

cargo

Thurella. Saftig fließts von der Abfüllanlage auf die Schiene. 6

Rhenus. Eine eingespielte Partnerschaft am und auf dem Fluss verträgt auch Konkurrenz. 10

Marcegaglia. Der Warenfluss aus Ravenna nach Norden ist stählern und schwer. 14

Stones. Wie sie rocken, wissen alle. Wie sie rollen, ist etwas für Logistikprofis. 16





Ihr Bildschirmschoner.

Jetzt downloaden.

Mit Marcegaglia hat SBB Cargo einen weltweit führenden Stahlkonzern neu als Bahnkunden gewonnen. Die Patina hat sich über die Anlage in San Zeno/ Brescia vor «stahl-» blauem Himmel gelegt. Sie können dieses Bild und weitere Einblicke als Bildschirmschoner verwenden: herunterladen von www.sbbcargo.com/saisonbild.htm. Guten Durchblick!

Sie wünschen ein Gratisabonnement?

Sie finden das Onlineformular 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, E-Mail cargomagazin@sbbcargo.com oder mit der Post an:

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

Impressum.

cargo 3|07. September 2007. Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 20 000 Exemplare. **Redaktion** Susanne Perren (Leitung), Daniel Bürgy, Marcel Hänggi, Adrian Kohler, 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 00 16, Fax +41 (0)51 229 00 69, www.sbbcargo.com

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

Titelbild: Ein Kranführer verlädt am Rheinhafen bei Basel Stahlcoils vom Schiff auf die Bahn. Eine eingespielte Partnerschaft rund um den Rhein haben Rhenus und SBB Cargo etabliert.

Inhalt.

Schotter 4

Zertifikat. Broschüre. Altpapier.

Saftig 6

lässt Thurella auf der Schiene rollen.

Chemisch 9

stimmt zwischen SBB und SGCI.

Flüssig 10

läuft die Zusammenarbeit am Fluss.

Giftig 12

und doch immer sicher unterwegs.

Stählern 14

ist der Warenfluss der Marcegaglia.

Rollend 16

rocken sich vier Herren durch Europa.

Rund 17

läuft der Dreiecksverkehr.

Leitend 18

ist in der Cargo-Leitzentrale Theo Furrer.

Fliessend.



Liebe Leserin, lieber Leser.

Ob Wasser in Flaschen oder Benzin in Tankwagen – Flüssigkeiten sind bei uns gut aufgehoben, denn SBB Cargo bringt als Logistikspezialist einiges in Fluss. Die leistungsfähigen Plattformen in Deutschland und Italien signalisieren einen Innovationsschub, den SBB Cargo nutzt. Dabei bleiben wir zugleich Partner und Mitbewerber für Unternehmen, die sich auf den Wasserweg spezialisiert haben – wie beispielsweise die Rheinschiffahrt. Wie das funktioniert, lesen Sie ab Seite 6.

Die SBB Cargo-Häfen – die Plattformen in Deutschland und Italien – haben an Leistung zugelegt und Marktanteile gewonnen. Dieses Wachstum geht jedoch noch nicht mit dem erwarteten finanziellen Ergebnis einher. Darauf legen wir in der nächsten Periode besonderes Augenmerk. Denn: Die verlässliche und pünktliche Abwicklung überzeugt zunehmend auch Neukunden – so zum Beispiel den italienischen Stahlverarbeiter Marcegaglia, für den SBB Cargo Stahlbleche in den Norden speidiert (Seite 14). Auf diesem eingeschlagenen Weg werden wir weitergehen.

Mit engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bringt SBB Cargo täglich wichtige Transportströme ins Fliessen. Als Leiter SBB Cargo ad interim setze ich auf Kontinuität bei dem, was wir gut tun. Mehr dazu in diesem Magazin. Viel Vergnügen beim Lesen.

Nicolas Perrin

Leiter Geschäftsbereich International

Zertifikat der guten Handelspraxis.



SBB Cargo garantiert sichere Futter- und Lebensmitteltransporte nach Qualitätsnorm.

Pünktlich zum Start der Getreideernte erhielt SBB Cargo im Juli 2007 von der Schweizerischen Vereinigung für Qualitäts- und Managementsysteme SQS das Zertifikat der guten Handelspraxis (GHP). SBB Cargo bürgt als wichtiges Glied in der Logistikkette für Futter- und Lebensmitteltransporte nach nationalen und internationalen Hygienerichtlinien.

Neu bei SBB Cargo.

SBB Cargo hat Schlüsselpositionen mit neuen Fachkräften verstärkt.



Jürgen Mues, 43, hat seit dem 1. Juni 2007 interimistisch die Leitung des Geschäftsbereichs Instandhaltung inne. Das Mitglied der Geschäftsleitung von SBB Cargo übernimmt diese Aufgabe von Christoph Rütimann, der auf eigenen Wunsch eine neue Herausforderung gewählt hat. Mues, diplomierte Produktionsingenieur und ausgebildeter Logistikfachmann, wird die Neupositionierung des Instandhaltungsbereichs wie vorgesehen umsetzen.



Siegfried Flury, 42, ist neu Key Account Manager von Marketing & Sales Schweiz. Flury hat als Leiter der Produktionsregion Ost die Entwicklung der Produktion entscheidend mitgeprägt. Sein grosses Wissen setzt er nun bei der Betreuung von Grosskunden ein.



Joël Vauchel, 53, ist seit Ende August neuer Chef des Zentralbereichs Rollmaterial. Der Franzose blickt auf eine 27-jährige Karriere im strategischen Management zurück und verstärkt die Geschäftsleitung von SBB Cargo als ausgewiesener Bahnfachmann.

Neue Marktbrochure.



«Cosa muoviamo in Italia» präsentiert die Dynamik von SBB Cargo Italia.

Die italienische Marktbrochure steht im Zeichen der Aufbruchstimmung in Italien. SBB Cargo Italia holte bereits mehrere Verkehre von der Strasse auf die Schiene. Die neue Brochure zeigt, wie das geht, und nennt Verantwortliche und Kontaktmöglichkeiten. Die Publikation ist auf Italienisch erhältlich und kann kostenlos unter sbbmilano@sbbcargo.com bestellt werden.

► www.sbbcargo.com/publi

Agenda.

GS1 Business Day.

SBB Cargo ist einer der Hauptpartner des Fachtages am 30. Oktober 2007 in Zürich.

► www.gs1.ch

Swiss Logistics AWARD.

Am 28. November wird in Zürich bereits zum dritten Mal der Swiss Logistics AWARD vergeben. SBB Cargo ist einer der Partner dieses Anlasses.

► www.swisslogisticsaward.ch

BVL Berlin

Vom 17. bis 19. Oktober wird sich SBB Cargo als Premiumpartner an der BVL Berlin präsentieren. Der Logistikkongress rechnet mit 3000 Besucherinnen und Besuchern. An die 250 Aussteller präsentieren dabei ihre Logistikeffizienz.

► www.bvl.de

SITL Verona

Vom 23. bis 25. Oktober tritt SBB Cargo an der Logistikmesse SITL in Verona auf. Dabei steht das Angebot für Wagenladungs- und Haus-Haus-Verkehre für die italienische Wirtschaft im Vordergrund.

► www.sitl.it

Pionierzug auf Erfolgsschiene.



Der Altpapierexpress hat sein Halbjahresziel bereits übertroffen.

Die Altpapiersammlung am linken Zürichseeufer ist ein Erfolg: Im ersten Halbjahr hat die Recyclingfirma M. F. Hügler AG in Zusammenarbeit mit SBB Cargo und dem Zweckverband Horgen in sieben Zügen 4095 Tonnen Altpapier zusammengetragen. Das Jahressammelziel liegt bei ca. 7000 Tonnen.

«Wir prüfen, das Erfolgsmodell auf andere Regionen auszudehnen», sagt Daniel Griesser,

Geschäftsleitungsmitglied der M. F. Hügler AG.

