

cargo

CEO-Talk mit
PostLogistics-
Chef Dieter
Bambauer. s. 20

Güterbahn im Brennpunkt

Faszination, Bedeutung und Zukunft
des Schienengüterverkehrs in der Schweiz.



- 4 Interview mit ETH-Experte Ulrich Weidmann
**Die Generation des
«intelligenten Güterzugs»**
- 7 Kurzgeschichte
Der logistische Albtraum
- 8 Faszination Schienengüterverkehr
Heavy Metal mit Herz und Verstand
- 13 Drei Online-Bahnliebhaber
Schiene im Netz
- 17 Umfrage unter Opinion Leaders
Güterverkehr im Jahr 2030
- 17 Glossar
Die Branche von A bis Z
- 20 CEO-Talk mit Dieter Bambauer, Leiter PostLogistics
«Wir müssen die Nacht zum Tag machen»
- 23 SBB Cargo online
Neues auf dem Blog
- 24 Reportage aus Zürich-Kloten
**Schweizer Luftfracht –
Take-off für teure Güter**
- 28 Politik
Gute Trassen für alle
- 29 Cargo-Klick
Im grünen Bereich
- 30 Meine Logistik
**Gernot Bischofberger,
Küchenchef Grandhotel Belvédère, Davos**



Weitere Beiträge rund um die Faszination Schiene mit **#cargomag** auf blog.sbbcargo.com, Facebook und Twitter.

IMPRESSUM

Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint dreimal pro Jahr in Deutsch, Französisch und Italienisch.

Gesamtauflage
8000 Exemplare

Redaktion SBB Cargo

Pavo Prskalo (Leitung), Martina Riser
Christoph Rytz, Miriam Wassmer,
Matthias Widmer

Redaktion Crafft

Roy Spring (Leitung), Peter Krebs,
Kristina Morf, Jean-Pierre Ritler,
Robert Wildi

Konzept, Gestaltung und Realisation

Crafft Kommunikation AG, Zürich

Übersetzungen

Traductor

Lithografie und Druck

Neidhart + Schön AG, Zürich

Redaktionsadresse

SBB Cargo

«Redaktion Logistikmagazin cargo»

4065 Basel, Schweiz

cargomagazin@sbbcargo.com

Das Copyright liegt bei SBB Cargo.
Der Abdruck von Artikeln ist mit
Quellenangabe erlaubt. Bitte schicken
Sie uns ein Belegexemplar.

Gratisabonnement auf

www.sbbcargo.com/de/abonnement

Abonnieren Sie das Cargo Magazin
schweizweit kostenlos oder lesen
Sie die Online-Version unter
www.sbbcargo.com

Adressänderungen oder Löschung
des Abonnements bitte an
cargomagazin@sbbcargo.com



ClimatePartner®
klimaneutral

Druck | ID: 53232-1308-1004

Die Debatte ist eröffnet!

Nicht nur der Transitverkehr, auch der Schienengüterverkehr innerhalb der Schweiz rückt in den Fokus der Öffentlichkeit. Grund dafür ist die bevorstehende Totalrevision des Gütertransportgesetzes, die – voraussichtlich ab 2016 – gute und stabile Rahmenbedingungen für einen leistungsstarken Schienengüterverkehr bringen wird. Zusammen mit der Bahnbranche befürwortet SBB Cargo die vom Bundesrat vorgeschlagene Stossrichtung für unternehmerisch ausgerichtete Gütertransporte auf der Schiene. In der kommenden Wintersession wird das Parlament die Vorlage diskutieren.

Für uns ein guter Anlass, um einen Blick hinter die Kulissen zu werfen. Was braucht es eigentlich, um täglich auf höchstem Niveau die Bedürfnisse der Kunden zu erfüllen? Und was macht seit Generationen die Faszination des Schienengüterverkehrs aus? In der Titelseite auf Seite 8 lesen Sie, wie es im Nervenzentrum – in der Abteilung Operations am Hauptsitz von SBB Cargo – zu- und hergeht. Aber auch, wie Mitarbeiter in der Serviceanlage Dietikon tonnenschwere Güterwagen warten oder wie ein Team von SBB Cargo bei einem Kunden im Unterwallis tagtäglich tatkräftig anpackt.

«Wie stellen Sie sich den Güterverkehr im Jahr 2030 vor?» Das wollten wir von führenden Persönlichkeiten aus der Transport- und Logistikbranche wissen. Ihre Antworten auf Seite 17 vermitteln

einen Überblick über die wichtigsten Argumente und Themen, die in der Wirtschaft und in der Politik die laufende Diskussion prägen.

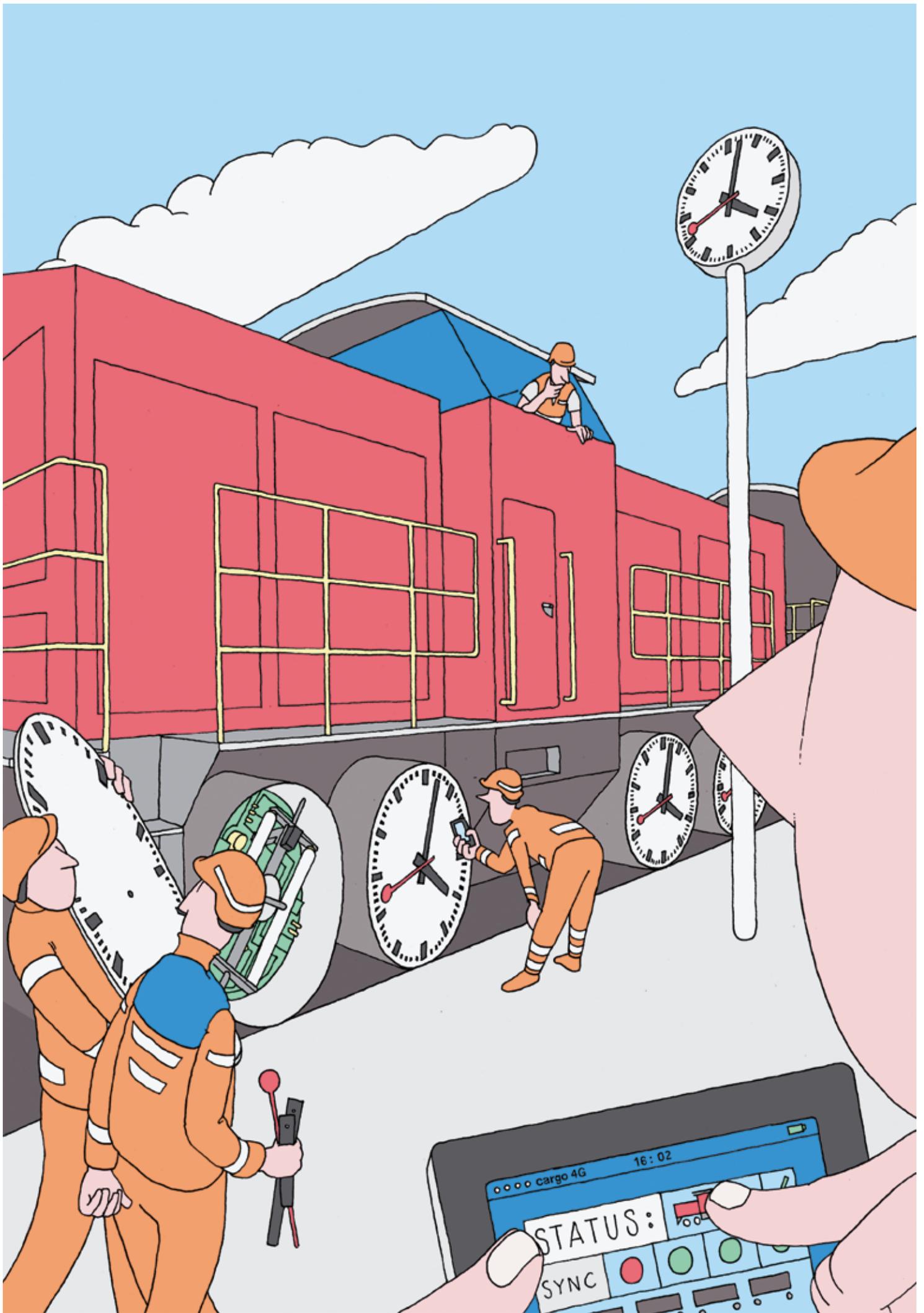
Klar ist: Gute Rahmenbedingungen sind unabdingbar, um auch in Zukunft für unsere Kunden Spitzenleistungen zu erbringen. So wie für den gelben Riesen: Mehr als 60 Züge fährt SBB Cargo täglich im Auftrag der Schweizerischen Post. Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit stehen auch hier an erster Stelle. Im CEO-Talk auf Seite 20 erklärt PostLogistics-Chef Dieter Bambauer, warum die Branche die Nacht zum Tag machen muss, und beantwortet die Frage, ob der Kunde bald mehr für sein Paket bezahlen muss.

Viel Spass beim Eintauchen in die Welt eines traditionsreichen Wirtschaftssektors, der nicht nur eine grossartige Vergangenheit hat – sondern auch eine vielversprechende Zukunft!

Christoph Rytz
Leiter Kommunikation SBB Cargo

christoph.rytz@sbbcargo.com





Die Generation des «intelligenten Güterzugs»

Wohin steuert der Güterverkehr? Ulrich Weidmann, Leiter des Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich, nennt mögliche Innovationen und sagt, warum der Gotthard allein kein Heilsbringer ist.

