

cargo

Hochalpin ist der Gornergrat. Wie Erfrischungsgetränke dennoch dorthin gelangen. 6

Zuverlässig fährt SBB Cargo Autos mit der Bahn in die Schweiz. 10

Nahrhaft ist deutsche Lava. Auch für Schweizer Pflanzen. 14

Pünktlich soll die Güterbahn sein. Ruedi Büchi sorgt dafür. 18



Schotter. 4

Erweitertes Angebot. Fachmesse in Verona. Mehr Kundennähe dank Reorganisation.

Qualität bis in den hintersten Winkel. 6

Den Durstlöscher Rivella gibt es fast nur in der Schweiz. Dort dafür sogar auf über 3000 Metern.

Klasse in der Schokolademasse. 9

Daniel Bloch, CEO des Schokoladenherstellers Camille Bloch, im Gespräch mit *cargo*.

Zuverlässigkeit aus einer Hand. 10

Zweimal wöchentlich fährt SBB Cargo für Emil Frey 240 Autos aus Zeebrugge in die Schweiz.

Transparenz für ChemOil-Kunden. 12

Dank Key Performance Indicators optimiert die SBB Cargo-Tochter ihre Chemietransporte.

«Jumbo» wird er von Freunden genannt. 13

SBB Cargo hat fünfzig Habbiilns-Güterwagen beschafft. Rollmaterial der Königsklasse.

Vulkangut für gutes Gras. 14

13000 Jahre alte Lava aus der Eifel sorgt in der Innerschweiz für guten Boden.

Präzision beim Wägen von Wagen. 16

Mettler Toledo stellt Waagen her – fürs Labor wie für die Eisenbahn.

Steigerung der Verkehrsleistung. 17

Die neuen Halbjahreszahlen von SBB Cargo mit einem operativen Plus.

Pünktlichkeit ist sein Geschäft. 18

Ruedi Büchi sorgt dafür, dass die Güterzüge ankommen, wenn sie ankommen müssen.

Titelbild: Erfrischungslieferung vor eindrucksvoller Kulisse: Die Gornergrat-Bahn mit einer Lieferung Rivella unterwegs zum Kulmhotel Gornergrat. Im Hintergrund links das Weisshorn (4505 Meter über Meer).

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 00 69 oder mit der Post an:

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

Impressum.

cargo 3|06. September 2006. Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 20 000 Exemplare. **Redaktion** Martin Radtke (Leitung), Stephan Appenzeller, Marcel Hänggi, Benno Grüter, Christoph Rytz, Tom Schaich. **Grafik/Satz** Favo Werbeagentur, Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Druck** Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basel, Schweiz, Telefon +41 (0)51 229 06 55, Fax +41 (0)51 229 06 66, cargomagazin@sbb.ch, www.sbbcargo.com

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



«Hinter Schweizer Qualitätsprodukten steht eine erstklassige logistische Leistung.»

Liebe Leserinnen, liebe Leser

Unternehmen, die Schweizer Qualitätsprodukte und -dienstleistungen erbringen, haben eines gemeinsam: Sie sind beharrlich, einzigartig, engagiert und präzise; sie legen Wert auf das Detail, behalten aber gleichzeitig das Ganze im Auge.

Ein Beispiel für Beharrlichkeit ist die Chocolats Camille Bloch SA. Das Familienunternehmen produziert seit 1929 feinste Schweizer Schokolade, Zutaten dafür transportiert SBB Cargo. So berücksichtigt Camille Bloch nur Lieferanten, die für die Qualität ihrer Rohstoffe garantieren. Was Camille Bloch sonst noch tut, damit die Produkte von höchster Qualität bleiben, erklärt CEO und Verwaltungsratspräsident Daniel Bloch im Interview auf Seite 9.

Ein Beispiel für Einzigartigkeit ist Rivella. Die Rivella AG ist der grösste Marken-Süssgetränkhersteller schweizerischer Herkunft. Das Unternehmen produziert und vermarktet unter anderem die Erfrischungsgetränkfamilie Rivella mit ihrem eigenen Charakter. Rivella enthält Milchsäure, Milchsäure und Mineralien und ist deshalb gut verträglich. Seit Anfang Jahr transportiert SBB Cargo Rivella von Rothrist nach Brig. Welche logistische Leistung hinter diesen Qualitätsprodukten steht, lesen Sie ab Seite 6.

Ein Beispiel für Engagement ist SBB Cargo: Wöchentlich importiert die Firma STVA auf der Schiene Autos in die Schweiz. Manches Jahr wurden diese Transporte im althergebrachten Kooperationsverkehr abgewickelt. Die Qualität befriedigte je länger, je weniger. Die Schweizer Güterbahn hat sich für eine Lösung aus einer Hand engagiert. Seit einem halben Jahr fahren nun jede Woche zwei Züge mit neuen Autos von Zeebrugge über Deutschland in die Schweiz.

Die Pünktlichkeit ist markant besser geworden (ab Seite 10).

Präzision schliesslich zeigt sich am klarsten in der Messtechnik. Mettler Toledo mit Sitz in Greifensee (Kanton Zürich) ist der weltweit führende Hersteller von Waagen. Über die Anforderungen, die an eine Gleiswaage gestellt werden, lesen Sie auf Seite 16.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre.

Ihr

Eduard D. Loew

Leiter Verkauf Schweiz



Stahlcoils von ThyssenKrupp fährt SBB Cargo in Wagengruppen nach Orbassano bei Turin.

Kunden nutzen das erweiterte internationale Angebot.

Kaum hat SBB Cargo den Ausbau des internationalen Angebots angekündigt, wird es bereits von ersten Kunden genutzt.

Für erste Kunden transportiert SBB Cargo Güter in Wagengruppen von und nach Italien auch über die neuen Standorte Brescia und Turin. An beiden Standorten ist auch der Umschlag von der Strasse auf die Schiene (Haus-Haus) und umgekehrt möglich.

Seit 15. Juni 2006 fährt SBB Cargo erste Ladungen mit Stahl vom Saarland nach Brescia. Für ThyssenKrupp Steel ging die Fracht erstmals am 24. Juni 2006 von Rheinhausen nach Orbassano bei Turin. Bis zu dreimal in der Woche fahren die Züge in Brescia, in Turin sogar täglich.

Auch in den Regionen Bodensee und Baden nutzen Kunden den internationalen Wagenladungsverkehr von SBB Cargo. Der Papierhersteller M-Real transportiert mit SBB Cargo Papier von Biberist nach Karlsruhe-Etzenrot. In Singen bedient SBB Cargo unter anderem Holzverlader für den Transport in die Schweiz und nach Turin. An beiden Standorten können die Züge täglich verkehren.



SBB Cargo an Fachmesse in Italien.

Die internationale Transport- und Logistikmesse in Italien steht unter dem Motto «Trasporti e Logistica» und findet vom 24. bis 26. Oktober 2006 in Verona statt. SBB Cargo ist dabei.

Die SITL Italia ist die erste Messe ihrer Art. Sie richtet sich an Führungskräfte und Entscheider aus der Wirtschaft und der Logistik. SBB Cargo nutzt die Messe und stellt sich als leistungsfähige Güterbahn dar, die Güter auf der Strecke Italien-Schweiz-Deutschland zuverlässig und effizient transportiert. Darüber hinaus bietet SBB Cargo Haus-Haus-Lieferungen in die Gebiete Mailand, Turin und Brescia an, holt Wagengruppen in Norditalien ab beziehungsweise bringt sie dorthin.

- ▶ www.sitl.it
- ▶ SBB Cargo ist am Stand F40

Neue Chefs bei SBB Cargo.



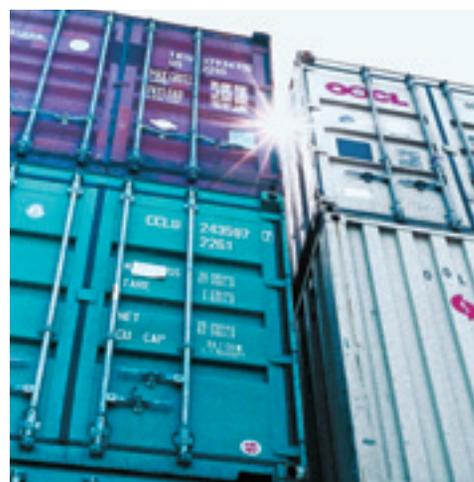
Richard Seebacher wird neu Geschäftsführer von ChemOil Logistics; Claudia Beutter leitet das Kunden Service Center.

