

cargo

Das Logistikmagazin von SBB Cargo

2 | 12



Transparent... 4

...sind die Leistungen von SBB Cargo mit FITS.

Schlank... 6

...will Michael Stahlhut SBB Cargo International halten.

Formschön... 8

...und technisch Spitze ist die neue Eem 923.

Zukunftsgerichtet... 12

...ist das Grossprojekt Terminal Basel Nord.



Bild vom Blog.

Shadowman83 ist Rangiermitarbeiter bei SBB Cargo und arbeitet in Solothurn. In Pausen und nach Dienstschluss macht er mit seinem iPhone und der Gratis-App Instagram bahnbrechende Bilder. Das Besondere an Instagram sind die Verfremdungsmöglichkeiten unmittelbar nach dem Fotografieren. Herausragende Bilder über SBB Cargo publizieren wir regelmässig auf dem Cargo-Blog.



Fortschrittlich

Liebe Leserin, lieber Leser

SBB Cargo will für die Schweizer Wirtschaft auch künftig ein leistungsfähiges, nachhaltiges und gut funktionierendes Transportsystem auf der Schiene anbieten. Für dieses anspruchsvolle Ziel werden wir mit neuen Ideen unser Angebot weiterentwickeln. In diesem Magazin geben wir Ihnen dazu konkrete Einblicke.

Im April haben wir das neue SAP-System live geschaltet. Damit ist die finanzielle Wertschöpfungskette von der Kundenanfrage bis zur Abrechnung neu im SAP abgebildet. Das ist ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg, die operative Transparenz weiter zu verbessern und eine verursachergerechte Preisbildung zu ermöglichen. Es ist auch ein Schritt in die ansonsten in der Wirtschaft bereits weitverbreiteten Logik der industriellen Fertigung. Zweitens treiben wir gemeinsam mit den Schweizer Rheinhäfen die Planung für das neue Containerterminal im Norden von Basel voran. Damit tragen wir dem weiterhin stark ansteigenden Containervolumen aus den Hochseehäfen mit einem dringend benötigten und auf Bahn und Schiff ausgerichteten Terminal Rechnung. Und schliesslich hat SBB Cargo die erste von 30 umweltfreundlichen Hybridloks vom Hersteller Stadler übernommen. Damit wird die «Last Mile» zum Kunden effizienter und ökologischer.

Diese Entwicklungen, wie zum Beispiel auch den Kombinierten Verkehr in der Schweiz, schafft nur eine unternehmerisch ausgerichtete und gesunde SBB Cargo. Diese Meinung wird auf breiter Basis geteilt, so auch von unserem Eigner. Mit der laufenden Sanierung leisten wir unseren Beitrag dazu. Dabei stellen wir auch Bestehendes auf den Prüfstand und konzentrieren uns auf Verkehre, bei denen wir die Stärken der Bahn ausspielen können. Dazu gehört die landesweite Überprüfung von 155 Bedienpunkten. Dank den individuellen Gesprächen mit den betroffenen Kunden und Behörden haben wir in der Mehrheit der Fälle gute Lösungen gefunden. Die Massnahme dazu heisst meist Konzentration – zeitlich, in der Menge oder geografisch.

Bei SBB Cargo ist im Moment viel in Bewegung. Wir arbeiten mit Überzeugung daran, den Schweizer Schienengüterverkehr auf ein stabiles wirtschaftliches Fundament zu stellen. Wir sind auch in Zukunft da, wo Güter transportiert werden.

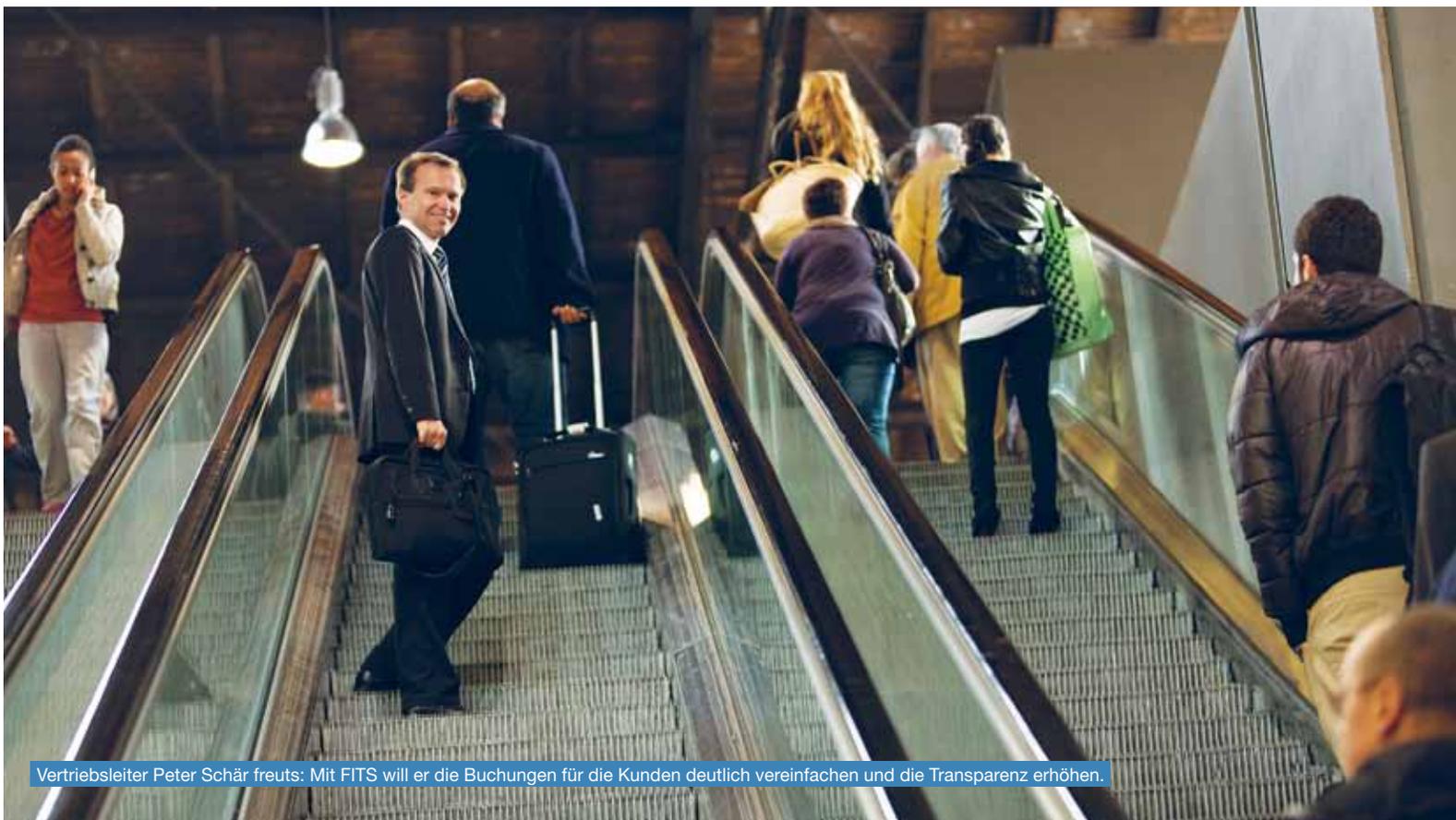


Nicolas Perrin, CEO SBB Cargo



Inhalt.