Interview: Peter Krebs

Illustration: Tomas Fryscak

Herr Weidmann, die SBB weist für 2013 im Güterverkehr zum ersten Mal seit Langem eine positive Rechnung aus. Im ersten Halbjahr 2014 wurde das Ergebnis bestätigt. Ein Meilenstein aus Ihrer Sicht?

ULRICH WEIDMANN: Das Ergebnis hat auf der psychologischen Ebene einen hohen Wert. Es zeigt, dass SBB Cargo unter heutigen Bedingungen in der Lage ist, sich wirtschaftlich selbst zu tragen. Bedeutender scheint mir aber der generelle Trend einer Verbesserung der wirtschaftlichen Situation. Es ist entscheidend, dass SBB Cargo diesen Pfad in den kommenden Jahren fortsetzen kann. Der Güterverkehr ist viel unmittelbarer von der Konjunktur abhängig als der Reiseverkehr.

Sie haben sich gegen Betriebsbeiträge ausgesprochen. Warum?

Grundsätzlich muss der öffentliche Verkehr eine höhere Eigenwirtschaftlichkeit erreichen. Die liegt heute unter 50 Prozent, das macht ihn sehr abhängig von diversen Finanzierungsquellen und Akteuren. Wenn Subventionen, dann möglichst in die Infrastruktur.

In seiner Gesamtkonzeption Güterverkehr übernimmt der Bundesrat diese

Stossrichtung. Er will die Betriebs-subventionen abbauen und das Geld stattdessen für den Ausbau der Infrastruktur verwenden. Ist das der richtige Weg?

Davon bin ich überzeugt, diese Haltung ist konsistent. Die Infrastruktur stellt für den Staat eine Wertanlage dar und steht allge-

«Der Güterverkehr ist viel unmittelbarer von der Konjunktur abhängig als der Reiseverkehr.»

mein zur Verfügung. Die Frage, welche Züge gefahren werden und wie, ist dagegen eine unternehmerische Kernaufgabe.

Lange Wartezeiten kommen im Güterverkehr immer noch oft vor. Da geht es auch um die Prioritätenordnung, meist hat der Personenverkehr Vorrang.

Die Priorität für den Personenverkehr entstand in guter Absicht. Der integrierte Taktfahrplan ist ein sensibles System, das bereits gestört werden kann, wenn ein Regionalzug wegen einer Überholung warten muss. In der Realität führt dies aber

zu bisweilen untragbaren Verzerrungen zuungunsten des Güterverkehrs. Das Güterverkehrsgesetz ersetzt dies durch einen Aushandlungsprozess für die Trassenzuteilung. Die Prioritätenregeln gelten nur noch für die Restkapazitäten. Das ist sinnvoll.

Wo gibt es denn im Güterverkehr am meisten Innovationspotenzial?

Es liegt in der Kombination von Informationstechnologie und Fahrzeugtechnologie, die einen «intelligenten Güterzug» einer neuen Generation ermöglichen. Dieser soll ungefähr über die Traktionseigenschaften eines Interregio-Zugs verfügen und könnte in den gleichen kapazitäts-optimalen Trassen verkehren. Anstatt zwischen Güter- und Personenzügen zu unterscheiden, könnte man die Trassen längerfristig zum Beispiel in drei Kategorien mit ähnlichen Traktionseigenschaften einteilen.

Ein Güterzug, der so schnell ist wie ein Personenzug: Wie lässt sich das erreichen?

Es braucht dazu ein Paket von Massnahmen. Nebst der nötigen Traktionsleistung spielen die Energieversorgung der Wagen und eine Datenleitung im Zug >

eine wichtige Rolle. Damit lassen sich bessere Bremssysteme ansteuern und eine verteilte Traktion im Zug ist möglich. Güterzüge können schneller beschleunigen und mit höheren Geschwindigkeiten fahren. Ausserdem werden flexible Zugbildungskonzepte erleichtert. In diesem Kontext wird die automatische Kupplung wieder aktuell.

Über die automatische Kupplung spricht man schon lange. Sie hat sich im Güterverkehr aber nicht durchgesetzt. Unter anderem weil die Bahnen sich auf kein einheitliches System einigen konnten.

Es ist seither eher einfacher geworden: Der Güterwagenpark ist zahlenmässig geschrumpft, es sind inzwischen viele Ganzzüge unterwegs und die Fahrzeuge werden kaum mehr freizügig in ganz Europa eingesetzt. Die absolute Einheitlichkeit der Kupplungssysteme ist nicht mehr zwingend, analog zum Personenverkehr. Dort gab es einst auch grosse Bedenken gegen die automatische Kupplung. Dann kamen die S-Bahn-Züge und später auch die ICN und FLIRT, bei denen sie selbst-

«Die Überwachung der Wagen liefert zahlreiche Informationen für die Kunden.»

verständlich ist, weil die Kompositionen gar nicht mit andersartigem Wagenmaterial kombiniert werden müssen. Vergessen wir zudem nicht: Ein erheblicher Anteil der Unfälle im Bahnbereich sind Arbeitsunfälle, insbesondere Rangierunfälle.

Wo gibt es sonst noch Innovationsmöglichkeiten?

Die klassischen Innovationen sind weitgehend ausgeschöpft. Weitere Innovationen benötigen, wie gesagt, eine Energieversorgung auf den Wagen und wohl auch die automatische Kupplung. Dadurch ist der Einsatz von Informationstechnologie auf dem Zug möglich. Die Überwachung der Ladung und der Wagen liefert zahlreiche in-

teressante Informationen für die Kunden. Sie vereinfacht den Rangierprozess und kann die Zugkontrolle erleichtern. Sie ermöglicht die Fernüberprüfung der Abfahrbereitschaft und die automatische Zusammenstellung der Zugsinformationen – wie sie derzeit bei SBB Cargo erprobt wird.

Bisher haben die Güterbahnen auch die Zahl der Bedienpunkte reduziert, um das Ergebnis im Wagenladungsverkehr zu verbessern. Wie sinnvoll ist das?

Da wäre ich vorsichtig. Der Wagenladungsverkehr ist ein Systemangebot, das man nicht beliebig abbauen kann, denn es braucht eine gesunde Grundauslastung. Auch schwächer frequentierte Bedienpunkte können dabei eine Rolle spielen. Ich vergleiche das mit dem Regionalverkehr, bei dem weniger frequentierte Haltestellen ebenfalls zum Erfolg des gesamten Systems beitragen.

Zur Konkurrenzfähigkeit der Bahn tragen die gesetzlichen Rahmenbedingungen bei. Wie wichtig sind das Nacht- und das Sonntagsfahrverbot für den Strassengüterverkehr?

Beide Verbote sind für die Konkurrenzfähigkeit des Bahngüterverkehrs absolut essenziell.

In Europa wird auch die Zulassung von noch schwereren und längeren Lastwagen diskutiert. Eine Gefahr für den Schienengüterverkehr?

Vor allem die längeren Lastwagen sind für die Bahn gefährlich. Mit dem grösseren Ladevolumen konkurrenzieren sie ganz klar den Einzelwagenladungsverkehr. Die Befürworter argumentieren damit, dass es weniger Lastwagen für die gleiche Güterzahl braucht und der Verkehr dadurch umweltfreundlicher wird. Das ist aber PR. Erfreulicherweise steht diese Möglichkeit auf dem europäischen Kontinent aber gegenwärtig im Gegenwind.

In zwei Jahren wird der Gotthard-Basistunnel eröffnet. Welche Impulse erwarten Sie?

Der Tunnel alleine würde nicht viel bringen. Interessant ist vor allem der Ausbau

der ganzen Nord-Süd-Achse, zusammen mit dem Basistunnel. Dieser Kapazitätsausbau wird die Engpässe vermindern und die Flexibilität steigern. Allerdings macht die Strecke durch die Schweiz mit rund 200 Kilometern nur einen geringen Anteil an der Transportdistanz aus. Deshalb geht es auch um die Zulaufstrecken. Auf der italienischen Seite macht mir allerdings der Zustand des Bahngüterverkehrs insgesamt Sorgen.

Der Güterverkehr ist international ausgerichtet. Da wäre eine gute Zusammenarbeit über die Grenzen besonders wichtig. Was braucht es seitens der EU und der Bahnen, um die Situation zu verbessern?

Was vor allem fehlt, ist eine einheitliche und koordinierte Strategie der Bahnen. Es sollte nicht sein, dass einzelne Länder den Wagenladungsverkehr einseitig praktisch einstellen oder massiv reduzieren, wie das für Italien und Frankreich zutrifft. Denn davon sind auch die Güterbahnen der Partnerländer betroffen, die in ihren Möglichkeiten eingeschränkt werden. —



Ulrich Weidmann (51) ist ordentlicher Professor für Verkehrssysteme am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH. Zu seinen Forschungsschwerpunkten gehört die Integration der Güterbahn in die Logistikketten.

Was wäre, wenn das Transportwesen plötzlich zusammenbräche?

Der logistische Albtraum

Morgen werden die Zeitungen bestimmt vom Super-GAU im Transportwesen schreiben, vom logistischen Grounding, vom Cargogate, dachte Rita Zumbrunn an jenem Mittwoch, an dem der Warenverkehr zum Erliegen kam. Aber am Donnerstag erschienen keine Zeitungen. Entweder fehlte den Verlagshäusern das Papier oder die Auslieferung ab der Rotationsmaschine war zusammengebrochen.

