine reine Verzollungsagentur gewesen. Da sie wegen der sich abzeichnenden EU-Marktiliberalisierung obsolet werden würde, habe man operative Alternativen gesucht, rekapituliert Martini.

### **Mehr Schienengütertransporte.**

Angesichts der neuen Ausgangslage schwenkte Satis IS schon während der frühen 1980er-Jahre im Auftrag europäischer Stammholzändler und -kunden allmählich zu Bahnverkehren über. Als 1993 die EU-Schlagbäume verschwanden, konnte die Firma erste bescheidene Erfolge auf den Relationen Schweiz–Italien und Frankreich–Italien vorweisen: 20 000 bis 30 000 Tonnen pro Jahr. Heute schlagen bei Satis IS 300 000 Jahrestonnen mit einem Fakturierungsbeitrag von 11,6 Millionen Euro (17,3 Millionen Franken) zu Buche. 2005 spedierte sie mit



Holzbelad in Embrach-Rorbis für Satis Italsempione.

SBB Cargo 120 000 Tonnen von der Schweiz nach Italien; 2006 und 2007 werden es laut Martini weitaus mehr sein.

Die einst florierenden Frankreich- und Belgien-Verkehre nach Italien sind mangels attraktiver Transportkonditionen nahezu versiegt. Zuvor hatten sich diese Geschäfte auf 2000 Wagen mit über 100 000 Tonnen respektive 600 Wagen mit 30 000 Tonnen im Jahr summiert. «Heute wird die Musik auf der Achse Deutschland–Schweiz–Italien gespielt», sagt Martini. Dabei kommen seiner Firma – dem Open Access zum EU-Schiennetz sei Dank – die durchgehenden Verkehre von SBB Cargo zugute; dies umso mehr, als sich die Güterbahn auf ihre Tochterfirmen in Deutschland und Italien stützen kann.

«Übrigens: Satis IS war Ende 2003 auf dem Jungfernzug von SBB Cargo im Open Access von der Schweiz nach Italien unser erster Kunde», sagt Roberto Martignoni, der das Verkaufsbüro Mailand von SBB Cargo seit Anbeginn lei-

## « Heute wird die Musik auf der Achse Deutschland–Schweiz–Italien gespielt. »

Gianfranco Martini

tet. Er und sein Teammitglied Mario Bernasconi pflegen tägliche Kontakte zur Satis IS. «Wir sind mit der Betreuung durch das Duo sehr zufrieden», bestätigen Gianfranco Martini und sein 32-jähriger Sohn Daniele, der dem Betrieb schon zehn Jahre angehört.

### Lob für Fachkompetenz.

Vater und Sohn Martini loben unisono die Verfügbarkeit, die Fachkompetenz und die Fähigkeit Martignonis und Bernasconis, Sachfragen prompt und praxistauglich zu klären. Martinis

Kerngeschäft ist die Koordination von Schienentransporten von Stammholz diverser Baumarten zwischen hunderten deutschen und schweizerischen Abgangspunkten und den italienischen Empfängern. Knapp zwei Drittel davon sind in der Industrieregion Triveneto ansässige Papierfabriken, Sägereien, Konstruktionsfirmen, Spanplattenproduzenten und Möbelhersteller.

Vor dem Open Access war die Arbeitsweise von Satis IS ungleich mühsamer: Von der Schweiz bis zur italienischen Grenze spedierte sie mit SBB Cargo, jenseits mit Trenitalia Cargo. Das ist längst Geschichte; seither hat Satis IS etliche Dienste auf SBB Cargo-Direktverkehre, so nach Lecco und Desio, umgepolt. Aktuelles Beispiel ist das Veltlin-Projekt: SBB Cargo-Wagen rollen bis nach Lecco durch, wo Lastwagen die «letzte Meile» zum Ziel im Veltlin übernehmen.

Der Service verdoppelt die Volumina von Satis IS auf dieser Route. Das sei nur der Beginn einer Reihe von Vorhaben, die man mit SBB Cargo in Angriff nehme, kündigen die Martinis an. Zurzeit revitalisieren sie die stornierten Verkehre von Frankreich und Belgien, allerdings via eine modifizierte transmodale Route: Frachter schippern monatlich 5000 Tonnen Holz vom französisch-belgischen Grenzbinnenhafen Givet sowie von Antwerpen und Gent nach Basel, wo es direkt oder über die Umschlagplattform Weil am Rhein von SBB Cargo in Ganzzüge gen Italien eingespeist wird.