- 4 **Klare Kostenstruktur.**
Jetzt sieht der Kunde genau, was wie viel kostet.
- 6 **SBB Cargo International.**
CEO Michail Stahlhut zieht eine erste Bilanz.
- 8 **Die modernste Lok.**
Die Eem 923 ist getestet und getauft.
- 12 **Grossprojekt in Basel.**
Ein neuer Containerbahnhof soll entstehen.
- 14 **Schotter.**
Kundenzufriedenheit 2011.
- 16 **Die Reise des Sandwichs.**
Frisch im Laden dank ausgeklügelter Logistik.
- 17 **Die Zukunft vorausdenken!**
Gastkolumne von Heiko von der Gracht.
- 18 **Er sorgt für Durchblick.**
Eduard Amrhein ist der Mann hinter FITS.



Vertriebsleiter Peter Schär freuts: Mit FITS will er die Buchungen für die Kunden deutlich vereinfachen und die Transparenz erhöhen.

Gütertransport in Zahlen sichtbar.

Vereinfachung, Klarheit und Schnelligkeit von der Offerte bis zur Abrechnung: Das sind die Ziele der neuen finanziellen Transparenz und optimierten Steuerung bei SBB Cargo, kurz FITS.

TEXT: BERNHARD RAOS – FOTO: GUY PERRENOUD

Dank der durchgängigen Transparenz in den Produkten von der Offerte über den Vertrag und den Kundenauftrag bis hin zur Faktura herrscht für alle internen und externen Beteiligten künftig innerhalb der gesamten Wertschöpfungskette Klarheit, welche Leistungen den Kunden abgerechnet werden müssen. Vor allem bei der Abrechnung von Zusatzleistungen ist es bisher so, dass zusätzlich erbrachte und deshalb auch fakturierte Leistungen häufig zu Reklamationen von Kunden führen. Diese «Ärgerquote» soll in Zukunft deutlich sinken. Künftig können in einer kurzen Frist Richtpreise angegeben sowie Standardofferten erstellt und dem Kunden abgegeben werden.

Während zweieinhalb Jahren arbeitete ein Team unter Leitung von Eduard Amrhein (siehe Seite 18) an diesem Projekt. Es gliederte die Leistungen und Prozesse von SBB Cargo in die jeweiligen «Einzelelemente» auf, um im Detail sichtbar zu machen, welche Kosten wo anfallen. Etwas, das in vielen anderen Industriesektoren bereits seit Jahren realisiert ist.

Seit diesem Frühjahr nun ist im internen Konfigurator des SAP-Programms von SBB Cargo das gesamte Leistungsportfolio hinterlegt. Das heisst, die einzelnen standardisierten Leistungskomponenten sind dort aufgeführt. Und für ein bestelltes Produkt ist für den Vertrieb wie auch für den Kunden ersichtlich,

aus welchen Komponenten sich dieses Produkt und damit der Preis zusammensetzt.

Ziel: Keine Überraschung für den Kunden.

Konkret: Ein Kunde benötigt einen Wagen oder eine ganze Zugkomposition, um seine Ware zu transportieren. Deren Bereitstellung erfolgt zu einem Fixpreis. Auch der Transport von A nach B hat einen definierten Preis, ebenso das Abholen des beladenen Wagens. Braucht der Auftraggeber zusätzliche Leistungen – etwa eine andere Reihenfolge der Wagen am Zielort –, ist im internen Konfigurator ersichtlich,

was zusätzlich fakturiert wird. «So gibt es idealerweise keine Überraschung, wenn die Leistung auf der Rechnung erscheint», sagt Peter Schär, Leiter Vertrieb. Der Kunde kann nur bestellen, was SBB Cargo auch finanziell abbilden kann.

Jede Leistung soll jetzt abgebildet werden.

Zurzeit ist ein speziell gebildetes Team daran, alle laufenden Verträge im neuen System abzubilden. Der Prozess soll Ende August 2012 abgeschlossen sein. Bereits ab Juni erhalten alle Kunden ihre neuen SAP-Verträge, natürlich mit den bisherigen Konditionen. Ab Mitte Jahr werden dann alle neuen Offerten und Verträge via SAP erstellt.

Was verändert sich mit FITS für die Kunden? «Die Automatisierung soll für sie grosse Vereinfachungen bringen», ist Vertriebschef Schär überzeugt. So etwa beim Bestellvorgang: Zukünftig werden die meisten Informationen nach der Eingabe der Vertragsposition automatisch übernommen. Bei der Bestellung sind lediglich die Vertragsposition mit der Relation sowie das Datum anzugeben. Die Uhrzeit ist bereits durch das Bedienfenster definiert. Angestrebt wird ein Rundumservice auf Tastendruck. ■

STEFAN SPIEGEL, LEITER FINANZEN SBB CARGO, ZU FITS:

Mit FITS will SBB Cargo die finanzielle Steuerung und Planungsqualität verbessern. Lässt sich dieser Effizienzgewinn beziffern?



Grundsätzlich wirkt FITS im Hinblick auf Planungsqualität und finanzielle Steuerung auf zwei Ebenen: erstens direkt durch die verbesserte und transparentere Rechnungsstellung, womit die Anzahl der Reklamationen erheblich gesenkt werden soll. Zweitens indirekt, indem die finanzielle Transparenz gezieltere Businessentscheide ermöglicht und die Basis für sämtliche künftigen Optimierungs- und Anpassungsschritte bei SBB Cargo bildet.

Welche weiteren Wettbewerbsvorteile verspricht sich SBB Cargo von FITS?

Mit der Einführung von FITS wird SBB Cargo als eine der ersten Güterbahnen überhaupt die Transportkette auf Basis einer standardisierten industriellen Fertigungslogik abbilden können. Damit wird die Grundlage geschaffen für eine optimierte und effiziente Fertigung, wie sie seit Jahren in der Industrie verfolgt wird, in der Bahnwelt so aber praktisch einmalig sein wird. Nicht zuletzt muss SBB Cargo auch sicherstellen, gegenüber der Strasse und deren effizienten Abläufen konkurrenzfähig zu bleiben.

FITS: DIE DATEN LAUFEN ÜBER DAS NEUE SYSTEM.

Anfang April hat SBB Cargo eine wichtige Etappe beim Projekt «finanzielle Transparenz und Steuerung (FITS)» erreicht: Fachleute haben das neue SAP-System in der Nacht auf den 2. April live geschaltet. Jetzt laufen die Daten von CIS Cargo über Schnittstellen ins SAP-System und werden im neuen System verarbeitet. Als Nächstes werden die bereits im SAP erfassten Kundenverträge ins neue System überspielt. Ab sofort erfasst der Vertrieb neue Richtindikationen, Offerten und Verträge ebenfalls im neuen System. Ziel ist, sämtliche Verträge bis August im SAP zu haben.

Erstmals ist jetzt bei SBB Cargo die finanzielle Wertschöpfungskette von der Kundenanfrage bis zum Controlling im SAP abgebildet. Fachleute begleiten den Betrieb in den nächsten Wochen eng.



Sie begleiten die Einführung: Hanspeter Ingold, Daniel Hänni, Dani Schwander (hinten, v.l.), Nicole Moschenros, Fabrizio Semadeni, Adam Polaszek, Nicolas Zirngibl (vorne, v.l.)

MARKTNEWS

Doppelte Kapazität in Dietikon.

Seit April setzt SBB Cargo in Dietikon ZH ein neues Arbeitsgerät für den Umschlag von Containern und Wechselbehältern von Bahn- auf Lastwagen und umgekehrt ein: Das Umschlagfahrzeug des Typs Kalmar Reachstacker DRF 400-60C5 ist 73 Tonnen schwer und vermag 40 Tonnen Last zu heben. Das Vorgängermodell schaffte nur 16 Tonnen. Mit dem neuen Gerät verdoppelt sich die Umschlagskapazität in Dietikon. Bereits seit 2009 setzt SBB Cargo Reachstacker dieses Typs in Renens und Sion ein.



Ein Reachstacker dieses Typs verdoppelt in Dietikon die Umschlagskapazität.