Niemand wusste, wie es zu dieser Krise kommen konnte. Doch alle stellten wilde Vermutungen an. Während die einen vorbrachten, es müsse sich um einen Hackerangriff auf die Software aller Transportunternehmen handeln, glaubten andere an einen vielleicht absichtlich herbeigeführten Engpass bei der Energieversorgung, der für höhere Strom- und Erdölpreise missbraucht werden sollte. Verschwörungstheorien machten die Runde. Christliche Kreise sahen im Stillstand der Wirtschaft einen Fingerzeig von oben.

Nur etwas war sicher: Die Wirtschaft stand still. Zwar war zunächst allein das Transportwesen auf Schienen und Strassen, zu Wasser und in der Luft betroffen, doch weitete sich der Super-GAU rasch auf alle Fabriken und Branchen aus, selbst auf die Land- und Forstwirtschaft. Um Kosten zu sparen, hatten die Betriebe ihre Warenlager abgebaut. Alle liessen sich die nötigen Güter zur Herstellung von Möbeln, Uhren, Turbinen und Computern just-in-time anliefern. Im Laufe eines Tages standen alle Räder still, weil die Produktionsanlagen nicht mehr gefüttert werden konnten. Es fehlte an Rohlingen, Schrauben und Halbfabrikaten sowie an Ersatzteilen für Werkzeugmaschinen.

Selbst dort, wo die Produktion noch eine Weile hätte weiterlaufen können, mussten die gestressten Direktoren sie drosseln und schliesslich einstellen. Denn die Erzeugnisse wurden nicht abtransportiert, sodass die Lager bald zum Bersten voll waren. Es war, als wäre die Ökonomie in einen Dornröschenschlaf gefallen. Keiner konnte voraussagen, wie lange er dauern würde, ob ein paar Stunden oder mehrere Wochen. Im Lauf des Nachmittags wurden Tausende von Arbeitern und Angestellten nach Hause geschickt. Das Funkgerät von Rita Zumbrunn, der Velokurierin, blieb stumm. Kein Auftrag, kein Lohn.

Vielleicht wäre alles nur halb so schlimm gewesen, wären nicht auch die Lebensmittel-Detaillisten betroffen gewesen. Die Konsumenten, in Sorge um ihre Ernährung, eilten in die Läden, um sich Notvorräte anzulegen. Zuerst füllten sie nur zwei, drei grosse Taschen mit Reis, Teigwaren, Fleisch, Schokolade, mit Konserven und frischem Gemüse. Doch, angesteckt von der allgemeinen Panik, stopften sie bald schon die Kofferräume und Hintersitze ihrer Autos und die Veloanhänger voll. Selbst verstaubte Leiterwagen wurden hervorgeholt, wie Rita Zumbrunn durchs Fenster ihrer Stadtwohnung beobachtete.

Rita Zumbrunn glaubte nicht an einen längeren Engpass. Sie setzte sich in ihren Korbstuhl auf dem Balkon und las endlich das Buch, das sie schon lange hatte lesen wollen. Erst gegen Abend, als sich der Hunger meldete, entschied sie, im Supermarkt das Nötigste einzukaufen. Sie erkannte ihn nicht wieder. Der Laden war verwaist, die Gestelle waren leer geräumt, auf dem klebrigen Boden lagen aufgerissene Plastikpackungen, zerquetschte Tomaten, zersplitterte Bierflaschen. Sie wollte schon aufgeben, als sie in einer Kühltruhe hinter einem Aktionsschild für Toilettenpapier zwei Cervelats für drei Franken zwanzig entdeckte.

Sie fuhr mit dem Velo zu ihrem Lieblingsplatz am Fluss, wo sie ein Feuer entfachen und die Würste am Spiess braten wollte. Solche Super-GAU-Tage haben doch ihre schönen Seiten, dachte sie beim Sammeln der Äste im Wald. Man hat Zeit zum Lesen und kann die Natur und die Ruhe geniessen. Da fiel ihr ein, dass sie keine Streichhölzer besass.



Peter Krebs ist freier Journalist, Autor und Redaktor. Von 1998 bis 2007 leitete er das SBB-Kundenmagazin «Via», anschliessend bis Ende Mai 2012 das VCS-Magazin. Er ist Autor und Co-Autor mehrerer Sachbücher im Bereich Tourismus und Verkehr. Daneben schreibt er Kurzgeschichten.



Serviceanlage Dietikon: Hier werden jährlich rund 5000 Güterwagen durch den Wartungsdienst geschleust.

Heavy Metal mit Herz und Verstand

Wallstreet-Atmosphäre in Basel, Ölgeruch in der Serviceanlage in Dietikon und voll beladene Güterwagen morgens um halb fünf im Wallis: Der Schienengüterverkehr ist vielschichtig und faszinierend. Einblick in die Welt von SBB Cargo.

Text: Robert Wildt

Fotografie: Anne Morgenstern





Das Dispo-Team in Basel überwacht in Echtzeit den gesamten Güterverkehr der SBB Cargo auf dem Schweizer Schienennetz.

Das Telefon klingelt. «Kollegen, wir haben ein Problem!», ruft Thomas Glur Sekunden später in die Runde. «Der Zug eines Kunden steht in Frutigen und ist zu schwach für die <obere Route> via Kandersteg und Goppenstein. Haben wir falsch traktioniert?»

Es ist morgens kurz nach acht. Wir befinden uns in der Abteilung Operations (OP) am Basler Hauptsitz von SBB Cargo. Glur, Schichtleiter des Dispo-Teams, überwacht in Echtzeit den gesamten Güterverkehr von SBB Cargo auf dem Schweizer Schienennetz. Sein Arbeitsplatz: vier grosse Bildschirme, randvoll mit Tabellen, Grafiken, Diagrammen. Ein eindrückliches Flimmern von Informationen. Um ihn herum sind die Tische der sieben anwesenden Teammitglieder angeordnet. Auch sie haben mindestens je zwei Bildschirme vor sich. Man denkt an die New Yorker Wallstreet, doch statt Aktienhandel betreiben die Cargo-Profis hier ein logistisch anspruchsvolles Trassen- und Lastenmanagement. Rund um die Uhr,

7-mal 24 Stunden, im Schichtbetrieb. Nicht laut und aufgeregt, sondern ruhig und konzentriert. Im Normalfall.

Hauptsache, richtig traktioniert

Mit der morgendlichen Idylle ist es jetzt aber vorbei. «Was ist mit dem Zug Nummer 60815 falsch gelaufen?», will Glur wissen. Rundherum klimpern die Tastaturen. Die Dispo-Leute recherchieren blitzschnell, verfolgen den Beförderungsauftrag des Kunden zurück und kommen zum Schluss: Richtig traktioniert. Das heisst, aufgrund des Gewichts hat das Cargo-Team dem Zug korrekterweise ein Fahrrecht (Trasse) für die «untere Route» durch den Lötschberg-Basistunnel gebucht. Der Fehler muss also in der Kommunikation mit dem Kunden passiert sein. Glur informiert den Anrufer. Gemeinsam wird ein Rangiermanöver organisiert, um den Zug rasch auf die richtige Spur zu bringen. Der Stresspegel des Schichtleiters senkt sich. Er nimmt einen Schluck Wasser. «Solche Pannen geschehen selten, aber wenn, dann müssen wir Vollgas geben», erklärt er uns.





«Pannen geschehen selten, aber wenn, dann müssen wir Vollgas geben», sagt Disponent Thomas Glur.

Efforts wie dieser haben ihren guten Grund. Die Verantwortung des Dispo-Teams ist riesig. Täglich lenkt, koordiniert und traktioniert es rund 2000 Züge mit einer Gesamtfracht von 195 000 Tonnen. Das entspricht dem Gewicht von 350 Passagierflugzeugen des Typs Airbus A380. Auf dem Radar sind neben den eigenen Kompositionen auch Güterzüge von Drittkunden, welche die Logistikdienste von SBB Cargo in Anspruch nehmen. Damit im Dichtestress auf der Schiene die Ordnung nie verloren geht, sind sämtliche in der Schweiz verkehrenden Güterloks und Wagen einzeln nummeriert, registriert und können jederzeit nachverfolgt werden. Bei OP laufen die Fäden zusammen für die Bewirtschaftung von über 350

Loks. Dazu werden hier die detaillierten Einsatzpläne von rund 730 Lokführern erstellt, die SBB Cargo zurzeit beschäftigt.

Für den Kunden leisten alle 94 Mitglieder im Team Operations täglich vollen Einsatz. Die Abteilung ist Herz und zugleich Gehirn von SBB Cargo. Einerseits werden hier die Schalthebel für alle operativen Abläufe bedient, andererseits ist OP erste Anlaufstelle für alle 2000 Kunden, die zurzeit Dienste von SBB Cargo in Anspruch nehmen. «Wir stellen für sie den reibungslosen Betrieb auf der Schiene, pünktliche Lieferungen, eine rasche Kommunikation sowie die fehlerfreie Administration sicher», fasst Abteilungsleiter Urs Gähwiler den Kernauftrag zusammen.

Nicht länger als ein Fussballspiel

Pro Tag nimmt sein Team rund 2000 Beförderungsaufträge entgegen. 93 Prozent davon erfassen die Kunden selbst online. Sie werden direkt in das Cargo Informations System (CIS) eingespeist. Ab dann läuft die Uhr. Die Zeitspanne vom Auftragsempfang über den Aufbau einer

Die menschliche Kompetenz bleibt trotz Technologie zentral.