### In Zukunft die Bahn.

Im April hatten beide Partner mit sechs Wagen einen Süd-Nord-Testverkehr mit Schweizer Stammholz für eine Papierfabrik bei Mannheim ins Leben gerufen. Inzwischen umfasst er 200 Tonnen pro Woche. Mitte 2006 sollte im gleichen Takt eine Südverbindung nach Fossano im Piemont à 400 Tonnen hinzukommen. Ein anderer projektierte Verkehr dreht sich um die Lieferung von anfänglich 20 000 Jahrestonnen Schweizer Rohholz in den Raum Brescia via die Bahnstation Rezzato.



Gianfranco Martini, Roberto Martignoni, Daniele Martini (von links).

## Töchter in Europa, Fernost und den USA.

Ende des Zweiten Weltkriegs hatten Speditionen an der italienisch-schweizerischen Grenze kleine Zollagenturen etabliert. Einige davon fusionierten 1955 zur Italsempione (IS). Zunächst betreute der Betrieb für Italien bestimmte Nahrungsmitteltransporte von Nordeuropa. Später stieg er in den Rohmaterialhandel für die nationale Industrie ein. Während der 1960er-Jahre gründete IS Stützpunkte in Genua, Prosecco-Triest und Chiasso. Letzterer, obwohl winzig, mauserte sich rasch zum «Platzhirsch» im grenzquerenden Nahrungsmittelverkehr. 1973 firmierte IS in eine GmbH um; danach ist ihr Netzwerk stetig gewachsen. In der zweiten Hälfte der 1970er-Jahre ging sie auf Diversifizierungskurs: Progressiv wandte sich IS der Einführung von Sammeltransporten, der Erbringung logistischer Dienstleistungen und der Beförderung eines weit gefächerten Güterspektrums, inklusive verderblicher Ware, zu.

Seit Anfang der 1990er-Jahre ist sie auch im See- und Luftfrachtgeschäft aktiv. Italsempione, deren Zentrale in Mailand sitzt, zählt sich heute mit ihren Töchtern in Europa, Fernost und den USA – flankiert von einem eng geknüpften Agenturnetz – zu den «major players in transportation and logistics».

Des Weiteren planen die Martinis, süddeutsches und französisches Stammholz per Lastwagen zur Umschlagplattform Weil am Rhein von SBB Cargo zu dirigieren, wo es zur Weiterreise nach Italien auf Waggons umgeladen wird. Obwohl Satis IS fallweise im Auftrag von Holzhändlern oder -käufern spedierte, zeichnet sich ein klarer Trend zu Gunsten Empfänger ab. «Die Kundenstruktur wandelt sich», bestätigt Martini junior. «Immer mehr Käufer wollen vor dem Geschäftsabschluss wissen, was sie die Ware netto – spricht: bis an ihr Werkstor – kostet.»

Text: Wilf Seifert. Fotos: Wilf Seifert, Gian Vaitl.

# Partnerschaft auf Kurs.



**ChemOil Logistics hat für SF-Chem das integrierte Management ihrer Kesselwagen- und Tankcontainerflotte übernommen. Nächster Systembaustein ist die Rundlaufüberwachung der gesamten Hardware.**

Wer besondere Kundenansprüche als professionelle Herausforderung wertet, liegt bei SF-Chem goldrichtig; dies umso mehr, wenn es um die Führung der Logistikregie ihrer 147 Mietkesselwagen geht. Denn diese bedienen nicht weniger als fünfzig in- und ausländische Destinationen. Die Aufgabe potenziert sich noch dadurch, dass SF-Chem am Standort Pratteln, vor den Toren Basels, rund 200 verschiedene Produkte ausstösst.

Was dort chloriert, sulfoniert und methyliert wird, schlägt – die Verkehrsträger Bahn, Lastwagen und Schiff addiert – mit jährlich 10 000 Exportsendungen im Gewicht von 200 000 Tonnen zu Buche. Rohstoffimporte bringen weitere 150 000 Tonnen auf die Waage. Wie in dieser Branche üblich, besteht das Gros aus mehr oder minder brisanter Fracht. Über 95 Prozent des ausgehenden und des einkommenden Ladungsvolumens haben Gefahrgutstatus.

#### **Penible Sicherheitsauflagen.**

Entsprechend penibel sind die Sicherheitsauflagen. Sie gelten über das Werkareal hinaus für sämtliche Transportbewegungen. Letztere sind eine Domäne der ChemOil Logistics. Darum hat SF-Chem die Oberaufsicht über ihre Kesselwagen in deren Hände gelegt. Das Servicepaket, das ChemOil eigens für SF-Chem geschnürt hat, integriert alle Facetten des Fracht-, Flotten- und Out-of-Order-Managements sowie, nach



Beladung eines Tankcontainers mit Dimethylsulfat in Pratteln bei Basel.

dreimonatiger Testphase mit zehn Kesselwagen, nun auch das Monitoring.