Die erste Sammlung mit dem «Altpapierexpress» erfolgte am 6. Januar 2007. Zuvor hatte die M. F. Hügler AG die Gemeinden und Transportunternehmen an einen Tisch gebracht, um den Nutzen eines monatlichen Sammelzuges für alle Beteiligten zu klären.

Für Gemeinden ohne eigenen Bahnhof stellt die Firma ACTS Sammelcontainer zur Verfügung. Diese werden in den Gemeinden gefüllt, zum nächsten Bahnhof gefahren und

dort auf die Bahn verladen. «Die Mitarbeiter von SBB Cargo in Ziegelbrücke wie auch das von der ACTS beauftragte Transportunternehmen, Hunziker in Rüslikon, machen ausgezeichnete Arbeit. Ohne deren Einsatz ginge es nicht», stellt Daniel Griesser fest.

Die intensive Zusammenarbeit aller Beteiligten ermöglicht es, ein für die Bahn hervorragendes Transportgut weiterhin umweltfreundlich zu transportieren und Gewinn bringend zu verkaufen.

Auf nach Mülhausen.



SBB Cargo und SNCF intensivieren die Zusammenarbeit.

Seit dem 10. Juni 2007 verkehrt SBB Cargo in Kooperation mit Fret SNCF neu komplett grenzüberschreitend zwischen dem elsässischen Mülhausen und Buchs im schweizerischen St. Gallen. Die Lokführer fahren durchgehend und ohne Lokwechsel 41 Güterzüge pro Woche über die Grenze. Die Ost-West-Gütertransporte werden dadurch vereinfacht: SBB Cargo macht weiteres Terrain gegenüber der Strasse wett.

Bis in den Hafen.

In Rotterdam verfügt SBB Cargo International neu über direkten Hafenschluss.

SBB Cargo hat das Angebot ausgebaut: Seit Mai 2007 verfügt die Güterbahn in Rotterdam über direkten Hafenschluss für den Wagenladungsverkehr. Shuttlezüge verbinden die neue Relation mit Köln, wo die Züge ins bestehende Netzwerk eingespeist werden. Güter, die in Rotterdam verladen werden, treffen bereits am übernächsten Tag in Italien oder in der Schweiz ein.

Spielen Sie mit.

Testen Sie Ihr Cargo-Wissen:

► www.sbbcargo-game.com



Thurella legt **auf der Schiene**
saftig zu.



Der Obstsaft- und Getränkeabfüllbetrieb Thurella hat im letzten Jahr seine Bahnverkehre verdoppelt und dadurch den SBB Cargo-Bedienpunkt Eglisau am Leben erhalten. Weitere Bahnprojekte sind in der Pipeline.

Wenn die Tage allmählich kürzer und die Nächte kühler werden, dann ist die Zeit der Obsternte gekommen – und mit ihr der Start in die Hochsaison für die Mostereibetriebe von Thurella im Thurgau. 45 000 Tonnen Äpfel und Birnen kullern pro Jahr in ihre Pressen – vierzig Prozent aller in der Schweiz konsumierten Obstsäfte sprudeln am Ende heraus.

Bis die goldenen Säfte – die bekanntesten Thurella-Marken sind Obi und Rittergold – im Regal des Supermarktes stehen, haben sie noch ein gutes Stück Weg vor sich. Abgefüllt werden sie nämlich nicht in «Mostindien», wie der Obstkanton Thurgau auch genannt wird, sondern im Abfüllbetrieb im zürcherischen Eglisau. Tanklastwagen bringen den Saft – frisch ab Presse im Frühherbst oder als Konzentrat während der übrigen Jahreszeiten – nach Eglisau. Hier wird er in Tanks zwischengelagert und später auf einer der drei Produktionslinien in Glas- oder PET-Flaschen abgefüllt.

« Die Bahntransporte kommen unserer internen Logistik entgegen. »

Peter Wiget

2004 hat Thurella entschieden, den Abfüllbetrieb in Eglisau zu übernehmen und die gesamte Abfüllerei an diesen Standort zu verlegen. Damit avancierte Eglisau zur logistischen Drehscheibe der Gruppe. Alle Abnehmer werden seither von hier aus beliefert, rund ein Viertel von ihnen mit der Bahn.

Bahnverkehre gerettet.

Noch 2005 wurde nur halb so viel mit der Bahn versandt. Der vorgängige Abfüllbetrieb arbeitete zwar seit der Erstellung eines neuen Anschlussgleises im Jahr 1995 erfolgreich mit SBB Cargo zusammen. Doch Veränderungen in seinem Produkteportfolio führten dazu, dass der Bahnanteil immer mehr schrumpfte. Erst nach der Übernahme durch Thurella begann er wieder zu steigen – allerdings so langsam, dass die Bedienung des Bahnhofes Eglisau durch SBB Cargo infrage gestellt war. Dies war die Stunde von Peter Wiget, Leiter Logistik bei Thurella. Er machte sich daran, die Thurella-Kunden einzeln und persönlich von den Vortei-

len der Bahnzustellung zu überzeugen. «Die Herausforderung bestand darin, dass viele Kunden eine Bahnlieferung ablehnten, obwohl sie über ein Anschlussgleis verfügten, weil sie einen Mangel an Flexibilität befürchteten», erklärt er. «Häufig ist es aufgrund der Bestellmengen tatsächlich nicht einfach, einen ganzen Wagen pro Abnehmer optimal auszulasten. Durch eine geschickte Disposition unsererseits lässt sich dieses Problem jedoch entschärfen.»

Logistik und Anwohner profitieren.

Peter Wiget liess nicht locker, bis er die von SBB Cargo geforderte Mindestmenge beisammen hatte. «Die Bahntransporte kommen unserer internen Logistik entgegen, weil sie einen besseren Warenfluss erlauben; wir verladen dann, wann wir wollen», begründet er seinen Einsatz. «Ein wichtiges Argument ist auch, dass die Abfuhr mit der Bahn das nahe Wohnquartier, das zwischen der Hauptverkehrsachse und unserem Werk liegt, vom Lastwagenverkehr entlastet.» Und schliesslich ging es nicht nur um Eglisau: «Hätten wir die Bahntransporte aufgegeben, hätten unsere Mengen auch an den Zustellbahnhöfen gefehlt. Dadurch wären diese unter Umständen ebenfalls unter die Mindestmarke gefallen und nicht mehr bedient worden. Das wollten wir verhindern.»

Das ist gelungen: 1001 Wagen oder gut 27 000 Tonnen wurden 2006 in Eglisau verladen, Tendenz steigend. Die grössten Empfänger sind das Migros-Verteilzentrum Suhr sowie weitere Migros-Genossenschaften. Sie erhalten über einen Drittel der Bahnlieferungen. ►

klipp & klar

Ausgangsbahnhof	Eglisau ZH
Bestimmungsort	Schweizweit
Distanz	Kürzeste: 26 km (Coop, Zürich), längste: 314 km (Magro, Sion) (inkl. Lastwagennachlauf)
Transportgut	Palettierte Getränke
Wagen	Gedeckte Güterwagen mit Schiebetüren und verriegelbaren Trennwänden Hbbillns
Empfänger	Diverse Grossverteiler und Getränkedepots



Am fließenden Band: abgefüllte Flaschen in Eglisau.

Ebenfalls ein guter Drittel geht zu Feldschlösschen nach Rheinfelden und in deren Filialen, da Thurella für Feldschlösschen sogenannte Lohnabfüllungen tätigt. Eine weitere wichtige Destination von Thurella-Produkten sind die Verteilzentren von Coop.

