

cargo

Das Logistikmagazin von SBB Cargo

2 | 10

Kombinieren. 4

Bahn + Umschlag für den Binnenverkehr.

Anschliessen. 8

Alte Gleise sollen wieder leben.

Umladen. 12

Hohe Täler, kombinierter Verkehr.

Tanzen. 14

Viel Betrieb auf den Containerterminals.





Bild der Saison.

Bildschirmschoner: jetzt downloaden.

Ein Kran verlädt auf dem Terminal von Swissterminal AG in Frenkendorf, unweit von Basel, einen Container. «Ein Terminal ist wie eine Tanzfläche. Wir stellen sie zur Verfügung, damit die anderen darauf tanzen können», sagt Swissterminal-CEO Roman Mayer (siehe Seite 12).

Entdecken Sie die virtuelle Transportreise durch die Bildwelten dieses Magazins – als Bildschirmschoner. Einfach auf Ihren Computer laden. Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen!





Kombiniert.

Liebe Leserin, lieber Leser

Wer falsch kombiniert, gefährdet den Erfolg. Rotwein mit Fischfilet. Schlüssel mit Nummernschloss. Turnschuhe vor dem Traualtar. Wer aber gekonnt kombiniert, profitiert. Das gilt auch für Güterverkehrsunternehmen.

«Bahn, Strasse und Schiff» sind eine Kombination geworden, die sich einfach und ideal mischen lässt: Im Gütertransport werden immer mehr Güter von verschiedenen Verkehrsträgern befördert. Im Kombinierten Verkehr bringt jeder seine Stärken ein. Gerade auf langen Distanzen mit grossen Transportmengen ist die Bahn im Vorteil. Sender und Empfänger schätzen, dass die Bahn zuverlässig, pünktlich und umweltfreundlich liefert.

SBB Cargo setzt mit ihrem internationalen Angebot auf den Kombinierten Verkehr. Mit ihren direkten Containerzügen von und nach den Nordseehäfen leistet SBB Cargo einen wichtigen Beitrag für die Schweizer Wirtschaft.

Wir wollen die Erfolgsgeschichte «Kombinierter Verkehr» weiterschreiben. Dafür braucht es in der Schweiz weitere Anstrengungen, damit der Kombinierte Verkehr auf kürzeren Distanzen erfolgreich betrieben werden kann. Und es braucht einen Terminal, wo Container von internationalen Zügen effizient auf Binnenzüge umgeschlagen werden können. Darum engagiert sich SBB Cargo für das Projekt Gateway Limmattal: Nahe beim Rangierbahnhof gelegen, ist dies ein vorteilhafter Standort für einen «Umsteigebahnhof für Container».

Wir sehen in der Weiterentwicklung des Kombinierten Verkehrs viele Chancen. Nutzen wir sie!

Nicolas Perrin
CEO SBB Cargo

Inhalt.

- 4 **Die Zeit ist reif.**
Bahn + Umschlag heisst das Angebot.
- 6 **Kombinierter Verkehr wächst.**
Martin Ruesch analysiert den Markt.
- 8 **Gleise leben auf.**
Alte Schienen werden neu genutzt.
- 10 **Bergler laden um.**
Kombiniert in die höchsten Täler.
- 12 **SBB Cargo tanzt.**
Swissterminal bereitet die Tanzfläche.
- 14 **Schotter.**
Jurabogen. Zufriedenheit. Energethica.
- 16 **Ein Pokal reist.**
Die Fans kommen in Scharen.
- 17 **Stölzle kombiniert.**
Über kurz oder lang: KV kommt.
- 18 **Falconnier freut sich.**
Aber Luftschlösser baut er keine.



Kombinierter Verkehr in der Schweiz – wenn Transporteure auf den Zug aufspringen.

SBB Cargo lanciert das Angebot Bahn + Umschlag im Kombinierten Binnenverkehr (KV) und setzt dabei auf die Zusammenarbeit mit den Strassentransporteurern. Höchste Zeit, auf den Zug aufzuspringen.

TEXT: VALENTINA RÖSCHLI – FOTOS: GIAN VAITL



Genauso klein wie die Schweiz ist derzeit der Marktanteil des Kombinierten Güterverkehrs im Inland. Und das hat einen einfachen Zusammenhang: Da die Transportdistanzen relativ kurz sind, lohnt sich der Umschlag auf die

Die Stärken der Strasse und die der Schiene ergänzen sich perfekt.

Marc Falconnier

Schiene oft gar nicht. Entsprechend schwierig ist es, eine wirtschaftliche Kombilösung für den Gütertransport zu entwerfen. Kein Wunder, gibt es innerhalb der Schweiz bisher nur wenige Beispiele für funktionierende Kombi-Lösungen. Das will SBB Cargo nun ändern und lanciert ihr neues Angebot, Bahn + Umschlag. Die Idee, den Kombinierten Binnenverkehr auszubauen,

ist nicht neu. SBB Cargo bietet bereits kombinierte Verkehrslösungen für Kunden an, die in ihrer Transportkette einen Lade- oder Entladeplatz ohne Anschlussgleis haben. Bisher waren diese Partnerschaften mit Strassentransportern aber vor allem Speziallösungen. Neu wird das Angebot standardisiert und damit allen Transportern einfach zugänglich gemacht. Zum Beispiel dem Transport- und Logistikunternehmen Dreier, dem ersten Testkunden von Bahn + Umschlag.

Ab die Post.

«Wir lancieren ein Angebot, das dem Endkunden den vollen Nutzen des Kombinierten Verkehrs bietet – nämlich die Vorteile der Strasse und die der Bahn in einem», erklärt Marc Falconnier, Leiter Kundenprojekte bei SBB Cargo. Bahn + Umschlag richtet sich an Strassentransportern, Spediteure und Firmen mit eigener Lastwagenflotte, um deren Grundlasten über längere

Strecken per Bahn zu befördern, und zwar sowohl im Nachtsprung als auch tagsüber mit Topqualität und stabilem Fahrplan. Ein grosser Vorteil und eine wichtige Voraussetzung, dass das Angebot überhaupt funktioniert: SBB Cargo nutzt dabei das Expressnetz, auf dem beispielsweise auch die Pakete der Post transportiert werden. «Dank der Einbindung der leistungsstarken Postterminals und weiterer Terminals in der Schweiz kann die nötige Umschlagskapazität sichergestellt werden», sagt Falconnier.

Die Kunden von SBB Cargo bringen ihre Behälter mit bis zu 16 Tonnen Gewicht an den Terminal. Hier werden die Güter auf die Bahn umgeschlagen und danach zum Bestimmungsterminal befördert. Dort holt der Transporter die Ware wieder ab und verteilt sie auf seine Endkunden. SBB Cargo übernimmt somit eine Teilleistung der Lieferkette; die Führung und der Kontakt zum Endkunden bleiben mehrheitlich beim Transportunternehmen.



Das Umschlagsfahrzeug von SBB Cargo im Einsatz in Renens VD.

Ein Umdenken hat stattgefunden.

