

cargo

Das Logistikmagazin von SBB Cargo

3 | 10



Am Südfuss. 4
Der Nerven-Hauptstrang.

Ost – West. 8
AMAG und Migros im Mittelland.

International. 12
Das neue Unternehmen.

Grenzquerend. 16
Schmuggel im Jura.



Bild der Saison.

Bildschirmschoner: jetzt downloaden.

Die Ost-West-Verbindung entlang dem Jurasüdfuss ist die wichtigste Achse im schweizerischen Binnen-Güterverkehr. Hier verteilt befinden sich die Zentren grosser Detailhändler – wie das Coop-Verteilzentrum für die Romandie in Aclens im Kanton Waadt (siehe Seite 4).

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





Ost-West-Marathon.

Liebe Leserin, lieber Leser

Was für ein Erfolg: Viktor Röthlin wird in Barcelona Europameister im Marathon. Noch vor sechzehn Monaten hat er schwer krank ums Überleben gekämpft. SBB Cargo kann von ihm zwei Dinge lernen: einerseits die akribische Analyse und Vorbereitung, andererseits den immensen Durchhaltewillen in der Umsetzung. Auch SBB Cargo befand sich in einer Krise, hat sich aber wieder nach vorn gearbeitet und ist jetzt mitten im Marathonrennen.

Ein Marathon ist die Entwicklung des Transitverkehrs im Hinblick auf die Eröffnung der Neuen Alpentransversale (Neat) am Gotthard. Unsere Analyse der Situation hat dazu geführt, dass wir zusammen mit unserem Partner Hupac die neue Gesellschaft SBB Cargo International gegründet haben. Damit wollen wir zum Kostenführer für den alpenquerenden Güterverkehr werden.

Darüber werden wir aber den nationalen Güterverkehr nicht vergessen, der sich zum allergrössten Teil auf der Ost-West-Achse abspielt. Entlang dem Jurabogen liegen die wichtigsten Wirtschaftsräume der Schweiz, und jeden Tag und jede Nacht transportiert SBB Cargo hier wichtige Güter für die Versorgung der Wirtschaft und der Bevölkerung.

Vor genau 150 Jahren wurde die letzte Lücke in der Ost-West-Verbindung der Schweiz geschlossen. Heute ist diese Verbindung zur wichtigsten des nationalen Güterverkehrs geworden. Diese zentrale Verbindung für unsere Kunden heute und auch in Zukunft zu garantieren: Auch das ist ein Marathon, den wir mit hoher Motivation angehen.

Nicolas Perrin
CEO SBB Cargo

Inhalt.

- 4 **Am Südfuss.**
Die wichtigste Achse im Binnenverkehr.
- 6 **In die Zukunft.**
Jobst Grotrian über den Infrastrukturbedarf.
- 8 **Von Ost nach West.**
AMAG schickt Autoteile durch die Schweiz.
- 10 **Durchs Mittelland.**
Die Migros-Verteilzentrale Suhr.
- 12 **International.**
SBB Cargo und Hupac fahren gemeinsam.
- 14 **Schotter.**
Hybridloks. Arc Jurassien. Stahlhut.
- 16 **Über die grüne Grenze.**
Schmuggeltradition im Jura.
- 17 **Im globalen Netz.**
Gastkolumne von Professor Philippe Wieser.
- 18 **Aus der Vogelperspektive.**
Michel Suter organisiert die Region West.



Coop-Zentrale Aclens: Hier treffen jeden Morgen gegen vier Uhr die Bahnwagen mit Produkten ein, die nachher an die Filialen in der Westschweiz verteilt werden.

Viel Zug am Jurasüdfuss.

Der Binnengüterverkehr rollt vor allem zwischen Ost und West. Hier liegen auch die meisten grossen Logistikzentren der Kunden von SBB Cargo. Die Jurasüdfusslinie bildet ein wichtiges Teilstück. Für Angebotssteigerungen im Ost-West-Verkehr ist wenig Platz.

TEXT: BERNHARD RAOS – FOTOS: GIAN VAITL

Wenn Christian Neukomm von Post Logistics über die wichtigste Linie im Binnengüterverkehr spricht, verwendet er das Bild von der «Wirtschaftsbanane»: «Auf dem Bogen von der Ost-

Die Kapazitäten reichen für **das aktuelle Verkehrsvolumen** aus.

Ruedi Büchi

schweiz in die Westschweiz – er hat die Form einer Banane – wickeln wir die für uns zentralen Verkehre ab.» Hier liegen die grossen Verarbeitungszentren der Post wie Frauenfeld, Zürich Mülligen, Härkingen, Eclépens und Daillens. Und entlang dem Jurasüdfuss rollen hier täglich sechs Briefpost- und zwölf Ganzzüge für die Paketpost mit SBB Cargo. 99 Prozent kommen pünktlich an, wobei die Toleranzgrenze für Postzüge mit fünfzehn Minuten und weniger ausgesprochen tief ist. Fast alle Briefe und Pakete finden über den Schienenverkehr ihre Empfänger.

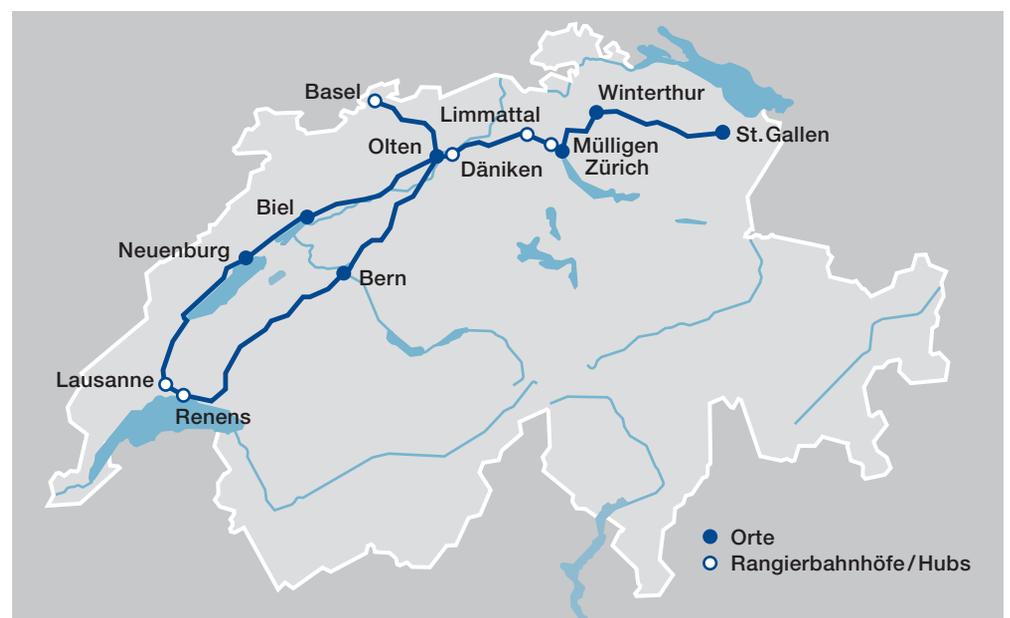
Die Ost-West-Linie ist für alle bedeutenden Kunden von SBB Cargo zentral. Neben der Post haben die Grossverteiler Coop und Migros, weitere grosse Detailhändler, Bauinfrastruktur- oder auch Mineralölfirmen ihre Verteilzentren und Produktionsstandorte entlang der «Banane» errichtet. So eröffnete beispielsweise Coop vor