Was heisst «pünktlich» beim Schienengüterverkehr?



SBB Cargo misst die Pünktlichkeit in drei Kategorien ihrer Güterzüge im Binnenverkehr: erstens bei den Post- und Express-Schlüsselzügen, welche die Anschlüsse in den Rangierbahnhöfen erreichen müssen, zweitens bei weiteren Post- und Expresszügen und drittens bei Brennstoffzügen. Die Züge gelten als pünktlich, wenn sie maximal 5,15 beziehungsweise 60 Minuten Verspätung haben. Werden diese Werte überschritten, benachrichtigt SBB Cargo die Kunden. 2011 wurden die Ziele bei den Brennstoffzügen mit 94,1 Prozent erreicht (Zielwert: 93 Prozent) und bei den Post- und Expresszügen mit 95,9 Prozent (Ziel: 95 Prozent). Bei den Schlüsselzügen wurde das sehr anspruchsvolle Ziel mit 92,7 Prozent Pünktlichkeit verfehlt – angestrebt waren 95 Prozent.

«Der Motor läuft.»

Seit gut einem Jahr ist SBB Cargo International in Fahrt. Eine erste Bilanz zeigt: Die eigenen Hausaufgaben kann CEO Michail Stahlhut gut lösen, aber externe Faktoren machen dem Unternehmen zu schaffen. Vor allem der tiefe Eurokurs und die vielen «mühsam zu beseitigenden Hindernisse» im grenzüberschreitenden Verkehr.

TEXT: URSULA HOMBERGER – FOTO: GUY PERRENOUD



Michail Stahlhut, vor einem Jahr sagten Sie gegenüber «Cargo Magazin», Sie wollten mit SBB Cargo International in zwei Jahren ein erfolgreiches Unternehmen aufgebaut haben. Wie weit sind Sie zur Halbzeit gekommen?

Ich hatte damals auch gesagt, dass wir den Motor in Gang gesetzt hätten – heute kann ich sagen: Der Motor läuft. Wir sind in der Schweiz unterdessen als eigenständiges Eisenbahnverkehrsunternehmen zugelassen, und wir haben bereits das erste Zertifizierungsaudit nach ISO 9001:2008 erfolgreich durchlaufen. Eisenbahnmässig ist der Start also gelungen. Wirtschaftlich hingegen hatten und haben wir aufgrund des tiefen Eurokurses mit weit härteren Bedingungen zu kämpfen als erwartet. Monat für Monat stellten wir uns die Frage: Wo können wir noch schlanker werden? Die Produktionskosten in den Griff zu bekommen, ist ein wahrer Hätetest.

Wie hat der Markt auf SBB Cargo International reagiert? Hat sich das Anfangsvertrauen gehalten?

Das Unternehmen wurde vom Markt angenommen. Es überrascht mich nicht, dass ein gutes Produkt gewürdigt wird und dass die Schweizer Qualität ins Ausland leuchtet. Hingegen hätte ich nicht so bald auch Neuverkehre erwartet, die über unsere bestehende Achse hinausgehen: Der niederländische Intermodaloperator Shuttlewise hat im Januar



eine neue Shuttlezugverbindung zwischen Krefeld in Deutschland und Mortara in Italien in Betrieb genommen, und die Spedition IGS Intermodal transportiert mit uns Container ab Bremerhaven und Hamburg für die Automobilindustrie in den nordbayrischen Wirtschaftsraum. Es geht jetzt also darum, die neuen Verkehre auf sinnvolle Art in die bestehende Achse zu integrieren respektive diese zu verlängern – sei dies mit neuen Partnern oder eben mit den bekannten Kunden aus unserem angestammten Geschäft.

SBB Cargo International ist im vergangenen Sommer nach Olten umgezogen – wie hat sich das auf das Unternehmen ausgewirkt? Seit dem Umzug arbeiten wir alle in einem Haus auf derselben Etage, dadurch haben sich die Kommunikationswege verkürzt; mir scheint, dass alles viel schneller funktioniert.

Und was bedeutete der Umzug für Sie persönlich?

Ich bin selber nach Olten gezogen und wohne angenehm in Sichtweite meines Arbeitsplatzes. Meine Familie lebt weiterhin in Deutschland, ihr Umzug bleibt ein Thema; ein wesentlicher Hinderungsgrund sind die unterschiedlichen Schulsysteme von Deutschland und der Schweiz. Ich darf sagen, dass ich nach eineinhalb Jahren immer noch sehr gerne hier lebe; ich beneide die Schweiz um ihre Klasse Infrastruktur, darum, dass hier alles so gut und ordentlich funktioniert.

Nicht ganz einfach waren die Verhandlungen mit den Lokführern. Wo stehen Sie dort?

In den Ländern Deutschland und Italien arbeiten wir nach dem angestammten Muster. In der Schweiz mieten wir unsere Lokführer nach wie vor bei unserer Muttergesellschaft SBB Cargo sowie teilweise auch bei Dienstleistern an. Unser Ziel ist es, den Markt vergleichbar wie in Deutschland mitzugestalten. Wir wollen für die Lokführer, die bei uns arbeiten, ein verlässlicher und fordernder Arbeitgeber sein. Wir werden einen grossen Teil des benötigten Personals fest anstellen und zusätzlich flexibel Lokführer einsetzen. Die GAV-Verhandlungen konnten wir – nach kontroversen und für alle Seiten fordernden Diskussionen – bis Ende April abschliessen.

«Es braucht mehr als Schienenverbindungen zwischen den Ländern.»

Michail Stahlhut

Verschiedene Güterbahnen, darunter SBB Cargo, haben im vergangenen Dezember gemeinsame Forderungen für den europäischen Transitkorridor Rotterdam–Genua gestellt. Welches Ziel verfolgen Sie mit diesen Forderungen?

Damit der Korridor funktioniert, reicht es nicht, dass es Schienenverbindungen zwischen den einzelnen Ländern gibt. Es braucht einiges mehr: etwa ein gleiches Verständnis der Auslastung einer Trassenkapazität in Bezug auf Zuglänge und Tonnage. Hinzu kommen so banale Dinge wie ein einheitliches Stromnetz und standardisierte Zugsicherungssysteme. Ideal wäre letztlich eine europäisch vereinheitlichte Kommunikation wie im Flugverkehr. Grundsätzlich ist es wichtig, dass entlang des gesamten Korridors ein einheitlicher Spirit herrscht. Dies zu erreichen, ist keine leichte Aufgabe – Ziel muss es doch sein, dass ein internationaler Güterverkehr ohne Subventionen auskommt. Dies ist auf einer Flachbahn nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels möglich. Man kann ausserdem die Kapazität auf der Luinoachse in Richtung Süden allein durch die Erhöhung der Tonnage um bis zu 25 Prozent ausweiten. Aber andere Zulaufstrecken nördlich und südlich des Gotthard-Basistunnels müssen ausgebaut werden. Schon vor dessen Eröffnung sollte das Signal dafür auf Grün gestellt werden. ■

Auf Achse mit der **neuen Hybridlok.**

Im März wurde die erste Eem 923 an SBB Cargo übergeben. Es ist die modernste und innovativste Rangierlok der Welt: Als Hybridlok mit Elektro- und Dieselantrieb kann sie die Kunden im Wagenladungsverkehr effizienter und umweltschonender bedienen. Insgesamt hat SBB Cargo 30 Fahrzeuge dieses Typs bestellt.

TEXT: STEFAN BOSS – FOTO: GIAN VAITL



Instruktor Roland Ravelli und Lokführer Thomas Füchslin auf Testfahrt mit der energieeffizienten Eem 923.



Auf den ersten Blick überrascht die Hybridlok durch ihre Masse: Gut 9 Meter ist sie lang.