Versuchsweise Cargo Domino

«Die Zentralisierung der Lager bei den Grossverteilern kommt uns sehr entgegen. Die grösseren Volumen pro Destination machen die Disposition einfacher», sagt Wiget. Wirklich einfach wird sie aber nie werden: Bis um elf Uhr treffen die Bestellungen bei Thurella ein, bereits nachmittags um vier holt SBB Cargo die – nach Möglichkeit mit 30 bis 34 Paletten beladenen – Bahnwagen ab. Durch-

schnittlich sind das vier pro Tag, im Sommer eher mehr. Stehen Aktionen bei den Grossverteilern an, können es bis zu achtzehn sein. In diesen Fällen zeigt sich SBB Cargo jedoch flexibel und verschiebt die Abholzeit auf sechs Uhr abends.

Nebst der kontinuierlichen Steigerung des konventionellen Bahnverkehrs fasst Thurella als Nächstes die Belieferung von Kunden ohne Anschlussgleis ins Auge. In diesem Herbst wird ein Versuch mit Cargo-Domino-Containern gestartet, der Aufschluss darüber geben soll, ob sich Transporte ins Tessin und in die Westschweiz von der Strasse auf die Bahn verlegen lassen. Und schliesslich wurde auch das geplante, neue Hochregallager auf eine vermehrte Bahnabfuhr ausgerichtet.

Thurella – mit Apfelsaft zur Marktführerin.



Die einstige Genossenschaft zur Förderung der Produktion und Vermarktung von Ostschweizer Most hat sich im Bereich Obstsaft in der Schweiz zur marktführenden Unternehmensgruppe entwickelt. Sie erzielt einen Umsatz von 191 Millionen Franken; ihr gesamter Getränkeausstoss beträgt mehr als 1,3 Millionen Hektoliter. Heute ist Thurella auf die Herstellung von Obsäften und -weinen, Spezialprodukten und Konzentraten spezialisiert. Im Thurgau betreibt sie zwei Mostereien, im zürcherischen Eglisau eine Abfüllanlage mit drei Produktionslinien. Die bekanntesten von Thurella vertriebenen Produkte sind Obi-Apfelsaft, Apfelschorle und PUR sowie Rittergold Classic, Saft vom Fass trüb und alkoholfrei. Hinzu kommen zwanzig verschiedene Gemüse- und Fruchtsäfte der Marke Biotta, die 2004 übernommen wurde. Für die Feldschlösschen-Gruppe füllt Thurella im Lohnverhältnis Schweppes ab, für Unilever Lipton Ice Tea. Die Thurella AG beschäftigt 300 Mitarbeitende in der Schweiz. Seit 2006 ist das Unternehmen an der Berner Börse kotiert.

Fazit: Bei Thurella lässt man nichts unversucht, das unter schwierigen topografischen Bedingungen erstellte Anschlussgleis erneut bestmöglich auszulasten und die Anwohner in Eglisau zu schonen.

Text: Ursula Homberger.
Fotos: Dorothea Müller.

Zwischen SBB Cargo und SGCI stimmt die Chemie.



Richard Gamma, 57,

arbeitet seit 1983 für den Branchenverband SGCI Chemie Pharma Schweiz (früher: Schweizerische Gesellschaft für Chemische Industrie). 1989 wurde er zu ihrem Vizedirektor ernannt. Als Geschäftsleitungsmitglied des Verbands verantwortet er die Sparte Umweltschutz, Sicherheit und Technologie. In dieser Funktion gehört er mehreren nationalen und internationalen Gremien an. Gamma präsidierte zwischen 2001 und 2006 den Verein für die Ausbildung und Prüfung von Gefahrgutbeauftragten GeFaSuisse. Er ist Mitglied der Steuergruppe Gefahrgutverlader/SBB, seit 1998 Vizepräsident der Organisation der Wirtschaft für Umwelt Eco Swiss und gehört seit 2006 dem Vorstand des Sicherheitsinstituts an.

Richard Gamma, was tut die SGCI Chemie Pharma Schweiz?

Sie vertritt die wirtschaftspolitischen Interessen ihrer Mitgliedsfirmen gegenüber Behörden, Politik und internationalen Organisationen. Zudem engagiert sie sich für ein marktwirtschafts- und innovationsfreundliches Klima am Standort Schweiz.

Wie wichtig sind Bahntransporte für die chemische Industrie?

Sehr. 2006 wurden für 63 Milliarden Franken chemische und pharmazeutische Produkte exportiert; die Importe beliefen sich auf 36 Milliarden Franken. Vor allem bei der Beförderung zu und von den Seehäfen fällt der Schiene eine wichtige Rolle zu.

Woraus besteht das Gros der Ladung?

Massengüter stellt unsere Chemie- und Pharmaindustrie nicht her. Sie ist überwiegend in Spezialbereichen tätig; ihre Produktpalette ist also weit gefächert. Im Import dominieren Grundchemikalien für die Weiterverarbeitung.

Woher stammen, wohin rollen die Produkte?

85 Prozent der Importe kommen aus Europa, 60 Prozent der Exporte gehen dorthin.

Wofür werden die Schweizer Produkte eingesetzt?

Pauschal gesagt: Chemie ist nicht alles, aber alles ist Chemie. Das Spektrum reicht vom Waschmittelduft über Klebstoff bis zum Autolack.

Welche Transportgefässe setzt die Branche ein?

Im ein- und ausgehenden Überseeverkehr 20- und 40-Fuss-Container, aber auch Kesselwagen.

Wie wichtig ist für den Verband SBB Cargo?

Sehr wichtig, zumal unsere Mitglieder bei Import und Export auf einen verlässlichen Carrier angewiesen sind. Während sie als Verlader agieren, kümmern wir uns um bestmögliche Rahmenbedingungen für sichere Gefahrguttransporte.

Wie hoch ist der Gefahrgutanteil an Sendungen mit chemischen Produkten?

Über fünfzig Prozent. Mit Ausnahme explosiver und radioaktiver Stoffe sind alle Gefahrgutklassen vertreten.

Bringt das spezifische Anforderungen mit sich?

Natürlich. Alle Beteiligten – Versender, Transporteur und Empfänger – müssen im Schulterchluss die Sicherheitsauflagen des internationalen Regelwerks RID voll erfüllen. Dabei spielt der Faktor Mensch eine zentrale Rolle.

« Chemie ist nicht alles, aber alles ist Chemie. »

Richard Gamma

Spannen der Verband und SBB Cargo punkto Sicherheit zusammen?

Eng sogar. Die Steuergruppe Gefahrgutverlader/SBB unter Vorsitz von SBB Cargo tagt regelmässig. Das Fachgremium befasst sich mit allen Facetten der Sicherheit. Dazu zählt die Reduktion der Risiken beim Transport gefährlicher Güter mit besonders ausgeprägtem Schadenspotenzial wie Chlor und Schwefeldioxid.

Welche Stärken attestiert der Verband dem Standort Schweiz?

Ökonomisch-politische Stabilität und gute Verkehrsinfrastrukturen, darunter das Schienennetz, sind Garantien eines effizienten Transportsystems.

Was erwartet die SGCI Chemie Pharma Schweiz von SBB Cargo?

Der eingespielte Dialog soll fortgeführt werden. Von der Bahn erwarten wir eine reibungslos funktionierende interne Kommunikation. Diese könnte bei Ereignisfällen noch verbessert werden.

Interview und Foto: Wilf Seifert.



Partnerschaft von **Wasser** zu Schiene.

Die Rhenus Port Logistics AG und SBB Cargo sind ein starkes Duo. Sie pflegen eine Partnerschaft, die auch Konkurrenz aushält.