vier Jahren in Aclens VD eine neue Zentrale, wo jeden Morgen gegen vier Uhr die Bahnwagen aus dem Mittelland eintreffen. Auf der Achse via Jurasüdfuss in die Westschweiz transportiert Coop alles ausser Frischprodukten. Oder der Bäckereidienstleister und Gastro-grosshändler Pistor: Seine Westschweizer Verteilzentrale steht in Chavornay. Jährlich werden hier 16 000 Tonnen Waren per Bahn angeliefert. Pistor hat mit SBB Cargo aktuell einen Rahmenvertrag für 1800 Wagen abgeschlossen, mit rund 15 Prozent mehr Transporten als im Vorjahr. Die höhere Nachfrage nach Bahnkapazi-

täten vonseiten mehrerer Branchen spiegelt die konjunkturelle Erholung.

Mehr Tempo am Jurasüdfuss.

Für die Verkehre von Ost nach West und umgekehrt setzt SBB Cargo auf ein Hub-Konzept mit den drei Rangierbahnhöfen Limmattal, Lausanne und Basel. Der Rangierbahnhof Biel wurde letztes Jahr aufgehoben, was Synergien für die anderen Hubs brachte. Ab den Hubs bestehen fixe Fahrpläne plus zusätzliche Ad-hoc-Verkehre gemäss der Verkehrsentwicklung.



150 Jahre Ost-West-Verkehr: Wirtschaftsförderung per Bahn.

Seit 150 Jahren kann man die Schweiz von Ost nach West, von St. Margrethen bis Genf per Bahn durchqueren: 1860 wurde zwischen Neuchâtel und Biel die letzte Lücke dieser wichtigen Verbindung geschlossen. Im selben Jahr wurden auch die Strecken Neuchâtel-Pontarlier und Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds eröffnet und damit diese Gebiete des Juras erschlossen.

Diese erste durchgehende Verbindung erlangte im Personen- wie im Güterverkehr rasch grosse Bedeutung. Die Topografie der Jurasüdfusslinie mit geringen Gefällen begünstigt den effizienten Gütertransport auf der Schiene. Damit trug sie massgeblich zur wirtschaftlichen Entwicklung der Schweiz bei, liegen doch im Mittelland vom Boden- bis zum Genfersee die wichtigsten Wirtschaftszentren und -regionen des Landes.



Drei Unternehmen, die ihre Verteilzentren entlang dem Jurabogen unterhalten: die Post in Daillens, ...

Auf der Jurasüdfusslinie verkehrten 2009 rund 5500 Güterzüge. Womit sich die Gretchenfrage nach den Kapazitäten für den Binnengüterverkehr stellt: Gemäss Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) soll bekanntlich der Ost-West-Güterverkehr via Jurasüdfuss beschleunigt werden und weiter wachsen.

«Geschwindigkeit ist immer ein Thema», sagt Christian Neukomm, bei Post Logistics zuständig für den Einkauf Schienentransport. Am liebsten hätte er den Stundentakt, um noch mehr Verkehre auf die Schiene zu verlagern. Thomas Zaugg, Leiter Transporte bei Coop, wünscht sich «eine schnelle Ost-West-Tages-

verbindung sowie eine grössere Anzahl temperaturgestützte Bahnwagen». Dies würde zusätzliches Verlagerungspotenzial generieren. Pistor zeigt sich an einer langfristigen Partnerschaft mit SBB Cargo interessiert – allerdings mit Vorbehalten. «Bei einer Überwälzung weiterer Kosten würde die Strasse wieder an Attraktivität gewinnen», erklärt Unternehmenssprecherin Karin Achermann.

Der Verband der verladenden Wirtschaft fordert vom Binnengüterverkehr einen geregelten Betrieb mit vertakteten Fahrplänen auf qualitativ guten Trassen, die flexiblere Angebote und schnellere Beförderungen zu günstigeren Konditionen im täglichen Betrieb ermöglichen, und

«Kunden sind unser stärkstes Argument.»

Der Güterverkehr braucht eine leistungsfähige Infrastruktur und muss sich im Wettbewerb um mehr und bessere Trassen auch gegen den Personenverkehr durchsetzen. Jobst Grotrian, Leiter Netzbedarf und Regulation bei SBB Cargo, sagt, was das bedeutet.

INTERVIEW: ROBERT WILDI
FOTO: GIAN VAITL

Wie stark werden die Güterströme durch die Schweiz in den nächsten Jahren wachsen und inwiefern genügen die heutigen Kapazitäten diesen Anforderungen?

Gemäss offiziellen Prognosen des Bundes wird die Güterverkehrsleistung auf der Schiene bis 2030 um 50 Prozent zunehmen. Am stärksten wachsen die internationalen Verkehre. Aber auch im Binnenverkehr wird mit einem Zuwachs auf der Schiene von 25 Prozent gerechnet. Dabei zeigen sich bereits heute Engpässe im Netz. Diese werden sich verschärfen.

Welches sind die dringlichsten Infrastrukturausbauten und bis wann können sie realisiert werden? Liegen die Engpässe eher auf der Ost-West- oder eher auf der Nord-Süd-Achse?

Engpässe im Güterverkehr gibt es heute vor allem im Grossraum Aarau-Zürich-Winterthur-Bülach, im Knoten Bern, auf den Abschnitten Basel-Olten, Lausanne-Genf sowie zwischen Biel und Lausanne oder Biel und dem Rangierbahnhof Limmattal. Wichtige Infrastrukturausbauten, die auch dem Güterverkehr zugute kommen, sind der Eppenbergr-, der Chestenberg- und der Heitersbergtunnel, der Vierspurausbau zwischen Zürich und Winterthur, die Entflechtungsausbauten im Raum Basel sowie der Doppelspurausbau zwischen Ligerz und Twann am Jurasüdfuss. Auf der Gotthardachse muss ein durchgehendes Profil von 4 Metern Eckhöhe ermöglicht werden und für den Kombinierten Verkehr braucht es einen modernen Grossterminal. Hier ist das Limmattal Limmattal der am besten



... Pistor in Chavornay und ...



... Coop in Aclens (alle drei im Kanton Waadt).

kritisiert das Primat des Personenverkehrs. Aber kommt der Güterverkehr auf der Ost-West-Linie gegenüber dem Personenverkehr wirklich zu kurz? Ruedi Büchi, Leiter Produktion Schweiz bei SBB Cargo, relativiert: «Die Kapazitäten sind für das aktuelle Verkehrsvolumen ausreichend. Die Einspurstrecke zwischen Twann und Ligerz entlang dem Bielersee schränkt aber unsere Entwicklung ein.» Schon kleine Störungen zwischen Biel und Lausanne hätten grosse Auswirkungen auf den Fahrplan, während sich die Situation für den Güterverkehr dank der Neubaustrecke bis Solothurn entspannt habe, sagt Büchi. Der Ausbau auf zwei Spuren zwischen Twann und Ligerz ist im Projekt «Bahn 2030» vorgesehen.