SF-Chem und die SBB Cargo-Tochter ChemOil arbeiten schon mehrere Jahre zusammen. Angesichts der vielschichtigen Produkt- und damit Transportpalette, für die sie mittlerweile Verantwortung trägt, gab es Anlaufschwierigkeiten. «Die ChemOil-Profis wussten anfänglich wenig über unser Geschäft. Es bedurfte zäher Entwicklungsarbeit», bestätigt SF-Chems Logistikchef Peter Leuenberger. «Dass es bisweilen harzte, ging sowohl auf unser wie auf deren Konto.»

#### Mosaik aus Geben und Nehmen.

Das sei typisch für derart komplexe Kooperationen; sie formten ein Mosaik aus Geben und Nehmen, schiebt der 54-Jährige konziliant nach. Inzwischen liegt die Partnerschaft auf Kurs. In Teilbereichen, die dem Konzeptplan hinterherhinkten, wurden laut Leuenberger gute Fortschritte erzielt. Genauso sieht es Markus Borner, Key Account Manager bei ChemOil. Er betreut den Kunden seit Ende 2003 – angesichts dessen Produktspektrum ein anspruchsvoller Job.

Was die Aufgabe kompliziere, sei die Zahl der Destinationen für die Chemiesendungen, die überwiegend in extern und intern speziell ausgerüsteten Wagen ans Ziel gelangten. Während anderswo Ganzzüge eingesetzt würden, gehe es hier um Einzelwagenstreuverkehre, sagt Borner. Die von SF-Chem, einem der wenigen Schweizer Hersteller von Basischemikalien, an ChemOil übertragenen Tätigkeiten lassen sich wie folgt skizzieren:

► **Konventionelles Frachtmanagement:** Schienentransport, Frachteneinkauf, -prüfung und -abrechnung bei SBB Cargo oder anderen Bahngesellschaften.

► **Flottenmanagement:** Verwaltung vertraglicher, technischer und produktspezifischer Daten von Kesselwagen und Tankcontainern; Unterstützung und Beratung rund ums Equipment, unter anderem bei der Wahl geeigneter Miet-, Reinigungs- und Reparaturfirmen.

► **Out-of-Order-Management:** Disposition sowie Betreuung der Kesselwagen und Tankcontainer bezüglich Reinigung, Reparatur, Revision und Kesselprüfung. Dabei wird SF-Chem laufend über die aktuelle Position ihrer Wagen informiert.

► **Monitoring:** Kürzlich wurde die Testphase der Rundlaufüberwachung abgeschlossen. Künftig soll bei jedem Wagen der Rundlauf überwacht und damit die Standzeit reduziert und der Einsatz optimiert werden.

Um die nahtlose technische Koordination zwischen den Partnern zu gewährleisten, erörtert Bruno Gross von der Abteilung Flottentechnik bei ChemOil einmal pro Woche bei SF-Chem mit Peter Leuenberger und einem seiner Ressortfachleute allfällige Probleme. «Das Trio fungiert als Schnittstelle zwischen Logistik, Chemie und Technik», sagt Markus Borner.

Neben ihrer Kesselwagenflotte setzt SF-Chem 150 gemietete Tankcontainer, ausnahms-

## Interchemie für alle Welt.

SF-Chem trägt erst seit 2001, als sie in Syngenta- und Clariant-Hände wechselte, ihren heutigen Namen. Die Firma war 1917 von fünf Schweizer Chemiekonzernen als Säurefabrik Schweizerhall aus der Taufe gehoben worden. Dahinter stand deren Bedarf an anorganischen Basischemikalien. Nach progressivem Auf- und Ausbau seiner Werksanlagen wurde der Betrieb 2004 von der führenden schweizerischen Privatkapitalgesellschaft Capvis (85 Prozent) und dem SF-Chem-Management (15 Prozent) übernommen. Kerngeschäft ist die Versorgung von Kunden der chemischen Industrie in aller Welt mit auf Schwefel- und Chlortechnologie basierten Zwischenprodukten. Hauptabnehmer sind die Pharma-, Agro- und Spezialitätenbranchen. Sie speisen die Interprodukte vor Ort in mehrstufige Weiterverarbeitungsprozesse ein. 2005 erwirtschafteten die 370 Mitarbeitenden von SF-Chem 160 Millionen Franken (102 Millionen Euro).

los 20-Füßer (TEU), ein. «Im Interesse hoher Produktqualität ist jedes unserer Lademittel dem Umschlag und Transport einer spezifischen Warengattung vorbehalten. Das heisst, wir verzichten prinzipiell auf den Produktwechsel innerhalb solcher Gefässe», erklärt Peter Leuenberger.