Die beiden Transportspezialisten pflegen ihre Partnerschaft seit Langem. Das hat zuerst einmal mit der grossen Bedeutung der Rheinhäfen beider Basel für die schweizer Wirtschaft zu tun. An die fünfzehn Prozent des schweizerischen Imports gelangen auf dem Rhein in die Schweiz. Das sind jährlich sieben bis acht Millionen Tonnen Güter; 3,6 Millionen Tonnen davon sind konventionelle Güter oder Massenwaren. Die Rhenus Port Logistics AG importiert ausschliesslich konventionelle Ware und ist mit

einer Importmenge von einer Million Tonnen der grösste der vier Hafenakteure in Basel. Etwa zehn Prozent der gesamten Umschlagsmenge in den Häfen bleiben in der Region Basel. Das Gros der Importgüter geht ins schweizerische Mittelland und ein Teil im Transitverkehr nach Italien.

Beim Transport von Massengütern, Stückgut und flüssigen Gütern – namentlich für Öl, Agrarerzeugnisse, Baustoffe wie Kies, Sand, Kalk oder Zement, für Kohle, Aluminium, Stahl

oder Recyclinggüter – ist das Binnenschiff zwischen Rotterdam und Basel im Wettbewerb gut positioniert. «Der Transport auf dem Rhein nach Basel ist durchschnittlich etwa fünf Mal billiger als mit der Bahn und etwa acht Mal billiger als mit Lastwagen», sagt Bruno Imhof, Geschäftsführer der Rhenus Port Logistics AG. Auch punkto Zeit habe der Wasserweg gegenüber früher aufgeholt. «Wir sind heute in 48 Stunden von Basel in Rotterdam und in 92 Stunden von Rotterdam in Basel. Das ist

bei verstopften Strassen eine wettbewerbsfähige Zeit», sagt Bruno Imhof. Für einen Umschlag im Basler Rheinbecken spricht auch die Lagerkapazität. In den acht Silos der Rhenus Port Logistics AG können bis zu 135 000 Tonnen Agrarerzeugnisse eingelagert werden.

« Wir suchen den besten Weg für die Kunden. »

Bruno Imhof

Ein Duo macht Schokolade.

Schiff und Bahn ergänzen sich ideal. Zu den Rhenuskunden und damit direkt oder indirekt meist auch zu den SBB Cargo-Kunden zählen unter anderen Alcan, Fenaco, Arcelor Sidmar, die Migros sowie Lindt&Sprüngli. Lindt&Sprüngli bezieht Kakao in grossen Mengen aus Equador, Venezuela und Westafrika und lässt ihn nach Basel schiffen. Ab Basel liefert SBB Cargo die Kakaofracht zum Beispiel an die Schokoladenfabriken in Kilchberg und Olten.

Ein anderes Paradebeispiel für die Schiff-Bahn-Stafette sind die Transporte für Arcelor Sidmar, Gent, den weltweit tätigen Stahlkonzern aus Belgien. Die Rhenus Port Logistics AG zeichnet für den wasserseitigen Umschlag von



Hat den Fluss im Blick: Rhenus-Geschäftsführer Bruno Imhof.

Rotterdam nach Kleinhüningen verantwortlich und ist auch um die Zollformalitäten besorgt. SBB Cargo spediert die Fracht anschliessend nach Desio bei Mailand. Von der Plattform aus organisiert die Bahn die Feinverteilung an die Produktionswerke in Oberitalien.

Flexibel handeln.

In den letzten Jahren hat sich die Beziehung des Duos um eine Dimension erweitert. SBB Cargo ist durch den Aufbau der internationalen Plattformen in Deutschland und Italien und den freien Netzzugang in diesen Ländern vom Rhenus-Partner auf der Nord-Süd-Achse zum Mitbewerber geworden. «Die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs hat neue Geschäftsmöglichkeiten eröffnet, die SBB Cargo

Ein internationales Paar

Was in der Schweiz angestrebt wird – eine vertiefte Zusammenarbeit von Rhenus Port Logistics AG und SBB Cargo Schweiz – ist in Duisburg bereits gelebte Praxis. Im grössten Binnenhafen Europas hat SBB Cargo eine wichtige Umschlagsbasis mit Anschluss an die Wasserwege eingerichtet. Partner ist die Rhenus Scharrer GmbH. Die beiden verfügen über 14 000 Quadratmeter Lagerhallen und 20 000 Quadratmeter Freilagerflächen. Sie spedieren Rundholz, Stahl- und Bundmetallprodukte, Drahtrollen, Papierrollen sowie Gefahrgut in Vor- und Nachlauf. Transportiert wird die Ware auf der Nord-Süd-Achse in die Schweiz oder nach Italien. SBB Cargo übernimmt dabei die gesamte Transportabwicklung (Door-to-Door-Konzept).

nutzt», sagt Martin Tschopp, der Kundenbetreuer von Rhenus Port Logistics auf Cargo Seite. Die Kunden hätten dadurch mehr Wahlfreiheit. In der Kundenbeziehung sei mehr Flexibilität gefragt.

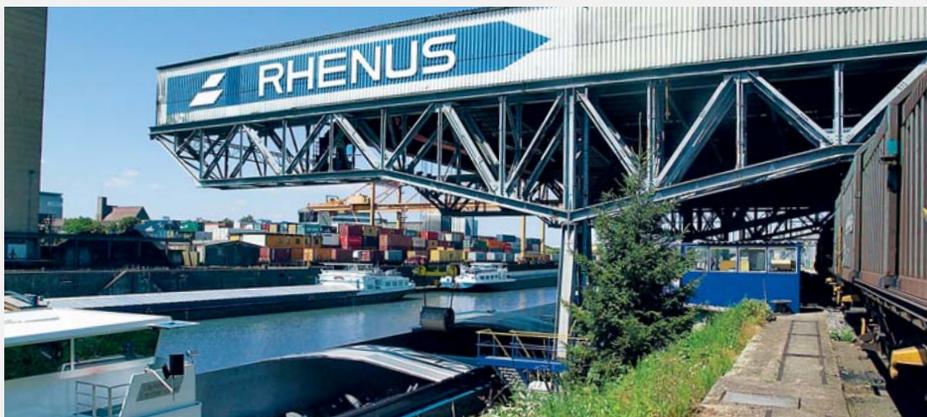
Für den Schiffsspediteur ist es ein Ansporn, sich noch klarer auf dem Logistikmarkt zu positionieren. «Die Diskussionen im Vorfeld der Abstimmung über die Fusion der Rheinhäfen beider Basel haben uns gezeigt, dass wir unsere Bekanntheit steigern müssen», sagt Bruno Imhof in seinem Büro in Kleinhüningen. «Die Bahn kennt jeder. Aber von den Vorteilen der Schifffahrt sprechen noch zu wenige.»

Letztlich sind es die Kunden, die darüber entscheiden, mit wem und wie sie ihre Güter transportieren lassen. Manche Kunden wollen explizit die Kombination Schiff/Bahn: Sie bestellen Transportleistungen bei SBB Cargo und bei der Rhenus Port Logistics AG. In solchen Fällen sind sich Bruno Imhof und Martin Tschopp einig: «Mehr aus einer Hand!» Die Bahn oder der Schiffstransporteur sollen als Globalspediteur auftreten und den andern ins Boot respektive an Land holen. So entsteht eine Kooperation, die der Strasse vehement die Stirn bieten kann. «Ziel ist, dass wir den sinnvollsten Weg suchen und das Beste für die Kunden herausholen», sagt Bruno Imhof.

Text: Susanne Perren.

Fotos: Hansjörg Egger.

Rhenus



Wetterschutzte Terminals sichern den Verlad der Stahlrollen vom Schiff auf die Bahn.

Die Rhenus-Gruppe zählt mit einem Umsatz von 3 Milliarden Euro zu den führenden europäischen Logistikdienstleistenden. Mit über 14 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist Rhenus an 230 Standorten in Europa präsent. Die Geschäftsbereiche Contract Logistics, Freight Logistics, Intermodal sowie Port Logistics stehen für das Management komplexer Logistikketten und für innovative Mehrwertdienste. In der Schweiz tritt die Gruppe als Rhenus Alpina AG auf. Sie

erwirtschaftete 2006 mit 1300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern einen Umsatz von 249 Millionen Franken. Der Bereich Port Logistics zeichnet innerhalb der Gruppe für die Binnenschifffahrt und den Güterumschlag verantwortlich. Am Standort Basel unterhält Rhenus Port Logistics AG dreissig Portal- und Laufkrananlagen und verfügt über 135 000 Tonnen Silokapazität für die Lagerung von Agrargütern.