Am Postterminal Härkingen pulsiert die Logistik. Per Portalkran werden die Behälter vom Lastwagen auf die Bahnwagen verteilt, die auf den fünf Terminalgleisen bereitstehen. Zwischen den vielen gelben Containern der Post fallen zwei weisse sofort auf. Es sind die Container der Firma Dreier. In ihnen befinden sich filialkommissionierte Textilien des Einzelhändlers Charles Vögele. Ihre nächste Station ist der Umschlagsterminal Daillens im

Kanton Waadt. Vögele ist der erste Kunde, den Dreier für das Angebot Bahn + Umschlag gewinnen konnte.

«Den meisten Endkunden war das Risiko einer kombinierten Lösung im Binnenverkehr bisher zu hoch. Die Zeit war noch nicht reif, wie man so schön sagt», erklärt CEO Hans-Peter Dreier. Es sei ein langer Weg gewesen, die richtigen Voraussetzungen zu schaffen. Dass die Expresszüge genutzt werden können, sei ein wichtiger Faktor. «Wir springen sozusagen

einfach auf den Zug auf», sagt Dreier. Damit fällt auch das Auslastungsrisiko für den Endkunden weg: Er muss keine Garantie für ein Volumen abgeben.

Ein weiterer wichtiger Punkt sind die Kosten: Finanziell ist das Angebot ebenbürtig mit dem bisherigen Strassentransport. «Und den Imagevorteil durch den umweltschonenderen Transport hat der Kunde erst noch gratis», fügt Hans-Peter Dreier an. Weitere Vorteile des Angebots liegen in der Umfahrung von Staus oder im Nachtsprung.

«Bei SBB Cargo hat ein Umdenken stattgefunden, das war ein entscheidender Schritt», sagt

Die Zeit war noch nicht reif, wie man so schön sagt.

Hans-Peter Dreier

Stefan Fiechter, Verantwortlicher Kombiniertes Verkehr bei PostLogistics. Bleibt die Frage, ob Hans-Peter Dreier als eingefleischter Strassen-

«Dreimal so viele Güter bis 2030.»

Der Kombinierte Verkehr wird in der Schweiz immer wichtiger. Martin Ruesch, Leiter Verkehrs- und Transportberatung bei Rapp Trans AG in Zürich, erklärt, wie, wo und warum.

INTERVIEW: VALENTINA RÖSCHLI
FOTO: GIAN VAITL

Im Auftrag von SBB Cargo erstellte Rapp Trans Anfang 2010 eine Marktanalyse für den Kombinierten Verkehr (KV) in der Schweiz für die Jahre 2015 und 2030. Welche Entwicklungen im nationalen Kombinierten Verkehr sehen Sie?

Der kombinierte Verkehr hat heute im Binnengüterverkehr ein geringes Volumen und nur einen marginalen Marktanteil. Die Tendenz ist aber steigend. Faktoren wie die Überlastung des Strassennetzes oder die steigenden Treibstoffkosten werden den KV weiter begünstigen. Aufgrund unserer Prognosen nehmen wir an, dass bis 2030 drei Mal mehr Güter im KV transportiert werden. Das entspräche einer jährlichen Wachstumsrate, die deutlich über der Wachstumsrate des Marktes liegt.

Wie werden sich die strategischen Schwerpunkte in den nächsten zwanzig Jahren verändern?

Heute konzentriert sich der Kombinierte Verkehr auf lange Distanzen zwischen den europäischen Wirtschaftszentren und auf die Hinterlandverbindungen bedeutender Seehäfen. Wir gehen davon aus, dass die Akteure zunehmend auch den Ost-West-Verkehr entwickeln werden. Zudem erwarten wir, dass der KV auch auf kürzeren und mittleren Distanzen von 100 bis 400 Kilometern konkurrenzfähiger wird.

Welchen Beitrag leistet der KV zur Schweizer Wirtschaft?

Der KV ist für Unternehmen ohne eigenen Gleisanschluss eine effiziente Alternative zur Strasse, zumal in den grösseren Agglomerationen die Stra-



Wenn es sich rechnet, gibt Strassentransporteur Hans-Peter Dreier seine Güter gerne aus der Hand.

transporteur seine Güter tatsächlich gerne aus der Hand gibt. «Wenn eine kombinierte Lösung sinnvoll und wirtschaftlich abbildbar ist, dann sollten wir sie nutzen», erklärt er.

Zug um Zug zu neuen Kunden.

Hans-Peter Dreier sieht Bahn + Umschlag nicht in erster Linie als Möglichkeit, bestehende Kunden auf den Kombinierten Verkehr umzulagern,

sondern neue Kunden dafür zu gewinnen. Bezüglich Wachstum geht er davon aus, dass mit dem neuen Angebot nur schon von Dreier jährlich ein Ganzzug pro Tag dazukommen wird. Und auch für Marc Falconnier steht fest, dass das Angebot bei den Verladern auf Gehör stossen wird. «Die ersten Tests verliefen vielversprechend. Das Angebot scheint genau richtig zu sein», sagt er. Ein kontinuierlicher Ausbau des Netzes, der Terminals und der ver-

fügbaren Züge ist vorgesehen. Oder mit anderen Worten: Da bahnt sich etwas an im Kombinierten Binnenverkehr. ■

ssennetze, namentlich die Autobahnen, zunehmend überlastet sind. Aus ökologischer Sicht ist der KV attraktiv, weil er weniger Luftschadstoffe als der

Dem Kombinierten Verkehr sollte innerhalb der Schweiz ein **eigenständiger Platz** eingeräumt werden.

Martin Ruesch

Strassengüterverkehr produziert. Im Kontext der Klimakrise wird dieses Argument immer wichtiger.

Wie kann man die Verlagerungspotenziale ausschöpfen?
Das Wichtigste ist ein attraktives KV-Angebot im Vergleich zur Strasse. Auf der Qualitätsseite heisst das: Es muss eine Transportdienstleistung aus einer Hand sein. Es braucht täglich mehrere Verbindungen, schnelle Bahnhauptläufe, kurze Strassenvor- und -nachläufe sowie attraktive Bereitstellungszeiten für den Endkunden. Bezüglich Preis ist es ganz einfach: Der Schienenhauptlauf und der Strassenvor- und -nachlauf müssen so effizient sein, dass sie mit dem Strassentransport konkurrieren können.

Was bedeutet das für die Güterverkehrsinfrastruktur?
Das heutige Schienennetz und die bestehenden Umschlagsterminals wären nicht in der Lage, das gesamte Verlagerungspotenzial zu bewältigen. Es ginge vor allem darum, die Effizienz bestehender Terminals zu erhöhen – zum Beispiel anhand von leistungsfähigeren Umschlagsmitteln und längeren Ladegleisen. In einigen Regionen müssten neue Terminals gebaut werden. Aber auch das Schienennetz wäre für unsere Prognose zu wenig leistungsfähig. Punktuelle Netzausbauten wären nötig, insbesondere in Ost-West-Richtung.

Wie sieht Ihre Vision für den KV in der Schweiz aus?
Ich hoffe, dass sich unsere Prognosen in den nächsten Jahren bestätigen. Wenn man die Infrastruktur und das Angebot wie gewünscht entwickeln kann, dann sollte das möglich sein. Der Kombinierte Verkehr im Binnengüterverkehr fristet heute ein recht stiefmütterliches Dasein. Dem KV sollte meiner Meinung nach aber auch innerhalb der Schweiz ein eigenständiger Platz eingeräumt werden. ■

Fünf Fakten zu Martin Ruesch
Leiter Verkehrs- und Transportberatung
Rapp Trans AG, Zürich

Strategieberater, weil:
unsere Arbeit zur Nachhaltigkeit des Güterverkehrs beiträgt. Und deshalb auch relevant ist für die Öffentlichkeit.