Die Verkehre bündelten sich in den letzten Jahren auf der Ost-West-Linie, wo auch die meisten grossen Logistikzentren der SBB Cargo-Kunden liegen. Diese Entwicklung bezeichnet Büchi als betriebswirtschaftlich «willkommen». Die Kehrseite der hoch ausgelasteten Infrastruktur: «Zusätzliche Volumen lassen sich ohne Investitionen nur mit erheblichem Betriebsaufwand bewältigen.»

Den Binnenverkehr optimieren.

SBB Cargo will denn auch das Netz im Binnenverkehr bis 2013 optimieren. «Wir werden die Grössenordnung unseres Bediennetzes nicht reduzieren, aber wo nötig in Absprache mit den

Kunden optimieren», sagt Produktionschef Büchi. Man wolle im Wagenladungsverkehr weiterhin ein vollständiges Produktportfolio anbieten. Denn: «Dies entspricht dem Bedürfnis unserer fünfzehn Grosskunden in der Schweiz, die fast 60 Prozent unseres Umsatzes ausmachen und 74 Prozent aller Bedienpunkte nutzen.»

Die angefragten Kunden Coop, Post und Pistor zeigen sich mit den operativen Leistungen von SBB Cargo auf der Ost-West-Linie zufrieden. Das passt zu den Gesamtzahlen der Kundenzufriedenheit, die jährlich erfasst werden. 2009 gab es trotz Wirtschaftskrise bessere Noten: durchschnittlich 7,69 auf einer Skala von 1 bis 10. ■

geeignete Standort, der den höchsten Anteil im Schiene-Schiene-Umschlag gewährleistet.

Ist ein solch ehrgeiziges Wachstum unter Einhaltung von höchsten Qualitätsstandards überhaupt umsetzbar?

Um die Zuwächse im Personen- und im Güterverkehr umsetzen zu können, sind erhebliche Netzausbauten erforderlich. Diese sind Gegenstand des ZEB-Gesetzes und fliessen in die Planungen zu Bahn 2030 ein. Neben den notwendigen Kapazitäten

füßbarkeit der Mittel vom Fortschritt der NEAT-Ausbauten und den Rückzahlungsverpflichtungen des Fonds abhängen. Die Ausbauten im Rahmen von Bahn 2030 erfordern zusätzliche Mittel. Verschiedene Finanzierungsinstrumente werden zurzeit geprüft.

Auch der Personenverkehr braucht mehr Kapazitäten. Welches sind im Wettbewerb um mehr Trassen die wichtigsten Vorteile von SBB Cargo? Unser stärkstes Argument sind unsere Kunden. Sie repräsentieren die Schweizer Wirtschaft, setzen auf die Bahn und investieren mit eigenen Anschlussgleisen in diese. Ohne mehr und bessere Trassen können wir ihre logistischen Anforderungen künftig nicht mehr befriedigen. Eine Rückverlagerung auf die Strasse wäre die Folge. In der politischen Debatte um Bahn 2030 ist es deshalb wichtig, dass sich auch unsere Kunden für die Güterverkehrsanlagen stark machen, damit diese nicht dem wachsenden Druck der Kantone zugunsten des Personenverkehrs weichen müssen.

Wie sieht Ihre persönliche Vision für den Güterverkehr und SBB Cargo im Zusammenhang mit Bahn 2030 aus?

Wir brauchen gleiche Produktionsbedingungen wie der Personenverkehr. Das bedeutet vertaktete Trassen mit Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Trassen und einheitliche Zuglängen für Strecken-, Betriebs- und Umschlagsanlagen. Ausserdem braucht es zusätzliche, moderne Terminalkapazitäten, die einen effizienten Umschlag Strasse-Schiene erlauben. ■

Wir brauchen gleiche Produktionsbedingungen wie der Personenverkehr.

Jobst Grotrian

geht es dabei auch um die betriebliche Qualität und die Standardisierung der verschiedenen Anlagenparameter als wichtige Voraussetzung für eine effiziente Produktion im Güterverkehr.

Wie steht es um die finanzielle Realisierbarkeit? Die Ausbauten im Rahmen von ZEB sind heute über den FinöV-Fonds finanziert, wobei die zeitliche Ver-

Zur Person.

Jobst Grotrian ist 41-jährig und wurde in Braunschweig (D) geboren. An der Technischen Universität Berlin schloss er 1997 sein Studium zum Diplomingenieur ab. Nach einem kurzen Engagement bei den Berliner Gaswerken kam er Ende der 90er-Jahre in die Schweiz. Er war zunächst Projektleiter bei einem Basler Beratungsunternehmen und leitete danach als Dozent den Fachbereich Mobilität am Institut für Tourismuswirtschaft (ITW) der Hochschule Luzern. Seit drei Jahren ist Jobst Grotrian bei SBB Cargo. Zunächst als Fachspezialist Verkehrsökonomie, heute als Leiter Netzbedarf und Regulation. Er ist verheiratet, hat zwei Töchter und lebt mit seiner Familie in Bottmingen BL.



Weshalb **der Kühlergrill** Eisenbahn fährt.

Seit über fünfzig Jahren arbeitet die AMAG Automobil- und Motoren AG, der grösste Automobilimporteur der Schweiz, eng mit der Bahn zusammen. Das gilt nicht nur für den Import von Neuwagen, sondern auch für den Versand von Ersatzteilen. Zum Beispiel am Jurabogen zwischen Buchs ZH und Crissier VD.

TEXT: STEPHAN DIETRICH – FOTO: GIAN VAITL



Lastwagen und kleineren Transportfahrzeugen. Vom Zentrallager Buchs aus versorgen diese die Regionallager und Umschlagplätze in den östlichen Landesteilen und im Mittelland direkt mit Waren. Für grössere Distanzen andererseits kommt vorwiegend die Bahn zum Zug. So transportiert ein Cargo-Domizil-Wechselbehälter regelmässig Ersatzteile ins Regionallager nach Camorino bei Lugano.

SBB Cargo spielt ihre Stärke aus.

Am Jurasüdfuss hingegen spielt SBB Cargo ihre ganze Stärke aus: Ein bis zwei gedeckte Schiebewand-Güterwagen vom Typ Hbbillns verkehren täglich im Nachtsprung von Buchs ins AMAG-Regionallager nach Crissier bei Lausanne. «Dank dem Nachtsprung können Kunden in der Westschweiz bis am Abend Teile aus dem ganzen Sortiment bestellen und erhalten diese am folgenden Vormittag ausgeliefert», erklärt Bruno Stillhart, Leiter Logistik AMAG Teile und Zubehör. «Das rechnet sich nicht nur, es ist auch ökologisch sinnvoll. Doch auch wegen der ständigen Überlastung der Strassen und Autobahnen möchten wir so viele Waren wie möglich per Bahn transportieren.»

Die eintreffenden Bestellungen werden elektronisch erfasst, in die entsprechende Abteilung weitergegeben und je nach Grösse konfektioniert. Sperrige Teile wie Windschutzscheiben oder Stossstangen werden lose transportiert, kleinere Positionen in Behältern verschiedener Grösse. Je nach Bestimmungsort gelangt die Ware weiter hinten oder weiter vorn in die entsprechenden Bereiche des Güterwagens. Darin ist etwa so viel Platz wie in zwei Lastwagen.