Ein Job für **Experten.**

Unter der Regie von ChemOil führt SBB Cargo jährlich 575 Kessel- und Silowagen der deutschen Ineos Paraform zu Schweizer Kunden.

Die Schweiz ist für den in Mainz ansässigen Chemiebetrieb Ineos Paraform ein wichtiges Exportland. Als bahnologistische Betreuerin ihrer Formaldehyd- und Paraformaldehydlieferungen dorthin hat sie sich für die SBB Cargo-Tochter ChemOil entschieden. «ChemOils transparentes, durchgestyltes Drehbuch unserer Transportabläufe hat mich beeindruckt», sagt Benedikt Gresch. Gresch trägt bei dem auf Methanolderivate spezialisierten Unternehmen gleich zwei Hüte: Er ist Leiter Logistik und Eisenbahnbetrieb sowie Gefahrgutbeauftragter.

Flüssiges Formaldehyd und pulver- oder granulatförmiges Paraformaldehyd bilden die Hauptprodukte des Konzerns. Formaldehydexporte sind auf Europa beschränkt, Paraformaldehyd und die anderen Produkte werden in sechzig Länder speditiert. Beide Produkte werden in Bereichen wie Hygiene, Desinfektion und medizinische Konservierung, in Fahrzeugreifen, Bremsbelagen, Billardkugeln oder als Ausgangsstoff für die industrielle Verarbeitung eingesetzt.

Jährlich produziert Ineos Paraform 111 000 Tonnen Chemikalien. 75 000 davon werden auf der Strasse versandt, 25 000 auf der Schiene, 11 000 per Schiff.

Wichtiger Schweizer Markt.

Die Schweiz, sagt Marketing- und Vertriebschef Stephan Ruegg, sei der zweitgrösste Importeur ihres Formaldehyds und der drittgrösste des Paraformaldehyds. Empfänger der Flüssigversion seien zehn Betriebe; hinzu kämen drei grosse und einige kleinere Importeure der Trockenchemikalie. Beide Formen unterliegen der Gefahrgutverordnung, was sowohl im Werksareal wie beim Transport einen fachgerechten Umgang erfordert. Formaldehyd wie Paraformaldehyd sind giftig und stehen unter Verdacht, Krebs er-

regen zu können; Paraformaldehyd ist selbstentzündlich.

«Die Bahntransportkette gehört deshalb in Expertenhand», sagt Gresch. Sein Schienenlogistikberater und -regisseur ist der am Stützpunkt Duisburg von ChemOil stationierte Key Account Manager Manfred Strähle. Er organisiert alle Haus-Haus-Verkehre einschliesslich Rückführung der Leerwagen. Eingesetzt werden von Ineos Paraform gemietete vier- und zweiachsige Kesselwagen respektive zweiachsige, besonders für staubtrockene Güter prädestinierte Silowagen des Typs UCS.

« ChemOils transparentes, durchgestyltes Drehbuch unserer Transportabläufe beeindruckt mich. »

Benedikt Gresch

SBB Cargo fungiert dabei als exklusive Traktionärin; einzig der Shuttlebetrieb zwischen Mainz-Mombach und Worms, dem Standort des nächstgelegenen Hubs, übernimmt die Subkontraktnehmerin Wincanton Rail.

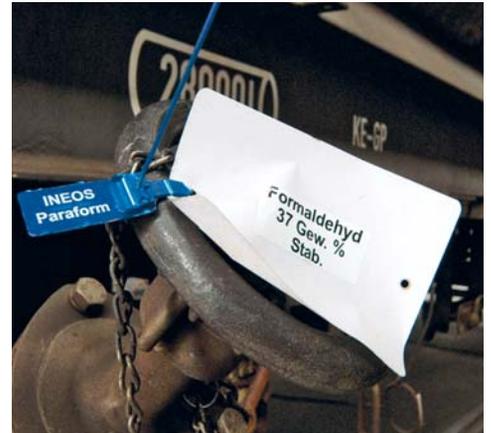
Distribution überzeugt.

Jährlich verlassen rund 575 Waggons das Werk in Richtung Schweiz. Strähle betrachtet den Ausbau und die Verästelung dieser Art konventioneller Wagenladungsverkehre in Deutschland als «meine Hauptaufgabe». Viele Kunden suchten Carrier, die nicht nur Wagen über längere Distanzen befördern, sondern sie auch im Zielgebiet distribuieren könnten. «Das ist eine Domäne von ChemOil und SBB Cargo», sagt er.

Ineos Paraform erteilt ihren Logistik- und Traktionspartnern uneingeschränkt gute Noten. ChemOil und SBB Cargo seien nahtlos verzahnt, lobt Gresch. «Ihre getakteten Lokomotivläufe sind nicht nur schnell, sondern auch kalkulierbar. Diese Vorteile kommen speziell unseren Südverkehren zugute.»

Text: Wilf Seifert.

Fotos: Georg Anderhub.



Internationale Ineos

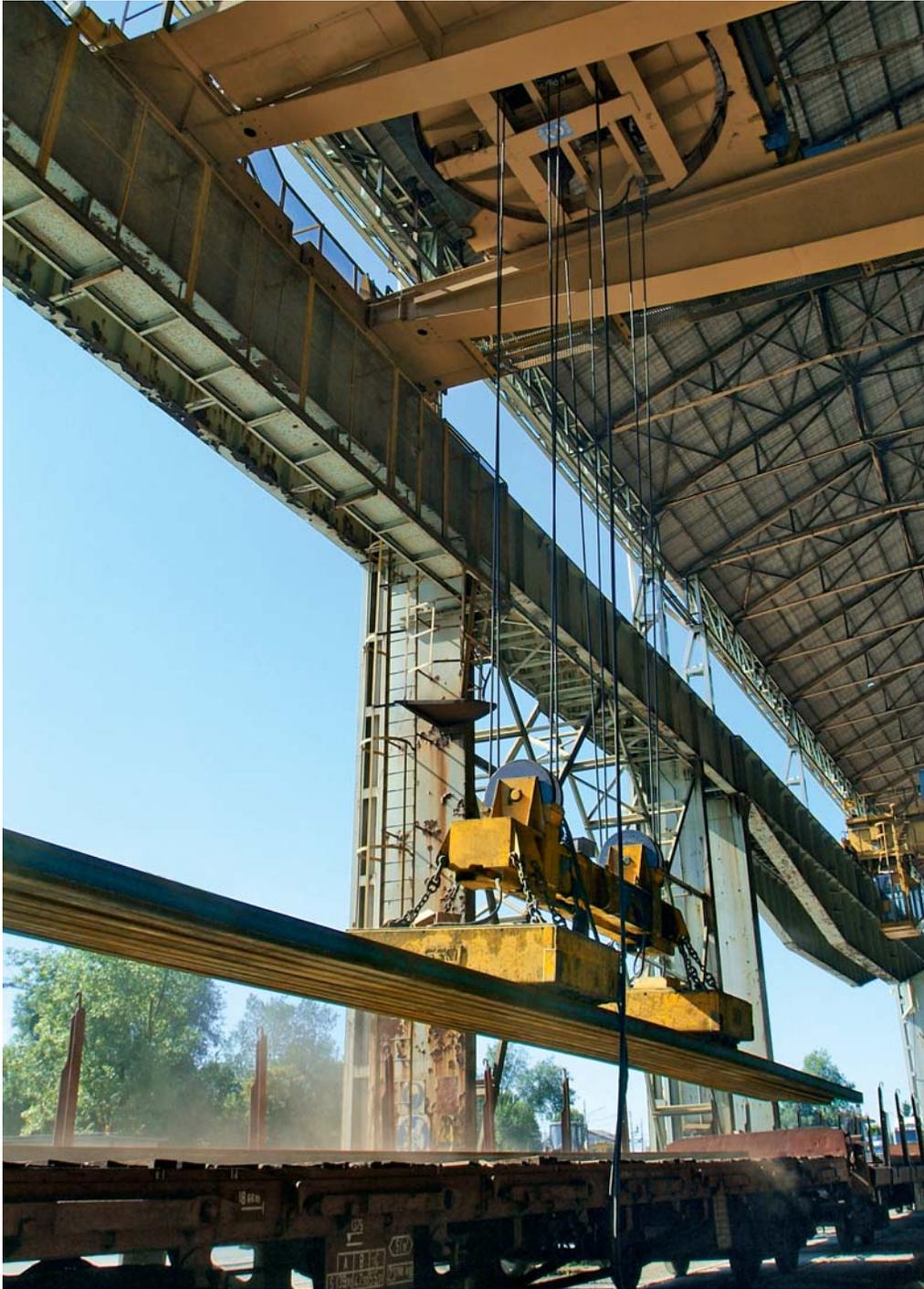
Die einstige Degussa-Tochter Methanova GmbH wurde im Oktober 2003 von der britischen Ineos Capital Group übernommen. Die Betriebe der Ineos-Gruppe verweisen mit ihrem Namen auf ihr jeweiliges Hauptprodukt – so steht die Ineos Paraform GmbH & Co. KG für die Formaldehyd- und Paraformaldehydherstellung. Der auf (petro-)chemische Spezial- und Ölprodukte fokussierte Konzern ist mit einem Jahresumsatz von 36 Milliarden US-Dollar der drittgrösste seiner Branche. Er beschäftigt 15 000 Mitarbeiter, verteilt auf 68 Werke in siebzehn Ländern.