Nächste berufliche Aktion:
die intensivere Auseinandersetzung mit dem CO₂-Fussabdruck ganzer Logistik- und Transportketten.

Privat befördere ich am meisten:
Gourmetszutaten und einen guten Tropfen Wein vom Laden nach Hause auf den Tisch.

Liebstes Transportmittel:
sind Zug, Tram und Bus, weil der Raum Zürich sehr gut erschlossen ist und weil es keinen besseren Ort gibt, um Sitzungen vorzubereiten.

Gut beraten mit:
Sport und Erholung als Ausgleich zum Alltag.



Bald wieder Anschluss auf diesem Gleis.

Anschlussgleise sind im Schienentransport, was die «letzte Meile» in der Telekommunikation ist. Sie sind ein wichtiger Teil zur landesweiten Versorgung mit Gütern. SBB Cargo unterstützt den Erhalt, den Ausbau, die vermehrte Nutzung sowie Neubauten von Anschlussgleisen und bietet den Gleisbesitzern Beratung und Hilfe.

TEXT: STEPHAN DIETRICH, WERNER HUBER – FOTO: GEORG ANDERHUB



Per 1. Januar 2010 hat das Bundesamt für Verkehr die Finanzierungsbeihilfen für Anschlussgleise neu geregelt. Damit anerkennt es deren Wichtigkeit. Denn trotz der Zunahme des kombinierten Verkehrs oder auch zu seiner Stützung behalten die privaten Anschlussgleise ihre Bedeutung.

Lebensnerv grösster Firmen.

Die meisten Schienentransporte in der Schweiz beginnen oder enden auf einem Anschlussgleis. Solche Gleise bilden daher im Einzelwagenladungs- und Ganzzugsverkehr ein wichtiges Glied im Lebensnerv des Binnenverkehrs wie auch des Import- und Exportverkehrs.

Die Post, Holcim, die Grossverteiler Migros und Coop und viele weitere Firmen nutzen die gut ausgebauten Anschlussgleise für den Start- und Zielverkehr der vielen Nachtverbindungen. Auch die Versorgung mit Heizöl und

Treibstoffen wird über die Anschlussgleise sichergestellt. Zurzeit werden 1500 Anschlussgleise regelmässig genutzt.

Gemeinsam in Aktion.

In den letzten Jahren etwas aus dem Blickfeld geraten sind jene Gleisanlagen, die auf den Prinzen warten, der sie aus ihrem Dornröschens-

Zur **Wiederbelebung vergessener Gleise** hat SBB Cargo eine Offensive gestartet.

schlaf weckt. Sie werden kaum oder gar nicht mehr genutzt und schlummern auf einem Firmengelände vor sich hin. Um die Wiederbelebung solcher Anschlussgleise zu stimulieren,

hat SBB Cargo nun einen Aktionsplan gestartet. Die Güterbahnoffensive sieht vor, in engem Kontakt mit den Anschlussgleisbesitzern erneut Mehrnutzungen in Betracht zu ziehen und diese auch umzusetzen. Jährlich sollen dadurch mindestens 4000 Wagen mehr von der Strasse auf die Schiene gebracht werden.

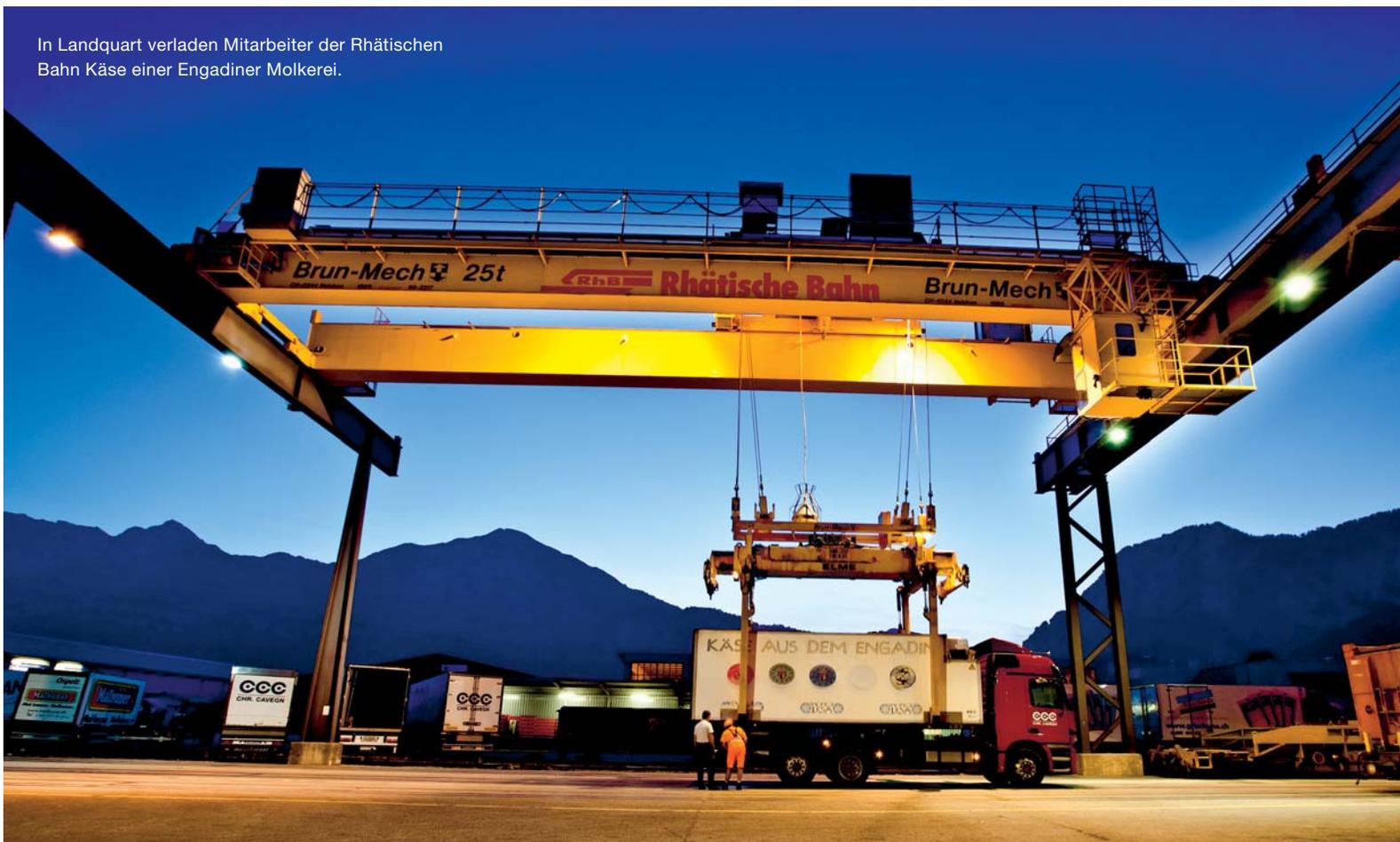
SBB Cargo berät Kunden.