Transportkette, die Buchung der richtigen Trassen bis hin zur korrekten Fakturierung darf nicht länger sein als ein Fussballspiel. «Wer bis 90 Minuten vor der gewünschten Abfahrtszeit bei uns bucht, wird termingerecht bedient», verspricht Urs Gähwiler. Daran lässt sich SBB Cargo messen.

Die menschliche Kompetenz bleibt trotz Technologie zentral. Vor allem bei Zwischenfällen. Kommt es auf oder neben der Schiene zu unerwarteten Ereignissen, Verzögerungen oder Zugausfällen, müssen die Kunden sofort informiert und mit Alternativen versorgt werden. Gleich neben dem Dispo-Team agieren die OP-Kundenberater. Wir erkennen sie schnell: Telefon am Ohr, freundliches Lächeln im Gesicht. Empathie ist auf dem Stock Programm. Stillstand dagegen nicht. >



Die Räder sind im täglichen Verkehr gewaltigen Belastungen ausgesetzt – umso akribischer wird alles kontrolliert.

Um sich noch weiter zu verbessern, schult Gähwiler die Mitarbeitenden aktuell in puncto proaktiver Kommunikation. Dies geschieht im Rahmen des SBB Konzernprojekts zur Steigerung der Kundenzufriedenheit. «Der Kunde wird die Verbesserungen ab Frühjahr 2015 spüren», sagt Gähwiler. Auch vom neu eingeführten konstruktiven Lösungsmanagement verspricht er sich viel.

Die Extrameile gehen nicht nur alle Mitarbeitenden im OP-Team. Mehr Produktivität und Effizienz trotz knapper Finanzressourcen, so lautet die Direktive in allen Abteilungen von SBB Cargo. Das Unternehmen hat im letzten Geschäftsjahr erstmals seit vier Jahrzehnten aus der Verlustzone gefunden und auch im ersten Halbjahr 2014 schwarze Zahlen geschrieben. Diesen positiven Trend will man mit Nachdruck bestätigen, dies auch vor dem Hintergrund, dass sich der Nationalrat in

der nächsten Wintersession intensiv mit dem Thema «Zukunft des Schienenverkehrs in der Fläche» auseinandersetzen wird: nämlich im Rahmen der Totalrevision des Gütertransportgesetzes (siehe Artikel Seite 28).

Check-up auf Gleis 310

Handfest zugepackt wird in den Serviceanlagen von SBB Cargo. An den Standorten Muttenz, Chiasso und Dietikon werden pro Jahr rund 13 000 Güterwagen durch den Wartungsdienst geschleust, kontrolliert, repariert, gerichtet, geschraubt und geschweisst. Allein in Dietikon sind es rund 5000. An unserem nächsten Ortstermin erwarten uns ungewohnte Impressionen aus der Froschperspektive. Gleis 310 der viergleisigen Wartungshalle ist mit einer Untergrube versehen. Sie erlaubt es zwei Cargo-Handwerkern, den Güterwagen von unten zu inspizieren. Mit

ihren Taschenlampen leuchten sie den hintersten Winkel aus.

«Eine wichtige Diagnostik», so Martin Schwendimann, Teamleiter der Serviceanlage und Chef von 29 Mitarbeitenden. «Die allermeisten Reparaturen an Güter-

«Die meisten Reparaturen an Güterwagen betreffen Unterbau und Radsätze.»

MARTIN SCHWENDIMANN, TEAMLEITER

wagen betreffen Unterbau sowie Radsätze.» Sie sind im täglichen Verkehr gewaltigen Belastungen ausgesetzt. Entsprechend stark sei die Abnutzung. Ein einziger übersehener Defekt könnte sich später verheerend auswirken. Umso akribischer wird alles notiert, protokolliert und mittels der



Metallischer Geruch und Wagenschmiere: Team in der Serviceanlage Dietikon.

Wagennummer im zentralen SAP-System erfasst.

Nach der Eingangskontrolle wird der Wagen vom Rangiererteam auf den Reparaturstandplatz bewegt und dann mit einer gewaltigen Hebebühne in die Luft gehievt. Sie ist das Kernstück der Anlage. «Keine Gefahr! Solche Manöver gehören zu unserer Routine», beruhigt uns ein Werksarbeiter, als wir erschrocken zurückweichen. Weitere Kollegen kommen dazu, ausgerüstet mit passendem Werkzeug, darunter riesige Schraubenschlüssel, wie sie ganz sicher in keinem Hobbyraum zu finden sind. Dann sind die Schweisser an der Reihe. Funken sprühen durch die Gegend, metallischer Geruch vermischt sich mit dem von Wagenschmiere, und man versteht sein eigenes Wort nicht mehr.

Weiter vorne bewegen zwei Rangierspezialisten mit einer Lok einen Güterwagen aus der Halle. Heavy Metal trifft >



Fotos: zVg (3)



INTERNET

Schiene im Netz: Drei Online-Bahnliebhaber über ihre Passion.

1 Thomas Stutz:

 [eisenbahnfotos.ch](https://www.facebook.com/eisenbahnfotos.ch)

«Die Welt der Bilder hat mich mit dem Start ins digitale Zeitalter gepackt. Ich fotografiere mit Leidenschaft und investiere viel Freizeit in dieses Hobby. Als SBB-Mitarbeiter im Bereich Infrastruktur ist meine Faszination für die Bahn quasi hausgemacht. Weil mich auch spannende Naturlandschaften begeistern, verknüpfe ich die beiden Elemente in meinen Bildern. Meine Webseite betreibe ich seit zwölf Jahren. Es macht mir Spass, wenn meine Bilder von Güter- und Personenzügen auch andere erfreuen. Mit dem Ziel, immer neue Bahnsujets fotografisch in tolle Landschaften einzubetten, gehe ich auf Foto-Tour und bringe meistens Hunderte von Aufnahmen nach Hause. Nach sorgfältigem Aussortieren und Bearbeiten bleiben in der Regel ein bis zwei Dutzend für die Webseite übrig. In den nächsten zwei Jahren wird man mich mit der Kamera sicher auf der Gotthard-Bergstrecke antreffen. Dort möchte ich den aktuellen Betrieb dokumentieren, bevor ab 2016 die meisten Züge durch den neuen Basistunnel fahren.»

2 Mark Peters:

 [facebook.com/trainswiss](https://www.facebook.com/trainswiss)

«Als gebürtiger Niederländer und LKW-Fernfahrer bin ich oft in der Schweiz unterwegs. Die Logistikbranche fasziniert mich. Als kleiner Junge beobachtete ich an meinem Wohnort Winterswijk täglich den ein- und ausfahrenden Güterzug. In die Schweizer Eisenbahn habe ich mich sofort verliebt. Speziell Güterzüge haben hier das bestimmte Etwas. Viele Loks sind über 50-jährig und leisten dank perfekter Wartung noch immer einwandfreie Dienste. Selbst einfachere

Modelle bringen es auf satte 6000 PS, rund dreimal so viel wie durchschnittliche Loks in Holland. Güterzüge mit 50 Waggons sind in der Schweiz daher keine Seltenheit. Auch Rangierbahnhöfe wie jener im Limmattal ziehen mich in den Bann. Einmal parkierte ich den LkW in unmittelbarer Nähe für meine Nachtruhe. Statt zu schlafen, beobachtete ich fast bis zum Morgengrauen die Rangiermanöver – eine logistische Meisterleistung. Aus lauter Spass habe ich begonnen, Schweizer Eisenbahnen zu fotografieren und die Bilder auf einer Facebook-Seite mit anderen Fans zu teilen. Wir betreiben das Portal mittlerweile zu dritt und haben bereits 1750 Follower. Das tolle Echo motiviert mich weiterzumachen.»

3 Sandro Hartmeier:

 [bahnonline.ch](https://www.facebook.com/bahnonline.ch)

«Ich schätze mich glücklich, mein Hobby zum Beruf gemacht zu haben. Als selbständiger Kaufmann habe ich mir parallel das Portal aufgebaut, in das ich heute rund 50 Prozent meiner Arbeitszeit investiere. Ich publiziere Texte und Artikel rund um die Bahn. Oft sind es Pressemeldungen, die ich mit eigenen Informationen und Bildern anreichere. Ein grosser Teil sind Eigenrecherchen. Zurzeit habe ich rund 11 000 Texte sowie unzählige Fotos auf der Seite. Den durchschnittlich rund 60 000 Besuchern pro Monat möchte ich Fakten und Hintergrundinfos liefern, die man in Zeitungen nicht findet. Viele Internet-User gelangen via Google-Recherche zu mir und glauben, auf einer offiziellen SBB Seite gelandet zu sein. Tarif- oder Fahrplananfragen sind daher keine Seltenheit. Dank Werbung und Inseraten ist das Portal heute selbsttragend. Das motiviert mich, es weiterzuentwickeln. Bald steht eine komplette Überarbeitung an.»

auf kunstvolles Ballet, wenn die tonnen-schweren Fahrzeuge mit geschickten Manövern gedreht und gewendet und auf die übrigen drei Gleise in der Halle verteilt werden. Dort stehen Apparatebauer, Industriemechaniker und Maschinenschlosser bereit, um weitere Reparaturen auszuführen. Ein Dreierteam begibt sich gleich vor uns auf einen Güterwagen älteren Baujahrs. Die Wände des Gefährts sind massiv ausgebuchtet. «Gewaltige Kräfte wirken bei kurvenreichen Transporten mit schwerem Stahl oder Bauschutt auf sie ein», erklärt Schwendimann.