Es ist ein kühler Märztag und ziemlich still im Bahnhof von Dottikon im Kanton Aargau. Auf einmal ertönt draussen ein schriller Pfiff – und dann ist sie da, die neue Hybridlok Eem 923 von SBB Cargo. Sie kommt in einem schnittigen rot-blauen Design daher und erscheint auf den ersten Blick erstaunlich kurz: Ihre Länge über Puffer beträgt nur gerade gut 9 Meter.

Sie ist aber eine kleine Alleskönnerin: Es ist möglich, sie sowohl im Rangierdienst als auch auf den Strecken einzusetzen. Die neue Hybridlok verfügt über zwei Antriebe: einen Elektromotor und einen Dieselmotor. Dies macht es möglich, die Lok auch auf den Anschlussgleisen bei den Kunden einzusetzen – dort gibt es oft keine Fahrleitungen. Für SBB Cargo ist die Beschaffung ein wichtiger Schritt zur Modernisierung des Wagenladungsverkehrs, bei dem einzelne Wagen oder Wagengruppen auf einem Netz von Bedienpunkten von A nach B transportiert werden.

Lokführer Thomas Fuchsli bewegt den Joystick, und die Maschine fährt sanft an – zunächst mit Strom. Güterwagen hat sie heute noch keine angehängt. Wir befinden uns

auf einer Schulungsfahrt. Bereits am nächsten Tag wird die Lokomotive bei der Fahrt zu Kunden von SBB Cargo auch Fracht mitnehmen. Die Ausbildung der Lokomotivführer auf der neuen Maschine dauert je nach Vorkenntnissen zwischen fünf und elf Tagen, wie Ausbildungscoach Giancarlo Pelligra erläutert.

Stadler Rail hat die Weltneuheit für SBB Cargo entwickelt.

Insgesamt 30 dieser Lokomotiven hat SBB Cargo beim Schweizer Hersteller Stadler Rail bestellt. Bisher verfügte die Güterbahn über keine Hybridloks. Die Maschinen werden bis Ende des nächsten Jahres ausgeliefert und in Betrieb genommen. Alle werden zuerst durch das gleiche SBB Cargo-Produktionsteam getestet – das in Lupfig im Kanton Aargau. «So wissen sie, worauf sie schauen müssen», sagte Gesamtprojektleiter Michel Henzi ein paar Tage zuvor am Hauptsitz von SBB Cargo in

Basel. Anschliessend werden die Maschinen an die Regionalen SBB Cargo-Produktionsteams in der ganzen Schweiz verteilt.

Die Lok kann 2000 Tonnen ziehen.

Stadler Rail hat die Lokomotiven neu für SBB Cargo entwickelt. Sollten bei der ersten Maschine gewisse Mängel auftreten, können diese für den Rest der Serie noch korrigiert werden, da die zweite Lok erst drei Monate später ausgeliefert wird. Von ihrer Grösse und von der Anfahrzugkraft her liegt die Hybridlok zwischen der grossen Diesellok Am 843 und dem kleinen Schienentraktor Tm 232. Auf ebener Strecke kann die neue Hybridlok einen Güterzug mit einem Gewicht bis zu 2000 Tonnen ziehen – das entspricht 25 voll beladenen Wagen.

Nun hält Lokführer Fuchsli seine Maschine an und demonstriert das Umstellen auf Dieselmotorbetrieb: Mit einem Knopfdruck wird der Stromabnehmer gesenkt, und der Dieselmotor schaltet sich ein. Dieser verfügt über weniger Leistung als der Elektromotor – sie reicht >

aber völlig aus, gilt auf den Anschlussgeleisen doch eine Höchstgeschwindigkeit von 10 Stundenkilometern. Drückt Fuchsli einen andern Knopf gleich daneben, schaltet sich der Dieselmotor aus, und der Stromabnehmer wird gehoben. Ein lautes Klacken signalisiert, dass der Stromkreis wieder geschlossen ist. Dies ist vergleichbar mit einem Lichtschalter, bei dem beim Einschalten ebenfalls ein solches Klacken zu vernehmen ist.

Laut Gesamtprojektleiter Michel Henzi kann SBB Cargo dank dem Einsatz der neuen Hybridlokkflotte pro Jahr 4300 Tonnen CO₂ einsparen. Heute werden Güterwagen im

leichten Rangier- und Zustelldienst oft mit Dieselloks befördert. Die neue Hybridlok dagegen fährt zu 90 Prozent mit Strom, sie muss bloss auf den Anschlussgeleisen auf Dieselbetrieb umgestellt werden. Auch spart man eine Menge Geld, da die Lokomotive im Einsatz deutlich günstiger und effizienter ist als alte Modelle. Michel Henzi: «Diese 30 neuen Fahrzeuge ersetzen 57 alte Fahrzeuge. Wir rechnen mit 50 Prozent Einsparung bei den Instandhaltungs- und sogar mit noch mehr bei den Betriebskosten.» Der Preis der 30 Lokomotiven inklusive Ersatzteilen beträgt rund 88 Millionen Franken.

Inzwischen hat Kollege Joachim Pfund im Führerstand den Joystick übernommen, er fährt die Lokomotive nun zügig und sicher zurück nach Lupfig. Man merkt nicht, dass er noch nie eine solche Maschine gefahren ist. Ihm und seinem Kollegen Thomas Fuchsli scheint das Fahren der neuen Lok keine Mühe zu bereiten.

Wie lautet ihre erste Bilanz des neuen Gefährts? «Die Lok ist ruhig und recht kraftvoll», sagt Fuchsli. «Sie macht wenig Lärm», ergänzt Pfund. «Es ist schon fast wie in einem Regionalzug», meint er lachend. ■

Die «Heitern» bringt Schub für das Zofinger Zustellteam.

Das Video über die Entstehung der Hybridlok finden Sie auf YouTube: www.youtube.com/sbbcargovideos



«Heitern» heisst der Hausberg von Zofingen – und jetzt auch die weltweit modernste Rangierlok. Das Zofinger SBB Cargo-Produktionsteam konnte das effiziente und schöne Gefährt am 9. März feierlich unter seine Fittiche nehmen.

TEXT: STEFAN BOSS – FOTO: GIAN VAITL

Vor rund 180 Personen aus Medien, Politik und den beiden Unternehmen SBB Cargo und Stadler Rail ist am 9. März im Rangierbahnhof Limmattal die erste der 30 bestellten Hybridlokomotiven Eem 923 getauft worden. «Der Erwerb der Lok ist ein Signal, mit dem SBB Cargo seine Innovationsfähigkeit unter Beweis stellt», sagte CEO Nicolas Perrin. Die Güterbahn sei ja nicht gesegnet mit viel Geld, deshalb müsse jeder Kauf zweimal überlegt sein. Die Hybridlok sei sehr wirtschaftlich im Betrieb und im Unterhalt und passe perfekt zu den unternehmerisch geführten Regionalen SBB Cargo-Produktionsteams, betonte Perrin. Die erste Lokomotive geht ans SBB Cargo-Team in Zofingen und ist nach dem dortigen Hausberg «Heitern» benannt.

«Die neue Lok zeichnet sich durch ein optimales Preis-Leistungs-Verhältnis aus», sagte Peter Spuhler, Inhaber und CEO des Herstellers Stadler Rail. Er erklärte, die Lokomotive sei in relativ kurzer Zeit neu für SBB Cargo entwickelt

worden. Der Entwicklungs- und Herstellungsprozess der Eem 923 ist filmisch festgehalten worden, an der Veranstaltung war der kurze Dokumentarfilm erstmals zu sehen.