Deutsche Paraform

Ineos Paraform gehört mit 170 Mitarbeitenden und einem Jahresumsatz von 60 Millionen Euro zu den deutschen Spitzenreitenden ihres Geschäftsfelds. Schweizer Käufer der Hauptprodukte Formaldehyd und Paraformaldehyd sind Spanplatten-, Chemie- und Pharmaproduzenten. Die ganzjährig rund um die Uhr arbeitende Ineos Paraform in Mainz hat gute Verkehrsverbindungen: zum nahen Autobahnring, ans öffentliche Schienennetz und, via Pipeline, an den Rhein. Die Pipeline dient dem Transfer des vorwiegend von Rotterdam kommenden Grundstoffs Methanol (Methylalkohol). Er wird von Binnenschiffen auf drei firmeneigene Tanks am Flussufer geliefert und durch die Pipeline ins Werk weitergepumpt.

klipp & klar

Ausgangsbahnhof	Mainz-Mombach / Worms
Bestimmungsort	Flums, Monthey, Sisseln, Menznau
Transportgut	Formaldehyd sowie pulver- oder granulatförmiges Paraformaldehyd
Wagen	Zwei- oder vierachsige Kesselwagen des Typs UCS
Empfänger	Schweizer Produktionsbetriebe



Stählerner Fluss Richtung Norden.

SBB Cargo transportiert für den italienischen Stahlverarbeitungs Konzern Marcegaglia Stahlbleche in die Schweiz, nach Deutschland und Belgien. Da Vor- und Nachlauf auf der Strasse erfolgen, sind die SBB Cargo-Umschlagsplattformen in Italien und Deutschland wichtige Schleusen im Warenfluss.

Im Büro von Paolo Romagnoli ruht das Telefon selten. Und wenn, dann schaut bestimmt jemand persönlich vorbei, um etwas in Erfahrung zu bringen oder mitzuteilen. Kein Wunder, denn hier, im Werk Ravenna des bedeutenden italienischen Stahlverarbeiters Marcegaglia, befindet sich das Nervenzentrum der Konzernlogistik. Der Ingenieur trägt die Verantwortung für alle Bahntransporte. Das sind nicht wenige, denn Ravenna ist die grösste Stahlverarbeitungsfabrik des Marcegaglia-Konzerns. Von hier aus werden nebst den Kunden alle Produktions- und Distributionszentren der Gruppe beliefert. Dreissig bis vierzig Prozent der Jahresproduktion von 1,5 Millionen Tonnen werden mit der Bahn abtransportiert; Marcegaglia gehört zu den wenigen italienischen Unternehmen, deren Werke zumindest teilweise über Anschlussgleise verfügen und diese auch aktiv nutzen.

Via Plattform in den Norden.

Anfang 2007 wurde SBB Cargo Transportpartnerin von Marcegaglia, und zwar für Verkehre in die Schweiz, nach Deutschland und Belgien. Allerdings holt SBB Cargo die Wagen nicht auf dem Anschlussgleis ab: In ihrem Auftrag fährt das Speditionsunternehmen Setrans palettierte Stahlbleche vom Werk Ravenna zur Plattform Brescia/San Zeno, wo die nässeempfindliche Ware auf geschlossene SBB-Bahnwagen umgeschlagen wird.

Dasselbe Verfahren kommt ebenfalls für die Quartobleche, die das Marcegaglia-Werk San Giorgio di Nogaro bei Udine herstellt, zum Zug. Diese Bleche sind bis zu 12 Meter lang, 2,5 Meter breit und 18 Zentimeter dick. Aufgrund ihres Ausmasses und ihres Gewichts können sie ausschliesslich mittels eines Magnetkrans vom Lastwagen auf den Bahnwagen gehoben werden. Deshalb war es für die Realisierung des Transportprojekts unumgänglich,



Eine Ladung Stahlbleche trifft in geschlossenen Bahnwagen bei Debrunner Acifer in St. Gallen ein.

dass die Plattform in Brescia mit einem solchen Kran ausgerüstet ist. Für die schweren, aber unempfindlichen Bleche kommen offene Bahnwagen zum Einsatz.

« Die Verantwortung für die ganze Kette muss bei einem einzigen Transportpartner liegen. »»

Paolo Romagnoli

Die Wagen mit den Marcegaglia-Produkten werden in die regelmässigen Shuttlezüge von SBB Cargo ab Brescia eingegliedert und zu rund einem halben Dutzend Empfänger in der Schweiz sowie zu den beiden Plattformen Duisburg und Wormshafen in Deutschland gefahren. Drei Mal pro Woche verlassen die Sendungen Italien Richtung Norden. Insgesamt verkehren pro Jahr rund 120 Wagen; sie sind je zur Hälfte für die Schweiz und für Deutschland bestimmt. Die Sendungen für die Schweizer Kunden werden direkt auf deren Anschlussgleise zugestellt. Die für die belgischen und die deutschen Kunden werden auf den Plattformen Duisburg und Wormshafen nochmals umgeschlagen und auf der Strasse zu den Empfängern in Lüttich und Hooglede respektive in Mannheim gefahren.

Alternative zum Anschlussgleis.

Weshalb laufen die Verkehre nicht über die Anschlussgleise von Marcegaglia? «Auf der bestehenden Gleisanlage in Ravenna könnten wir die Abfuhr nicht bewältigen», erklärt Romagnoli. «Mit täglich fünf abgehenden Zügen zu je zwanzig Wagen sind wir an der Kapazitätsgrenze angelangt.» Deshalb baut Marcegaglia die Anlage von gegenwärtig zwei auf vier

Gleise aus. «Dadurch schaffen wir Platz für Leerwagen. Der ganze Verladeprozess erhält so mehr Dynamik.»