Seebacher (46) trat 1977 in die SBB ein und war in verschiedenen Funktionen tätig. 1999 wechselte er zu SBB Cargo, unterstützte den Aufbau der Produktion und leitete später die Produktionsregion Biel. Seit 2002 leitet Seebacher das Kunden Service Center (KSC) in Freiburg. Er übernimmt ab Oktober die ChemOil-Geschäftsführung von Franz Steiner, der in Pension geht.



Die neue Leiterin des KSC heisst Claudia Beutter (40). Sie war massgeblich am Aufbau von SBB Cargo Italia in Gallarate beteiligt. Die lizenzierte Psychologin ist Anfang 2003 vom Zentralbereich Personal SBB zu SBB Cargo gestossen.

Für Hannibal durch die Alpen.



Mehr Kundennähe.

SBB Cargo will näher zu den Kunden und richtet ihre Organisation konsequent auf drei Geschäftsfelder aus. Im Transportgeschäft werden mit «International» und «Schweiz» zwei neue Geschäftsbereiche gebildet. Der dritte Bereich ist «Instandhaltung» (heute Service Rollmaterial). Die neue Organisation ist die Antwort auf die unterschiedlichen Kundenbedürfnisse. Die Umsetzung erfolgt per 1. Januar 2007.

Mit der neuen Organisationsstruktur stärkt SBB Cargo in den einzelnen Geschäftsfeldern ihre Marktposition, erhöht ihre Kosteneffizienz und schafft die Voraussetzung für weitere Qualitätsfortschritte und künftiges Wachstum.

Die Geschäftsbereiche werden geleitet von Nicolas Perrin (International), Adrian Keller (Schweiz) und Christoph Rütimann (Instandhaltung).

Paul Wittenbrink wird Professor.

Der Leiter Marketing & Sales und Mitglied der Geschäftsleitung von SBB Cargo, Paul Wittenbrink, hat von der Berufsakademie Lörrach einen Ruf als Professor für Spedition, Transport und Logistik erhalten. Wittenbrink hat sich entschlossen, die Professur anzunehmen. Interimistisch leitet Samuel Ruggli Marketing & Sales.

Seit Juni fährt SBB Cargo für den italienischen Kombi-Operateur Hannibal SpA Containerzüge zwischen Deutschland und Italien. Damit hat sich ein weiterer Operateur des kombinierten Verkehrs für die Schweizer Güterbahn entschieden.

SBB Cargo hat vor allem durch das Konzept der ungeteilten Transportverantwortung und der eigenen Tochtergesellschaften in Deutschland und Italien überzeugt.

Die Hannibal-Transporte verkehren zwischen Mannheim und Melzo in der Nähe von Mailand. SBB Cargo fährt pro Woche sechs Ganzzüge (drei Rundläufe). Für die über 600 Kilometer lange Strecke braucht ein Containerzug vierzehn Stunden. Dies ist möglich, weil die Transporte aus einer Hand geplant und von den Tochtergesellschaften in Deutschland und Italien grenzüberschreitend gefahren werden. Die Hannibal SpA, ein gemeinsames Unternehmen von Trenitalia und Contship Italia SpA, bietet intermodalen Verkehr zwischen Italien und Mitteleuropa an.

► www.hannibalweb.com



Reise ans Ende des Durstes.

Rivella ist das Schweizer Tafelgetränk schlechthin, kaum ein Ort, und sei er noch so entlegen, wo es nicht erhältlich wäre. SBB Cargo steht als zuverlässige Partnerin am Anfang einer langen Reise.

Hoch über Zermatt, inmitten von 29 Viertausendern, thront auf 3100 Metern über Meer das höchstgelegene Hotel der Schweiz, das Kulmhotel Gornergrat. Wer hierher kommt, den

erwartet nicht nur ein atemberaubendes Panorama, sondern ein gastronomisches Angebot, als befände er sich nicht im Hochgebirge, sondern mitten in einer Stadt. Dass hier auch das

Milchserumgetränk Rivella angeboten wird, ist da eine Selbstverständlichkeit. Denn Rivella ist überall.



Gerade mit dem Helikopter, wie das andernorts der Fall ist, muss das Rivella nicht geliefert werden. Denn der Gornergrat ist verkehrstechnisch einwandfrei erschlossen: In einer dreiviertelstündigen Fahrt mit der Gornergrat-Bahn gelangen Mensch und Fracht von Zermatt hinauf auf den Grat. Dennoch müssen nicht nur die Zahnräder der Bahn, sondern auch jene der Logistik greifen, damit die Flaschen mit den roten, grünen und blauen Etiketten, die ihren Namen

übrigens dem italienischen *rivelazione* (Offenbarung) entlehnt haben, an ihr Ziel kommen.

90 Millionen Liter jährlich.

Ihren Anfang hat die Transportkette in Rothrist, im aargauischen Mittelland, wo seit 1954 die Produktionsanlagen von Rivella stehen. Hier werden jährlich über 80 Millionen Liter des bernsteinfarbenen Getränks abgefüllt. Hinzu kommen gut 10 Millionen Liter Michel-Fruchtsäfte. Die

Rivella AG beliefert sowohl den Detailhandel als auch Getränkegrossisten, die ihrerseits für die Verteilung an die Restaurants zuständig sind. Die Auslieferung der Getränke an diese beiden Kundensegmente erfolgt auf der Strasse, und zwar durch ein unabhängiges Transportunternehmen, das aus der Rivella AG herausgelöst wurde. Der Transport mit Lastwagen drängt sich auf, weil die Getränkegrossisten in den wenigsten Fällen einen Bahnanschluss haben und gelegentlich auch kurzfristig beliefert werden müssen.

Lange Distanz mit der Bahn.

Dennoch startete Rivella Ende 2004 ein Projekt zur Überprüfung ihrer Distributionslogistik, um nach Optimierungsmöglichkeiten, aber auch nach Alternativen zum Strassentransport zu suchen. «Dabei kamen wir zum Schluss, dass sich Bahn und Strasse auf Distanzen über 200 Kilometer preislich und qualitativ die Waage halten», erklärt Marcel Fischer, Leiter Customer Service & Distribution. Als erster Schritt Richtung «mehr Bahn» wurde in Zusammenarbeit mit SBB Cargo ein Pendelverkehr zwischen Rothrist und Brig im Wallis realisiert. Jeden Montagmittag verlassen zwei Schiebewandwagen mit je 28 Tonnen Getränken die Produktionsanlage in Rothrist. Am Dienstagmorgen um neun Uhr müssen sie am Bahnhof Brig zum Entladen bereitstehen. Und genau hier kann SBB Cargo ihre Stärke ausspielen: ihre Pünktlichkeit.

Am Bahnhof Brig stehen bei Zugsankunft nämlich drei bis fünf Chauffeure der Firma Borter Transport AG mit ihren schon teilweise beladenen Lastwagen bereit. Ihre Fracht besteht aus Lebensmitteln aller Art, die sie als Stückgut im Haupttal zwischen Visp und Monthey sowie in den Seitentälern an die verschiedensten Abnehmer verteilen. Ehe sie sich auf ihre Tour begeben, nehmen sie als Letztes die Getränke für die 25 Walliser Kunden von Rivella entgegen. Bis zum

« Dank dem System der Pendelwagen müssen wir uns nicht um die Wagendisposition kümmern. »

Marcel Fischer

Mittag muss die ganze Sendung ausgeliefert sein. «Treffen die Rivella-Bahnwagen verspätet ein, haben wir ein grösseres Terminproblem», sagt Reinhard Borter. Dann müssten seine Lastwagen ohne das Getränk losfahren, und die ganze Disposition geriete durcheinander.

Die Lastwagenchauffeure sammeln auf ihren Touren gleichzeitig das angefallene Leergut wieder ein und verladen es in die beiden Rivella-Bahnwagen. Somit brauchen diese am ►



Donnerstagabend nicht leer nach Rothrist zurückzufahren. «Das System der Pendelwagen erleichtert uns die ganze Organisation rund um den Bahnverkehr erheblich», sagt Fischer, «denn wir brauchen uns nicht um die Wagendisposition zu kümmern.»