Zur Loktaufe geladen waren auch die zehn Gewinner einer Verlosung im letzten «Cargo-Magazin». Diese zeigten sich beeindruckt: «Ich finde es toll, dass die Güterbahn innovativ ist und die Kosten senken kann», sagte Joe Weibel (54). Noah Gunzinger (26) überzeugte, dass die neue Lokomotive «hilft, Diesel zu sparen und damit die Ausgaben im Wagenladungsverkehr zu reduzieren». Ihn hat die hohe Leistung beeindruckt und der Umstand, dass die Lok auf kleinem Raum sowohl über einen Elektromotor als auch über einen Dieselmotorsantrieb verfügt. Kurt Martin Bless (67) erhofft sich von der neuen Lok «weniger Lärm in den Wohnquartieren». Thomas Köppel (46) schliesslich «zeigte sich erfreut, dass SBB Cargo ein Zeichen setzt für den Umweltschutz».



Die Zofinger Stadträtin Käthi Hagmann übernimmt den offiziellen Taufakt.

Der Führerstand ist so modern wie die ganze Lok. Gesteuert wird mit Joysticks.



KLIPP & KLAR

TYPENBEZEICHNUNG Hybridlok Eem 923	MAX. LEISTUNG AM RAD 1500 kW
LÄNGE ÜBER PUFFER 9100 mm	ANFAHRZUGKRAFT ca. 150 kN
FAHRZEUGBREITE 3100 mm	HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT 100 km/h
FAHRZEUGHÖHE 4306 mm	
ANZAHL MOTOREN 2 (Elektromotor und Dieselhilfsmotor)	



Beide stolz auf die neue Lok: Nicolas Perrin (links, SBB Cargo) und Peter Spuhler (Stadler Rail).



Symbolik: Die Übergabe des «Schlüssels» zur Lok. Im Bild Käthi Hagmann, Stadträtin Zofingen, und Christoph Unternährer, RCP-Teamleiter Zofingen.



Ein Gruppenbild mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von SBB Cargo im Rangierbahnhof Limmattal.



Die CEO von Stadler Rail, Peter Spuhler (2. v. l.), und von SBB Cargo, Nicolas Perrin (ganz rechts), mit den Gewinnern der Verlosung im letzten «Cargo-Magazin».

Basel Nord aus der Vogelperspektive: Links der Autobahn das Gelände, auf dem das neue Terminal entstehen soll (rot). Rechts der Autobahn der Hafen Kleinhüningen, im Hintergrund der Rhein und die Stadt Basel.



Ein grosser Bahnhof für Container.

Im Norden Basels plant SBB Cargo einen Terminal für den Umschlag von Waren zwischen Schiff, Bahn und Lastwagen. Er soll den zunehmenden Containerverkehr vor allem von Übersee via Hafen Rotterdam bewältigen.

TEXT: HEINI LÜTHY – FOTO: MANFRED RICHTER

Zwar steht das Projekt bisher nur auf dem Papier: das Terminal Basel Nord, eines der wichtigen Vorhaben von SBB Cargo. Im Norden Basels, am Rhein und an der Grenze zu Deutschland soll ein Containerterminal gebaut werden, ein trimodaler Umschlagplatz Schiff-Bahn-Lastwagen. Waren aus dem Ausland, vor allem vom grössten Hafen Europas in Rotterdam, sollen hier für den Weitertransport und die Verteilung in die Schweiz auf die Bahn und auf Lastwagen umgeladen werden können.

«Das Bedürfnis ist da, denn der Warenverkehr von Norden wird laut den Prognosen zunehmen, und die Kapazitäten der bestehenden Umschlagplätze haben ihre Grenzen erreicht», sagt Beat Lampart, zuständiger Projektleiter bei SBB Cargo. Der Umschlag Schiff-Bahn wird heute vor allem im Kleinhüninger Hafenbecken I durch die Firma Swissterminal erbracht. Das umliegende Gebiet soll allerdings im Rahmen des Basler Stadtentwicklungsprojekts «3land» zum Wohngebiet umgenutzt werden – ein ganzes Quartier mit 20000 neuen Wohn- und Arbeitsplätzen soll

hier entstehen. Der Umschlag Bahn-Bahn und Bahn-Lastwagen geschieht heute im Basler Güterbahnhof Wolf, aber auch in entfernteren Terminals wie Frenkendorf, Rekingen oder Aarau.

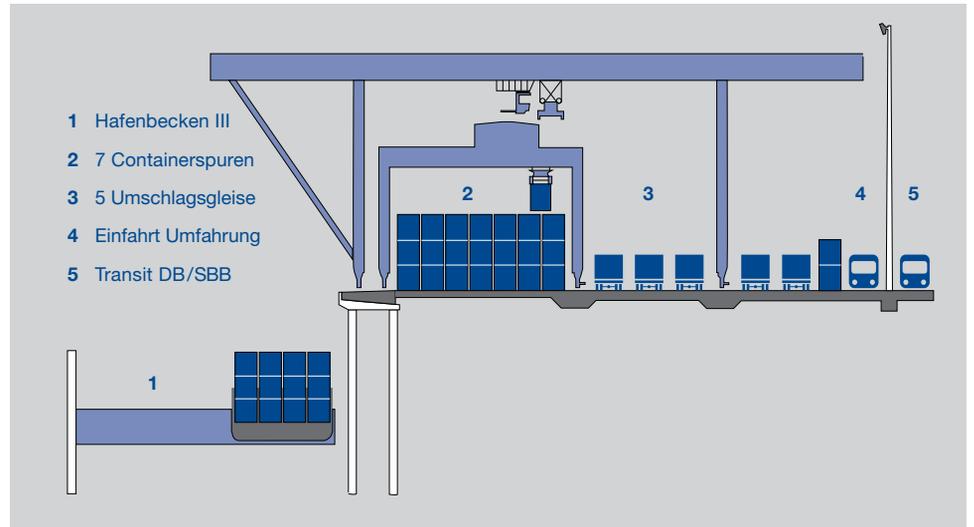
Die Realisierung von Basel Nord soll den Containerumschlag in Zukunft einfacher und effizienter machen; die Voraussetzungen dafür sind gut: Das Gelände liegt am Rhein und direkt an der Bahnlinie des Güterverkehrskorridors Rotterdam–Genua. Es ist bereits seit einigen Jahren im Besitz von SBB Cargo und für diese Nutzung zugelassen. «Die Studie», so Beat Lampart, «die wir in den letzten zwölf Monaten zusammen mit den Schweizerischen Rheinhäfen erarbeitet und Anfang dieses Jahres veröffentlicht haben, bestätigt: Das Areal eignet sich gut für ein solches Terminal.»

Rasch den Transportweg wechseln.

Nach der Realisierung von Basel Nord könne SBB Cargo primär Container im Schiff-Bahn-Verkehr attraktiver anbieten als heute, so >



Querschnitt des geplanten Terminals: Die Container werden mit Portalkränen vom Schiff auf die Bahn umgeladen.



Lampart weiter. «Zudem können wir jederzeit die Umschläge wechseln von Bahn-Bahn zu Schiff-Bahn und umgekehrt. Das ist dann ein grosser Vorteil, wenn einer der beiden Transportwege gestört ist, der Schiffstransport etwa wegen Hochwasser oder der Bahntransport wegen Problemen auf der Schiene.»

Wichtig ist auch die Anbindung an die neue NEAT-Zulaufstrecke von Deutschland her. Die Zusammenarbeit zwischen DB Netz und SBB Cargo sei eng und laufe sehr gut, sagt Beat Lampart.