Der Ausbau bedeutet aber nicht, dass die Plattformen dann nicht mehr gebraucht würden: «Sie sind eine willkommene Alternative, wenn die auszuliefernden Mengen für die Bahn ab Werk zu gross werden. Dies gilt auch, wenn die Kunden, was häufig der Fall ist, eine Lastwagenzustellung wünschen, die Transportdistanz jedoch so gross ist, dass sich der Verlad auf die Bahn lohnt», sagt Romagnoli. Deshalb wird Marcegaglia künftig ab Ravenna beide Systeme einsetzen. «Angesichts der stark belasteten Strassen in Italien betrachte ich den kombinierten Modus unter Einbezug von Plattformen als ein sehr zukunftsweisendes System.» Eine Bedingung stellt Romagnoli allerdings: «Die Verantwortung für die ganze Kette

klipp & klar

Ausgangsbahnhof	Plattform Brescia/San Zeno
Bestimmungsort	Deutschland, Belgien, Schweiz
Distanz	(Bahn und Strasse) Belgien: 1500 km Deutschland 1100 km Schweiz: 600 km
Transportgut	Stahlblech
Wagen	Vierachsige Wagen des Typs Rs/Res und RiIns
Empfänger	Diverse

muss bei einem einzigen Transportpartner liegen, so wie SBB Cargo das anbietet. Dadurch sind wir entlastet.» Sagts und wendet sich wieder seinem Telefon, seinen Mitarbeitern und dem Fluss seiner Waren zu.

Text : Ursula Homberger.

Fotos: Silvio Formenti, Georg Anderhub.

Marcegaglia – vom Zwerg zum Riesen



Stahlcoils warten in Ravenna auf den Verlad.

Der 1959 von Steno Marcegaglia gegründete italienische Handwerksbetrieb ist durch Akquisitionen und Investitionen in weniger als fünfzig Jahren zu einem der weltweit führenden Stahlverarbeitungsunternehmen herangewachsen. Marcegaglia verarbeitet jährlich 4,5 Millionen Tonnen Stahl zu Blechen, Rohren und Profilen. Dabei erzielt die Gruppe, die sich noch immer in Familienbesitz befindet und 6500 Mitarbeitende zählt, einen Umsatz von 3,4 Milliarden Euro. Allein in Italien gehören Marcegaglia fünfzehn Fabriken; weltweit kommt noch einmal fast ein Dutzend hinzu. Nebst dem Stahlbereich ist die Gruppe auch in anderen Geschäftsfeldern tätig, so etwa im Engineering-, Energie-, Tourismus- und im Finanzsektor.



77 Sattelschlepper für vier Steine.

Die Rolling Stones machen nicht nur seit Jahrzehnten erfolgreich Musik. Sie haben auch in Sachen logistischer Teamarbeit für Rekorde gesorgt.

Wenn in Oslo am 8. August das Rolling-Stones-Konzert zu Ende ist, haben Techniker vier Stunden Zeit, die gesamte Bühnentechnik in Kisten auf 77 Sattelschlepper zu verladen. Diese fahren nach Lausanne, wo am nächsten Tag um 11 Uhr der Aufbau für das nächste Konzert beginnt, das am 11. August über die Bühne geht. Und danach gehts noch schneller: Am 13. August rocken die Steine in Düsseldorf.

31 Konzerte in 81 Tagen zwischen Lissabon und St. Petersburg. 1560 Tonnen Material. 3600 Kilowatt elektrische Leistung während der Konzerte. Eine Bühne, die 12 Meter hoch,

62 Meter breit und 25 Meter tief ist: Wenn die Rolling Stones unterwegs sind, so ist das eine logistische Grossleistung.

Drei Bühnen wechseln sich ab.

Dass beim Schweizer Konzert in Lausanne alles klappte, dafür sorgte Marco Güntensperger von Bullitt Productions. Er zeichnete verantwortlich dafür, dass jedes Gerät am richtigen Ort war, Wasser-, Strom- und Telefonanschlüsse funktionierten, alle Beteiligten gepflegt wurden und die Sicherheit gewährleistet war. Die Stones standen in der erst einjährigen Firmenge-

schichte von Bullitt bereits zum zweiten Mal auf dem Programm: 2006 spielten sie auf dem ehemaligen Militärflugplatz Dübendorf.

Bullitt ist eine Dreimannfirma, doch vor und nach dem Konzert beschäftigt sie mehrere Hundert Mitarbeiter, 900 am Konzerttag selber. Der Auf- und Abbau im alten Lausanner Pontaise-Stadion dauert vom 2. bis zum 16. oder 17. August. Damit der Bühnenaufbau frühzeitig beginnen kann, sind drei identische Bühnen in Europa unterwegs. Lediglich die Bühnentechnik existiert nur einmal und muss am Vortag des Konzerts aus Oslo eintreffen.

Und wenn etwas schiefgeht? Es gibt gebe keinen Plan B, sagt Güntensperger. Er habe erst einmal erlebt, dass ein Konzert abgesagt werden musste: Sheryl Crow sei, von ihrem letzten Konzert kommend, am Gotthard im Schnee stecken geblieben.

Zum Material der Rolling Stones gehört ein Snookertisch für Keith Richards und Ronnie Wood, persönliche Möbel der Bandmitglieder samt Dekoration, und Mick Jagger wünscht eine 80-Meter-Laufbahn. Sind Rockstars Diven, die wie Könige reisen? Güntensperger verneint: «Die Tour ist für die Musiker für längere Zeit das Zuhause, da wollen sie sich wohlfühlen. Aber sonst gehören extravagante Sonderwünsche ins Reich der Mythen. Die Tournee ist ein professionell geführtes Unternehmen ohne viel Schnickschnack.»

« Die Stones toppen sich immer wieder selber. »»

Marco Güntensperger

Extravagant sind aber auf jeden Fall die Dimensionen. Es handelt sich bei der diesjährigen Tour um die mit Abstand grösste Produktion, die es je gab. Die Rolling Stones sind die Erfinder des aufwendigen Stadionrocks mit eigenen Bühnensystemen – erstmals waren sie 1981 so unterwegs.

Güntensperger freut sich auf die Herausforderung: «Es ist das erste grosse Konzert in der Lausanner Pontaise seit zehn Jahren. Das macht es spannend. Und ich freue mich, wenn alles gut geht, die Leute eine gute Show erleben und mit einem Lächeln nach Hause gehen.» Selber wird der Musikliebhaber von der Show wenig mitbekommen: Beim letztjährigen Konzert hörte er gerade mal ein halbes Lied.



Marco Güntensperger, 38, wurde nach einem abgebrochenen Wirtschaftsstudium 1993 Produktionsleiter von Good News. 2006 gründete er seine eigene Produktionsfirma, Bullitt Productions LLC.

Der Dreimannbetrieb in Glattbrugg plant und organisiert Grossanlässe aller Art. Nach dreizehn Jahren Konzertorganisation habe er mit dem Bereich Corporate Events eine neue Herausforderung gefunden: Bullitt organisiert nicht nur Konzerte, sondern ist namentlich stark im Bereich Sport engagiert. Zu den wichtigsten Kunden gehören die Fussballverbände Fifa und Uefa.

Text: Marcel Hänggi. Illustration: Michael Meister.

Jetzt gehts rund.



SBB Cargo hat ihre Nord-Süd-Stahlverkehre weiterentwickelt. Jetzt bietet sie getaktete Umläufe an. Die Neuerung wird sehr positiv vom Markt aufgenommen.

Der von SBB Cargo mit Shimmns-Wagen eingeführte Dreiecksverkehr für die deutsche und die norditalienische Stahlindustrie bewährt sich bestens, dies umso mehr, als die Verloader und ihr Carrier gleichermaßen davon profitieren. ThyssenKrupp Steel im Norden und die Kunden im Süden profitieren von konstanter Transportqualität. Das erleichtert die Planung und hält die Spezialflotte von SBB Cargo in ständigem Umlauf.