Dabei stehen die Logistikfachleute oft vor komplizierten Vertragsverhältnissen. Diese rühren von der Trennung von Verkehr und Infrastruktur her: Als die SBB vor zehn Jahren die Geschäftssparten Infrastruktur, Personenverkehr und Güterverkehr schuf, wuchsen daraus teilweise komplizierte Verhältnisse für private Eigentümer und Betreiber. Es liegt im Interesse von SBB Cargo, die Vertragsverhältnisse zu klären – entsprechend bietet die Güterbahn ihren Kunden Unterstützung an.

Nachbarländer rüsten auf.

Ähnliche Bestreben laufen derzeit in den Nachbarländern: In Deutschland werden Gleisanschlüsse seit Oktober 2004 zu 50 Prozent mit Bundeszuschüssen gefördert – dazu gehören auch Reaktivierungen. Auch in Österreich hilft der Staat mit, wenn es um die Wiedereröffnung von zwischenzeitlich ungenutzten Gleisanschlüssen geht. ■

In Landquart verladen Mitarbeiter der Rhätischen Bahn Käse einer Engadiner Molkerei.



Kombiniert bis in die **Bündner Bergtäler.**

Seit mehr als 25 Jahren bedient die Bündner Güterbahn der Rhätischen Bahn als Partnerunternehmen von SBB Cargo erfolgreich den Bergkanton Graubünden. Die Transportmengen steigen jährlich – dank kombinierten Güterverkehrslösungen. So reisen frühmorgens bereits internationale Zeitungen für die Nobelgäste in St. Moritz mit dem Zug an.

TEXT: ALFRED BÄRTSCH, WIRO CAPOL – FOTOS: RHB ARCHIV

Die Nacht ist noch jung. Das kümmert die Rangierspezialisten und Visiteure im Güterumschlagszentrum (GUZ) der Rhätischen Bahn (RhB) in Landquart wenig. Die eben vom Postverteilzentrum Frauenfeld mit dem SBB Cargo-Zug angekommenen Wechselbehälter der Post werden von den Profis des GUZ von den Normalspurwagen der SBB auf die Container-Tragwagen der Rhätischen Bahn RhB umgeladen. Der Umlad ist nötig, weil die RhB auf Meterspur fährt.

Zügig kranen die Männer hier von Montag bis Samstag zwischen zehn und sechzehn Container pro Tag um. Danach wird für das Engadin jeweils ein kompletter Güterzug zusammengestellt. Alsbald fährt der erste Reisezug ab Landquart in Richtung Klosters und Davos. Er führt ebenfalls gelbe Container der Post mit. Danach rollt der erste Güterzug los und kurz darauf ein zweiter. In der ersten Güterkomposition fahren die Postwagen. Der zweite führt bis zu zehn Wechselbehälter von Coop. Der Detail-

KLIPP & KLAR

AUSGANGSBAHNHOF
Landquart

BESTIMMUNGSORT
Davos und Samedan

DISTANZ
43 resp. 108 km

TRANSPORTGUT
Postsendungen,
Lebensmittel, Mineralöl

WAGEN
Meterspur-Tragwagen
der RhB

EMPFÄNGER
Diverse Detaillisten und
Handelspartner



Frühmorgens wechseln Wechselbehälter der Post die Spur.

Ökologisch sinnvolle Transporte mit der Bahn überzeugen immer mehr Kunden.

Erwin Rutishauser

handelsriese speidiert die Lebensmittel aus der Verteilzentrale Chur per Bahn in die Verkaufsstellen in den Bündner Bergen – in diesem Fall via Klosters durch den Vereinatunnel bis Zernez im Engadin.

Verteilung im Engadin.

Am Bahnhof Zernez werden die Container für den Ort selber sowie auch für Müstair und Scuol-Tarasp ausgesondert. Sie gelangen entweder auf der Strasse oder mit dem Reisezug weiter an ihren Bestimmungsort.

Die verbliebenen Container der Güterzüge setzen ihre Fahrt fort ins Oberengadin, genauer ins Güterumschlagzentrum Samedan (GUZO). Dort werden sie um 7.30 Uhr auf den Lastwagen umgekrant und an die regionalen Poststellen verteilt.

Auch die Container von Coop sind rasch umgeladen; die finale, kurze Feinverteilung in der Region – etwa nach Celerina oder in Samedan

selber – besorgen Lastwagen. Das Angebot der Rhätischen Bahn im Verbund mit SBB Cargo und den Transporteuren kommt an. RhB-Direktor Erwin Rutishauser sagt: «Massgeschneiderte Angebote überzeugen immer mehr Kunden für den sicheren, zuverlässigen und ökologisch sinnvollen Transport der Güter per Bahn.»

Weniger Lastwagen.

Post und Coop allein tragen mit ihrer Logistikstrategie dazu bei, dass 8400 Lastwagen weniger über die Passstrassen ins Engadin und in die Bündner Südtäler und zurück fahren. Dass die

Transportsynergien des Kombinierten Verkehrs von allen Akteuren – von SBB Cargo, der Rhätischen Bahn und den Strassentransporteuren – genutzt werden, kommt Gästen wie Einheimischen zugute. Sie werden auch weiterhin Tag für Tag die «Südostschweiz» oder die «Herald Tribune» aufschlagen und über den Zeitungsrand hinweg die imposante Natur bestaunen. ■

Bündner Güterbahn: Stark auf der Meterspur.

Die Gütertransporte der Rhätischen Bahn ersparen dem Gebirgskanton Graubünden jährlich rund 100 000 Lastwagenfahrten. Seit mehr als 25 Jahren arbeitet die Bündner Güterbahn mit innovativen Lösungen im Kombinierten Verkehr mit. In Davos, Zernez, Scuol-Tarasp, Campocologno und Arosa sind leistungsfähige Krananlagen für den Umschlag von Wechselbehältern stationiert. Die Hauptachse der Schienengütertransporte im kombinierten Verkehr verläuft zwischen den zwei grossen Umschlagszentren Landquart und Samedan.

Erschliessung der Surselva.

Ab Mitte Jahr soll die Surselva (Vorderrheintal) das Netz für den Kombinierten Verkehr erweitern. Als Novum stationiert die Rhätische Bahn im Raum Ilanz einen Reach Stacker (Containerstapler). Mit dem Kranfahrzeug wird der Kombinierte Verkehr mit Kunden wie Valser, Die Post, Migros, Denner, Aldi, Coop und anderen weiter ausgebaut. Um dem wachsenden Volumen gerecht zu werden, schafft die Güterbahn im laufenden Jahr fünfzehn neue Tragwagen an.



Am Scharnier des Kombinierten Verkehrs.

Containerterminals sind das Tor für Schweizer Unternehmen, die am globalisierten Weltmarkt teilhaben wollen. Am Kreuzpunkt von Strasse, Schiene und Wasserweg spielen sie eine wichtige Rolle für die Import- und Exportverkehre von und nach Übersee.