Die Männer bessern aus, richten und flicken. Auch der Chef legt Hand an, analysiert Prüfprotokolle, schmiert, hämmert oder bedient die Hebebühne. Kein «Bürogummi» – darauf deuten auch die tätowierten Oberarme des gelernten Polyme-

«Unsere Abläufe werden immer effizienter.»

MICHEL TROMBERT,
STV. TEAMLEITER ST-MAURICE

chanikers und Betriebstechnikern hin. Schwendimann liebt seinen Job. «50 Prozent Führen und Administrieren, 50 Prozent an der operativen Front, das passt.» Die Einführung neuer Mitarbeitender übernimmt er in der Regel selbst. Auch dies ein Job, der Ausdauer und Geduld erfordert. «Bis hier jemand alle Prozesse versteht und selbständig arbeiten kann, braucht er mindestens zwei bis drei Monate», so Schwendimann.

Doppelter Espresso in der Pause

Der Arbeitsdruck ist beträchtlich. Ankommende Güterwagen müssen so rasch als möglich in den operativen Verkehr zurück. «Die Flotte von SBB Cargo ist in den letzten Jahren sukzessive von einst 15 000 auf heute 7250 Güterwagen zusammengeschnitten», erklärt Schwendimann. Bei Leistung und Produktivität gab es jedoch kaum Einbussen. Die operative Verfügbarkeit der Wagenflotte und Einsatzzeit pro Wagen ist also markant gestiegen ist. Dies

auch dank schnellen und präzisen Wartungsarbeiten.

Mehr Leistung mit weniger Mitteln – das gilt für die Regionale Cargo-Produktion (RCP) von SBB Cargo. Sie ist für die Feinverteilung der Güter an die Kunden verantwortlich. Unter der Leitung von Siegfried Flury hat die RCP vor zwei Jahren eine Reorganisation vollzogen. Der Bereich wurde um 200 Stellen und 33 Rangierfahrzeuge reduziert, die Qualität gehalten und auf die Kundenbedürfnisse ausgerichtet. Rund 950 Personen arbeiten heute in noch 48 RCP-Teams in der ganzen Schweiz. Ihre Selbständigkeit, ihre Kompetenzen und Fähigkeiten wurden sukzessive ausgebaut. «Allein im Jahr 2013 haben unsere Mitarbeitenden über 10 000 Aus- und Weiterbildungstage absolviert», erklärt Flury. In der gesamten RCP gebe es heute noch 14 Mitarbeitende, die nur eine Funktion ausüben. «Die restlichen über 900 sind Allrounder und können in minimal zwei oder mehr Chargen eingesetzt werden, was uns eine hohe Flexibilität im Einsatzmanagement ermöglicht.»

Wir besuchen das RCP-Team St-Maurice. Kurz nach 9 Uhr morgens fährt unser Zug, aus Visp kommend, bei strahlendem Sonnenschein im kleinen Unterwalliser Dorf ein. Hier scheint Cargo-Land zu sein, denn schon das erste Gleis neben dem Perron ist prominent mit einer rund 100 Meter langen Güterwagenkomposition besetzt. Die offenen Wagen sind randvoll mit Schottersteinen beladen. In 150 Meter Entfernung marschieren zwei orange gekleidete Gestalten mit Helm von den Gleisen zu einem kleinen Gebäude.

Das RCP-Team hat «Znüni-Pause». Wir gesellen uns dazu. Ein junger Mitarbeiter amüsiert sich über die eingehenden SMS-Nachrichten. Er ist ganz neu im Team, das im Zuge der Reorganisation von 30 auf 23 Mann geschmolzen ist. «Intéressant et diversifié», beschreibt er seinen Rangiererjob. Ein Mechaniker macht sich einen doppelten Espresso gegen die ankommende Müdigkeit. Sein Arbeitstag neigt sich schon dem Ende zu. Um 3.30 Uhr lege er täglich los, um Vorbereitungen für die Triage des um 4.29 Uhr einfah- >



Oben: Langjährige Partnerschaft. Das RCP-Team von St-Maurice im Einsatz bei der Steinbruchfirma Famsa in Massongez.

Unten: Das Cargo-Team rangiert täglich über 100 Güterwagen und fasst sie zu neuen Formationen zusammen.



renden Zugs aus Basel zu treffen. Dasselbe dann für drei weitere voll beladene Züge aus Lausanne, die täglich in St-Maurice eintreffen. Sie führen Bauschutt mit, Sand, Geröll oder auch Maisstärke und andere Nahrungsmittel. Das Cargo-Team nimmt sie in Empfang, rangiert die täglich über 100 Güterwagen und fasst sie zu neuen Formationen zusammen, die dann ab St-Maurice an regionale Kundschaft feiverteilt werden. Rund ein Drittel aller ankommenden Wagen geht weiter nach Monthey, wo SBB Cargo Grosskunden wie Syngenta oder BASF bedient. Auch Villeneuve und Martigny (Holcim) gehören zu den wichtigsten Zielbahnhöfen.

Mit Schotter durch den Tunnel

Trotz weniger Personal fahren die neu formierten Züge in St-Maurice stets pünktlich los. «Unsere Abläufe werden immer effizienter», sagt Michel Trombert. Er vertritt heute den abwesenden Teamleiter Dominique Evéquoz und erledigt im Nebenraum gerade Administration. Der Tastatur des Computers ist anzusehen, dass sie selten mit gewaschenen Händen bedient wird. Als ältestes Teammitglied

hat Trombert hier schon vor 40 Jahren seine Lehre absolviert.

Die Zeiten haben sich geändert. Früher kamen weniger Züge. Mit handgeschriebenen Listen wurden sie erfasst. Die Triage dauerte viel länger, da die Technik unausgereift war. «Auch haben wir früher jeden einzelnen Güterwagen selbst gewogen», so Trombert. Diese Aufgabe haben weitgehend die Kunden an den Zielbahnhöfen

«Die Kooperation mit St-Maurice läuft wie geschmiert.»

LUIS RICARDO, FAMSA-DIREKTOR

übernommen. «Auch zu ihrem eigenen Vorteil, da sie so eine bessere Kontrolle über ihre Lieferungen haben.» Eines sei für ihn in den vier Jahrzehnten immer gleich geblieben: «Meine riesige Faszination für den Schienengüterverkehr.»

Jetzt klingelt das Telefon. «Salut, ça va bien chez vous?», Trombert hat eine vertraute Stimme am Draht. Sie gehört einer

Mitarbeiterin der Famsa SA. Die Steinbruchfirma liegt gleich im Nachbardorf Massongex, nur durch einen Felstunnel von St-Maurice getrennt. Famsa ist eine langjährige Cargo-Kundin und gleichzeitig wichtigste Lieferantin von Schotter für den Gleisbau der SBB. Jetzt ist auch das Geheimnis der Schotterfracht gelöst, die uns hier willkommen geheissen hat. Täglich durchlaufen rund 30 Güterwagen die Triage in St-Maurice, um bei Famsa entladen und neu beladen zu werden.

Wir besteigen den nächsten Regionalzug nach Massongex, um uns das genauer anzusehen. Starke Männer kümmern sich mit routinierten Bewegungen und Handgriffen um die Schotterladungen. Die Arbeit ist anstrengend, und es ist deutlich lauter als auf der anderen Seite des Tunnels. Trotzdem herrscht gute Stimmung. «Die Kooperation mit St-Maurice läuft wie geschmiert», sagt der Famsa-Direktor Luis Ricardo. Wenn Schwierigkeiten auftreten, werden sie partnerschaftlich gelöst. «Wir mussten jedenfalls noch nie eine Kundenreklamation bei Cargo in Basel deponieren.» Auch die Sparmassnahmen von SBB Cargo hätten sich nicht negativ auf die hochwertige Servicequalität ausgewirkt.

«Reculez!», ertönt jetzt eine kräftige Männerstimme. Wir gehen auf Sicherheitsabstand. Unter Getöse setzt sich der Güterzug mit einer nächsten Schotterladung in Bewegung und verschwindet im Tunnel. In St-Maurice wird er bereits erwartet. —



«Intéressant et diversifié»: Die Handgriffe beim RCP-Team in St-Maurice sind eingespielt und sitzen.

 tiny.cc/dietikon
Heavy Metal hautnah – Reportage aus der Serviceanlage Dietikon.

Wer sagt was?

Umfrage: Pirmin Schillinger

«Wie stellen Sie sich den Güterverkehr im Jahr 2030 vor?»
Die Antworten führender Persönlichkeiten aus der Transport- und Logistikbranche.

PETER GALLIKER

CEO GALLIKER TRANSPORT AG,
VORSTANDSMITGLIED ASTAG



«Im Mittelpunkt von Güterverkehr und Logistik steht immer der Kunde. Dies wird auch 2030 nicht anders sein. Umso wichtiger ist es, die unterschiedlichen Bedürfnisse so gut wie möglich zu befriedigen. «Schneller, flexibler,

besser!» Das muss das Motto sein. Der Strassentransport wird sein Bestes geben – in möglichst guter Zusammenarbeit mit der Bahn.»