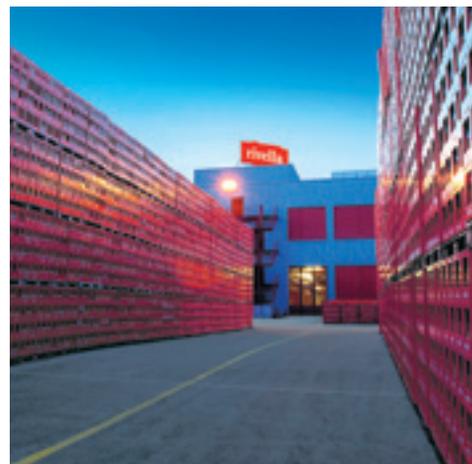
Autofrei nach Zermatt.

Im Falle der Getränke, die für Zermatt und damit auch für das Kulmhotel Gornergrat bestimmt sind, verhält sich die Sache etwas komplizierter, da das autofreie Zermatt nur mit der Bahn erreichbar ist. Die Sendung wird deshalb zuerst mit dem Lastwagen talabwärts nach Visp gefahren und dort, im Depot der Matterhorn Gotthard Bahn, in einen Güterwagen geladen. Eine gute Stunde dauert die anschliessende Fahrt bis hinauf nach Zermatt. Hier kommen die

Flaschen – per Elektromobil – vorerst ins Lager von Viktor Graven, Getränkehändler und Transporteur. Aufgrund der Bestellung des Hotels schickt er sie dann auf ihre letzte Teilstrecke, jene hinauf auf den Gornergrat.

Nach 250 Kilometern in fünf verschiedenen Transportträgern kommt hier der Deckel wieder von der Flasche. Ein Schluck in der frischen Luft ... rivelazione! Mit dem gesamten Transportweg im Hinterkopf und dem Matterhorn vor Augen erst recht.

Text: Ursula Homberger.
Fotos: Benno Lochmatter, Rivella.



Rivella.

1952 bringt Robert Barth ein Getränk aus Milchserum auf den Markt und legt damit den Grundstein für die Rivella-Unternehmungen. Das vom damaligen Milkin-Institut hergestellte Getränk wird aus undurchsichtigen Gründen vom Verband Schweizerischer Mineralquellen mit einem Boykott belegt; Mitgliedern, die es dennoch verkaufen, droht der Ausschluss. Rivella erreicht jedoch sehr schnell eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung und kann sich trotz des Boykotts durchsetzen. 1954 zieht das mittlerweile zur Rivella AG gewordene Familienunternehmen von Stäfa am Zürichsee ins aargauische Rothrist um; bereits damals haben verkehrstechnische Überlegungen bei der Standortfrage den Ausschlag gegeben. Das Unternehmen wächst beständig, in regelmässigen Abständen werden die Anlagen erweitert. 1957 nimmt in den Niederlanden die erste Lizenznehmerin ihren Betrieb auf. 1983 erwirbt Rivella die Marktrechte für Michel-Fruchtsäfte und verlagert deren Produktion von der Westschweiz nach Rothrist. Seit 1996 stellt Rivella für die Migros das Milchserumgetränk Mivella her. Heute produzieren die Rivella-Unternehmungen insgesamt rund 110 Millionen Liter Süssgetränke und Fruchtsäfte, gut 16 Millionen davon für ausländische Märkte, vorab für die Niederlande. Seit 2001 konzentriert Rivella die Marketingaktivitäten ausserhalb der Landesgrenzen auf das grenznahe Ausland.

klipp & klar

Abgangsort	Rothrist, Kanton Aargau
Bestimmungsort	Kanton Wallis, unter anderem Kulmhotel Gornergrat
Transportgut	Rivella, Schweizer Tafelgetränk
Wagen	Schiebewandwagen
Lieferant	Rivella AG
Logistikkette	SBB Cargo (Rothrist–Brig), Bahn; Borter Transport AG (Brig–Visp), Lastwagen; Matterhorn Gotthard Bahn (Visp–Zermatt), Bahn/Elektromobil; Gornergrat-Bahn (Zermatt–Kulmhotel Gornergrat)

Camille Bloch: Klasse statt Masse.



Daniel Bloch

ist CEO und VR-Präsident der Chocolats Camille Bloch SA. Der 43-Jährige studierte Rechtsanwalt und Ökonom hatte ihre Führung 1997 von seinem Vater Rolf übernommen. Die Firma war 1929 von Daniel Blochs Grossvater Camille in Bern gegründet, sechs Jahre später dann nach Courtelary verlegt worden. 2005 erwirtschaftete sie einen Umsatz von 57,5 Millionen Franken (36,4 Millionen Euro), knapp 10 Prozent mehr als 2004. Ihre Produktion 2005, die zu 30 Prozent exportiert wurde, betrug 3300 Tonnen. Davon entfielen je 1000 Tonnen auf die Linien «Ragusa» und «Torino», 600 Tonnen auf likörveredelte Schokolade sowie 700 Tonnen auf andere Spezialitäten. Dafür verarbeitete Camille Bloch 1250 Tonnen Zucker, 470 Tonnen Kakaobohnen, 460 Tonnen Kakaobutter, 422 Tonnen Haselnüsse, 350 Tonnen Milch und Milchpulver, 50 Tonnen Mandeln und 45 Tonnen Alkoholika. Diverse Sonderzutaten steuerten die übrigen 253 Tonnen bei.

Daniel Bloch, Ihr Betrieb ist auf gefüllte Schokolade spezialisiert. Warum?

Daniel Bloch: Im Gründungsjahr 1929 existierten bereits renommierte Marken wie Nestlé, Suchard, Lindt & Sprüngli, Cailler und Tobler; Differenzierung war also angesagt. Mit unseren Produkten wollen wir Konsumenten begeistern und entwickeln nur Gaumenfreuden, die der Markt noch nicht kennt. An denen halten wir dann lange fest – siehe das seit 1942 hergestellte «Ragusa». Unser Erfolgsgeheimnis liegt im richtigen Mix aus Tradition und Innovation, gestützt durch qualitative Konstanz, flache Hierarchien, unbürokratische Prozesse, Risikobereitschaft und behutsame Personalpolitik.

Was bedeutet für Ihre Firma «Schweizer Qualität»?

Hochwertigkeit auf der ganzen Linie, vom Rohstoff über die Verarbeitung bis zum Fertigprodukt. Die Rohstoffe nehmen wir schon an der Quelle unter die Lupe. Also Kakaobohnen in Ghana und Ecuador, Haselnüsse in der Türkei und Italien, Mandeln im Westen der USA, Kakaobutter in den Niederlanden.

« Die Mitteilung,
SBB Cargo wolle unseren
Anschluss stoppen,
kam wie ein Blitz
aus heiterem Himmel. »

Daniel Bloch

Woher kommt der Zucker?

Aus der Nachbarschaft. Um transportinhärente Verunreinigungen und Qualitätseinbussen zu minimieren, beziehen wir ihn aus den etwas teureren Zuckerfabriken Aarberg und Frauenfeld.

Wer sorgt für den Nachschub der wichtigsten Rohstoffe?

In der Schweiz weitgehend SBB Cargo. Sie bringt diese vom Rheinhafen Basel hierher und schafft Kakaobutter in Tankcontainern herbei.

Und die Haselnüsse?

Die Ware wird zunächst vom Ursprungsland zur Reinigung nach Basel getruckt. Dann kommt SBB Cargo zum Zuge. Bei den Mandeln ist das anders. Diese werden in den Nordhäfen auf Lastwagen umgeladen und direkt zu uns gebracht.

Ist die Zusammenarbeit Ihres Hauses mit SBB Cargo im Lot?

Die Mitteilung, SBB Cargo müsse die Bedienung unseres Anschlusses wegen schwacher Frequenzierung stoppen, kam wie ein Blitz aus heiterem Himmel. Daniel Nordmann, der Leiter von SBB Cargo, hat alles wieder eingerenkt. Seither klappt die Kooperation gut. Gewurmt hat mich der anfängliche Mangel an partnerschaftlichem Dialog; er trägt schliesslich sein Teil zur Schweizer Qualität bei.

Schokolade ist ein sensibles Gut. Wie gelangt sie frisch zum Markt?