TEXT: URSULA HOMBERGER – FOTO: BERNHARD LOCHMATTER

«Ein Terminal ist wie eine Tanzfläche. Wir stellen sie zur Verfügung, damit die anderen darauf tanzen können», sagt Roman Mayer, CEO der Swissterminal AG. Sein Unternehmen betreibt an fünf Standorten Containerterminals und ist auf diesem Gebiet in der Schweiz marktführend. Damit der Tanzabend erfolgreich wird, bedarf es aber auch einer Kapelle und einer gewissen Anzahl Tänzer, beispielsweise des Traktionärs SBB Cargo und des Operators Intercontainer-Interfrigo SA (ICF). Konkret bedeutet das: In den Swissterminals von Nieder-

glatt, Rekingen und Frenkendorf werden die Ganzzüge der ICF, die hauptsächlich von den Nordhäfen herkommen, entladen, und die Container werden entweder mit Lastwagen oder von SBB Cargo weitertransportiert.

Dieser Bahn-Bahn-Umschlag, den die Swissterminal AG in Niederglatt und Rekingen anbietet, nennt sich Swiss-Split. Die Container werden von den Tragwagen direkt auf herkömmliche Flachwagen gehoben und im Nachsprung ihren verschiedenen Destinationen in der >

ICF: neuer Shuttle Ulm–Niederglatt–Melzo.

Seit Mitte April verkehrt auf der Strecke Ulm–Niederglatt bei Zürich–Melzo (Lombardei) ein neuer Zug von ICF. Laut Enrique Rivas soll mit diesem Angebot für die Schweiz und den süddeutschen Raum eine Ergänzung zu den Zügen ab den Nordhäfen geschaffen werden. Längerfristig könnte sich Melzo dank seiner direkten Anbindung an die italienischen Häfen als natürliches südliches Eingangstor in die Schweiz etablieren. Dies ist für Schiffsendungen ab dem fernen Osten attraktiv, weil die Fahrzeit im Vergleich zu den Nordhäfen um einige Tage verkürzt werden kann. Rivas ist überzeugt, dass die Transporte auf dem gewohnt hohen Qualitätsniveau abgewickelt werden können. Der Shuttle Ulm–Melzo verkehrt in der Startphase zweimal pro Woche in jede Richtung. Ab Juni 2010 ist eine dritte Abfahrt vorgesehen. Mit den drei geplanten Rundläufen besteht ein Verlagerungspotenzial von jährlich 6600 Lastwagenfahrten. Damit können 3500 Tonnen CO₂ eingespart werden.

Schweiz zugeführt. Was auf den ersten Blick umständlich wirkt, bietet zwei Vorteile: Bei den ICF-Zügen handelt es sich um fixe Shuttlekompositionen, die zwischen den Seehäfen und den Terminals pendeln; dadurch entfällt für den Operateur die Tragwagendisposition, und die Verkehre können zuverlässig geplant werden. Und aufgrund der Verwendung herkömmlicher Flachwagen im Swiss-Split lassen sich die Container beim Kunden von der Bahnrampe aus mit dem Stapler befahren und entladen; ein zusätzlicher Hebevorgang beim Endempfänger entfällt.

Ein einzigartiges Angebot.

Der Swiss-Split erfreut sich laut Roman Mayer reger Nachfrage. Zwei Drittel der Container auf den Shuttlezügen werden durch SBB Cargo weiterbefördert. Dies ist nicht zuletzt dank attraktiven Laufzeiten der Fall: Tag A im Nordhafen ab, Tag C beim Kunden an der Rampe. «Dieses Angebot ist in Europa praktisch einzigartig», erklärt Enrique Rivas, Director Sales West bei ICF.

ICF fuhr 2003 erstmals mit einem Ganzzug den Terminal Niederglatt an und hat die Zusammenarbeit mit Swissterminal seither kontinuierlich ausgebaut. Heute verkehren wöchentlich 23 Züge von und zu drei der fünf Swissterminals. Ausschlaggebend für diese Steigerung seien die grosse Bahntrühe der Schweizer Logistikunternehmen sowie die guten Leistun-

Swissterminal: ein Familienunternehmen.

Die Swissterminal AG betreibt an den fünf Standorten Basel, Birsfelden, Rekingen, Frenkendorf und Niederglatt Containerterminals. Basel und Birsfelden sind vor allem auf den Rheinverkehr ausgerichtet, die anderen auf den Zugsverkehr. Roman Mayer führt das Unternehmen in zweiter Generation. Die Swissterminal AG ist eine reine Operationsgesellschaft. Für jeden Standort besteht eine AG für Infrastruktur, die nicht zwangsläufig zur Gruppe gehören muss. Das ganze Gebilde ist in einer Familienholding zusammengefasst. Swissterminal beschäftigt 106 Mitarbeitende.

gen von Swissterminal und SBB Cargo, sagt Rivas. Dank der hohen Qualität habe man den krisenbedingten Rückgang des Verkehrsaufkommens praktisch wettmachen können, sodass ICF im vergangenen Jahr nur marginale Einbussen im Schweizverkehr erlitt und dieses Jahr die Volumen wird steigern können.

Kein Ende in Sicht.

Dennoch bezeichnet Roman Mayer das Geschäft eines Terminalbetreibers generell als ein sensibles: «Wir spüren die Mengenschwankungen jeweils sehr schnell.» Und nicht nur das. «Der Betrieb von Terminals ist sehr investitionsintensiv. Investitionen sind jedoch langfristig ausgelegt, und da kann uns die Wirtschaftslage kurzfristig schon einen Strich durch die Rechnung machen.» Trotzdem setzt Swissterminal auf den Ausbau von Infrastruktur und Informa-

Ohne Container wäre die Welt nicht so schnell zusammengerückt.

Roland Mayer

tionstechnologien. Denn für Mayer ist eines klar: «Die Weltmärkte sind in atemberaubendem Tempo zusammengerückt. Ohne den Container wäre das nie so schnell gegangen.» Dieser Prozess sei angesichts des Potenzials von China und Indien noch lange nicht zu Ende, und selbst in Europa bestehe noch ein grosses Wachstumspotenzial für den Containerverkehr von Terminal zu Terminal: «Da wird noch viel zu viel auf der Strasse gefahren.» ■

MARKTNEWS

Klimaneutrale Logistik.

Der Schweizer Papiergrosshändler Sihl + Eika wickelt seit Januar 2010 seine gesamte Logistik klimaneutral ab. Berücksichtigt in der Klimabilanz sind das Logistikzentrum von Sihl + Eika in Dintikon sowie sämtliche Transporte. Weit über 50 Prozent dieser Transporte werden von SBB Cargo abgewickelt.

www.papier.ch



Was ist ein Sgns?



SBB Cargo unterhält für alle Arten von Transportgütern unterschiedliche Wagen, deren Bauart sich jeweils speziell für ein entsprechendes Gut oder eine Transportart eignet. Sgns bezeichnet einen solchen Transportwagen, genauer: einen vierachsigen Tragwagen. Grosscontainer und Wechselbehälter passen ideal auf einen Sgns. Die Buchstaben kennzeichnen die Details:

S: Drehgestell-Flachwagen in Sonderbauart

g: für Container von höchstens 60 Fuss (18,3 Meter) Länge

n: Tragfähigkeit über 60 Tonnen

s: Höchstgeschwindigkeit 100 km/h

Leicht modifiziert führt SBB Cargo noch weitere Sgns-Wagen wie den Sgnsy oder den Sgns-y.



150 Jahre Arc Jurassien.

Im September 2010 feiert die SBB das 150-Jahr-Jubiläum der Strecke Biel–Neuenburg. Für SBB Cargo ist die Ost-West-Achse bis heute entscheidend.