## « Anfänglich wussten die ChemOil-Profis wenig über unser Geschäft. »

Peter Leuenberger

Die Rohstoffquell- beziehungsweise Produktzielregionen liegen in Europa, Nordamerika und Asien. Zu den klassischen Absatzgebieten gesellen sich Süd- und Zentralamerika. Import- und Exportsendungen absolvieren ihre Reise, je nach Typ und Sicherheitserfordernis, in Tank- oder Standard-Seecontainern.

Text und Fotos: Wilf Seifert.

# Altglas fährt über den Röstigraben.



Unsere Bierflasche auf dem Weg zur Wiederverwertung in Rümlang...

## Beim Recycling von Altglas spielt SBB Cargo eine wichtige Rolle. Welchen Weg das Altglas quer durch die Schweiz geht, zeigt das Beispiel einer Bierflasche.

**Sonntag, 22 Uhr.** Der Grillabend war ein Erfolg. Was übrig bleibt: eine Bier- und drei Rotweinflaschen.

**Montag, 17 Uhr.** Der Hausherr marschiert mit dem Altglas zur nahen Altglassammelstelle und wirft die grüne Bierflasche in die entsprechende Öffnung. Er tut das, was in der Schweiz die meisten tun: Hierzulande werden über 95 Prozent des Altglases rezykliert. Das wäre nicht möglich ohne die Firma Vetro-Recycling. Seit 25 Jahren hält die Tochter der Vetropack Holding den Kreislauf des Altglasrecyclings in Schwung. Für das Jahr 2006 rechnet Vetro-Recycling mit einem Umsatzvolumen von etwa 50 000 Tonnen.

**Dienstag, 8.30 Uhr.** Ein Lastwagen hebt den Container an und lässt das gesamte Sammelgut auf seine Ladefläche fallen. Dank Trennwänden im Container bleibt das Glas nach Farben getrennt.

**9 Uhr.** Die Sammeltour ist zu Ende. Mit seiner gläsernen Fracht fährt der Camion nach Rümlang, wo sich einer der Sammelstandorte der Firma Vetro-Recycling befindet. Mit Getöse werden die gebrauchten Flaschen auf die nach Farben getrennten Haufen geleert. Die kleine Bierflasche liegt zuoberst auf dem mehrere Meter hohen Berg aus Grünglas. Ein Geruch von Wein und Bier liegt in der Luft. «Wir müssen das Glas nicht ausspülen, weil es später im Schmelzofen auf über 1500 Grad Celsius erhitzt und damit gereinigt wird», erklärt Peter Reimann, Logistikverantwortlicher der Firma Vetro-Recycling. Ihn stören jedoch die vielen Petflaschen: Sie gehören in eine Pet-Sammelstelle.

**11 Uhr.** Rümlang ist nur eine Zwischenstation für unsere Bierflasche und das andere Altglas. Regelmässig wird das Sammelgut ins Welschland gefahren, wo die Vetropack in

St-Prex in der Nähe von Lausanne einen neuen Schmelzofen in Betrieb genommen hat. Heute ist der Transport des Grünglases an der Reihe. Ein Pneulader lädt Schaufel um Schaufel auf und kippt das Material in die zwei bereitstehenden Bahnwagen. «Im Rahmen eines kombinierten Transportsystems setzen wir seit kurzem einen neuen Bahnwagentyp mit Wechselbehälter ein. Mit diesen Schüttgutcontainern auf den Bahnwagen ist es möglich, mehr als doppelt so viel Volumen wie vorher zu transportieren, nämlich 54 Tonnen. Je mehr wir transportieren, desto

«**Wir nehmen, wenn immer möglich, das umweltfreundlichste Transportmittel. Deshalb arbeiten wir mit SBB Cargo zusammen.**»

Peter Reimann

günstiger wird der einzelne Transport», erklärt Daniel Hiltbrand, Kundenberater von SBB Cargo.