FABIO REGAZZI

UNTERNEHMER, PRÄSIDENT SWISS SHIPPERS' COUNCIL,
CVP-NATIONALRAT



«Meine Vision für 2020, und nicht erst für 2030: SBB Cargo hat sich vom Konzern verselbständigt und durch die Beteiligung privater Unternehmen gestärkt. Als reiner Traktionär ist SBB Cargo erfolgreicher Partner der Logistikunternehmen, die ihre multimodalen Netzwerke gemeinsam mit den Verladern marktorientiert weiterentwickeln. Die Politik hat die Marktbedingungen der Güterbahnen endlich an diejenigen der übrigen Logistikbranche angeglichen und echten Wettbewerb unter den Güterbahnen ermöglicht. Bund und Kantone stellen der Wirtschaft gut erschlossene Standorte und genügend Netzkapazitäten zur Verfügung. Ein starker Eisenbahnregulator sorgt für fairen Wettbewerb zwischen Personen- und Güterverkehr und zwischen Güterbahnen.»

ADRIAN AMSTUTZ

UNTERNEHMER, SVP-NATIONALRAT
UND ZENTRALPRÄSIDENT ASTAG



«2030 wird die heute recht einseitig auf die Schiene ausgerichtete Güterverkehrspolitik aufgrund der milliardenteuren Fehlinvestitionen und unbezahlbaren Betriebskosten durch das zahlende Stimmvolk korrigiert sein. Volk und Stände werden dann die Politik gezwungen haben, die Investitionen nach einem umfassenden «Masterplan Güterverkehr und Logistik» zu tätigen. So, dass die verschiedenen Transportmittel – Strasse, Schiene, Luft und Wasser – die unabdingbare Ver- und Entsorgung unseres Landes effizient und bezahlbar sicherstellen können.»

EVI ALLEMANN

SP-NATIONALRÄTIN UND
PRÄSIDENTIN VERKEHRS-CLUB DER SCHWEIZ (VCS)



«Ich hoffe, dass sich der Güterverkehr 2030 weit mehr als heute dort abspielt, wo er ökologisch Sinn macht: auf der Schiene. Zusätzliche Gleise und Trassen bieten dem Güterverkehr den nötigen Raum, um sich zu entfalten.

Ausserdem fördert der Bund aktiv den Binnengüterverkehr und eine optimale Zusammenarbeit von Strasse und Schiene. Im alpenquerenden Güterverkehr sind mit dem Viermeterkorridor, dem Gotthard-Basistunnel und der Ablehnung einer zweiten Strassenröhre am Gotthard wichtige Voraussetzungen für mehr Transporte auf der Schiene geschaffen worden. Eine Alpentransitbörse, welche den Lastwagenverkehr nach marktwirtschaftlichen Prinzipien reguliert, steht europaweit vor der Umsetzung.»

Glossar

A

ANSCHLUSSGLEIS – Private Gleisanlage, die Industriebetriebe, Verteilzentren, Lager usw. mit dem öffentlichen Eisenbahnnetz verbindet. Anschlussgleise ermöglichen den Transport von Gütern in Güterwagen ohne Umlad zwischen Absender und Empfänger.

1343 Anschlussgleise verbinden die Infrastruktur der SBB.



B

BINNENVERKEHR – Verkehr mit Quelle und Ziel innerhalb eines bestimmten Gebietes, etwa der Schweiz. Zu unterscheiden vom Ziel-/Quellverkehr, Import-, Export- und Transitverkehr.



76% der Züge von SBB Cargo im Binnenverkehr sind pünktlich. Gemessen wird mit einer 3-Minuten-Grenze.

C

CITY-LOGISTIK – Konzepte zur Versorgung von Ballungszentren mit dem Ziel, den Liefer- und Abholverkehr durch Vernetzung der individuellen Lieferketten zu optimieren.

D

DISPOSITION – Die mengenmässige Einteilung von Aufträgen unter Berücksichtigung der Liefertermine und der aktuellen Kapazitätslage.

E

ECM – Entity in Charge of Maintenance (ECM) wird die für den Unterhalt von Rollmaterial zuständige Stelle bezeichnet. Diese Stelle ist für die Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben beim Unterhalt des Rollmaterials zuständig.

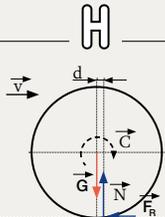
F

FIFO – First in – first out (FIFO) steht in der Warenlogistik für das Prinzip, dass zuerst gelagerte Bestände nach Möglichkeit zuerst verbraucht werden sollten.

ff. Glossar



GSM-R – Global System for Mobile Communication – Railway ist das digitale Funksystem zur Übertragung von Sprache und Daten für Eisenbahnwendungen. Es ist eine Voraussetzung zur Erfüllung der von der EU geforderten Interoperabilität.



HAFTREIBUNG – Zwischen zwei beteiligten Reibpartnern gibt es keine Relativgeschwindigkeit. Das Rad rollt über die Schiene und überträgt am Kontaktpunkt Bremskräfte vom Fahrzeug auf das Gleis bis maximal zur Haftreibungskraft. Beim Rad-Schiene-System kann die Haftreibungskraft unter besten Bedingungen etwa 25 Prozent der Achslast und bei den meisten Umweltbedingungen rund 15 Prozent der Achslast betragen.



INTEROPERABILITÄT – So bezeichnet man die Fähigkeit zur Zusammenarbeit verschiedener Systeme, Techniken oder Organisationen. Die Einhaltung gemeinsamer Standards sichert im europäischen Eisenbahnsystem den sicheren und durchgehenden Zugsverkehr.



JUST-IN-TIME – Logistikkonzept, bei dem die Lagerhaltung von Rohstoffen und Zwischenprodukten am Produktionsort auf ein absolutes Minimum reduziert wird. Entscheidend sind hier die Pünktlichkeit und die Flexibilität der Transporte.



KABOTAGE – Die Beförderung von Personen oder Gütern innerhalb eines Landes durch ein Fahrzeug aus einem anderen Land. «Grosse Kabotage» nennt man den Verkehr zwischen zwei Ländern durch ein Fahrzeug aus einem Drittland. Kabotage ist nur in wenigen Fällen erlaubt.



LSVA – Die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ist die flächendeckende, distanz-, gewichts- und emissionsabhängige Strassenbenutzungsgebühr für den Güterschwerverkehr. Sie umfasst die Strassenkosten (Bau, Betrieb, Unterhalt) und einen quantifizier-

BERNHARD METZGER

LEITER DIREKTION LOGISTIK TRANSPORT
MIGROS-GENOSSENSCHAFTS-BUND



«Der Güterverkehr und generell die Logistik in der Schweiz werden bis 2030 entscheidend an Bedeutung gewinnen und substanziell über den Erfolg eines Unternehmens entscheiden. Der Schienengüterverkehr wird nicht mehr primär im Nachtsprung erfolgen, sondern auch tagsüber. Hingegen wird der Strassengüterverkehr tagsüber weniger sichtbar sein, da er, um den ungehinderten Personenverkehr zu ermöglichen, vermehrt in die Nacht verbannt wird. Die Feinverteilung in urbanen Gebieten grösserer Städte wie Zürich, Bern und Genf wird mit neuen Transportkonzepten erfolgen, die unternehmensübergreifend gesteuert werden.»

THOMAS SCHWARZENBACH

DIREKTOR SPEDLOGSWISS



«Die Tendenz zur Verdrängung des stationären Handels zugunsten des Online-Handels führt zu einer erhöhten Belastung der Verkehrsnetze. Der planbare Güterverkehr wird beim Privatkonsum und in der Wirtschaft zunehmend zum Erfolgsfaktor. Die Verkehrsträger können nicht mehr gesondert betrachtet werden: Ein vernünftiger und kosteneffizienter Gütertransport – gerade im grenzüberschreitenden Verkehr – ist nur noch unter Einbezug aller vorhandenen Verkehrsträger abzuwickeln. Das frühere Gezerre zwischen den Verkehrsträgern wird deshalb bis 2030 einer Auseinandersetzung zwischen Güter- und Personenverkehr gewichen sein. Auf der Schiene wird die Benachteiligung des Güterverkehrs durch neue Konzepte beim Trassenpreis reduziert worden sein und auch die frühere klare Prioritätenregelung zugunsten des Personenverkehrs ist neu definiert und ausgewogen. Der Güterverkehr in der Schweiz wird nicht möglichst schnell sein, sondern möglichst planbar.»

ULRICH GIEZENDANNER

TRANSPORTUNTERNEHMER UND SVP-NATIONALRAT



«Die Lösung im Güterverkehr heisst: «Wesensgerecht». Die Politik muss sich aus dem komplexen Thema Güterverkehr heraushalten. Dann besteht die Hoffnung, dass das wachsende Gütervolumen im Jahre 2030 gemeinsam auf Strasse und Schiene bewältigt werden kann. Die Strasse in der Fläche, die Schiene für die grossen Mengen und für lange Distanzen. Stärken der Verkehrsträger nutzen und aus Fehlern lernen. Der Markt bestimmt den Verkehrsträger, und das ist die Chance für Strasse und Schiene. Gemeinsam geht's besser.»

JOSEF JÄGER

DIREKTOR UND VR-PRÄSIDENT CAMION TRANSPORT AG



«Ich bin felsenfest überzeugt, dass die Bahn auch im Güterverkehr wirtschaftlich arbeiten kann. Der Zeitgeist wird dem Schienengüterverkehr neue Impulse geben. Vielleicht gelingt es sogar, die Kombination Schiene und Strasse richtig »sexy« zu portieren. Wenn man den Schienengüterverkehr fördern will, bedingt das allerdings auch eine Verbesserung der Strasseninfrastruktur. Diesbezüglich zähle ich auf die Erkenntnisse der Politiker und entsprechendes Handeln. Nur die Kombination der beiden Verkehrsträger ist marktfähig!»