Am 25. und 26. September 2010 laden die SBB zum Geburtstag des Arc Jurassien (Jurasüdfusslinie), genauer: der Bahnlinie zwischen Biel und Neuenburg. Dieses Glied ermöglichte den durchgehenden Zugverkehr zwischen der deutschen Schweiz und der Romandie. Die Achse wuchs zu einer der wichtigsten Transportlinien für SBB Cargo.

Das Bahnangebot verstärkten zwei weitere Linien, die ebenfalls 1860 eröffnet wurden: die Bahnlinie Neuenburg–La Chaux-de-Fonds und die Verbindung von Neuenburg nach Pontarlier ins benachbarte Frankreich.

Zum Höhepunkt des Jubiläums wird der komplett modernisierte Bahnhof Biel offiziell eingeweiht.

Rückgang stabilisiert.

Mit umfassenden Massnahmen wirkte SBB Cargo der Wirtschaftskrise entgegen.

Die Nachfrage nach Transportleistungen ging 2009 weltweit massiv zurück. SBB Cargo konnte die Folgen der Wirtschaftskrise teilweise auffangen. Die Güterbahn ergriff gegen den Transportrückgang frühzeitig umfassende Massnahmen mit einer Wirkung von CHF 115 Mio. Im zweiten Halbjahr gelang es, die Mengen auf tiefem Niveau zu stabilisieren. SBB Cargo erzielte einen Verlust von CHF 62,5 Mio. (2008: CHF 29,9 Mio.). Der Verkehrsertrag sank als Folge der Wirtschaftskrise auf CHF 915,6 Mio. (2008: CHF 1044,2 Mio.).

SBB Cargo reduzierte 2009 die Verkehrsleistung um 7,0 % auf 11 674 Mio. Nettotonnenkilometer (2008: 12 531 Mio.). Der Rückgang ist Folge der konjunkturbedingten Einbrüche in zahlreichen Branchen, für die SBB Cargo tätig ist. Frühzeitig eingeleitete Massnahmen halfen dem Unternehmen im Berichtsjahr, die Folgen der Wirtschaftskrise und der damit einhergehenden Volumen- und Umsatzeinbrüche im Güterverkehr zu bewältigen.

Die ersten Erhebungen von Eco-Transit zeigen, welchen Beitrag die Güterbahn für die Umwelt leistet. 2009 konnte SBB Cargo die Emission von knapp einer Million Tonnen CO₂ vermeiden. Generell gilt: Verglichen mit Auto oder Flugzeug, verbrauchen Bahnreisende einen Viertel der Energie und verursachen zwanzigmal weniger CO₂-Emissionen.

Qualität kommt an.

Die Kunden hielten 2009 trotz Krise zu SBB Cargo.

Unter Schweizer Kunden erreichte SBB Cargo den Zufriedenheitswert 7,69 von maximal 10 Punkten – mehr als in den Vorjahren. Sehr zufrieden zeigten sich die Kunden insbesondere mit ihren kommerziellen Ansprechpartnern, der Qualität der Transportabwicklung und der Kommunikation. Die Werte stammen aus der repräsentativen Umfrage zur Kundenzufriedenheit.

International (inklusive der Tochtergesellschaft ChemOil) attestierten die Kunden mit 7,88 Punkten den besten Wert seit Beginn der Umfragen 2007 – und das über alle Bereiche. Weniger zufrieden sind SBB Cargo-Kunden generell mit dem Beschwerdemanagement und der Rechnungsstellung.

SBB Cargo sponsert Energethica-Preis.

SBB Cargo hat am 4. März 2010 in Genua den Energethica-Preis vergeben. Der 4000-Euro-Preis zeichnet das beste Projekt in der ökologischen Nachhaltigkeit des Güterverkehrs aus.

Die Preisverleihung krönte die internationale Tagung in Genua zum Thema «Verkehr und ökologische Nachhaltigkeit». Als Gewinner ging der Bauingenieur Fabio Tarantino hervor. Er hat mit seiner Diplomarbeit den Schienengüterverkehr umgestaltet, indem er kleinere Wechselbehälter entwarf. Gleichzeitig hat er mit seinem Konzept den Vertrieb neu angedacht: Ginge man von Ver-

ladezentren ausserhalb der Stadtzentren aus, reduzierte sich die Anzahl Fahrzeuge und Kilometer. In die Stadt würden nur noch kleine Züge fahren und die Kisten würden direkt auf elektrische Fahrzeuge umgeladen, welche die Ware in der Stadt verteilen. Das System wurde für Tarantinos Heimatstadt Savona an der ligurischen Küste konzipiert.

Neue Dimensionen für EcoTransIT.

EcoTransIT World berechnet die Emissionen der Transporte noch genauer – weltweit.

Der von SBB Cargo mitentwickelte Umweltrechner EcoTransIT berechnet den Energieverbrauch und den Schadstoffausstoss von Transporten verkehrsübergreifend. Überdies vergleicht er die Daten auf dem Markt der frei zugänglichen Umweltrechner und prüft, wie genau die Berechnungen sind. Diese Erhebung ist bisher einzigartig – jetzt wird sie mit EcoTransIT World zu einem weltweit führenden System ausgebaut.

den ihre intermodale Transportketten individuell zusammenstellen – von Hongkong über Basel bis Boston. Zudem wurde das Routing der Transportwege verbessert und diverse Basisdaten haben geändert.

EcoTransIT World deckt neu die wichtigsten Transportdestinationen weltweit ab. Ende Mai wurde das System am International Transport Forum 2010 in Leipzig lanciert.

Auf der neuen, benutzerfreundlicheren Eingabemaske können Bahnkun-

www.ecotransit.org/sbb



Mobitool für bessere Mobilität.

Die Internetplattform Mobitool sensibilisiert Unternehmen für den von ihnen verursachten Verkehr. Sie zeigt Beispiele für nachhaltige Mobilitätslösungen auf, die für den Güterverkehr und den Personenverkehr gelten.

Rund 60 Prozent des Treibstoffverbrauchs und der damit verbundenen Emissionen stehen direkt in Zusammenhang mit Unternehmen. Dennoch beziehen viele Firmen weder Mobilität noch Logistik in ihre Umweltbilanz mit ein. Hier setzt die von den SBB mitentwickelte Plattform Mobitool an: Sie zeigt auf, wie und um wie viel ein Unternehmen seine Umweltleistung in Bezug auf die Mobilität steigern kann.

Ein Kurzcheck ermittelt mit wenigen Klicks die Umweltrelevanz des betrieblichen Verkehrs im Vergleich zu sonstigen Umweltauswirkungen des Unternehmens. Das gilt für den Güterverkehr, aber auch für den Personenverkehr – beispielsweise des Pendler- oder Geschäftsverkehrs. Zudem werden Tipps und Tricks zur Reduktion der CO₂-Emissionen in der Mobilität vorgestellt.

www.mobitool.ch





Fussballpokal für (fast) jedermann.

Bevor in Südafrika 32 Mannschaften um die begehrte Trophäe kämpfen, besucht diese ihre Fans rund um die Welt.