In der Schweiz ist das Aufgabe der Galliker Transport AG. Ihre Spezialfahrzeuge überstellen die Ware von Courtelary zum Kühlterminal Altishofen, wo sie nach dem Crossdocking in die landesweite Distribution geht – von A bis Z ohne Unterbruch der Kühlkette. Wir bedienen auch die Märkte Frankreich, Deutschland, Dänemark und Italien. Hier setzen wir routenspezifische Strassentransporteur ein.

Sie exportieren auch in die USA und nach Japan?

Richtig, nach Japan allerdings nur Kuvertüre. Damit überziehen auf Schweizer Qualität pochende Betriebe Kuchen, Gebäck und andere Leckereien. Wir spedieren palettierte Kuvertüre in temperaturgeführten 20-Fuss-Seecontainern.

Interview und Foto: Wilf Seifert.



Im Alleingang zum Erfolg.

Für den Schweizer Autoimporteur Emil Frey AG fährt SBB Cargo jede Woche zwei Züge in Eigenregie aus Belgien in die Schweiz. Damit setzt sie bei den Autotransporten neue Massstäbe.

Sie stehen zu Tausenden in Reih und Glied am südlichen Kanaldock im Hafen von Zeebrugge. Sie sind in riesigen Schiffen über die Weltmeere gekommen, aus aller Herren Ländern, hauptsächlich jedoch aus Japan. Und sie warten hier in Belgien auf die Weiterreise in die Schweiz, an den Ort, wo die Fäden des zweitgrössten Autoimporteurs im Lande, Emil Frey, zusammenlaufen: nach Safenwil im Kanton Aargau.

Dieser Ort, das Neuwagen-Gelände der Emil Frey Betriebs AG, nimmt sich auf den ersten Blick vergleichsweise bescheiden aus: Maximal 1500 Neuwagen können hier gelagert werden. Dies darf jedoch nicht über die effektiven Bewegungen hinwegtäuschen: 40 000 Wagen treffen hier pro Jahr ein, werden inspiziert, mit technisch Raffiniertem nachgerüstet, auf Hochglanz poliert und an die Händler in der ganzen Schweiz ausgeliefert.

Safenwil ist vor allem Durchgangsstation: Zum Zeitpunkt, zu dem man seinen Wagen bestellt, steht dieser noch im belgischen Zeebrugge, 850 Bahnkilometer von Safenwil entfernt.

Ökologie und Zuverlässigkeit.

Tatsächlich erreichen 90 Prozent der Neuwagen Safenwil mit der Bahn. «Dies hat vor allem ökologische, aber auch arbeitstechnische Gründe», sagt Geschäftsleiter Hans-Peter Anderes. «Sonst würden fast jeden Tag vierzig Lastwagen von den Nordseehäfen in die Schweiz fahren und hier auf unserem Gelände für Unruhe und Umtriebe sorgen.» Stattdessen manövriert SBB Cargo an vier Abenden pro Woche einen bis zu 650 Meter langen Autozug auf die beiden Entladegleise. Zwei dieser Züge kommen aus Rotterdam und zwei aus Zeebrugge. Am nächsten Tag werden sie von acht Mitarbeitern entladen. Sechs bis sieben Stunden dauert es, bis die rund 240 Autos von den doppelstöckigen Bahnwagen heruntergefahren und am korrekten Ort parkiert sind – ein ruhiger, flüssiger Prozess. «Nicht nur am Ablauf hier vor Ort, auch am Transport selber gibt es nichts zu bemängeln. Die Sendungen aus Zeebrugge treffen mit einer Pünktlichkeit von über 90 Prozent ein und erfüllen damit unsere Qualitätsanforderungen», sagt Anderes.

SBB Cargo ist Hauptfrachtführerin.

Dem war nicht immer so. Zu viele Gesellschaften waren in den ehemaligen Kooperationsverkehr involviert, der durch vier Länder in die Schweiz führte. Entsprechend gross war das

klipp & klar

Abgangsbahnhof	Zeebrugge, Belgien
Bestimmungsort	Safenwil (Kanton Aargau), Schweiz
Distanz	850 Bahnkilometer
Transportgut	Toyota-Neuwagen
Auftraggeber	STVA, Paris
Empfänger	Emil Frey Betriebs AG, Schweiz
Hauptfrachtführer	SBB Cargo
Unterfrachtführer	B-Cargo (Zeebrugge–Aachen)



Der Teufel steckt im Detail.

Emil Frey ist darauf angewiesen, dass die Autos beim Eintreffen des Zuges so auf den Bahnwagen stehen, dass sie vorwärts abgeladen werden können. Enthält der Zug neben den üblichen doppelstöckigen Wagen auch einstöckige, müssen diese ganz am Ende des Zuges stehen. Sonst können die Autos auf den oberen Etagen der dahinter stehenden Doppelstöcker nicht mehr herausgefahren werden. Da der Autozug unterwegs aus bahntechnischen Gründen mehrere Male die Fahrtrichtung wechselt, müssen Richtung und Reihenfolge schon beim Belad berücksichtigt werden, und bei der Endzustellung dürfen keine Fehler unterlaufen.

Potenzial für Zeitverluste an den Schnittstellen. Heute dauert die Fahrt 24 Stunden, und SBB Cargo ist alleine verantwortlich für den gesamten Transport. Für die Strecke zwischen dem belgischen Zeebrugge und dem deutschen Aachen hat sie B-Cargo als Unterfrachtführerin verpflichtet. Alleinige Ansprechpartnerin für den Kunden ist jedoch SBB Cargo.

« Die Sendungen treffen mit einer Pünktlichkeit von über 90 Prozent ein. »

Hans-Peter Andres

Das ist in diesem Fall aber nicht Emil Frey, sondern die in Paris ansässige STVA Gruppe. In Europa werden die Autotransporte nicht von den Bahngesellschaften selber, sondern von spezialisierten Operateuren abgewickelt. Diese stehen als Mittler und Vertragspartner zwischen den Bahnen und den Empfängern. Erstmals in ihrer Geschichte hat STVA die Hauptfrachtführer-

schaft für einen Länder überschreitenden Transport einer einzigen Bahn übergeben. «Wir haben uns für den Traktionär entschieden, der für die betreffende Strecke die besten Dienstleistungen zum besten Preis erbringt», sagt Jean-Marc Dutisseuil, Key Account Manager bei STVA. «Wir haben uns nicht getäuscht: Wir sind sowohl auf operationeller wie auch auf menschlicher Ebene sehr zufrieden mit der Zusammenarbeit mit SBB Cargo. Gerade auch letzterer Punkt ist für uns von grosser Bedeutung.»

Vereinbarte Qualität.

Die beiden Partner haben über den eigentlichen Transportvertrag hinaus auch eine Qualitätsvereinbarung abgeschlossen. «Mit der Konkurrenz auf Europas Schienennetz hat der Begriff «Qualität» eine neue Bedeutung erhalten. Dies leistet dem Abschluss von Qualitätsvereinbarungen Vorschub», erklärt Dutisseuil. Die Vereinbarung beinhaltet auch ein wöchentliches Monitoring aller Zugdaten zwecks objektiver Messung der Pünktlichkeit sowie eine Zugverfolgung in Echtzeit. Der Informationsfluss zwischen der Cargo Leitzentrale, STVA und Emil Frey wurde sogar so weit ausgebaut, dass die Entladeequipe eine SMS aufs Handy erhält, falls

der Zug einmal nicht pünktlich ankommen sollte. So müssen die acht Mann nicht morgens um sechs Uhr vergeblich zur Arbeit erscheinen, sondern können sich im Bett nochmals umdrehen.

Von der Töffwerkstatt zum Grossunternehmen.

Aus Emil Freys 1924 gegründeter, bescheidener Werkstatt für Motorräder und Automobile ist eine Firmengruppe geworden. Mittlerweile gehören ihr sieben Importfirmen, die zehn grosse Automarken in die Schweiz einführen, sowie 33 Emil-Frey-Garagen, Finanzierungsgesellschaften und weitere Dienstleistungsunternehmen an. In den sechziger Jahren begann Emil Frey, Wagen der japanischen Marke Toyota in die Schweiz zu importieren. Was damals von der Fachwelt belächelt wurde, entpuppte sich als weitsichtige Entscheidung: Letztes Jahr verkaufte Emil Frey 17 000 Toyota, was einem Marktanteil von 6,5 Prozent entspricht. Mit 40 000 verkauften Neuwagen pro Jahr liegt Emil Frey unter den Autoimporteuren an zweiter Stelle.

Die Bahn im Dienst des Autos.