Um fünf Uhr nachmittags holt eine kleine Diesel-Rangierlok den Wagen an der Rampe ab und fährt ihn ins nahe Regensdorf. Von dort geht es mit dem Nahgüterzug in den Rangierbahnhof Limmattal und um acht mit einem Ferngüterzug weiter nach Lausanne. Dort wird der Wagen um zwei Uhr früh nochmals rangiert und gelangt später mit dem Nahgüterzug nach Renens, von wo er um sechs Uhr zum Regionallager der AMAG nach Crissier gefahren wird. Dann übernehmen Lastwagen und kleine Transporter den Weitertransport zum Bestimmungsort in der Westschweiz und im Wallis. So können die Ersatzteile noch am gleichen Tag im schadhaften Fahrzeug eingebaut werden.

«Wir sind grundsätzlich mit der Leistung von SBB Cargo zufrieden», sagt Bruno Stillhart.

Der grösste Autoimporteur.

Die AMAG ist als unabhängiger Generalimporteur der Marken Volkswagen, Škoda, Audi, Seat und VW Nutzfahrzeuge der grösste Autoimporteur der Schweiz. Die Firma beschäftigt rund 4800 Mitarbeitende. Der Umsatz 2009 belief sich auf 3,7 Milliarden Franken. Trotz genereller Absatzkrise und leichtem Umsatzrückgang hat die Gruppe den Marktanteil auf 24,6 Prozent ausgebaut und damit ihre führende Stellung in der Schweiz gefestigt.

Neuwagen kommen von den verschiedenen Produktionsstandorten grösstenteils per Bahn ins Zentrallager nach Birrfeld AG. Auch Ersatzteile werden mehrheitlich per Bahn angeliefert und von Buchs ZH in die ganze Schweiz verteilt.

Er wünscht aber, die Abfahrtszeit in Buchs könnte nach hinten verlegt werden: «Für spät eintreffende Bestellungen müssen wir immer noch einen zusätzlichen Camion einsetzen.»

«Die Leistungsanforderungen unseres Kunden AMAG sind uns bekannt», sagt dazu Daniel Hiltbrand, Kundenberater bei SBB Cargo. «Doch die betreffenden Linien konnten noch nicht so gut verknüpft werden, dass zusätzliche Potenziale möglich sind. Wir optimieren das Angebot aber laufend, und mittelfristig sollten die gewünschten Optimierungen auf der Schiene realisierbar sein.» ■

Ob Audi, VW oder Seat; ob Windschutzscheibe, Lenkrad oder Schraube – über 120 000 Ersatzteile sind im AMAG-Ersatzteillager in Buchs ZH auf 40 000 Quadratmetern Lagerfläche jederzeit abrufbereit. Hier herrscht ständig Hochbetrieb. Pannen und Defekte kennen keine Ferien, Autofahrer und Garagisten keine Geduld.

3,4 Millionen Einzelpositionen haben das Zentrallager in Buchs letztes Jahr verlassen, 14 000

Ein bis zwei Hbbillns verkehren täglich im Nachtsprung von Buchs nach Crissier.

pro Arbeitstag. Damit sie rasch am Zielort ankommen, muss der Ablauf reibungslos klappen. Dafür sorgt einerseits eine grosse Flotte von



AUSGANGSPUNKT
Buchs/Regensdorf ZH

BESTIMMUNGORT
Crissier VD

DISTANZ
211 km

TRANSPORTGUT
Autoersatzteile

WAGEN
Hbbillns-Güterwagen

EMPFÄNGER
AMAG-Regionallager



Lebensmittel-Rollband durch die **ganze Schweiz.**

Nacht für Nacht wird die Ost-West-Achse der Schweizer Güterbahn zum Rollband für die Lebensmittel des Grossverteilers Migros. Schon am nächsten Morgen stehen diese in den Regalen der Westschweizer Filialen zum Verkauf bereit.

TEXT: URSULA HOMBERGER – FOTOS: BERNHARD LOCHMATTER

Ost-West in der vollen Länge.

Ähnlich wie beim MVS liegen die Anforderungen bei einem anderen Unternehmen von Migros, das auf der Ost-West-Achse aktiv ist: der Bischofszell Nahrungsmittel AG. Sie produziert Getränke, Fertiggerichte, Kartoffelprodukte und Konfitüren sowohl für den Heim- als auch für den internationalen Markt. 7000 Wagen mit haltbaren Lebensmitteln schickt das Ostschweizer Unternehmen jedes Jahr mit SBB Cargo westwärts, 3000 davon nach Suhr; der Rest gelangt ohne Zwischenstation in die Migros-Betriebszentralen in der Westschweiz.

Logistikleiter Hugo Thaler erwähnt nebst den Vorteilen des Nachtsprungs auch die Tatsache, dass sich die Bahntransporte gut in die Umweltstrategie der Bischofszell Nahrungsmittel AG einfügen. Wie das MVS ist aber auch sein Unternehmen auf beide Verkehrsträger ausgerichtet.

Die Ost-West-Achse ist der Lebensnerv der Schweizer Versorgungslogistik. Zahlreiche Verteilzentren liegen entlang dieser Strecke. Hier entscheidet sich, ob am Morgen das gewünschte Produkt in der Filiale eines Grossverteilers zur Verfügung steht, ob der Endverbraucher dank der guten Warenverfügbarkeit eben diesem Grossverteiler die Treue hält, oder ob er verdrossen zu einem Mitbewerber wechselt.

Ein solcher Ort ist das Migros-Verteilzentrum Suhr (MVS). Hier sind alle haltbaren Lebensmittel der Migros zentralisiert, also alles, was

weder in die Kategorie Frischprodukte fällt noch tiefgekühlt werden muss. Das sind etwa Teigwaren, Konserven oder Zucker. Das MVS ist mit seinen 68000 Palettenplätzen eine der grössten Logistikhochleistungsanlagen in Europa. Täglich werden in Suhr gegen 4000 Paletten angeliefert, und die gleiche Menge wird direkt an die Filialen oder an die zehn Betriebszentralen der Migros-Genossenschaften verschickt. Die Hälfte dieser Menge trifft auf der Schiene ein, ein Drittel fährt auf der Schiene weg: Kurze Wege zu nahen Betriebszentralen oder Filialen werden auf der Strasse, lange wie jene in die Westschweiz auf der Schiene zurückgelegt.

Zur Sicherstellung der Versorgung müssen beide «Nervenbahnen» ebenso reibungslos funktionieren wie die Zentren selber. «Wir haben unsere Infrastruktur auf beide Verkehrsträger ausgerichtet», sagt Daniele Vidal, Prozessleiter Transporte beim MVS. «Ohne den einen oder anderen würden wir in Schwierigkeiten geraten. Der Nachtsprung von SBB Cargo ist natürlich äusserst wertvoll, denn dank ihm ist es uns trotz des Nachtfahrverbots für Lastwagen möglich, die Produkte schon am nächsten Morgen in aller Frühe in den regionalen Betriebszentralen zur Verteilung an die Filialen bereitzuhalten.»