LEO EBNETER

LOGISTIKCHEF COOP



«Der Verkehr wird immer dichter, das zwingt uns zum Umdenken. Für die Zukunft sind visionäre Konzepte gefragt. Wir wollen jedes Transportmittel, die Strasse, die Schiene und den kombinierten Verkehr, nach seinen Stärken nutzen. Für Coop ist «Cargo sous terrain», also die Strasse entlasten und einen Teil des Güterverkehrs in den Untergrund verlegen, ein richtungsweisendes

Projekt. Diese Vision zur Entlastung des Strassenverkehrs wird 2030 realisiert und erste Ballungszentren wie Zürich werden damit erschlossen sein.»

NILS PLANZER

CEO PLANZER TRANSPORT AG



«Planzer wünscht sich für die Zukunft des schweizerischen Güterverkehrs eine privatwirtschaftlich orientierte SBB Cargo, welche sich dank wettbewerbsfähiger Dienstleistungen und ohne Subventionen auf der Schiene im Güterverkehrsmarkt behaupten kann und so einen starken und zuverlässigen Partner für uns darstellt. Weiter wünschen wir uns gleiche Rahmenbedingungen für sämtliche Verkehrsträger, konkret eine Anpassung hin zu jenen der Strasse. Nur so können letztendlich unsere Kunden und damit die Schweizer Bevölkerung von einem optimalen Angebot profitieren.»

haben auf der Schiene im Güterverkehrsmarkt behaupten kann und so einen starken und zuverlässigen Partner für uns darstellt. Weiter wünschen wir uns gleiche Rahmenbedingungen für sämtliche Verkehrsträger, konkret eine Anpassung hin zu jenen der Strasse. Nur so können letztendlich unsere Kunden und damit die Schweizer Bevölkerung von einem optimalen Angebot profitieren.»

FORTUNAT SCHMID

LEITER DIENSTE UND REGIONEN
FENACO-GENOSSENSCHAFT



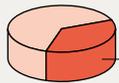
«Der inländische Bahn-güterverkehr in der Fläche, insbesondere der Wagenladungsverkehr (WLV) wird sich 2030 auf wenige, dafür mehr frequentierte Bahnstrecken konzentrieren. Durch eine enorme Zunahme der

Stautunden auf den Nationalstrassen wird auch der kombinierte Verkehr deutlich an Bedeutung gewinnen. Diese Entwicklung wird aber nur eintreten, wenn die nötigen Trassenkapazitäten und -prioritäten auf diesen Hauptachsen für den inländischen Güterverkehr vorhanden sind und die Frachtkosten von Tür zu Tür gegenüber dem direkten Strassentransport konkurrenzfähig bleiben. Private Investitionen in Verladelogistik und Anschlussgeleise müssen über eine langfristige Sicherheit verfügen.»

baren Teil der externen Kosten (Unfälle, Lärm, Luftverschmutzung) und wird teilweise zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur verwendet.

M

MODALSPLIT – Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf die einzelnen Verkehrsträger; Kenngrösse über die Anteile jedes Verkehrsträgers am Gesamtverkehr bzw. einem bestimmten Verkehrssegment (z. B. Güterverkehr).



Anteil der Schiene an der Gesamtgüterleistung der Schweiz 36.1%

N

NACHTFAHRVERBOT – Motorfahrzeuge für den Gütertransport mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen dürfen auf den Schweizer Strassen nachts zwischen 22 Uhr und 5 Uhr nicht verkehren. Das Sonntagsfahrverbot gilt an Sonn- und Feiertagen.

O

OPERATEUR – Operateure entwickeln, organisieren und vermarkten die Transportkette im Kombinierten Verkehr (KV). Sie bestellen die Waggons bei den Bahnen, kümmern sich um die Waggons, überwachen die Transporte und koordinieren die Bereitstellung der Ladeeinheiten für den Kunden in enger Zusammenarbeit mit den Terminalbetreibern.

P

PUFFERKÜSSER – Scherzhafte Bezeichnung für Personen, die sich in ihrer Freizeit intensiv mit dem Thema Eisenbahn beschäftigen.

R

ROLA – Die Rollende Landstrasse (RoLa) ist ein Zug, bei dem komplette Lastwagen bzw. Sattelzüge per Bahn befördert werden.

S

SPEDITION – Ein Dienstleistungsunternehmen im Güterverkehr, das die Versendung von Waren besorgt. Der Spediteur ist dabei Anbieter der Transportleistungen per Eisenbahn, Lkw, Flugzeug, See- oder Binnenschiff.

T

TRASSE – Zeitlich und örtlich definierter Fahrweg für einen Zug (entspricht einem «Slot» im Flugverkehr). Die Zahl der möglichen Trassen definiert die Aussage zur Kapazität einer bestimmten Strecke.

U

UNBEGLEITETER KOMBINIERTER VERKEHR – Beförderung eines von seinem Fahrer nicht begleiteten Motorfahrzeugs mit einem anderen Verkehrsträger (z. B. Fähre oder Bahn) oder Beförderung von Containern und Wechselbehältern mit mehreren Verkehrsträgern (z. B. Strasse-Schiene oder Rheinschiff-Schiene).

V

VALUE ADDED SERVICES – Zusätzlich angebotene Leistungen, die den Wert oder Nutzen der Basisdienste erhöhen; bei SBB Cargo z. B. Logistikleistungen, Rangieren kundeneigener Güterwagen, Flottenmanagement, Verzollungen usw.

W

WAGENLADUNGSVERKEHR – Transport von Gütern in einzelnen Eisenbahnwaggons. Die Wagen werden bei Bedarf einzeln rangiert. Konkurrenzfähig ist der Wagenladungsverkehr vor allem dort, wo Empfänger und Absender mit einem Anschlussgleis direkt bedient werden können.

Z

ZKE – Die Zugkontrollleinrichtung (ZKE) ist eine meist ortsfeste Messeinrichtung am Geleise, die den Zug bei der Vorbeifahrt mit Streckengeschwindigkeit auf verschiedene sicherheitsrelevante Merkmale prüft. Im Netz der SBB gibt es über 100 ZKEs an strategisch wichtigen Punkten.



«Wir müssen die Nacht zum Tag machen»

Mehr als 60 Züge fährt SBB Cargo täglich für die Schweizerische Post. Dieter Bambauer, Leiter PostLogistics, und Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo, im Gespräch über Verspätungen, intelligente Güterwagen und die Invasion der Drohnen.

Interview: Roy Spring
Fotografie: Jorma Müller

Herr Bambauer, sowohl die Post als auch SBB Cargo sind seit vielen Jahrzehnten auf der Schiene unterwegs. Von A nach B, jeden Tag. Warum sind Sie trotzdem fasziniert von der Güterbahn?

BAMBAUER: Die unterschiedlichsten Produkte unter jeglichen Bedingungen zur Zufriedenheit der Kunden ans Ziel zu bringen, ist schlicht eine packende Aufgabe. Man ist nicht nur Erfüllungsgehilfe, sondern Treiber in einem globalen Markt. Und dabei steht immer der Mensch im Zentrum.

Herr Perrin, kommt Ihnen bei Postlogistik zuerst die Gotthardpost oder die Spanisch-Brötli-Bahn in den Sinn?

PERRIN: Die Gotthardpost! Sie ist ein Mythos für die Schweiz, wie es später auch die Gotthardbahn war – und wie es ab 2016 sicher auch der Gotthard-Basistunnel sein wird.

Die Bahn und die Post haben historische Gemeinsamkeiten. Welche sind heute noch von Bedeutung?

PERRIN: Die Post hat von Anfang an die Möglichkeiten der Bahn ausgeschöpft. Früher gab es kaum Personenzüge, die nicht auch Post beförderten. So wurde das Eisenbahnnetz zum eigentlichen Kommu-

nikationssystem der Schweiz. Natürlich stehen heute hochkomplexe Logistiksysteme mit eigenen Zügen dahinter, aber am Grundsatz hat sich nichts geändert.

BAMBAUER: Die Post und die SBB verbindet auch, dass beide seit jeher dem Bund gehören und beide auch Grundversorger sind. Das ermöglicht eine klare strategische Ausrichtung auf die Bedürfnisse des

«Die Post hat von Anfang an die Möglichkeiten der Bahn ausgeschöpft.»

NICOLAS PERRIN

Landes. Für mich ist das eine ideale Grundlage für eine nutzbringende Zusammenarbeit im Interesse des Marktes und der Bevölkerung.

Aber es ist doch alles andere als nutzbringend, dass ein Paket zunächst in Zürich landet, wenn der Kunde es von St. Moritz nach Samedan schickt. Warum diese Zentralisierung?

BAMBAUER: Nein, es landet nicht in Zürich, sondern in Frauenfeld! (Lacht.) Es ist gerade das Phänomen effizienter Lo-

gistik, dass es auf den ersten Blick manchmal ineffizient aussieht. Wenn man sich aber etwas von der Einzelsendung distanziert, erkennt man in der Bündelung riesiger Mengen die übergeordnete strategische Bedeutung. Diese ist der Garant für grösstmögliche Effizienz.

Ist der gelbe Riese auf der Schiene zu wenig präsent?

PERRIN: Nein. Die Post setzt die Bahn gezielt dort ein, wo sie ihre Stärken hat. Das Faszinierende an moderner Transportlogistik ist, dass man heute verkehrsträgerübergreifende Konzepte entwickelt. Bei uns geht es vor allem um Strasse-Schiene. In Basel möchten wir in Zukunft auch die Verknüpfung mit dem Schiff verbessern. Die kombinierte Mobilität weist in die Zukunft und macht Logistik noch spannender.