«Minimierte Wagenstandzeiten durch die synchronisierte Be- und Entladung der Coils (Stahlrollen) an den drei Umschlagplätzen fördern die Wirtschaftlichkeit aller Beteiligten», sagt Ümit Sarigecili, Produktmanager für internationale Wagenladungs- und Plattformverkehre in der Basler Zentrale von SBB Cargo.

Der Rundlauf beginnt mit der Ladungsaufnahme bei ThyssenKrupp Steel in Duisburg. Sodann rollen die zur Beförderung von Coils konzipierten Shimmns-Wagen via Basel nach Desio bei Mailand. Jede Komposition besteht aus siebzehn Waggons. Nach ihrer Ankunft am frühen Vormittag und Entladung fahren sie gleichentags nach Novi Ligure weiter. Sobald der Stahlproduzent die Wagen beladen hat, startet die Reise zur Plattform von SBB Cargo in

Duisburg-Rheinhausen. Dort übernimmt die Spedition Wiechers. Sie entlädt die Coils, lagert sie temporär ein und liefert sie per Lastwagen an Endkunden im Ruhrgebiet. Der Kreislauf schliesst sich: Die Shimmns-Wagen stehen zur erneuten Beladung durch ThyssenKrupp Steel parat.

Neue Route regelt Umlauf.

Der Regelumlauf dauert dreizehn Tage. Das Volumen summiert sich auf mehr als 200 000 Jahrestonnen. Die neue Routenführung kommt auch den Umschlagpartnern von SBB Cargo an beiden Enden der Transportschleife zugute. «Sie können erheblich präziser disponieren und ihre Transitleger für den Lastwagennachlauf bedarfsgerecht frei halten», sagt Sarigecili.

SBB Cargo ist mit dem Dreiecksverkehr ein guter Wurf gelungen, zumal die vorhandenen Shimmns-Wagen derzeit vom Markt sehr nachgefragt werden. Laut Sarigecili liegt die Effektivität des Systems bei nahezu hundert Prozent. Was für ihn genauso wichtig ist: «Unser Service stösst wegen seiner Kalkulierbarkeit und Kapazitätsgarantie auf sehr positive Kundenresonanz.»

Text und Foto: Wilf Seifert.



Der klare Kopf für alle Fälle.

Theo Furrer bleibt als Leiter der Cargo Leitzentrale auch dann ruhig, wenn der Güterverkehr unruhig läuft.

Ein bisschen verkehrt ist es vielleicht schon: Theo Furrer, Chef der Cargo Leitzentrale, läuft zur Hochform auf, wenn die Güterzüge nicht so flüssig unterwegs sind, wie es die Kunden und die Planung vorsehen. Noch lieber denn als Macher sieht er sich und seine 55 Mitarbeitenden als Variantenentwickler im operativen Bereich der Cargo Produktion.

Jonglieren mit Güterzügen.

In der Cargo Leitzentrale überwachen und steuern die Disponenten den Güterverkehr in der Schweiz sowie zwischen Köln und Basel, in

der Lombardei und im Grossraum Mailand. Das ist ein ständiges Jonglieren zwischen Routine und Ausnahme. «Wir disponieren den Normalverkehr und wahren bei Unregelmässigkeiten und Verspätungen die Interessen von SBB Cargo in enger Zusammenarbeit mit dem Kunden Service Center, den Cargo Leitstellen in den Ländern, der Betriebsführung SBB und mit anderen Partnern wie der DB Netz, der Infrastrukturgesellschaft der Deutschen Bahn», sagt Furrer. Das sei wie bei der Feuerwehr: In Ereignisfällen müsse man aktiv werden. Das setzt Mut, ein gerüttelt Mass an kühlem Kopf,

ein Flair für die Disposition, Eisenbahnkenntnisse und fließendes Deutsch, Französisch sowie Italienisch in Wort und Schrift voraus.

In Aktion für die Grossaktion.

SBB Cargo kauft im Jahresfahrplan freie Fahrkapazitäten ein, welche die Cargo Leitzentrale im Tagesgeschäft bewirtschaftet. «Manchmal wissen wir erst einen Monat im Voraus, was an neuen Verkehren dazukommt. Plant zum Beispiel ein Grossverteiler schweizweit eine Sonderaktion – das geschieht meistens kurzfristig –, erarbeiten wir für diesen

Mehrbedarf im Schnelltempo zusätzliche Transportkapazitäten», erklärt Theo Furrer. An 365 Tagen im Jahr haben die Disponenten einen direkten Draht zu zahlreichen Verkehrspartnern in ganz Europa. Sie regeln überdies den Einsatz der 450 Streckenlokomotiven und werden aktiv – Theo Furrer nennt es auch «kreativ» –, wenn etwa ein Erdbeben einen Streckenunterbruch verursacht oder eine Lok aufgrund einer technischen Störung stehen

« Es gibt im Chaos keinen Fehlentscheid. »»

Theo Furrer

bleibt. In solchen Momenten ziehen vor dem inneren Auge des vifen Leiters mehrere Lösungen gleichzeitig vorbei. «Es gibt im Chaos keinen Fehlentscheid. Wichtig ist, dass man schnell entscheidet und die Lösung umsetzt.» Trifft beispielsweise im Tessin ungeplant ein Zug aus Bologna ein, der alte Bahnschwellen nach Schweden spedierte, suchen die Disponenten in Basel ein Zeitfenster im bestehenden, ohnehin dicht belegten Netz und organisieren ad hoc eine Trasse für die Durchfahrt.

Am liebsten die Achterbahn.

Theo Furrers Kopf sprüht vor Ideen. Das dynamische Labyrinth auf dem Flipchart in seinem Büro wissen nur Eingeweihte zu entziffern. In der Freizeit kurvt er gern mit seiner Harley-Davidson durchs Land – oder mit Frau und Tochter im Wohnmobil. Und er liebt die Silver Star, die höchste und grösste Achterbahn Europas, im Europapark in Rust. Hauptsache, Hals über Kopf in Fahrt.

Theo Furrer, 48, ist ein Eisenbahner mit klassischer Bahnkarriere. Der gelernte Betriebsdisponent stieg 1975 bei der SBB, die damals noch in Kreisdirektionen gegliedert war, in Luzern ein. Der Lehre folgten Einsätze als polyvalenter Beamter auf diversen Bahnhöfen, unter anderem auch ein Sprachaufenthalt im Tessin. 1995 wurde der gebürtige Zuger zum Stellvertreter des Rangierbahnhofs Olten berufen. Zwei Jahre später wechselte er zum Teamleiter Operation im Güterverkehr in Luzern. Seit 1999 widmet Theo Furrer seine Erfahrung dem Aufbau und der Leitung der Cargo Leitzentrale von SBB Cargo in Basel, die er heute führt. Theo Furrer wohnt mit seiner Frau und seiner Tochter in Allschwil.

Text: Susanne Perren.
Foto: Gian Vaitl.



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@sbbcargo.com
www.sbbcargo.com

Marketing & Sales

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

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

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

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

Instandhaltung

Geschäftsbereich Instandhaltung
Verkauf
Viale Officina 18
6500 Bellinzona
Schweiz
Tel. +41 (0)51 227 60 10
Fax +41 (0)51 227 67 97
instandhaltung.verkauf@sbbcargo.com

Rechnen Sie mit uns.

 SBB CFF FFS Cargo

Neuerdings beginnt hier die Schweiz.

Dank der Zusammenarbeit zwischen SBB Cargo und ChemOil hat jetzt Rotterdam neu einen direkten Schweizer Bahnanschluss für Wagenladungsverkehr und ist somit Teil der Nord-Süd-Achse. Die Anbindung des wichtigen Hafens Rotterdam ist nun Realität geworden. SBB Cargo und ChemOil befördern Güter mit den gewohnt hohen Schweizer Qualitätsstandards nach Deutschland, Italien und in die Schweiz. Wir heißen Rotterdam herzlich willkommen im Schweizer Bahnnetz!

www.sbbcargo.com