Bei der Firma Vetro-Recycling wird das Thema Umwelt grossgeschrieben. Die Herstellung von Flaschen aus Altglas benötigt bis zu einem Viertel weniger Energie als beim Einsatz von Primärrohstoffen. Auch für einen Transport per Bahn hat sich Vetro-Recycling aus ökologischen Gründen entschieden. Peter Reimann: «Wir nehmen, wenn immer möglich, das umweltfreundlichste Transportmittel. Deshalb arbeiten wir mit SBB Cargo zusammen.»

**19 Uhr.** Eine Rangierlokomotive fährt die beiden Wagen zur Gleiswaage. Das Gewicht des Altglases wird ermittelt und die Wagen werden in Rümlang zwischengelagert.

**Mittwoch, 15 Uhr.** Die Lokomotive überführt die beiden Wagen nach Glattbrugg. Die Wagen werden umgehängt und in den Güterzugfahrplan von SBB Cargo eingespeist. Der Zug setzt sich in Bewegung und fährt los in Richtung Westschweiz.

**Donnerstag, 8 Uhr.** Der Güterzug hält an der Umschlagplattform in der Nähe von St-Prex. Hier hebt der Bahnhofkran oder der Gabelstapler den Wechselbehälter mit dem Altglas an und stellt ihn auf den bereitstehenden Lastwagen mit Kippvorrichtung. In St-Prex ist es mit dieser Kippvorrichtung möglich, die 54 Tonnen Altglas innert Minuten auszuschütten. Peter Reimann freut sich über den neuen Ofen: «Damit können wir bis zu 95 Prozent Altglas einsetzen, um neues Glas zu produzieren. Beim Recycling geht nichts verloren: Aus einem Kilogramm Altglas entsteht ein Kilogramm Neuglas.»

**8.30 Uhr.** Unsere Bierflasche ist längst in mehrere Teile zersprungen. Die Scherben laufen über ein Förderband, werden von Fremdmaterialien wie Keramik, Porzellan und Metallstücken befreit und erhalten die für den Schmelzprozess optimale Körnung. Im Schmelzofen zerfliesst das Altglas bei bis zu 1580 Grad Celsius in eine glühende, flüssige Masse. Nach einer Verweildauer von etwa 48 Stunden wird die neue Flasche geboren. Mit Druckluft wird das flüssige Glas in einer Form zu gebrauchsfertigen Gläsern oder Flaschen ausgeblasen und kühlt danach im Kühllofen gleichmässig ab.

**Ein paar Wochen später.** Unsere Bierflasche steht – statt im Bierflaschenhimmel – in Form einer neuen Weinflasche wieder im Regal.

Text: Susanne Wagner.

Fotos: Hansjörg Egger; Vetropack.



... und in St-Prex vor der Wiederauferstehung in Form einer Weinflasche.



## An ihm hängt alles.

### An Haken kann man alles Mögliche dranhängen – bis hin zu ganzen Brückenteilen. Ein Blick in die Herstellung eines kleinen Glieds in der Logistikkette.

Ein einfaches Teil, doch fast nichts geht ohne ihn: der Haken. Man hängt einen Regenwurm daran zum Fischen, seinen Mantel an der Garderobe – oder aber Container, Schiffsmotoren, ja halbe Brücken. Dann kann ein Haken allein schon mal 40 Tonnen wiegen.

Mathias Kähler ist Geschäftsführer der Mohr Hebetchnik GmbH im norddeutschen Horst. Zu ihren Produkten gehören Kranhaken – Haken für Raupenkrane, maritime Krane, Turmdrehkrane; ihre Kunden sind Kranbaufirmen wie etwa die in Bulle (Kanton Freiburg) beheimatete Liebherr-Gruppe.

Grosse Kranhaken nimmt man nicht einfach aus dem Regal. «Der Kunde gibt vor, welche technischen Kennwerte seine Hakenflasche haben soll: Nutzlast, Eigengewicht, Abmessungen; wo der Haken eingesetzt werden soll, ob er ein besonderes Blockgehäuse benötigt und ob der Kunde einen Einfach- oder einen Doppelhaken braucht», zählt Kähler auf. Der eigentliche Haken wird aus einem Stück gegossen oder geschmiedet. Kähler spricht von «Hakenflaschen», weil ein Kranhaken auch Bestandteil eines Flaschenzugs ist. Je nach Kran ist die Anzahl der Scheiben des Flaschenzugs vorgegeben.

Und für besondere Anforderungen braucht es spezielle Fertigung. Kranhaken für Bohrinseln werden mit Bronze beschichtet, um Funkenschlag zu vermeiden, falls der Haken gegen andere Metallteile schlägt. Haken für den Untereinsatz benötigen Dichtungen, ab einer gewissen Tiefe solche mit Druckausgleich. «Die grösste Tiefe, in der schon Haken von uns zum Einsatz kamen, lag bei 800 Metern unter dem Meeresspiegel», erzählt Kähler.