4000 Bahnwagen im Jahr 2009.

Wegen der Vorteile, die der Nachtsprung bietet, beliefert das MVS die Genossenschaft Genf zu 100 Prozent und die anderen Westschweizer Genossenschaften zu 50 bis 80 Prozent auf der

Schiene. Insgesamt hat das MVS im vergangenen Jahr 4200 Bahnwagen in die Westschweiz verschickt. «SBB Cargo hat im Rahmen ihrer Möglichkeiten bereits heute einen schnellen

Der Nachtsprung von SBB Cargo ist natürlich äusserst wertvoll.

Daniele Vidal

Rhythmus», sagt Daniele Vidal. «Darauf sind wir absolut angewiesen, wenn wir wollen, dass der Verkauf in den Filialen nie behindert wird.» ■



Daniele Vidal ist verantwortlich für die Transporte nach und von Suhr.

KLIPP & KLAR

AUSGANGSBAHNHOF
Migros-Verteilzentrum Suhr

DISTANZ
ca. 200 km (je nach Bestimmungsort)

TRANSPORTGUT
Haltbare Lebensmittel

EMPFÄNGER
Betriebszentralen der Westschweizer Migros-Genossenschaften

Wenn der Osterhase Bahn fährt.

Nebst den haltbaren Lebensmitteln ist auch die Distribution sogenannter Saisonprodukte für die ganze Schweiz im Migros-Verteilzentrum Suhr (MVS) zentralisiert. Darunter versteht man die Schokoladekollektion, die zu Weihnachten angeboten wird, die Fasnachtschüechli, welche in der zweiten Winterhälfte verkauft werden, oder die Schokoladehasen, die zu Ostern in den Verkaufsregalen stehen.

Diese Transporte stellen sowohl das MVS als auch SBB Cargo vor beachtliche Herausforderungen, da über wenige Wochen im Jahr zusätzlich zum Normalgeschäft weitere 500 Bahnwagen abgewickelt werden müssen. Dies bedarf jeweils einer akribischen Planung, die zwischen dem MVS, SBB Cargo und den empfangenden Betriebszentralen abgestimmt werden muss.



SBB Cargo International: Durchstarten **im offenen Markt.**

SBB Cargo und der Kombi-Operateur Hupac gründen per Anfang 2011 das eigenständige Unternehmen SBB Cargo International. Im Hinblick auf die Eröffnung der Neuen Alpentransversale (Neat) am Gotthard soll diese Gesellschaft für den alpenquerenden Güterverkehr zum Kostenführer auf der Nord-Süd-Achse werden.

TEXT: ALEXANDER SAHEB – FOTO: SBB CARGO

Ende 2017 soll der Gotthard-Basistunnel in Betrieb gehen. Die dort entstehende Flachbahn macht Mehrfachtraktion unnötig, was es ausländischen Unternehmen erleichtert, Züge über diese Route zu führen. Damit wird die Konkurrenz zweifellos härter.

SBB Cargo International soll deshalb die starke Position ihrer beiden Gründungspartner auf dieser Strecke sichern und ausbauen. «Nur so haben wir Chancen, dem Druck ausländischer

Bahnen aktiv eine eigene Lösung entgegenzusetzen», sagt Hans-Jörg Bertschi, Verwaltungsratspräsident von Hupac. Die Aussichten sind gut: In der Krise hat sich der Traktionsmarkt zurückgebildet und viele private Anbieter wurden von Staatsbahnen übernommen. Heute suchen laut Bertschi zahlreiche Ganzzugkunden verlässliche und wettbewerbsfähige Partner. Diese möchte er mit Qualität und Effizienz überzeugen. «Schliesslich ist SBB Cargo die qualitativ beste Bahn in Europa. Zudem haben wir schon heute >

SBB Cargo und der Binnengüterverkehr.

Für SBB Cargo selbst ist der Schritt ein Element der bereits seit längerem laufenden strategischen Neuausrichtung. Künftig wird man sich auf den Schweizer Binnenverkehr und auf Verbundtransporte mit anderen Güterbahnen im Import und Export konzentrieren. Das Netz des Wagenladungsverkehrs wird in der heutigen Grösse beibehalten, es ist aber eine stärkere Ausrichtung auf einzelne Grosskunden und Branchen geplant. Zudem soll das Transportangebot stärker standardisiert werden. Im zweiten Halbjahr 2010 wird dazu die Organisationsstruktur von SBB Cargo angepasst.

sehr wichtige Kunden auf unserer Seite, und das wird letztlich den Ausschlag geben.»

SBB Cargo International wird ab 2011 vor allem zwischen Deutschland und Italien fahren und ihr Angebot in erster Linie an Operateure des Kombinierten Verkehrs richten. SBB Cargo hält 75 Prozent der Aktien und bringt Traktionsressourcen (109 Streckenloks) sowie bahntechnisches Wissen in das neue Unternehmen ein. «Wir konzentrieren uns auf die Rolle als Traktionär: Ganz einfach gesagt, spannen wir eine Lok vor einen Ganzzug, fahren auf der Nord-Süd-Achse von Deutschland nach Italien und zurück – und das so einfach und effizient wie möglich», sagt SBB Cargo-Chef Nicolas Perrin.

Hupac ist auch der grösste Kunde.

Hupac ist mit 25 Prozent nicht nur Minderheitsaktionär, sondern zunächst auch der grösste Kunde. Ihre Beiträge sind laut Bertschi in erster Linie ein langfristig stabiles Geschäftsvolumen sowie wichtiges Know-how über die Entwicklung des Marktes und europaweite Marktpräsenz. Schliesslich möchte man nicht nur selbst den Kombinierten Verkehr ausbauen, sondern auch allen anderen europäischen Kunden für Ganzzüge auf der Nord-Süd-Achse attraktive Angebote machen. «Unser Ziel ist es, den Markt für Kombinierte Verkehre gesamthaft zu erweitern», sagt Bertschi. Dabei soll das neue Unternehmen nicht nur wettbewerbsfähig, sondern bis 2013 auch profitabel werden.

Das Geschäftsmodell ist innovativ im Schienengüterverkehr: Entgegen dem europäischen Trend übernimmt hier nicht eine Bahn einen Kombi-Operateur, sondern dieser wird in die

Verantwortung für Strategie und Entwicklung des Unternehmens eingebunden.

SBB Cargo International bietet rund 480 Arbeitsplätze an, davon 237 für Lokführer, 76 für operatives Personal und 170 für Planung, Administration und Disposition. In der Schweiz ist Basel als Drehpunkt für das gesamte Produktionskonzept und für den Lokführerwechsel auf der Gotthard- und der Lötschbergachse vorgesehen.

Die Zahl der Lokführer bleibt gleich.

Verhandlungen über einen Gesamtarbeitsvertrag für die Schweizer Angestellten wurden aufgenommen; einstweilen werden Lokführer von SBB Cargo beschäftigt. Durch die Ausgliederung des internationalen Verkehrs werden aber auch 157 Arbeitsplätze aufgehoben. Cargo-Chef Perrin versichert, dass man alle zur Verfügung stehenden Mittel einsetzen wird, um die Betroffenen zu unterstützen. Die Zahl der Lokführerinnen und Lokführer an den Standorten von SBB Cargo im Tessin und in der Zentralschweiz bleibt unverändert.