Die STVA Gruppe ist auf Neuwagenlogistik spezialisiert und bietet neben dem Transport auch Dienstleistungen rund um die Auslieferung an, angefangen bei der Neuwagenbereitstellung bis hin zur Feinverteilung. Jährlich transportiert sie in Europa mit eigenen Transportmitteln 2,6 Millionen Wagen, zusammen mit ihren Partnern gar 6 Millionen. Dies entspricht einem Drittel aller Neuwagen. Für die Bahntransporte verfügt sie über 4200 eigene Wagons; über ihre Partner hat sie Zugriff auf weitere 4000.

Text: Ursula Homberger. Bilder: Hansjörg Egger.



Hans-Peter Andres, Geschäftsführer der Emil Frey Betriebs AG.



Warten auf die Weiterreise: Neuwagen in Zeebrugge.

Transparenz für Lonza.



Mit Key Performance Indicators hilft ChemOil Logistics ihren Kunden, die Auslastung der Wagenflotte und den Transportaufwand zu optimieren.

Die Disponenten der SBB Cargo-Tochter ChemOil Logistics stehen täglich mit verschiedenen Bahnen in ganz Europa in Kontakt. Mit Hilfe ihres elektronischen Überwachungssystems haben sie jederzeit die Transportbewegungen aller Transportflotten vor sich. Für die Kunden ist es dagegen kaum machbar, ständig den Überblick über den Einsatz ihrer Wagenflotten zu behalten. Daher bietet ChemOil diese Serviceleistung auch ihren Kunden an: Sobald

sich diese auf der ChemOil-Homepage einloggen, können sie jeden einzelnen Transportweg ihrer Flotte im Internet verfolgen.

Kosten Sparen dank Schlüsselzahlen.

Damit nicht genug: Dank den Dienstleistungen von ChemOil Logistics können die Kunden ausserdem Kosten sparen. Zu den speziell auf die chemische Industrie zugeschnittenen Servicedienstleistungen von ChemOil gehört

auch die Aufbereitung von wichtigen Schlüsselzahlen, den sogenannten Key Performance Indicators (KPI). «Aufgrund der Kundenvorgaben und unseren Erfahrungen analysieren wir die Daten des Tracking & Tracing und des Flottenmanagements der letzten drei Monate und bereiten diese Daten für unsere Kunden in Key Performance Indicators auf», erklärt Klaus Kölbl, ChemOil-Logistikleiter.

Dabei wird unter anderem analysiert, wie lange die Kesselwagen auf der Hin- und der Rückfahrt unterwegs sind und wie lange sie beim Empfänger stehen, wie oft sie bewegt werden und wie lange sie wo stillstehen. Die Auswertung dieser vollständigen Transportlisten bringt aufschlussreiche Ergebnisse: Sie können dazu eingesetzt werden, die Kundenflotten zu optimieren, sie besser auszulasten und allfällige Schwachstellen aufzuspüren.

« Wir schätzen das
Optimierungspotenzial
für unsere Kunden
auf bis zu 20 Prozent. »

Klaus Kölblle

«Aufgrund unserer Erfahrungen schätzen wir, dass für die Kunden mit den KPIs bei den Wagenkosten ein Optimierungspotenzial von bis zu 20 Prozent drinliegt», sagt Klaus Kölblle. Dank den KPIs kann ChemOil den Kunden auf entscheidende Optimierungschancen aufmerksam machen. Beispielsweise auf die Möglichkeit, die Wagen nach Gewicht und Volumen optimaler auszulasten, überflüssige Wagen abzubauen, die Rundläufe zu straffen und Logistikkosten gezielt einer Kostenstelle zuzuordnen. Bei zu langen Standzeiten können die Kosten allenfalls dem Empfänger weiterverrechnet werden.

Seit dem 1. Januar 2006 nimmt die Firma Lonza diese Dienstleistung in Anspruch. Zug um Zug ist ChemOil jetzt daran, die Zahlen der vergangenen Monate auszuwerten, zu analysieren und das auf die Firma zugeschnittene Optimierungspotenzial der Flotte herauszuarbeiten. Bereits mit dem Internet-Überwachungssystem von ChemOil ist die Firma sehr zufrieden. Denn damit ist Lonza beispielsweise in der Lage zu überwachen, wann ihre Kesselwagen auf dem Weg von Visp zum Empfänger am Ziel angekommen sind und wie lange sie dort stehen. Gemeinsam mit ChemOil Logistics geht es nun darum, die erarbeiteten Ergebnisse umzusetzen und den europaweiten Transporten den letzten Schliff zu geben.

Text: Susanne Wagner. Foto: Benno Lochmatter.

Habbiillns – die Wagen der Königsklasse sind da.



Foto: Dominik Plüss

SBB Cargo sieht für die Zukunft eine wachsende Nachfrage nach grossen, gedeckten Schiebewandwagen und hat fünfzig Wagen des Typs Habbiillns beschafft. Die letzten der Serie sind gerade eingetroffen.

Die Eckwerte des neuen Wagens sind beeindruckend: Er misst 22 Meter, kann mit 63 Europaletten und einem Maximalgewicht von 62,5 Tonnen beladen werden. Der «Jumbo», wie der Wagen im Jargon heisst, eignet sich insbesondere für palettierte Güter, Papier und Zellulose sowie Weisswaren. Die Schiebewände sind extra verstärkt – daher das zweite «i» in der Typenbezeichnung. Zum Beladen lässt sich die Schiebewand spielend einfach und vor allem weit öffnen: Die Ladeluke ist 10,8 Meter breit und über 2,80 Meter hoch.

Der Wagenboden besteht aus Hartfaserplatten (kein Holzboden!) und kann problemlos mit einem Hubstapler befahren werden. Die Kunden können ihr Ladegut mit vier verstellbaren Trennwänden fixieren oder mit Seilen über die Zurrpunkte entlang der Längsseiten und an den Stirnwänden festzurren.

Zusammenarbeit mit Transwaggon.

SBB Cargo beteiligt sich überdies an der Beschaffung von weiteren 150 Wagen des Typs Habbiillns (ohne Trennwände) und gliedert diese in den Schiebewandwagenpool von Transportwaggon (TWA) ein. Zusätzlich werden 60 Wagen für den Einsatz bei Transwaggon fix zusammengekuppelt und als grosse Schiebewandeneinheiten eingesetzt. Durch die Zusammenarbeit mit TWA kann SBB Cargo auf den gesamten TWA-Wagenpark zugreifen. TWA hat im Moment 10 000

Güterwagen, davon rund 5000 Schiebewandwagen mit unterschiedlichen Spezifikationen. Nach vorheriger Absprache mit TWA kann SBB Cargo die Güterwagen wie bahneigene Wagen einsetzen. SBB Cargo mietet die Wagen für die Dauer eines Transports oder für einen längeren Zeitraum an. Gegenüber dem Kunden verrechnet SBB Cargo einen Transportpreis inklusive Wagen.

Mit dem Pool-Konzept hat SBB Cargo Zugriff auf ein deutlich breiteres Wagensortiment und kann seinen Transportkunden das für sie ideale Equipment anbieten. Durch das Zusammenlegen der Transportströme von TWA und SBB Cargo wird insgesamt ein effizienterer Wageneinsatz und eine Verminderung von Leerfahrten erwartet.

SBB Cargo hat Wagenkapazitäten erhöht.

Seit Frühling 2006 transportiert SBB Cargo konjunkturell bedingt mehr Schrott und Holz. Die dafür notwendigen Güterwagen werden mehr nachgefragt. Zur Erhöhung ihrer Wagenkapazitäten hat SBB Cargo zusätzliche Wagen gemietet.

Die Transportzunahme ist deutlich grösser als bei normalen saisonalen und konjunkturellen Schwankungen. SBB Cargo konnte die starke Nachfrage nur teilweise mit den Wagenreserven auffangen. Daher hat SBB Cargo zusätzliche Wagen gemietet: 780 offene Standardwagen für Schrott- und Holztransporte, 100 Spezialwagen für Holztransporte sowie 70 Spezialwagen für Stahlrollen (Coils).

Deutsche **Lava** für Schweizer Gras.



Der SBB Cargo-Sammelzug von Köln nach Basel wird immer länger. Einmal pro Woche werden ihm zwanzig Wagen mit vulkanischem Splitt aus dem Eifelgebirge angehängt. Enddestination der Sendung ist Rotkreuz in der Innerschweiz.