Kommt ein Auftrag rein, so kümmert sich ein kleines Team von etwa drei Konstrukteuren um die Entwicklung des Hakens. Das ist immer ein

Suchen nach Kompromissen: Die Hakenflasche sollte nicht zu hoch sein, weil das die Hubhöhe vermindert, sie sollte nicht zu schwer sein und doch robust genug. Allerdings muss das Rad selten neu erfunden werden: «Wir können oft auf vorhandene Bauteile zurückgreifen», sagt Kähler, der Geschäftsführer, der selber auch konstruktiv unterstützt. Zudem ist vieles durch Normen vorgegeben. Die internationalen Standard-Organisationen haben eigene Kranhaken-Arbeitsgruppen.

### Keine Überraschungen.

Wie viel ein Haken zu tragen vermag, wird statisch berechnet. Danach wird getestet: Kleinere Haken mit einer Nutzlast bis 25 Tonnen müssen im Test die doppelte Nutzlast tragen können, grössere in der Regel ein Drittel mehr als die Nutzlast. Überraschungen kommen bei

## « Die Konstruktion des Hakens ist immer eine Suche nach Kompromissen. »

Mathias Kähler

diesen Tests eigentlich nie vor. «Wir berechnen schliesslich mit viel höheren Sicherheitsfaktoren, als wir sie beim Testen brauchen», erklärt Kähler.

Ein Prachtstück wird derzeit für einen Raupenkrane von Liebherr gebaut: Mit 26 Seilscheiben soll er 1350 Tonnen (im Test rund 1800 Tonnen) heben können. Er wird rund 5,5 Meter hoch und 5 Meter breit werden und 40 Tonnen auf die Waage bringen.



**Mathias Kähler**, 41, ist Diplom-Maschinenbauingenieur FH und Geschäftsführer der Mohr-Hebetechnik in Horst (Holstein). Dieser 1989 gegründete Spezialbetrieb für Stahl- und Behälterbau beschäftigt 65 Mitarbeiter, die zum Teil an der Firma beteiligt sind. Er stellt Hebezeuge, Lastaufnahmemittel, Verteilereinrichtungen, Verschlüsse, Ruder und Sonderkonstruktionen vor allem für die Schiffs- und Bauindustrie, für Kranhersteller und für Förder-technik und Anlagenbau her.

Text: Marcel Hänggi. Illustration: Michael Meister.



## SBB Cargo sichert Rollmaterialunterhalt.

### SBB Cargo positioniert den Bereich Service Rollmaterial neu und stärkt seine Wettbewerbsfähigkeit. Die Neuausrichtung erlaubt Einsparungen von 25 Millionen Franken (16,7 Millionen Euro) pro Jahr und ein positives Ergebnis im Rollmaterialunterhalt.

Mit der Neupositionierung begegnet SBB Cargo dem Nachfragerückgang bei den Unterhaltsleistungen und dem steigenden Konkurrenzdruck beim Grossunterhalt von Güterwagen. Wegen europaweiter Überkapazitäten ist dieses Geschäftsfeld besonders hohem Preisdruck ausgesetzt. Die Preise des Fahrzeugunterhalts wiederum haben einen direkten Einfluss auf die Transportpreise von SBB Cargo.

Service Rollmaterial erhöht die Auslastung an den Standorten, steigert die Produktivität und baut seine Kompetenzen in zukunftsträchtigen Geschäftsfeldern wie dem Grossunterhalt von elektrischen Lokomotiven weiter auf. Mit der Neupositionierung verbunden ist ein Abbau von 200 bis 220 Stellen bis 2008. Der Abbau erfolgt ohne Entlassungen.

#### Neue Chancen.

Das Industriewerk Bellinzona wird gestärkt und ist auch in Zukunft der Standort für den Grossunterhalt von älteren und modernen Streckenlokomotiven. Ihr grosses Know-how beim

Unterhalt von Lokomotiven will SBB Cargo weiterentwickeln und ausbauen. Service Rollmaterial sieht auch Chancen, in diesem Geschäftsfeld neue Kunden zu gewinnen.