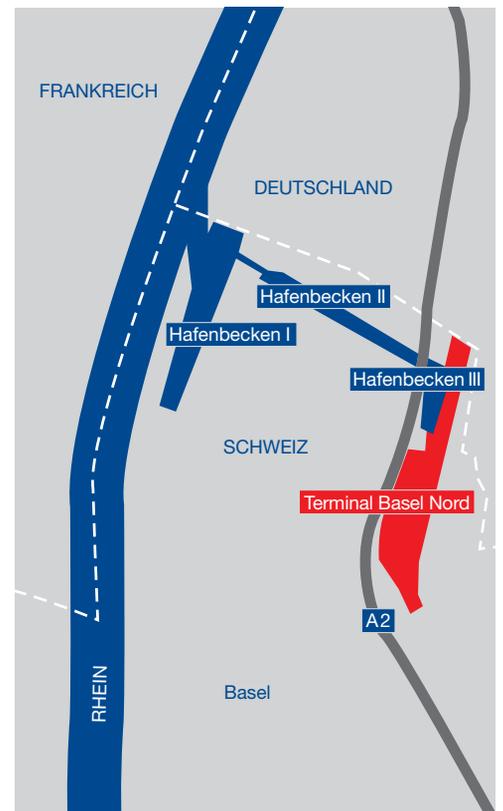
Basel Nord soll die Versorgung der Schweiz auf Jahre hinaus sichern.

Der Bau ist in zwei Phasen geplant. Die erste Phase umfasst ein Basisterminal für den Umschlag Bahn-Bahn und Bahn-Lastwagen, der rund einen Drittel der angestrebten Voll-

ausbaukapazität von 600 Containern pro Tag leisten wird. Sie kann in drei bis vier Jahren zu Kosten von rund 40 Millionen Franken realisiert werden. Die zweite Phase sieht die Verlängerung des Hafenbeckens II unter der Autobahn hindurch und den Vollausbau des Terminals vor – sechs bis acht Jahre dürfte es dauern, bis beides umgesetzt ist.

Noch nicht klar ist die Finanzierung, doch Beat Lampart ist zuversichtlich: «Es ist realistisch, dass wir sie sicherstellen können.» Zusammen mit dem Gateway Limmattal – dem Pendant zu Basel Nord für den Umschlag Bahn-Bahn für die Verteilung in der Schweiz – soll Basel Nord die Versorgung der Schweiz mit ausländischen Waren auf Jahre hinaus sicherstellen. ■

Der geplante Terminal Basel Nord liegt ideal: gleich neben der NEAT-Zulaufstrecke von Deutschland, der Autobahn und dem Hafen Kleinhüningen.





Mitarbeiter von SBB Cargo revidieren den Eisenbahnteil der Gleisbaumaschine Puma 90 der Firma Scheuchzer.

Revisionsarbeiten Hand in Hand mit Kunden.

Premiere für die Servicemitarbeiter von SBB Cargo: Erstmals haben sie Anfang dieses Jahres Hand in Hand mit einem Kunden grosse Gleisbaumaschinen revidiert. Konkret ging es um den Unterhalt einer 200-Tonnen-Gleisbaumaschine Puma 90 der Firma Scheuchzer in der SBB Cargo-Serviceanlage Lausanne-Triage sowie dreier weiterer Scheuchzer-Maschinen. Die Mitarbeiter von SBB Cargo übernahmen den Unterhalt des Eisenbahnteils der Fahrzeuge, Mitarbeiter von Scheuchzer waren für den Rest zuständig. Der Eisenbahnteil umfasste vor allem die Achsen, aber auch die Bremsen und das Chassis. Für die Radsätze wandten sie dabei die neuen Standards der EU an. Die Standards wurden nach dem Unfall von Viareggio im Juni 2009 verschärft.

Wagenladungsverkehr: Dialog mit den Kantonen.

Für die Kantonskonferenz hat SBB Cargo im März Vertreterinnen und Vertreter der kantonalen Behörden in Basel begrüsst. Im Zentrum des Treffens standen die Analyse, die Ziele und das Vorgehen bei der Sanierung des Wagenladungsnetzes. Dieses Netz soll ökonomisch und ökologisch sinnvoll dimensioniert werden, damit der Wagenladungsverkehr mittelfristig eigenwirtschaftlich zu betreiben ist. Die Analyse hat ergeben, dass 56 Prozent aller Punkte des Bediennetzes weniger als 3 Prozent des Wagenaufkommens generieren – bei diesen Punkten setzen die geplanten strukturellen Veränderungen an. Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo, und Ruedi Büchi, Leiter Produktion, informierten und beantworteten die zahlreichen Fragen. Zudem orientierte SBB Cargo über das Projekt Binnen-KV und stellte die geplanten Massnahmen für den Kombinierten Verkehr in der Schweiz vor.

VöV: Die Politik muss für gute Rahmenbedingungen sorgen.

«Die Zukunft des Schienengüterverkehrs» – unter diesem Titel hat der Verband öffentlicher Verkehr VöV ein Positionspapier veröffentlicht. Die zentralen Aussagen des Papiers lauten kurz zusammengefasst:

- › Die Güterbahnen werden nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels die Gütermenge transportieren können, die gemäss Alpenschutzartikel auf die Schiene verlagert werden muss. Aber die Politik muss für die Zulaufstrecken den Ausbau auf die Viermeter-Eckhöhe finanzieren. Und sie muss Güterzügen auf der Transitstrecke die gleiche Priorität gewähren wie Personenzügen. Nur wenn die bisherigen und bewährten Lenkungsinstrumente wie Nacht- und Sonntagsfahrverbot, LSVA und Längenbegrenzung der LW weiterhin greifen, ist die Verlagerung realistisch.
- › Den Einzelwagenladungsverkehr von SBB Cargo will der VöV als gut funktionierendes System mit unternehmerischen Ansätzen erhalten. Güterbahnen sollen mehr Freiheit bekommen, damit sie Angebot und Netz stärker nach betriebswirtschaftlichen Kriterien ausrichten und damit ihre Stärken besser ausspielen können. Das sind bündelbare, regelmässige Transporte über mittlere und lange Distanzen. Der Schienengüterverkehr wird zentraler Teil der Logistikkette der Wirtschaft bleiben. SBB Cargo hat einen Anteil von 23 Prozent an der gesamten Transportleistung Strasse/Schiene.



Die Broschüre des VöV «Die Zukunft des Schienengüterverkehrs» können Sie hier herunterladen: <http://bit.ly/HzSF1n>



Kundenzufriedenheit 2011: auf gutem Niveau eingependelt.

2011 hat SBB Cargo den Wert der Kundenzufriedenheit gegenüber dem Vorjahr praktisch gehalten und in Einzelbereichen gesteigert. Der Gesamtwert ist von 7,46 (2010) auf 7,34 Punkte (Zehnerskala) leicht gesunken. Verbessert haben sich die Werte für die Transportabwicklung, den Kundenservice, die Produkte & Dienstleistungen, das Wagenmanagement und das Offertwesen. Gesunken sind die Werte bei der Rechnungsstellung und beim Beschwerdemanagement. Der Hauptgrund: SBB Cargo hat im vergangenen Jahr die Neben- und Zusatzleistungen konsequenter als früher den Kunden verrechnet.

Signifikant gestiegen ist die Kundenzufriedenheit bei ChemOil: von 7,51 (2010) auf 7,89 (Zehnerskala). Diesen hohen Wert hat ChemOil Logistics erst einmal, 2004, erreicht.

Gut gearbeitet: Die Werte der Kundenzufriedenheit waren für SBB Cargo 2011 praktisch gleich hoch wie im Vorjahr.

SBB Cargo verbessert Ergebnis deutlich.

Pro Tag transportierte die Schweizer Güterbahn 2011 im Durchschnitt 195 000 Tonnen Güter. Der Verkehrsertrag hat zwar von 894,4 Millionen Franken auf 840 Millionen Franken abgenommen. Trotzdem gelang es, das Ergebnis um 28 Prozent auf –46 Millionen Franken zu verbessern (2010 –64 Millionen).