Vor 13 000 Jahren hat es in der Eifel gebrodelt und gekocht: 1200 Grad heisse Lava ergoss sich über das Land, Vulkanschlunde spien Aschewolken in den Himmel. Damals ein zerstörerisches Werk der Natur – heute die Basis für Fruchtbarkeit und Gedeihen. Und dies nicht nur am Ort des Geschehens, sondern auch da, wo eigentlich gar nichts wachsen würde: auf Flachdächern mitten in der Grossstadt etwa. Die dazu benötigte Lava und der Bimsstein werden im Eifelgebirge im Tagbau gewonnen. Als natürliche Rohstoffe kommen sie weit über die Grenzen Deutschlands hinaus als Substrate (Nährboden) im Gartenbau und als Filtermaterialien bei der Wasserreinigung zum Einsatz. Sie stehen in der Ökobilanz weit vorne, da ihr Porenvolumen nicht durch künstliche, energieaufwändige Prozesse

herbeigeführt werden muss, sondern von der Natur zum Nulltarif produziert wurde.

« **Wir bedienen erstmals einen Kunden mit der Bahn – bis jetzt zur vollen Zufriedenheit aller Beteiligten.** »

Manfred Scherer

Diese Eigenschaften weiss auch einer der grössten Substratlieferanten der Schweiz, die Innerschweizer Firma Waller Begrünungssys-

teme AG in Eschenbach (Kanton Luzern) zu nutzen. Sie verwendet jedes Jahr grössere Mengen vulkanische Mineralien als Erdersatz für Dachbegrünungen, Intensivbepflanzungen, Innenraumbegrünungen oder als Baumsubstrate. Das Material bezieht sie aus dem deutschen Andernach am Rhein, wo ihr Lieferant, die Vulkatec Riebensahm GmbH, ein Mischwerk betreibt. Das in der nahen Eifel geschürfte Gestein wird hier auf die richtige Grösse gebrochen, klassiert und gemäss den Anforderungen der Kunden gemischt.

Vulkatec vertreibt nicht nur ein ökologisches Produkt; auch bei der Logistik will sie als umweltbewusstes Unternehmen handeln. Deshalb favorisiert sie beim Transport grosser Volumen das Naheliegendste: das Binnenschiff.



Durch strategisch günstig gelegene Umschlagplätze kann sie Europas Wasserwege optimal nutzen.

Beste Voraussetzungen für die Bahn.

Die Waller AG liess sich die Lavasubstrate bis vor kurzem ebenfalls per Schiff nach Basel und von da per Lastwagen auf ihre Baustellen in der ganzen Schweiz liefern. Allerdings führte der Transport immer wieder zu Problemen, zum Beispiel, wenn wegen Niedrigwasser auf dem Rhein die Fristen nicht eingehalten werden konnten oder wenn es in Basel mit den Lagerkapazitäten eng wurde. Firmenchef Franz Waller fasste daher einen Transport des Substrats mit der Bahn ins Auge. Der Entscheid ist ihm leicht gefallen, weil im nahe gelegenen Rotkreuz geeignete Umschlagmöglichkeiten zur Verfügung stehen. So kann das Substrat auf einem Nebengleis direkt in Gossen entladen werden.

Seit Ende Juni läuft der Verkehr. Jede Woche treffen zwanzig Wagen mit 500 Tonnen Substrat aus Andernach in Rotkreuz ein. «Zwischen dem

Klipp & klar

Abgangsbahnhof	Andernach, Deutschland
Bestimmungsort	Rotkreuz (Kanton Zug), Schweiz
Transportgut	Lavasplitt
Wagen	Kieswagen (je Umlauf 20)
Lieferant	Vulkatec Riebensahm GmbH
Empfänger	Waller AG, Schweiz
Güterbahn	Broltal-Eisenbahn (Andernach-Köln), SBB Cargo (Köln-Rotkreuz, Schweiz)

Erstkontakt mit dem Kunden und dem ersten Transport sind weniger als zwei Monate vergangen», freut sich der Kundenberater von ChemOil in Deutschland, Manfred Straehle. «Der Verkehr ist von allem Anfang an reibungslos gelaufen.» Aufgegleist wurde der Transport vom Schienenlogistik-Unternehmen Log-o-Rail und von Baumann K3 Logistik, mit denen Vulkatec zusammenarbeitet. «Mit der Waller AG bedient Vulkatec erstmals einen Kunden mit der Bahn, was bis jetzt zur vollen Zufriedenheit aller Beteiligten funktioniert», fasst Manfred Scherer, zuständig für Verkauf und Disposition bei Vulkatec, die ersten Erfahrungen zusammen.

Private Bahn als Zubringer.

Die Abläufe rund um den Belad in Deutschland gestalten sich etwas komplexer als jene am Empfangsort. Die Substrate werden vom rund 8 Kilometer entfernten Werk von Vulkatec mit Lastwagen ins Lager im Hafen von Andernach gefahren. Hier beladen jeweils am Freitagmorgen die Stadtwerke Andernach, die auch den Hafen betreiben, mit einem Schaufelbagger die zwanzig Kieswagen. Bis spätestens am Sonntagabend bringt die Broltal-Eisenbahn – eine lokale Bahn,

die sich auf individuelle Lösungen für den Güterverkehr im Nahbereich spezialisiert hat – die Wagen im Auftrag von SBB Cargo auf deren gut 80 Kilometer entfernte Produktionsplattform in Köln.

Umlauf in einer Woche.

In der Nacht von Montag auf Dienstag wird die Sendung in den täglich zwischen Köln und Basel verkehrenden Sammelzug von SBB Cargo integriert. Dadurch wird dessen Auslastung erheblich gesteigert. Am Dienstagmorgen sind die Wagen in Basel, am Mittwochmorgen beim Kunden in Rotkreuz. Bereits am Mittwochnachmittag sind sie wieder leer, sodass sie am Donnerstag in der Früh zur Rückfahrt nach Andernach bereitstehen. Interessantes Detail an der Geschichte: Auf dem Rückweg brauchen die leeren Wagen nicht mehr den Umweg über Köln zu machen, sondern können in Andernach abgehängt werden. In Süd Nord Richtung verkehren die Züge – anders als in Nord Süd Richtung – nämlich linksrheinisch, sodass die Wagen direkt an ihren Bestimmungsort gelangen. So kann bereits am Freitag der Umlauf von neuem beginnen.