Dem Industriewerk Biel bietet die Neupositionierung die Chance für einen Neustart mit einem starken Partner. Es soll als Standort für den Unterhalt von Diesel-Lokomotiven weitergeführt und für die Zukunft gestärkt werden. SBB Cargo will das Geschäft zusammen mit einem privaten Partner betreiben oder mit Anlagen und Personal einem starken Partner übergeben. Auch der Unterhalt von speziellen Güterwagen wie beispielsweise Kesselwagen soll in Biel bleiben und zusammen mit einem Partner weitergeführt werden. Für den betriebsnahen Unterhalt will SBB Cargo zudem verstärkt die natürlichen Stillstandszeiten der Fahrzeuge nutzen und konzentriert deshalb diese Unterhaltsleistungen an fünf Standorten, vier davon in den Rangierbahnhöfen, zusätzlich auch in Erstfeld auf der Nord-Süd-Achse.

Text: Martin Radtke. Foto: Hansjörg Egger.



## Freie Bahn der **Kompetenten.**

### **Annette Jordan weiss als Geschäftsführerin SBB Cargo Deutschland GmbH, wie man in Deutschland neue Standorte aufbaut.**

Annette Jordan ist voller Energie. Und die braucht sie auch, denn sie ist dafür verantwortlich, dass der Aufbau weiterer Standorte in Deutschland wie geplant vorankommt. Das sind im Moment Lübeck, Karlsruhe und Singen. Doch damit nicht genug: «Gegenwärtig prüfen wir den Aufbau eines Rangierteams in Duisburg.» Nächste Standorte in Richtung Nordseehäfen sollen folgen.

So leicht sie dies sagt, so zielstrebig ging sie vor zwei Jahren ans Werk. «Ich verfügte über 13 Mitarbeitende, das Vertrauen der Geschäftsleitung und erhielt ein «Dann machen Sie mal! mit auf den Weg», sagt die 38-jährige Chefin. Sie sollte Standorte für den Wagen- und Umschlagsverkehr in Deutschland aufbauen. Heute, keine zwei Jahre später, führt sie 125 Mitarbeitende und verbucht 380 Züge pro Woche.

#### **Fahren stärkt Image.**

«Ich musste erst einmal Mitarbeiter rekrutieren: einen Leiter Controlling, eine Leiterin Personal, die Plattformleiter – man braucht ja ein Team für den Aufbau eines Standortes.» Zwischen Bewerbungsgesprächen nahm sie Geschäftskontakte wahr und baute eine interne Organisation auf. Solche fordernden und zugleich spannenden Phasen liegen Annette Jordan.

«Als Erstes bauten wir Offenburg auf. Dort kümmerte sich ein Mitarbeiter um die Formalitäten, mietete Räume und warb Lokführer an.» Für einen noch nicht existierenden Standort Mitarbeitende zu rekrutieren, sei besonders schwierig, meint sie rückblickend. «Heute sind wir am Markt präsent, die Lokomotiven fahren, man sieht uns. Das nährt das Image und stärkt das Vertrauen in ein Unternehmen. Aber wenn noch

nichts da ist?» Mit ihrem Team der ersten Stunde nahm sie auch diese Hürde. In Freiburg, im Saarland und in Weil am Rhein folgten weitere Standorte. «Saarland stampften wir in zwei Monaten aus dem Nichts. Das braucht Kraft», sagt sie.

#### **Die Letzte-Meile-Taktik.**

Der Aufbau habe viel mit Networking zu tun. «Zeigen, was man macht, Kunden treffen und herauschälen, was sie schon haben und was sie noch brauchen.» Sie spricht schnell und holt kaum Luft, während sie redet. «Ich wusste sofort, wie wir uns von den Mitbewerbern abheben können: Kunden besuche ich zusammen mit dem Verkaufsleiter. Das macht uns flexibler», verrät sie. Die Herausforderung liege meist in der letzten Meile: SBB Cargo Deutschland organisiert den Kunden auch die Federleistung.

Annette Jordan setzte als Novum eine Abteilung «Technischer Vertrieb» ein, die für Kunden Transportalternativen ausarbeitet. Diese Sachkenntnis sichere einen Wettbewerbsvorteil, ist sie überzeugt. In der Tat: Die Leistung konnte zwischen 2004 und 2005 um das Viereinhalbfache gesteigert werden; 2005 fuhr SBB Cargo Deutschland 2,3 Milliarden Nettotonnenkilometer.