Hans-Jörg Bertschi blickt zuversichtlich nach vorn und betont die Chancen des neuen Unternehmens: «Wir haben gemeinsam die Chance, die erste erfolgreiche internationale Ganzzugbahn in Europa im Markt zu etablieren. Das ist

Wir haben **gemeinsam die Chance**, die erste erfolgreiche internationale Ganzzugbahn in Europa im Markt zu etablieren.

Hans-Jörg Bertschi

wirklich für alle eine spannende Sache!» Und auch Nicolas Perrin gibt sich optimistisch: «Mit SBB Cargo International schaffen wir einen starken Player auf der Gotthardachse, unterstützen die Verkehrsverlagerung und tragen zum Wachstum des Wirtschaftsstandorts Schweiz bei.» ■

MARKTNEWS

270 neue Shuttlezüge Deutschland – Italien.

Die niederländische Ewals Cargo Care arbeitet im Kombinierten Verkehr durch die Alpen neu mit SBB Cargo zusammen: Die Schweizer Güterbahn fährt für den internationalen Logistikanbieter jährlich 270 Shuttlezüge mit Containern und Sattelauflegern von Deutschland nach Italien. Dabei stellt SBB Cargo pro Zug jeweils drei Taschenwagen zur Verfügung, auf welchen auch grossprofilige Sattelaufleger des Typs P 400 transportiert werden können. Die beiden Unternehmen haben für die Zusammenarbeit einen Dreijahresvertrag abgeschlossen.



Was ist die CLZ?



Die Cargo Leitzentrale (CLZ) ist der Dreh- und Angelpunkt in der operativen Betriebsabwicklung von SBB Cargo. Die Disponenten überwachen und steuern im 24-Stunden-Schichtbetrieb den Güterverkehr und bewirtschaften die zugeteilten Trassen und die 400 Streckenlokomotiven.

Sie sind verantwortlich für die Erstellung der gewünschten Qualität bei der Betriebsabwicklung und treffen bei Verkehrsschwankungen geeignete Massnahmen. Bei Unregelmässigkeiten wie Verspätungen und Streckenunterbrüchen arbeitet die CLZ eng mit der SBB Cargo-internen Kundeninformation und den Betriebsführungen der verschiedenen Infrastrukturbetreiber zusammen.



Umweltfreundliche neue Rangierloks.

SBB Cargo investiert in die Flotte für den leichten Zustell- und Rangierdienst und beschafft neue Hybridloks bei Stadler Winterthur.

Dank der Kombination von Elektroantrieb und Dieselhilfsmotor sind die neuen Rangierloks mit der Typenbezeichnung Eem 923 Hybrid besonders umweltfreundlich. Ausserdem verursachen sie im Vergleich mit reinen Dieselloks verhältnismässig tiefe Kosten über die ganze Betriebsdauer. Gleichzeitig erfüllen sie dank ihrer Flexibilität sehr gut die Bedürfnisse von SBB Cargo für den leichten Zustell- und Rangierbetrieb über Strecken- und Anschlussgleise.

Die neuen Fahrzeuge ersetzen die veralteten Rangierloks des Typs Bm 4/4 sowie diverse dreiaxlige Typen. Mit der Neubeschaffung kann SBB Cargo die Flottenvielfalt im Rangier- und Zustelldienst weiter reduzieren und somit Kosten sparen.

Die Übernahme der ersten Lok ist für Anfang 2012 geplant, die Auslieferung der letzten für Herbst 2013.

Schwacher Eurokurs drückt auf Ergebnis.

SBB Cargo hat die Leistung im ersten Halbjahr deutlich gesteigert. Der Umsatz blieb jedoch hinter dem Vorjahr zurück, das Ergebnis ist weiterhin negativ.

Im Vergleich zum schwierigen Vorjahr hat die Nachfrage im Güterverkehr im ersten Halbjahr 2010 wieder angezogen. Insbesondere in der Stahlbranche und im Kombinierten Verkehr verzeichnete SBB Cargo bessere Werte. Die Zahl der Nettotonnenkilometer stieg im Vergleich zur Vorjahresperiode deutlich um 17,5 Prozent auf 6590 Millionen.

Erfreulich entwickelte sich insbesondere der Transitverkehr mit einem Wachstum von 21,6 Prozent. Die Binnennachfrage legte um 4,5 Prozent zu. Trotz der deutlichen Leistungssteigerung blieb der Umsatz von SBB Cargo unter dem des Vorjahres. Der Verlust von 49,5 Millionen ist insbesondere auf den schwachen Eurokurs und auf Mehrkosten für die Sicherheit und den Rollmaterialunterhalt zurückzuführen. Das Ergebnis bleibt damit weiterhin unbefriedigend.

Der Arc Jurassien lädt zum Feiern ein.

Ende September feiert die SBB das 150-Jahr-Jubiläum der Strecke Biel–Neuenburg. Viele Attraktionen erwarten die Besucherinnen und Besucher.

Am Wochenende vom 25. und 26. September bietet die SBB Interessierten und Neugierigen ein vielfältiges Programm: Ausstellungen, Tage der offenen Tür und vieles mehr sorgen für gute Stimmung am Jura-südfuss. So öffnet das Depot in Biel seine Türen und lädt zur Besichtigung von historischen und top-modernen Loks und Wagen ein. Im Industrierwerk Biel lassen sich die Mitarbeitenden über die Schulter schauen, wenn sie beispielsweise

Rangiertraktoren des Typs TmIV von SBB Cargo zu Tm 232 umrüsten und sie dadurch wieder fit machen. SBB Cargo ist mit einem Stand vertreten.

Besondere Highlights für die Besucherinnen und Besucher sind am Jubiläumsanlass die Eröffnung des neuen Bieler Bahnhofs und das exklusive Konzert des Rappers Stress auf dem Vorplatz der alten Güterhalle in La Chaux-de-Fonds.

Das ganze Jubiläumsprogramm auf: www.sbb.ch/150jahre



SBB Cargo wertet offene Güterwagen auf.

Dank verstärktem Wagenkasten und -boden sollen die Eaos künftig den Transport von schweren Materialien besser verkraften und weniger Reparaturkosten verursachen.

SBB Cargo macht 440 offene, vierachsige Güterwagen des Typs Eaos fit für die Stahl- und Schrotttransporte. Die Wagen erhalten mit dem Umbau einen neuen, verstärkten Wagenkasten und einen Stahlboden. Auch das Ladevolumen wird vergrößert. Damit stellt SBB Cargo ihren Kunden in diesem wichtigen Geschäftssegment zukünftig leistungsfähiges Rollmaterial zur Verfügung.

Die Erneuerung erfolgt bis September 2011 durch die spezialisierte slowakische Firma ŽOS in Trnava, die das beste Angebot eingereicht hat; aus der Schweiz ging kein Angebot ein. Nach dem Umbau werden die Wagen die Typenbezeichnung Fas bekommen. Die Investition von rund 19 Millionen Franken rechnet sich mittelfristig wegen der massiven Einsparungen von Reparaturkosten.