TEXT: MARCEL HÄNGGI – ILLUSTRATION: MICHAEL MEISTER

Wie transportiert man eine 37 Zentimeter hohe, 5,5 Kilogramm schwere Statuette von Zürich nach Johannesburg? Kein Problem; wenn man dazu ein halbes Jahr Zeit hat, könnte man das Ding glatt auf den Fahrrad-Gepäckträger schnallen und losradeln. Wenn die Statuette zu zwei Dritteln aus Gold besteht und zudem mit Steinen aus halbwertvollem Malachit verziert ist, wird man etwas besser auf sie aufpassen, aber problematisch ist noch immer nichts an der Aufgabe. Wenn es sich bei der Statuette aber um ein künstlerisch zwar zweifelhaftes, aber global verehrtes Kultobjekt handelt, das auf seinem Weg Zehntausende rund um die

Welt mit eigenen Augen sehen und sich damit fotografieren lassen wollen, und wenn Sie als Auftraggeber des Transports mit den Veranstaltern der Olympischen Spiele und ihrem symbolträchtigen Fackellauf in einem beständigen Prestigewettkampf stehen – nun, dann werden Sie das Ding nicht einfach dem erstbesten Kurierdienst anvertrauen.

Am 11. Juni beginnt in Johannesburg die Endrunde der diesjährigen Fussball-Weltmeisterschaft. Der Pokal, um den die 32 Nationalmannschaften kämpfen, ist die genannte, 1973 vom Italiener Silvio Gazzaniga entworfene

Statuette zweier Figuren, die eine Weltkugel hochhalten. Sein Vorläufer hatte noch die Form eines Trinkgefässes – von daher die englische Bezeichnung «World Cup» (Welt-Becher) für die Weltmeisterschaft. Genau genommen, kämpfen die Mannschaften nur um ein Replikat; das Original wird am Hauptsitz des Fussball-Weltverbandes Fifa in Zürich aufbewahrt. Nach der letzten Weltmeisterschafts-Endrunde in Deutschland 2006 ging das Pokal-Replikat nach dem dramatischen Endspiel zwischen Italien und Frankreich (Zidanes Kopfstoss-Foul an Materazzi!) nach Italien. >

Nun findet erstmals eine WM-Endrunde auf dem fussballverrückten afrikanischen Kontinent statt. Sie ist damit auch so etwas wie ein gesamtafrikanisches Ereignis. Die Fifa und ein global tätiger Süssgetränkehersteller haben nun die Gelegenheit genutzt, den begehrten Pokal auf der ganzen Welt, vor allem aber in Afrika, herumzuzeigen. Am 21. September begab er sich von Zürich aus auf Tournee.

Statt den direkten Weg zu nehmen, legte der Pokal 134 017 Kilometer zurück und besuchte dabei 88 Länder auf 5 Kontinenten. Mehr als die Hälfte seiner Reise fand in Afrika statt, 50 von 54 international anerkannten afrikanischen Staaten wurden mit seinem Besuch beehrt und nicht weniger als 37 afrikanische Staatschefs beehrten ihrerseits den Pokal mit ihrer Präsenz. Mit der liberianischen Präsidentin Ellen Johnson Sirleaf hielt erstmals überhaupt eine Staatschefin die höchste Trophäe des Männersports Fussball in den Händen. Nach Angaben der Fifa sollen allein in Afrika 200 000 Fussballfans die Veranstaltungen der «Fifa World Cup Trophy Tour» besucht haben.

Weiter ging es über Südasien, den Pazifik und Südamerika ins Land des Titelverteidigers. Der Pokal verliess dieses nicht ohne einen Kuss von Nationaltorhüters Gianluigi Buffon – der die

Auf dem Roten Platz standen die Menschen bis Mitternacht Schlange.

Statuette vor vier Jahren schon küssen durfte und sich natürlich überzeugt gab, sie werde bald wieder am Fiumicino-Flughafen eintreffen.

20 000 Fans meldete die Fifa aus Paris, auf dem Roten Platz in Moskau standen die Menschen bis Mitternacht Schlange, um sich mit der Trophäe fotografieren zu lassen. Sogar in eine Kleinstadt wie das slowakische Žilina fanden 10 000 Fans ihren Weg.

In Südafrika wird der Pokal nach seinem letzten Etappenhalt in den USA eintreffen. Welche Mannschaft dort das Privileg geniessen wird, sich mit der Statuette ablichten zu lassen, entscheidet sich am 11. Juli im Johannesburg Soccer-City-Stadion. ■

KLIPP & KLAR

AUSGANGSPUNKT
Fifa-Hauptsitz, Zürich

BESTIMMUNGSORT
Soccer-City-Stadion,
Johannesburg

DISTANZ
134 017 km

TRANSPORTGUT
5,5 kg Kunsthandwerk
und Kultobjekt

EMPFÄNGER
Die beste Fussball-Elf
der Welt



Kombinierter Verkehr – nicht nur eine Frage der kritischen Distanz.

Liebe Logistikerinnen, liebe Logistiker

Der Güterverkehr hat in der Schweiz kein leichtes Spiel: Auf der Strasse schon lange bekämpft, in der Luft auf die «Mitnahme» in Passagierflugzeugen (Belly-Kapazität) reduziert, auf dem Schiff nur bis Basel möglich – und auf der Schiene? Im alpenquerenden Güterverkehr ist die Schiene dank des unbegleiteten und begleiteten Kombinierten Verkehrs (KV) Marktführer. Nun schwebt vielen Experten ein deutlich höherer Schienenanteil auch im reinen Binnenverkehr vor. Ein Grossteil der inländischen Quellen und Senken von Güterverkehren verfügt über keinen Gleisanschluss, die Hoffnung ruht auf dem KV. Doch ist das der Weisheit letzter Schluss?

Wir reden innerhalb der Schweiz über bis zu 400 Kilometer lange Distanzen, häufig sind sie deutlich kürzer, etwa im «Flachland» von St. Gallen via Zürich und Bern nach Genf oder Basel. Im Ausland beziffern KV-Spezialisten die kritische Transportdistanz, ab der sich KV lohnt, mit circa 500 Kilometer. In der Schweiz sind diese verkehrspolitischen Randbedingungen so ausgeprägt, dass bereits deutlich kürzere Distanzen angeboten werden: Es grüssen das Nacht- und Wochenendfahrverbot für schwere Lastwagen, die leistungsabhängige Schwerkverkehrsabgabe oder auch die Abgeltungen für die KV-Akteure.

Fruglich ist, ob mit solchen Massnahmen die kritische Grenze so weit nach unten gedrückt werden kann, dass der KV auch im Bereich 100 bis 200 Kilometer kostenmässig akzeptabel unterwegs sein kann. Die zusätzlichen Kosten für die mindestens zwei notwendigen Umschlagsvorgänge vor und nach dem Schienentransport sollten Kostenvorteile auf der Schienenstrecke kompensieren.

Zudem zeichnen sich bei einer Taktverkürzung des Personenverkehrs tagsüber Trassenengpässe ab, die durch die unterschiedlichen Geschwindigkeitsprofile von Güter- und Personenzügen noch verschärft werden. Und inwieweit passen längere Gesamtlaufzeiten in die Supply-Chain-Konzepte der Verlagerer?

Zunächst sollten deshalb KV-Ganzzüge verkehren, die nachts über lange Distanzen laufen und deren Güter beschränkt zeitkritisch sind. Der KV im Binnenverkehr muss den Ansprüchen ökonomischer Rationalität auf der Kosten- und der Leistungsseite standhalten.