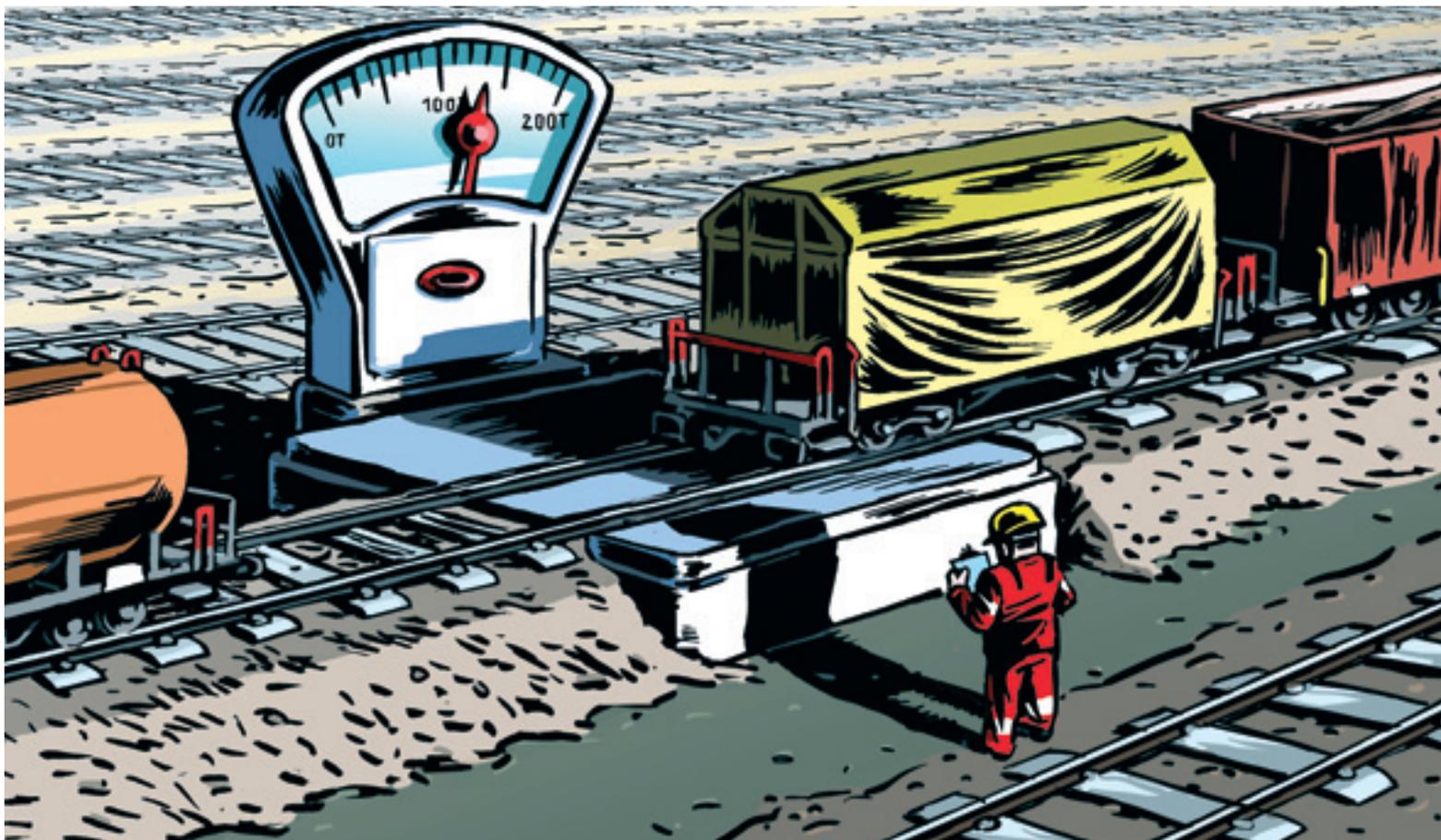
Explosive Eifel.

Das Eifelgebirge liegt nördlich von Koblenz, zwischen dem Rhein und der deutsch-luxemburgischen Grenze. Vor 13 000 Jahren sprengte eine gewaltige Explosion den Krater des Laacher Sees heraus. Rauch- und Aschesäulen stiegen kilometerhoch in die Erdatmosphäre, Glutlawinen flossen bis zum Rhein. Ganz Mitteleuropa war mit Asche bedeckt. Schwefeldioxid in der Atmosphäre verschlechterte das Klima auf der ganzen Nordhalbkugel. Die Vulkane der Eifel sind nicht erloschen, sondern lediglich im Ruhezustand. Daher wird die Gegend genau beobachtet.

Text: Ursula Homberger. Foto: Ralf Levic.



Vulkatec bringt die Lava zum Hafen Andernach.



Waagen, die Wagen wägen.

Wer auf dem Markt ein Kilo Tomaten kauft, vertraut auf den normierten Kilostein. Wer mit Zugladungen handelt, vertraut der Gleiswaage.

«Eine Gleiswaage zu bauen ist ziemlich einfach», sagt Jeff Holcomb; «ähnlich, als baute man eine Brücke. Nur dass alles sehr präzise gemacht werden muss.»

Präzision ist das Geschäft von Jeff Holcombs Arbeitgeber Mettler Toledo. Die Firma mit Sitz im zürcherischen Greifensee und Fabrikationsstätten auf fünf Kontinenten ist der weltgrösste Hersteller von Wägesystemen. Während Laborwaagen auf winzige Bruchteile von Grammen genau wägen, lassen ihre grossen Verwandten, die Transportwaagen, bis zu 200 Tonnen auf sich kommen; die Messgenauigkeit liegt hier bei rund 50 Kilogramm.

Vom technischen Gesichtspunkt, erklärt Jeff Holcomb, haben Labor- und Transportwaagen

wenig gemeinsam. Vergleichbar sei allerdings die Elektronik, die für die Kommunikation der Waage mit dem Benutzer sorgt.

Genauigkeit dank stabilem Fundament

Holcomb ist Market Manager für Transportwaagen bei Mettler Toledo. An seinem Beruf fasziniert ihn, dass Waagen fast überall vorkämen. Dass er in diesem Geschäft gelandet ist, sei allerdings reiner Zufall. Während der Ausbildung arbeitete Holcomb für eine Firma, die Toledo-Waagen einsetzte. Wegen dieser Erfahrung wurde er später von Toledo angeworben, für die er seit 1981 arbeitet. 1996 kam der gebürtige Amerikaner in die Schweiz, nachdem Toledo 1989 mit Mettler fusioniert hatte.

Ausschlaggebend für die Messgenauigkeit, sagt Holcomb, sei die Installation einer Gleiswaage. Unter dem Gleis muss eine Grube gegraben und als stabiles Fundament betoniert werden. Die Installation ist teurer als die Waage selber. Konkurrenten von Mettler Toledo bauen eine Gleiswaage ohne aufwendiges Fundament in nur zwei Tagen. Dazu sagt Holcomb: «Wir tun das nicht. Wenn die Waage nur oberflächlich eingebaut wird, beginnt sie sich nach kurzer Zeit zu bewegen und wird ungenau.»

Der Transportwaagen-Hauptsitz von Mettler Toledo ist in den USA. In der Forschungs- und Entwicklungsabteilung für Transportwaagen arbeiten rund zwanzig Ingenieure mit Universitätsabschluss. Die Waagen müssen sowohl dem

Fertigungs- wie dem Einsatzstandort angepasst werden, weil die Normen der verbauten Bestandteile unterschiedlich sind, aber auch die Spurenbreite nicht überall gleich ist. Um grösstmögliche Genauigkeit zu erreichen, befinden sich die I-Profile mit den Messzellen genau unter den Schienen. Eine Gleiswaage, die die Spurenbreite ändern könnte, wäre weniger genau.

Eine Gleiswaage wägt mit einem Netzwerk von typischerweise 24 Wägezellen aus beschichtetem Edelstahl, die je mit einem Mikroprozessor

« Eine Waage baut man fast wie eine Brücke. Nur präziser. »

Jeff Holcomb

versehen sind. Ein Waggon muss, um gewogen zu werden, nicht unbedingt auf der Waage stehen bleiben: Mettler Toledo baut auch Waagen, die einen Zug wägen, während dieser mit einer konstanten Geschwindigkeit (6 bis 8 Stundenkilometer) fährt. Dazu müssen die Wägezellen das Gewicht in weniger als einer halben Sekunde erfassen können. Bei Waggons mit flüssigem Inhalt gilt es ausserdem zu berücksichtigen, dass die Flüssigkeit hin- und herschwappt, wenn der Zug sich bewegt.

Das tönt kompliziert. Doch paradoxerweise ist das Wägen eines bewegten Zugs kostengünstiger als das Wägen eines einzelnen, still stehenden Waggons, erklärt Jeff Holcomb: Ersteres erlaubt kürzere Waagen – sie müssen nicht die volle Länge eines Waggons aufs Mal tragen können.



Jeff Holcomb, 47, ist Market Manager Transportwaagen für Europa bei Mettler Toledo. Der amerikanisch-schweizerische Doppelbürger hat ein Diplom des Digital Instrumentation United Electronics Institute und einen Bachelor of Science Business and Marketing der

Franklin University. Die Firma Mettler wurde 1945 in Küsnacht bei Zürich gegründet und kaufte 1989 den Industriewaagen-Hersteller Toledo. Das Unternehmen stellt ausser Waagen Instrumente und Messtechnologien für Forschung, Industrie und Lebensmittelhandel her und ist führend in den Bereichen Metallerkennung, Prozessanalytik und automatisierte Arzneimittelforschung.

Text: Marcel Hänggi. Illustration: Michael Meister.

Restrukturierung wirkt.



Foto: Joachim Bertsch

Im ersten Halbjahr ist es SBB Cargo gelungen die Kosten zu senken und bei stabilem Umsatz das operative Halbjahresergebnis gegenüber dem ersten Halbjahr 2005 um 22,3 Millionen Franken (14,6 Millionen Euro) zu verbessern.

Ergebniswirksam ausweisen kann SBB Cargo nur eine Verbesserung von 9,3 Millionen Franken (6 Millionen Euro). Alleine zur Finanzierung beziehungsweise für die Kompensation des Abbaus der Bundesbeiträge für den Wagenladungsverkehr benötigte SBB Cargo 13 Millionen Franken (8,5 Millionen Euro) der Kostensenkung.