Stahlhut leitet SBB Cargo International.

Michail Stahlhut heisst der Leiter von SBB Cargo International, der neuen von SBB Cargo und Hupac gegründeten Nord-Süd-Tochter. Der 44-Jährige wird diese Gesellschaft für den alpenquerenden Transitverkehr aufbauen.

Stahlhut besitzt eine langjährige und fundierte Erfahrung im Eisenbahngüterverkehr. Er ist seit 2006 Vorstand der Ostthannoverschen Eisenbahnen AG. Mit dem Anteilserwerb durch Arriva wurde er 2008 zum Geschäftsführer Technik der Arriva Deutschland GmbH. In dieser Funktion verantwortete er den Ausbau des Cargogeschäfts, die Werkstätten sowie die Infrastruktur. Zuvor hatte er für eine private Firma ein Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgebaut und bei der Railion AG den Cargobahnhof Mannheim geleitet.

Kundenkongress Schweiz 2010: Positives Feedback.

Unter dem Motto «SBB Cargo vernetzt die Schweizer Wirtschaft» fand am 21. Juni 2010 der diesjährige SBB Cargo-Kundenkongress Schweiz statt.

Im Rahmen des Kundenkongresses wurden die zahlreichen Teilnehmenden vom Topmanagement über die momentane Situation bei SBB Cargo und die Zukunftsaussichten informiert. Darüber hinaus konnten die Interessierten in unterschiedlichen

Ateliers Einblick in diverse Themen gewinnen, zum Beispiel zu Ökologie, Xrail oder KV Binnen. Das Rahmenprogramm mit Wurst, Bier und Fussball bot Gelegenheit für informelle Gespräche in entspannter Atmosphäre.





Auf den Spuren einer bewegten Vergangenheit.

Eine ganz besondere Art Verkehr war früher im Jura von grosser Bedeutung: der Schmuggel über die grüne Grenze zwischen Frankreich und der Schweiz. Heute ist dies Legende, und die alten halsbrecherischen Pfade sind als Wanderrouten beliebt.

TEXT: ROLAND FISCHER – ILLUSTRATION: MICHAEL MEISTER

Die grüne Grenze: Kaum woanders passt der Begriff besser als im Jura. Hügelzug reiht sich an Hügelzug, Hochweiden, Waldabschnitte, dünn besiedelte Täler – und irgendwo durch die charakteristische Gegend zieht sich eine fast unsichtbare Grenze, ein allein politisch bedeutender Schnitt in der Landschaft. Ist man zu Fuss in der Grenzregion unterwegs, auf Feldwegen und Trampelpfaden, merkt man oft nicht einmal, wann man die Grenze zwischen der Schweiz und Frankreich überschreitet.

Ländliche Gegend, kaum Grenzposten, viele Waldabschnitte – mit einem Wort: ein Paradies für Schmuggler. Dazu noch das nicht ungetrübte Verhältnis der lokalen Bevölkerung Obrigkeiten gegenüber – und schon schiessen die Geschichten ins Kraut. Wie zum Beispiel bei den Echelles de la Mort – deutsch: Todesleitern – in der Doubsschlucht, 10, 15 Kilometer nördlich von La Chaux-de-Fonds. Die Leitern überwinden eine steile Felswand, gut 50 Meter geht es hinauf zum flachen Rücken, in den sich der Doubs gefressen hat.

Eine alte Schmugglerroute, und nicht ungefährlich, heisst es. Anfangs sind die Schmuggler über Tannen mit abgesägten Ästen geklettert, dann hat man sich mit zerbrechlichen Holzleitern beholfen. 1898 liessen die Behörden der französischen Grenzgemeinden Charquemont und Boulois, die vom regen Handel gern profitierten, sogar Eisenleitern montieren.

Heute sind die Echelles ein beliebtes Wanderziel, nicht zuletzt wegen des furchterregenden Namens. Den haben sie aber nicht, weil hier >

reihenweise zu schwer beladene Schmuggler in den Tod gestürzt wären, sondern wegen einer unweit gelegenen Kuriosität: Wenn der Wind so richtig durch die engen Felswände bläst, beginnt es mitunter unheimlich zu brummen und ein tiefer Höllenton erfüllt die Schlucht: Die «Orgue de la mort» (die Orgel des Todes) erklingt gar schauerlich.

Geschmuggelt wurde im Jura allerlei, je nach Epoche. Banden brachten im beginnenden 19. Jahrhundert allerlei Kolonialwaren über die

Selten geht den Zöllnern heute noch ein **dicker Fisch** ins Netz.

Grenze – Seiden- und Kaschmirtücher, Kakao, Zucker, Gewürze. Später dann wurden Uhrenteile, wertvolle Steine, Gold, aber auch Alkohol an den Behörden vorbeigeschleust. Eher im kleinen Stil mischte die Lokalbevölkerung mit – sie versorgte sich in der Schweiz mit Alltagswaren wie Tabak, Salz oder Zündhölzer, die in Frankreich damals viel teurer waren.

Auch Bücher gehörten in repressiven Zeiten zu den Waren, die möglichst unkontrolliert über die Grenze mussten. Vor der Revolution in Frankreich wurden Bücher aufwieglerischer Autoren im Ausland gedruckt, oft in der Schweiz. Ein wichtiger Hafen für Freigeister jener Zeit war Neuenburg, wo unter anderem die Encyclopédie, ein wichtiges Buch der Aufklärung, neu aufgelegt wurde. Die Verleger unterhielten ein eigenes Schmugglernetzwerk, um die in Frankreich verbotenen Bücher über die Grenze zu schaffen – ein nicht nur wirtschaftlich, sondern auch politisch nachhaltiges Geschäft.

Heute sind die Jura-Schmuggelrouten vor allem Legende. Nur selten geht den Zöllnern noch ein dicker Fang ins Netz. Und die Meldungen sind, verglichen mit den Räubergeschichten von früher, reichlich unspektakulär. Vor einigen Monaten beispielsweise wurde im Val de Ruz ein Lastwagen von den Beamten gestoppt, der schwarz über die Grenze gekommen war. Geladen hatte er Schmuggelware der eher banaleren Art: eine Tonne tiefgefrorener Pommes frites. ■



Überraschung, Überraschung?

In der Logistik lieber nicht.

Liebe Logistikerinnen, liebe Logistiker

Im Rahmen einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Entwicklung des Verkehrs, deren Kosten heute übrigens noch nicht richtig eingeschätzt werden können, ist der Ausbau des Schienentransports ein wesentlicher Trumpf. Allerdings stellt dieser Aspekt in den kommenden Jahren nicht nur einen sicheren Wettbewerbsvorteil dar, sondern vor allem auch einen Sachzwang, den die Unternehmen bei ihrer künftigen Logistikplanung berücksichtigen müssen.

Der Schienentransport erfordert kostspielige Infrastrukturen (Schienennetz, Logistikplattform mit Schienennetzanschluss etc.) und ermöglicht keine logistische Feinverteilung. Die Schiene muss also verstärkt in ein globales Transportangebot integriert werden. Dazu bedarf es – landes- und weltweit – eines kohärenten multimodalen Ansatzes, der den gesamten Transport vom Herkunfts- zum Zielort sicherstellt. Die Transportmethoden – vor allem Schiene und Strasse – müssen einander ergänzen und nicht verdrängen. Das landesweite Angebot ist laufend so zu verbessern, dass die Leistungen gerecht verteilt werden (Verbindungen zwischen den Industrie- und Stadtzentren in der ganzen Schweiz), und zwar beim Netz und beim Service.