**Die Basis ruft.**

Es gibt zahlreiche kulturelle Unterschiede zwischen Deutschland und der Schweiz. Auch bei der Bahn. So müssen deutsche Lokführer, die für das Netz in Deutschland ausgebildet wurden, eine mehrmonatige Ausbildung besuchen, damit sie auch in der Schweiz fahren dürfen. Die Kaderfrau lacht. «Es sind oft kleine Dinge oder Praktiken, die geklärt werden müssen, damit alles rund läuft.» Die Deutsche schätzt die Schweizer Apéro-Kultur nach intensiven Workshops. Da zeige sich auch, dass das Klischee in Deutschland von den langsamen Schweizerinnen und Schweizern vielmehr angenehme Besonnenheit signalisiere.

Zurück zum Team. «Ich kenne noch nicht alle meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter», sagt sie. Dazu ist das Team zu schnell gewachsen. Doch inzwischen hat der Kontakt zur Basis einen festen Platz in ihrem Terminkalender. Mehrmals monatlich besucht sie die Leute an den Standorten: «Die Mitarbeitenden sollen wissen, wer ich bin, und sie sollen merken, dass ich sie wahr und ernst nehme. Zudem ergeben sich aus der Stimmungslage oft Anregungen für die Führung. Das will ich spüren.»

Die Energie für diesen vielfältigen Einsatz holt sie sich beim Joggen. Sei der Kopf erst einmal frei, sehe sie Fernreiseziele vor ihrem inneren Auge, schweift sie ab. Amerika, Australien und Kanada waren es schon, Neuseeland wird es Ende 2006 sein.

Text: Susanne Perren. Foto: Dorothea Müller.

**Annette Jordan**, 38, ist Diplom-Ingenieurin für Maschinenbau und war nach Abschluss des Studiums drei Jahre im Consultingbereich tätig. 1998 wechselte sie zur DB Cargo AG. Als Trainee und später als Assistentin des Produktionsleiters der Niederlassung Köln setzte sie Projekte um. Die erste Führungsfunktion übernahm Annette Jordan als Leiterin Infrastruktur der Niederlassung Köln. Im April 2001 wurde sie als Bahnhofsleiterin der DB Cargo auf den Cargobahnhof Wanne-Eickel berufen und führte dort 250 Mitarbeitende. Im Juni 2004 wechselte sie zu SBB Cargo Deutschland. Sie stieg als Produktionsleiterin ein, mit dem Ziel, eine eigenständige Produktion aufzubauen. Im Dezember 2004 wurde sie zur Geschäftsführerin der SBB Cargo Deutschland GmbH ernannt. Annette Jordan ist verheiratet und wohnt in Lünen (D).



**Kunden Service Center:**

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

**Marketing & Sales:**

**Verkauf Schweiz (ohne Tessin)**  
Postfach  
4065 Basel  
Schweiz  
Tel. 0800 707 100  
Fax 0800 707 010  
cargo@sbb.ch

**Verkauf Tessin**

Tel. 0800 864 360  
Fax 0800 864 361

**Verkaufsagentur Italien**

SBB Cargo Srl  
Via Vittor Pisani 7  
20124 Milano  
Italia  
Tel. +39 0331 24 86 74  
Fax +39 0331 24 86 89  
sbbcargomilano@sbb.ch

**Verkaufsagentur Deutschland**

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

**Kombinierter Verkehr**

Postfach  
4065 Basel  
Schweiz  
Tel. Schweiz 0800 707 100  
Fax Schweiz 0800 707 010  
Tel. Europa 00800 7227 2224  
Fax Europa 00800 7222 4329  
cargo.verkauf@sbb.ch

**Chemie, Mineralöl**

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

**Rollmaterialunterhalt:**

**Service Rollmaterial**  
Elsässertor  
Centralbahnstrasse 4  
4065 Basel  
Schweiz  
Tel. +41 (0)51 229 04 50  
Fax +41 (0)51 229 04 59  
vertrieb.servicerollmaterial@sbb.ch

Rechnen Sie mit uns.



## Wir setzen neue Schweizer Akzente im Wagenladungsverkehr in Deutschland und in Italien.

Es ist so weit! Auch in Duisburg, Worms, Weil am Rhein, Desio, Molteno, Oggiono, Lecco und im Sommer 2006 ab Lübeck, Singen, Karlsruhe sowie ab Turin und Brescia gibt es jetzt neu einen direkten Schweizer Bahnanschluss für Umschlags- und Wagenladungsverkehre. SBB Cargo befördert Ihre Güter mit den gewohnt hohen Schweizer Qualitätsstandards auf der Nord-Süd-Achse für Wagenladungsverkehre in die Schweiz, nach Deutschland und nach Italien, alles aus einer und vor allem in bester Hand. Willkommen im Schweizer Bahnnetz!  
[www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