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



Solid planen, sauber umsetzen.

Er bringt Verkehre jenseits des Üblichen auf die Schiene und ruht nicht eher, als bis jedes Detail stimmt: Marc Falconnier, ein Mann, der beruflich messerscharf analysiert und privat tatkräftig zupackt.

TEXT: URSULA HOMBERGER – FOTO: GUY PERRENOUD

Er hat sein ganzes Haus umgebaut. Eigenhändig. In nur zwei Jahren anstatt in den vorgesehenen fünf. Doch Marc Falconnier ist nicht Handwerker. Er ist Leiter der Abteilung Kundenprojekte bei SBB Cargo. Nach den bestmöglichen Lösungen zu suchen und so lange an deren Umsetzung zu feilen, bis keine Wünsche mehr offen sind, das gefällt ihm. Diese Beharrlichkeit kommt ihm zugute – egal, ob er ein Haus umbaut oder Verkehre auf die Schiene bringt, für die keine Standardprodukte existieren. Seine Ausdauer ist eine begeisterte: Wenn er erzählt, fällt immer wieder das Wort Freude, nicht nur in Bezug auf seine Arbeit, sondern auch auf sein dreiköpfiges Team: «Ich komme gern ins Büro.» Im Moment beschäftigt er sich mit dem Projekt Bahn + Umschlag (siehe Seite 4), ein Angebot des Kombinierten Verkehrs, das – so ist Marc Falconnier überzeugt – die Zuverlässigkeit der Schiene und die Flexibilität der Strasse vereint.

Er geht über Mittag in den Zoo. Immer wieder. Eine halbe Stunde reicht ihm aus. Dieses Eintauchen in eine andere Welt braucht Marc Fal-

Nur **keine Luftschlösser** planen – sondern solide Konzepte entwerfen.

Marc Falconnier

connier manchmal, um den Kopf auszulüften. Es gibt ihm die nötige Energie, um unkonventionelle Lösungen, für die es bei SBB Cargo noch keine erprobten Systeme gibt, intern durchzusetzen. Das sei nicht immer einfach, doch meistens gelinge es, das scheinbar Unmögliche möglich zu machen. Der mittägliche Abstecher zu den exotischen Tieren hilft ihm auch, Antworten zu finden auf ganz elementare Fragen, etwa mit welchen Produkten und Dienstleistungen der Güterverkehr auf das stets zunehmende Bedürfnis der Verlager nach mehr Flexibilität antworten kann. Eine der Möglichkeiten ortet Marc Falconnier im Kombinierten Verkehr – durch die Zusammenarbeit Strasse-Schiene statt im Konkurrenzkampf.

Marc Falconnier, 38, lebt mit seiner Frau und seinen zwei kleinen Töchtern in Pratteln bei Basel. Nach der Ausbildung zum Maschineningenieur HTL mit Fachrichtung Betriebswirtschaft arbeitete er vorerst für drei kleinere Unternehmen. Mit dem Wechsel zu Panalpina AG, wo er zuletzt als Prozessmanager Air/Sea tätig war, fasste er in der Logistik Fuss. 2003 kam er zu SBB Cargo; seit Ende 2005 leitet er den Bereich Kundenprojekte.

3 Fragen.

Stichwort Chaos:

Ein Stück Chaos gehört dazu, wenn man neue Wege beschreiten will. Davor darf man sich nicht fürchten, sondern man sollte es in den Griff kriegen.

Welches war Ihre erste logistische Leistung?

Ich habe schon früh von meinem Vater gelernt, dass man eine Baustelle effizient organisieren muss. Nicht nur als begeisterter Handwerker, sondern auch im Geschäftsalltag kommt mir das heute zugute.

Welches Talent hätten Sie gerne?

Ich wünsche mir mehr Trainingsdisziplin beim Sport, um wieder so fit zu werden, wie ich es einmal war.

Er fährt Zug. Lange Strecken. Und er schreibt dabei. Manchmal muss Marc Falconnier ohne die vielen kleinen Störungen des Alltags arbeiten können. Dann tauscht er für einige Stunden seinen Arbeitsplatz im Grossraumbüro gegen ein Zugsabteil. Hier gelingt es ihm, sich in seine Projekte zu vertiefen. Vertiefung sei eines seiner Erfolgsrezepte: Sich so gründlich wie möglich ins Geschäft und in die Bedürfnisse des Kunden hineinzudenken, um dann nicht nur aus der Verkäufer-, sondern aus der Kundenperspektive zu argumentieren. Auf diese Weise könne er sehr konstruktiv mit dem Kunden zusammenarbeiten. Allerdings brauche es mehr Wissen über die logistischen Abläufe beim Kunden denn je, um erfolgreiche Lösungen vorschlagen zu können. Und eine gute Portion Pragmatismus: «Bloss keine Luftschlösser bauen», sagt Marc Falconnier, «sondern solide Konzepte entwerfen und sie sauber umsetzen.» ■



Impressum.

cargo 2|10. Mai 2010. Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 20 000 Exemplare. **Redaktion** Susanne Perren (Leitung), Sandra Lüscher, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. **Grafik/Satz** Scholz & Friends Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Druck** Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basel, Schweiz, Telefon +41 (0)41 210 33 49, Fax +41 (0)51 229 00 69 www.sbbcargo.com/cargomagazin

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/magazin. Dann erhalten Sie cargo viermal pro Jahr kostenlos ins Büro oder nach Hause gesandt.

Änderung von Adresse oder Abonnement

Bitte schicken Sie die Originaletikette zusammen mit der Angabe der gewünschten Änderung (Adresse, Anzahl Exemplare, Sprache etc.) per Fax +41 (0)51 229 01 02, E-Mail cargomagazin@sbbcargo.com oder per Post an: SBB Cargo, cargo magazin, G-CH-MS-M, Centralbahnstrasse 4, 4065 Basel, Schweiz

Kunden Service:

SBB Cargo AG
Kunden Service
Centralbahnstrasse 4
4065 Basel
Schweiz
Tel. Schweiz 0800 707 100
Fax Schweiz 0800 707 010
Tel. Europa 00800 7227 2224
Fax Europa 00800 7222 4329
cargo@sbbcargo.com
www.sbbcargo.com

Marketing & Sales:

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

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

**Verkaufsagentur
Deutschland/Benelux**
SBB Cargo GmbH
Schifferstrasse 166
47059 Duisburg
Deutschland
Tel. +49 (0)203 607 84 07
Fax +49 (0)203 607 84 09
deutschland@sbbcargo.com

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





Das ist eine Wechselbeziehung.

SBB Cargo präsentiert: die neutrale Lösung für Bahntransport und Umschlag im kombinierten Verkehr in der Schweiz.

Lange Transportstrecken umweltfreundlich und staufrei über Nacht mit der Bahn überbrücken und dabei die späte Abholzeit und frühe Zustellzeit für Ihren LKW-Vor-

und Nachlauf nutzen: mit SBB Cargo als Bahntransporteur und dem schnellen und pünktlichen Angebot «Bahn und Umschlag» als optimale Ergänzung für Ihre bestehende Transportkette – egal ob mit Standardcontainern oder Wechselbrücken. Mehr davon: www.sbbcargo.com/kombi