SBB Cargo hat unter anderem die Effizienz bei den Zügen gesteigert und die IT-Kosten gesenkt. Auch ein verbesserter Einsatz des Personals und die weitere Reduktion der Flotte um rund 500 Wagen und 40 Loks trugen zu dieser Verbesserung bei. Das ist eine ausserordentliche Leistung in einem Geschäft, das einen derart hohen Anteil fixer Kosten hat.

Die Verkehrsleistung im Schweizer Geschäft ging deutlich zurück und lag im Jahr 2011 bei 5400 Millionen Nettotonnenkilometer (2010: 6620 Millionen). Deutlich mehr Verkehrsleistung als 2010 verzeichnete im vergangenen Jahr die Branche Agro. Zudem wurden Verkehrszuwächse in der Branche Bau realisiert. Rückläufige Umsätze gegenüber 2010 waren hingegen beim Handel, bei Holz und Papier, beim Stahl und beim Mineralöl zu verzeichnen.

Der Schienengüterverkehr wird zentraler Teil der Logistikkette der Wirtschaft bleiben. SBB Cargo hat einen Anteil von 23 Prozent an der gesamten Transportleistung Strasse/Schiene. Damit ist das Unternehmen das grösste Gütertransportunternehmen der Schweiz und erbringt eine Leistung, die für die Schweizer Wirtschaft und das ganze Land unverzichtbar ist.



Weitere Details zum Geschäftsjahr 2011 der SBB: www.sbb.ch/geschaeftsbericht



Fix produziert, fix verteilt, **fix** gegessen.

Ein Sandwich zuzubereiten, ist einfach. Aber damit jeden Tag Zehntausende frische Sandwiches in den Regalen von Kiosken, Tankstellenshops und Läden liegen, braucht es eine ausgeklügelte Logistik. Und immer noch recht viel Handarbeit.

TEXT: ROBERT WILDI – ILLUSTRATION: MICHAEL MEISTER

Morgens um halb drei, irgendwo in der Schweiz. Ein Lieferwagen bahnt sich seinen Weg durch die Finsternis und steuert auf einen Tankstellenshop zu. Nach einem kurzen Stopp geht es weiter zum nächstgelegenen Kiosk. Wieder ein Halt. Dann zu einem kleinen Dorfladen in der Nachbargemeinde.

So geht das die ganze Nacht. Das dichte Schweizer Netz des kleinflächigen Detail- und Impulshandels erhält Nachschub: Zahlreiche Lieferwagen kurven kreuz und quer durchs Land, damit die ersten Morgenpendler an der Autobahn-Raststätte, am Bahnhof oder beim Flughafen-Check-in ihr Liebessandwich mit Poulet, Salami oder Käse bekommen. Bei jeder Verkaufsstelle stehen verschliessbare

Depotkästen. Die «Sandwichkuriere» verstauen darin exakt die bestellte Menge. Kioskbetreiber und Shopleiter stapeln die Snacks von da in ihre Kühlregale.

Zusammenspiel von wenig Technologie und viel Handarbeit.

Der nächtliche Verteilakt ist das letzte Glied einer ganzen Sandwichlogistik, die es in sich hat. Denn es geht um grosse Mengen. Allein Hilcona, Schweizer Marktführerin im Bereich Convenience Food mit Sitz im Fürstentum Liechtenstein, produziert, verpackt und verteilt 365 Mal im Jahr rund 70 000 Sandwiches. Das sind über 25 Millionen «Eingeklemmte». Der

Prozess von der Produktion in den Hilcona-Werken in Orbe VD und Schafisheim AG bis zum Verkauf im ganzen Land ist auf Geschwindigkeit getrimmt. Es geht um verderbliche Ware. Was heute bestellt wird, muss morgen vor Ladenöffnung im Depotkasten liegen. Frisch und bekömmlich. Wenn das nicht gewährleistet ist, können Hilcona und die anderen Mitbewerber das Geschäft einstellen.

Die Produktion der Sandwiches basiert bei Hilcona auf einem Zusammenspiel von wenig Technologie und viel Handarbeit. Das Brot wird zunächst von einer Maschine geschnitten. Mitarbeitende bestreichen und belegen es anschliessend manuell mit Margarine, Schinken, Käse, Ei, Gurken und anderen Zutaten. >

Nur die Saucen werden am Ende erneut von einer Maschine aufgetragen. Auch das Verpacken und Etikettieren erfolgt aus Hygienegründen nicht von Menschenhand.

Schutzgas garantiert Frische bis zum Verfalldatum.

Je nach Zutaten variiert die Haltbarkeit der Sandwiches. Wenn frische Salatblätter zum Mix gehören, beschränkt sich diese auf einen, höchstens zwei Tage. Klassische Sandwiches mit Schinken oder Salami haben eine längere Haltbarkeit und werden unter Schutzatmosphäre verpackt. Dabei wird ein spezielles Schutzgas eingesetzt, welches garantiert, dass die Frische bis zum Verfalldatum erhalten bleibt. Trotzdem bleibt die Sandwichproduktion ein Geschäft mit raschen Zyklen. Lagerbestände gibt es nicht. Eine bestimmte Basismenge von jeder Sorte wird täglich schon am Vormittag produziert, noch bevor die aktuellen Bestellungen eingehen. Je nach geordneter Menge muss die folgende Produktion kurzfristig hochgefahren oder gedrosselt werden.

Im Sandwichgeschäft gibts keine Lagerbestände.

Das gilt auch im Umfeld von grossen Events wie Rockkonzerten, Turn- oder Schwingfesten. Mit Hilfe von Erfahrungswerten werde die erwartete Sandwichmenge gemeinsam mit dem Veranstalter im Vorfeld definiert und die Produktion entsprechend eingeplant, heisst es bei Hilcona. Dass es aufgrund von Schlechtwetter mal eine Überproduktion gibt, gehört zum Risiko im Sandwichgeschäft. Dieses sei jedoch kalkulierbar.

Um im Markt mit diesen Snacks die Nase im Wind zu behalten, müssen die Produzenten aufmerksam und flexibel bleiben. Hilcona überprüft das eigene Sortiment regelmässig und vergleicht es mit dem der Konkurrenz. Auch das Geschmacksbefinden der Kundschaft muss auf dem Radar bleiben. Neue Saucenrezepturen werden ausgetüftelt, altbewährte verfeinert.

Sandwiches mit Pouletschnitzel und Vorder-schinken sind bei Hilcona die Dauerbrenner. Damit sie auch weiterhin landesweit in grossen Mengen vertilgt werden können, schwärmen die Lieferwagen der Distributionstochterfirma Hilcona Fresh Express Nacht für Nacht aus – und bedienen mittlerweile über 1000 Verkaufsstellen. ■



Zukunftskompetenz kann trainiert werden.

Liebe Logistikerinnen, liebe Logistiker

Wann kommt die Zukunft? Logistikerinnen und Logistiker schauen im Schnitt drei Jahre, maximal fünf Jahre in die Zukunft. Das ist gut. Aber leider nicht gut genug. Studien zeigen, dass Unternehmen mit einem Planungshorizont von zehn Jahren und mehr klar erfolgreicher agieren als Unternehmen, die nur drei bis fünf Jahre vorausschauen. Das leuchtet ein. Wie schon Grosspapa sagte: Denk voraus! Warum machen das nicht alle?

Die Antwort darauf: Weil man als Zukunftsmanager nicht geboren wird, genauso wenig wie als Tenniscrack. Wer so gut werden will wie Roger Federer, muss so hart trainieren. Und auch Zukunftskompetenz ist Trainingssache. Man kann sich dabei helfen lassen. Es gibt inzwischen viele wissenschaftliche Institute und auch Berater, die Manager in Zukunftskompetenz fitmachen. Sie helfen, das nötige Zukunftsbewusstsein in den Geschäftsführungen zu schaffen, die Planungshorizonte zu erweitern und vor allem die Manager und Mitarbeiter fit zu trainieren für den Gebrauch der nötigen Zukunftsinstrumente wie Szenariotechnik, Roadmapping oder Trendanalyse. Ein ganz wichtiger Punkt dabei: Kooperation.