Die Verkehrsleistung steigerte SBB Cargo im ersten Halbjahr um 3,8 Prozent auf 6026 Millionen Nettotonnenkilometer. Die beiden SBB Cargo-Geschäftsfelder Nord-Süd und Schweiz entwickelten sich dabei unterschiedlich.

Nord-Süd: Wettbewerbsverlust kompensiert

Im Nord-Süd-Verkehr wurden die 25,4 Millionen Franken (16,6 Millionen Euro) neu gewonnen Verkehre zu einem grossen Teil durch Wettbewerbsverluste kompensiert. Dennoch erbrachte dieses Geschäftsfeld ein Wachstum der Verkehrsleistung von 2,3 Prozent auf 3997 Millionen Nettotonnenkilometer. Wobei die Gesellschaften in

Deutschland und Italien mit einer Steigerung von 18,4 Prozent beziehungsweise 5,8 Prozent erneut einen überproportionalen Beitrag leisteten.

Schweiz: Konjunkturverlauf genutzt

Trotz der Vorbereitung für die Reduktion der Zustellpunkte konnte SBB Cargo im Geschäftsbereich Schweiz den positiven Konjunkturverlauf nutzen und die Verkehrsleistung um 7,1 Prozent auf 2029 Millionen Nettotonnenkilometer steigern. Der Verkehrsertrag stagnierte wegen der aktuellen Wettbewerbsdynamik und des hohen Preisdrucks auf dem Niveau des Vorjahres (476,6 Millionen Franken, 2005: 477,8 Millionen Franken [311,8 Millionen Euro, 2004: 312,6 Millionen Euro]).

Akrobatik am Zahn der Zeit.



Ruedi Büchi überwacht als Leiter Achsen und Operative Führung die Produktion von SBB Cargo für den Nord-Süd-Verkehr. Er zählt auch privat die Minuten.

Wenn ein Flugzeug in der Luft ist, kann es ungestört fliegen. Bei SBB Cargo sei es genau umgekehrt, sagt Ruedi Büchi: «Fährt ein Zug aus dem Bahnhof, beginnen die Herausforderungen.»

Büchi ist Leiter Achsen und Operative Führung (AO). Er ist mit seinen hundert Mitarbeitern dafür verantwortlich, dass die Züge im internationalen Verkehr pünktlich verkehren. Dabei genügt unter Umständen ein Gewitter, und die Fracht verspätet sich. So legte Anfang Juli ein Blitz das Stellwerk in Luino lahm; siebzehn Züge fuhren zu spät weiter. «Eine Pünktlichkeit von 100 Prozent werden wir nie erreichen können. Gewitter, Weichenstörungen, Unfälle – die Liste der Unwägbarkeiten ist lang», sagt Büchi. Das mache seine Aufgabe spannend.

Er ist es gewohnt, die Messlatte hoch zu setzen. Im Schnelldurchgang absolvierte er berufliche und militärische Karriere, ohne dabei das

Private zu vernachlässigen. In seiner Freizeit fährt der vierfache Vater leidenschaftlich gerne Mountainbike und bewirtschaftet zweieinhalb Hektaren Wald.

Endlich exakt.

Als Supervisor der Pünktlichkeit kann er seine Bodenhaftung gut anwenden: Nicht die theoretisch angelegten Systeme sind es, die zu einer Steigerung der Qualität führen. Es braucht in diesem Amt neben präzisen Analysen viel praktische Vernunft, diplomatisches Geschick und steten Einfallsreichtum. Ein Beispiel: Der Zug 43075 Duisburg–Gallarate erreichte sein Ziel nie in der vorgegebenen Zeit. Eine Analyse zeigte, dass die Richtzeit auch unter optimalen Bedingungen nicht eingehalten werden konnte. In Absprache mit dem Kunden und in Zusammenarbeit mit dem Verkaufsspezialisten von SBB

Cargo räumte man dem Zug eine längere Fahrzeit ein. «Auf diese Weise verkehren wir pünktlich im Sinne der eigentlichen Definition: Wir transportieren dem Kunden sein Gut zur vereinbarten Zeit an einen Bestimmungsort», erklärt Ruedi Büchi. Bei SBB Cargo liegt die Toleranzgrenze bei einer Stunde; mit einzelnen Kunden sind mitunter sogar 15 Minuten festgelegt.

Kreativität im Minutenbereich.

Im ersten Halbjahr 2006 erreichten 81 Prozent der Güterzüge ihren Zielort pünktlich. «Wir liegen damit 5 Prozent höher als letztes Jahr», freut sich Ruedi Büchi. «Wir sind um Erfahrungen reicher und wissen, wo der Hebel anzusetzen ist.» Ihm schwebt eine Pünktlichkeit von 90 Prozent vor. Bis zu 380 Züge pro Woche werden hierfür in einer eigens entwickelten und nachgebesserten Erhebung gemessen. Mitarbeiter

überwachen die Zugläufe und übertragen die Ankunftszeiten ins Dispositionssystem.

Ruedi Büchi will eine Onlinelösung. «Die Disponenten sollen die Zeit kreativ nutzen können, statt eine Handübertragung zu machen.» Er bespreche sich oft und viel mit seinen Mitarbeitern, pflege eine Kultur der offenen Türen. Er will die persönliche und fachliche Kompetenz der Mitarbeitenden steigern und sagt: «Ich fordere von den anderen viel, aber nur das, was ich von mir auch erwarte.»

Wo es harzt, geht Büchi mit seinen Leuten vor Ort, zu Kunden oder an Grenzübergänge. Er diskutiert die Abläufe und lässt das Eingeführte kontrollieren. Ein Job der tausend Eventualitäten

« 100 Prozent pünktlich geht nicht. Gewitter, Weichenstörungen, Unfälle: Die Liste der Unwägbarkeiten ist lang. »

Ruedi Büchi

und Details. In seinem Büro beim Basler Elsässertor liegt kein Papier zu wenig und keines zu viel auf dem Arbeitstisch. Er sei gut organisiert, sagt Büchi.

Sein Lebenstraum gilt nicht der Bahn, sondern dem Fahrrad: Ruedi Büchi möchte von Pakistan über den Hindukusch nach China reisen. «Über 5500 Höhenmeter», schwärmt er. Und steht auf. Pünktlich nach 45 Minuten. Der nächste Termin steht an.

Ruedi Büchi, 45, absolvierte eine klassische Bahnkarriere. Der gelernte Betriebsdisponent SBB bildete sich in externen und in SBB-Führungseminaren kontinuierlich weiter. Nach ersten polyvalenten Einsätzen in Walenstadt, Hedigen und Birmsendorf wechselte der Zürcher Oberländer 1987 in die Fahrplanplanung und absolvierte dazwischen eine Stage als Fahrdienstleiter in Rapperswil. 1993 stieg er beim Güterverkehr ein. Einer Stage in der damaligen Betriebszentrale Zürich folgte 1995 die Ernennung zum Teamleiter Kurzfristplanung. 1999 berief man Ruedi Büchi zum Leiter Spezialprodukte in die neu gebildete Produktion bei SBB Cargo. In leitender Stellung nahm er verschiedene Funktionen wahr und vertrat den Güterverkehr in der Projektleitung Bahn 2000, erste Etappe. Im September 2005 trat er sein Amt als Leiter Achsen und Operative Führung in Basel an. Ruedi Büchi ist verheiratet, Vater dreier Töchter und eines Sohnes. Er lebt mit seiner Familie in Pfäffikon (Kanton Zürich).

Text: Susanne Perren. Foto: Dorothea Müller.



Kunden Service Center:

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

Marketing & Sales:

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

Verkauf Tessin
Tel. 0800 864 360
Fax 0800 864 361

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

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

Kombinierter Verkehr

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

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

Rollmaterialunterhalt:

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

Rechnen Sie mit uns.

↔ SBB CFF FFS Cargo

SBB Cargo macht möglich, dass in der Schweiz die Gestelle nie leer sind. Und sorgt gleichzeitig für mehr als 20 000 Lastwagenfahrten weniger pro Tag. Rechnen Sie auch in Zukunft mit allem, was Sie sich wünschen. www.sbbcargo.com



Für Ihren täglichen Einkauf: SBB Cargo.