Der Ausbau des Transportangebots durch ein grösseres Schienennetz, besseres Material und mehr globale und lokale Infrastrukturen ist eine notwendige, aber nicht ausreichende Voraussetzung dafür.

Tatsächlich wollen die Firmen heute ihre Fristen verkürzen, aber vor allem auch einen hochwertigen, zuverlässigen und flexiblen Materialfluss garantieren. Überraschung und Unkenntnis sind (zusammen) die beiden schlimmsten Feinde einer optimalen Wertschöpfungskette für Produkt und Service. Beim Schienenverkehr muss folglich die Rückverfolgbarkeit der Produkte in Echtzeit verbessert und müssen die IT-Systeme, die allen Partnern der globalen Lieferkette die Daten zur Verfügung stellen, weiterentwickelt werden. Dadurch lassen sich Warenfluss und reale logische Abläufe synchronisieren und somit Qualität und Serviceniveau kontinuierlich steigern.

Die Staus auf den bestehenden Strassennetzen, die Berücksichtigung der realen Transportkosten und die künftig geltenden Regelungen sprechen allesamt für den Ausbau des Schienenverkehrs zusätzlich zu anderen Transportmitteln, mit dem Ziel, ein zusammenhängendes globales Transportangebot sicherzustellen.

Prof. Dr. Philippe Wieser
Eidgenössische Technische Hochschule Lausanne
College of Management of Technology



Zwischen Himmel und Erde.

Wer eine Cargo-Produktionsregion leitet, braucht den Blick fürs Ganze, muss den nächsten Schritt vorwegnehmen können und dennoch im Hier und Jetzt bleiben. Michel Suter versucht sich täglich in diesem Spagat.

TEXT: URSULA HOMBERGER – FOTO: GUY PERRENOUD

Michel Suter fliegt nicht gern. Doch für seine Aufgabe als Leiter der Produktionsregion West braucht er die Perspektive eines Vogels. Er muss von weit oben auf seine «Suisse Miniature», wie er sie nennt, schauen können, auf diese Region, die sich von der französischen Grenze bis Interlaken und vom Pruntrut Zipfel bis Domodossola erstreckt, in der drei Sprachen gesprochen werden und deren Topografie so vielfältig ist wie die Schweiz als Ganzes. Der Vogelblick sei nötig, um die Details im Räderwerk der Organisation richtig zu beeinflussen.

Seine Aufgabe lasse sich in einem Satz zusammenfassen, sagt Michel Suter: Sie bestehe darin, die Ressourcen optimal zu organisieren, um eine bestmögliche Qualität, sprich eine hohe Pünktlichkeit zu möglichst tiefen Kosten, zu erzielen. Die Ressourcen, das sind einerseits seine 600 Mitarbeitenden und andererseits das Rollmaterial: 138 Rangierloks und 100 Streckenloks.

Damit, seine Tätigkeit etwas konkreter zu umschreiben, einen Einblick in einen typischen Tag zu geben, tut er sich schon schwerer. Denn kein

Michel Suter ist einer, der gern nach **Lösungen** sucht und **Neues** schafft.

Tag ist wie der andere. Er ist viel unterwegs, bespricht sich mit anderen Bahnunternehmen, mit Personalorganisationen, mit kantonalen Verkehrsdirektoren. Er sagt, er versuche, für alle ein offenes Ohr zu haben.

Heute abschätzen, was morgen ist.

Suter muss abschätzen, wie sich die Märkte in Zukunft entwickeln. Für den Jurabogen ist er zuversichtlich, denn diese Gegend habe grosses innovatives Potenzial. Das habe sie als Pionierin der Schweizer Uhrenindustrie mehrfach bewiesen. Auf das zu transportierende Volumen wird sich die Entwicklung der Wirtschaft im Jurabogens aber kaum auswirken, denn das Potenzial liege nicht im Bereich der bahnaffine Güter.

Der vierzigjährige **Michel Suter** ist in Montreux aufgewachsen und lebt heute mit seiner Frau und seinen beiden Kindern in Corcelles-sur-Chavornay zwischen Lausanne und Yverdon. Der Elektroingenieur mit einer Executive-MBA-Zusatzausbildung hat in der Privatwirtschaft gearbeitet, ehe er vor fünf Jahren als Produktionsleiter der Industriellen Werke Yverdon zu den SBB stiess. Seit einem Jahr ist er Leiter der Produktionsregion West von SBB Cargo.

3 Fragen.

Welches war Ihre erste Logistikleistung?

Als Achtjähriger nahm ich an einem Pfadfinderlager teil, zu dem wir alles auf unseren Schultern hintragen mussten. Das hat vielleicht weh getan! Aber es war eine grossartige Erfahrung.

Was fällt Ihnen zum Stichwort Chaos ein?

Chaos ist nötig, damit etwas Neues werden kann. Aus dem Chaos entstehen Ordnung, neue Ideen und Fortschritt.

Über welches Talent möchten Sie verfügen?

Ich möchte die Gedanken anderer Menschen lesen können, um ihre Bedürfnisse besser zu verstehen.

Grossen Wert legt Michel Suter darauf, dass seine Basis auch in Zeiten der Veränderung zufrieden und motiviert bleibt. Sobald die Motivation sinke, steige das Unfallrisiko. Die kleinste Unaufmerksamkeit könne fatale Folgen haben. Deshalb stellt er Sicherheit über alles. Er spricht von einer eigentlichen Sicherheitskultur, die er leben möchte, und davon, dass er von jedem Vorgesetzten erwartet, sich in dieser Hinsicht zu engagieren.

Michel Suter ist einer, der gerne nach Lösungen sucht und Neues schafft; dazu lässt ihm seine Arbeit viel Spielraum. Wenn ihm dabei ein scharfer Wind entgegenbläst, wie das in jedem Unternehmen mal vorkommt, stört ihn das nicht. Im Gegenteil, dann ist der Cargo-Queresteiger so richtig in seinem Element.

Michel Suter strebt nach oben. Sein Junggesellen-Hobby, das heute wegen der Familie etwas zu kurz kommt, hat so richtig gut zu ihm gepasst: Klettern. Viel Himmel, ein bisschen Erde, ein Seil für die Sicherheit – und ein ungestörter Blick in die Weite. ■



Impressum.

cargo 3|10. September 2010. Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 20 000 Exemplare. **Redaktion** Heini Lüthy (Leitung), Sandra Lüscher, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. **Grafik/Satz** Scholz & Friends Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Druck** Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basel, Schweiz, Telefon +41 (0)41 210 33 49, Fax +41 (0)51 229 00 69 www.sbbcargo.com/cargomagazin

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

Sie wünschen ein Gratisabonnement?

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

Änderung von Adresse oder Abonnement

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

Kunden Service:

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

Marketing & Sales:

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

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

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

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





Das ist eine Wechselbeziehung.

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

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

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