Natürlich kooperiert ein kluges Logistikunternehmen bereits heute mit vielen Marktpartnern. Doch als besonders zukunftssträchtig haben sich sogenannte Innovationskooperationen erwiesen. Der Flugzeughersteller Boeing zum Beispiel reduzierte die Entwicklungszeit seiner Boeing 777 um unglaubliche 91 Prozent und seine Lohnkosten um 71 Prozent, weil schon bei der Produktneuentwicklung nicht nur die eigenen Mitarbeiter, sondern auch Vertreter von Kunden und Lieferanten beteiligt waren. Im Schnitt senkt so eine Innovationskooperation die Kosten um 10 bis 15 Prozent, die Entwicklungszeit um 20 Prozent und sie steigert die Qualität um 20 Prozent.

Wer die Kunst der Innovationskooperation beherrscht, hat eine glänzende Zukunft in der Logistik und darüber hinaus vor sich.

H. von der Gracht

Dr. Heiko von der Gracht ist Leiter des Instituts für Zukunftsforschung und Wissensmanagement (IFK) der EBS Business School, Wiesbaden/Oestrich-Winkel (heiko.vondergracht@ebs.edu).



Tagsüber FITS, abends Fitness.

Vom Maschinenschlosser über den Computerprogrammierer bis zum Projektleiter für das komplexe Projekt FITS von SBB Cargo: Eduard Amrhein ist in seinem Leben weit gekommen. Immer begleitet hat ihn die Freude an der Herausforderung und am logischen Denken.

TEXT: SUSANNE WAGNER – FOTO: GUY PERRENOUD

Eduard Amrhein pendelt nicht gerne. Deshalb wohnt er unter der Woche in Basel. Statt täglich mehrere Stunden in der Bahn zu sitzen, schwingt er sich frühmorgens aufs Velo und legt die 5 Kilometer zum Büro auf zwei Rädern zurück. Als Erstes frühstückt er im hauseigenen Café am Hauptsitz von SBB Cargo neben dem Basler Bahnhof. Der grossgewachsene 58-Jährige könnte auch als Sportlehrer durchgehen – Amrhein ist aber der Mann hinter dem Projekt FITS (Finanzielle Transparenz und Steuerung), bei dem es darum geht, die finanziellen Prozesse bei SBB Cargo transparent darzustellen.

Seit Amrhein vor zweieinhalb Jahren zu SBB Cargo gekommen ist, führt er das 20-köpfige Projektteam von FITS. «Der Auftrag lautete, die einzelnen Leistungskomponenten und Prozesse von SBB Cargo zu definieren. Also bis ins Detail zu analysieren, was, wo, wie und wann wir eigentlich alles tun und was das kostet. Danach ging es darum zu entscheiden, mit welchem Hilfsmittel wir unsere Prozesse am besten transparent abbilden können. Wir wählten dafür die Software SAP», blickt Eduard Amrhein zurück.

Bereits bei seinem früheren Auftraggeber, einem Hersteller von Bierabfüllmaschinen in Norditalien, war es darum gegangen, Prozesse in der Firma neu zu gestalten und das Hilfsmittel SAP einzusetzen. Die Fahrten von SBB Cargo vergleicht Amrhein mit Industrieprodukten: Für beides stellt man die Wertschöpfungskette mit den nötigen Prozessen sauber dar – also die einzelnen Tätigkeiten und Schritte, die das Endprodukt ergeben. Ob dies beim Transportgeschäft überhaupt möglich sein würde, war zu Beginn nicht klar. Dass es ihm und dem Team gelang, macht Eduard Amrhein ein bisschen stolz: «Ich bin froh, dass wir heute sagen können, wir rechnen nach dem Standard SAP-Software ab.» Seine Arbeit im FITS-Projekt sei herausfordernd – es fühle sich aber gut an, diesen wichtigen Beitrag für das Unternehmen zu leisten.

Wendepunkt für die Karriere.

Ursprünglich hatte der 58-Jährige einen ganz anderen Beruf gelernt: Nach der Lehre als Maschinenschlosser lockte ihn die Informatik. Bei einer Aufnahmeprüfung für die Analytiker-Programmiererausbildung bei IBM schloss der Quereinsteiger als Bester ab. Es war ein Wendepunkt für seine ganze Karriere.

Als «goldene Zeit» beschreibt Eduard Amrhein die Computeranfangszeit in den 70er-Jahren. Mit 29 Jahren führte er bereits eine

EDUARD AMRHEIN.

Der 58-jährige Informatiker ist verheiratet und lebt in Cham ZG und Basel. Seine Arbeit als selbstständiger Prozess- und IT-Berater führten ihn bis nach Lateinamerika und in die USA. Einzig in Asien hat er nie gearbeitet, aber diesen Kontinent kennt Amrhein von zahlreichen Ferienreisen. In seiner Freizeit arbeitet der gelernte IT-Fachmann und Maschinenschlosser immer noch gerne mit den Händen. Seit zweieinhalb Jahren leitet er bei SBB Cargo das Projekt FITS.

Informatikabteilung. Später war er als selbstständiger Berater von Industriebetrieben im Umfeld von Prozessen und IT für Unternehmen in der halben Welt unterwegs.

Als Eduard Amrhein zu SBB Cargo wechselte, fiel ihm auf, wie stark sich die Mitarbeiter mit dem Unternehmen identifizieren: «Es sind alles sehr zuverlässige Leute.» Mit seinen Mitarbeitern möglichst offen zu kommunizieren, ist dem Projektleiter wichtig.

80 Prozent seines Tages sind mit festen Terminen gefüllt. Amrhein legt Wert darauf, Arbeit und Freizeit gut auszubalancieren. So nimmt er sich die Freiheit, auch mal früher Feierabend zu machen. Wenn es die Zeit zulässt, setzt er sich auf sein Rennrad oder steht an den Herd. Auf dem Markt einkaufen und etwas Feines kochen ist für ihn die beste Erholung. ■

3 Fragen.

Auf welche Leistung von früher sind Sie heute noch stolz?
 1973 absolvierte ich bei der Aufnahmeprüfung von IBM von allen Bewerbern die beste Prüfung.

Welches zusätzliche Talent möchten Sie gerne haben?
 Ich bin mit meinen Talenten zufrieden.

Wofür geben Sie regelmässig Geld aus?
 Für Fahrräder und Zubehör, weil ich sehr gerne Rennvelo fahre.



Impressum.

cargo 2|12. Mai 2012. Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 20 000 Exemplare. **Redaktion** Heini Lüthy (Leitung), Martin Radtke, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. **Gestaltung/Produktion** Werbekontor, Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Druck** Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basel, Schweiz, Telefon +41 (0)51 229 06 73, Fax +41 (0)51 229 02 99, www.sbbcargo.com/de/magazin
 Das Copyright für dieses Magazin liegt bei SBB Cargo. Der Abdruck von Artikeln ist unter Quellenangaben erlaubt. Bitte schicken Sie uns jeweils ein Belegexemplar.

Sie wünschen ein Gratisabonnement?
 Sie finden das Online-Formular unter: www.sbbcargo.com/de/magazin. Dann erhalten Sie cargo viermal pro Jahr kostenlos ins Büro oder nach Hause gesandt.

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

Kundenservice:

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

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

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

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





SBB CFF FFS Cargo

Wir sind da,
wo die Wirtschaft
effizient ist.

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