Offenbar fanden Sie das Thema schon früher spannend. Sonst hätten Sie sich nicht für eine Karriere in der Logistik entschieden.

BAMBAUER: Als ich noch studierte, hiess es Industriebetriebslehre – das nennt sich heute vermutlich Logistikmanagement. Ich habe dieses Fach damals gewählt, obwohl es nur wenige interessierte. Alle

«Man spürt deutlich, dass sich SBB Cargo jetzt richtig positioniert fühlt», sagt Post-Logistics-Chef Dieter Bambauer (l.) im Paketzentrum Härkingen zu Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo.



wollten Marketing studieren, aber ich habe den Einstieg in diese Welt nie bereut.

Wie hat sie sich in den Jahren verändert?

PERRIN: Die Fähigkeit, ein Gut zur richtigen Zeit am richtigen Ort zu haben, wird immer mehr zum Schlüsselfaktor, der über Erfolg oder Misserfolg eines Unternehmens entscheidet. Ich gehe sogar so weit zu sagen: Logistik ist heute mindestens so wichtig wie Produktion und gutes Marketing.

BAMBAUER: Die meisten Unternehmen haben die Bedeutung erkannt, als Wettbewerbsfaktor. Gerade in hochkompetitiven Feldern ist Logistik oft das ausschlaggebende Differenzierungsmerkmal. Das erleben wir häufig bei unseren Kunden: Sie verkaufen das gleiche Produkt wie die Konkurrenz, aber das bessere Letzte-Meile-Gefühl ist ausschlaggebend für den entscheidenden Wettbewerbsvorteil.

Die Post gewährleistet, in enger Zusammenarbeit mit SBB Cargo, die flächendeckende Grundversorgung mit Paket- und Briefsendungen. Worauf kommt es bei der Kooperation an?

PERRIN: Wir sind uns bewusst, dass die besten Lösungen nur partnerschaftlich entwickelt werden können. Gemeinsam sind wir bestrebt, laufend Innovationen auf die Schiene zu bringen, die allen einen Vorteil bringen.

BAMBAUER: Über die Jahre hat sich ein Vertrauensverhältnis entwickelt. Man ist auf beiden Seiten in der Lage, die gegenseitigen Bedürfnisse zu erkennen und nachzufragen, mit dem Ziel, den Kunden eine qualitativ hochstehende Dienstleistung zu bieten.

Wie hoch ist das Aufkommen, das SBB Cargo für die Post fährt?

PERRIN: Dass die Post zu unseren grössten Kunden in der Schweiz zählt, ist sicher kein Geheimnis. Um Ihnen eine Grössenordnung zu geben:

Wir bewegen täglich 52 Paket- und 15 Briefzüge.

Jüngst hat SBB Cargo nach einer öffentlichen Ausschreibung den Zuschlag für sämtliche Bahntransporte der Post in der Schweiz bekommen. Was freut Sie besonders?

PERRIN: Ich freue mich gleich doppelt. Erstens, dass wir die Post mit unserer Offerte überzeugen konnten. Und zweitens, dass wir die langjährige Zusammenarbeit weiterführen dürfen.

Warum ist SBB Cargo ein guter Partner?

BAMBAUER: Weil die Qualität stimmt, und weil Pünktlichkeit entscheidend ist. Ich gebe Ihnen ein Beispiel: Wenn sich ein Paketzug um 20 Minuten verspätet, kann es sein, dass die gewohnte Paketzustellung am nächsten Tag in den entsprechenden Regionen nicht mehr zeitgerecht funktioniert.

SBB Cargo hat sich konsequent unternehmerisch aufgestellt. Wie haben Sie die Veränderung wahrgenommen?

BAMBAUER: Man spürt deutlich, dass sich SBB Cargo jetzt als Anbieter in einem extrem anspruchsvollen Umfeld richtig positioniert fühlt.

Die Post investiert gegen 50 Millionen Franken in ihre Paketsortierzentren in

Härkingen, Frauenfeld und Dailens.

Welche Entwicklungen zeichnen sich ab?

BAMBAUER: Der Paketmarkt verzeichnet dank E-Commerce stetiges Wachstum; 2013 betrug es 3 Prozent. Fast verdreifacht hat sich das Bedürfnis nach schnellerer Zustellung; der Priority-Anteil stieg in den letzten zehn Jahren von 17 Prozent auf bald 50 Prozent. Dadurch entstanden kapazitive Anforderungen in der Sortierung, die wir nun erfüllen müssen.

Muss der Kunde künftig mehr für sein Paket bezahlen?

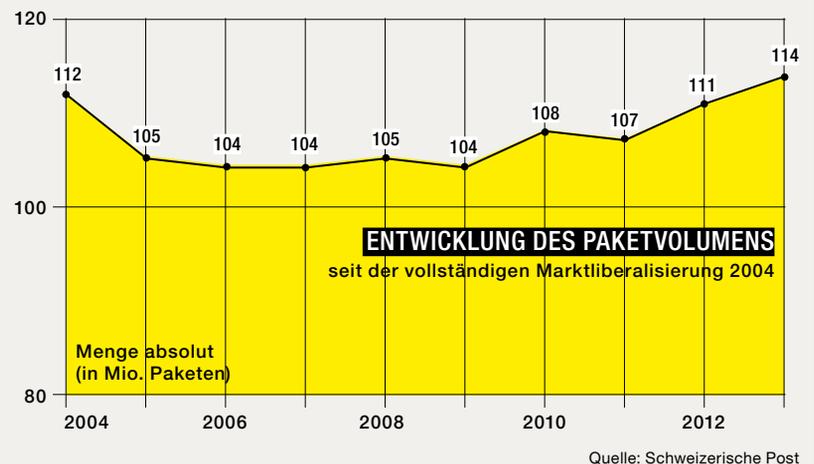
BAMBAUER: Die Margen im Paketgeschäft sind angemessen, aber nicht berauschend. Wir sind permanent beschäftigt mit der Optimierung unserer Prozesse und Strukturen. Zudem entwickeln wir laufend neue Produkte und Lösungen. Preiserhöhungen kommen für uns nur dann in Frage, wenn die Optimierungspotenziale aufgrund von Kostensteigerungen ausgeschöpft sind oder wir unseren Kunden ein erweitertes Leistungsspektrum bieten können.

Welche Position hat die Schweiz im europäischen Umfeld? Sie beide können doch in einem relativ geschützten Markt bequem wirtschaften.

PERRIN: Logistik ist nie bequem! Ich kenne jedenfalls niemanden, der sich nicht extrem anstrengen muss. Erst recht nicht in der Schweiz mit ihren kurzen Distanzen,

GELB BEWEGT – POSTLOGISTICS

Mit dem Konzernbereich PostLogistics ist die Schweizerische Post die führende Logistikanbieterin in der Schweiz. Mit über 5400 Vollzeitstellen erwirtschaftete sie im vergangenen Jahr einen Umsatz von fast 1600 Millionen Franken.





blog.sbbcargo.com

Artikel, Bilder und Filme zum Thema finden Sie im Cargo Blog, auf Facebook und Twitter mit dem Hashtag #cargomag

Mit dem Containerzug durch Europa ▶

Container sind der Treibstoff der globalen Industrie. Europas grösster Hafen Rotterdam bewegt jeden Tag 30000 von ihnen. Die SBB bewältigt die Warenflut mit: Steigen Sie auf und fahren Sie mit SBB Cargo International von den Niederlanden bis nach Italien.

tiny.cc/rdam

Neu auf Instagram

Auf Facebook, Twitter und YouTube ist SBB Cargo bereits aktiv, jetzt kommt ein weiterer Kanal dazu: Auf der kostenlosen Foto-und-Video-Sharing-App zeigen wir faszinierende Einblicke in die Welt des Schienengüterverkehrs. Die Instagram App gibt es gratis im Apple App Store sowie im Google Play Store.

instagram.com/sbbcargo



Höchstleistung auf Schienen

Der längste Güterzug der Welt, die dichtbefahrenste Strecke, neue Mammutprojekte: Der Schienengüterverkehr ist reif für das Guinnessbuch der Rekorde. Im Cargo Blog stellen wir einige dieser Superlative vor.

tiny.cc/rekorde

 facebook.com/sbbcargo

 youtube.com/sbbcargo

 twitter.com/sbbcargo

 instagram.com/sbbcargo

der dichten Besiedlung im Mittelland und dem schwierigen Terrain in den Alpen.

BAMBAUER: Als Transitland zwischen Nord und Süd haben wir eine grosse Herausforderung zu bewältigen. Wenn es um nationale Konzepte geht, stehen wir mit einer ganz anderen Kostenstruktur im Wettbewerb zu den europäischen Anbietern. Ein Transport in der Schweiz ist rund 50 Prozent teurer als im nahen Ausland. Das muss man wissen, wenn man hierzulande erfolgreich tätig sein will.

In den Medien hat kürzlich die Vision einer Paketzustellung mit Drohnen für Furore gesorgt. Ein realistisches Szenario?

BAMBAUER: Der Himmel über der Schweiz würde sich sofort verdunkeln, wenn wir morgens unsere 400000 bis

«Ein Transport in der Schweiz ist rund 50% teurer als im Ausland.»

DIETER BAMBAUER

500000 Pakete per Drohnen zustellen würden (lacht). Aber im Ernst: Hinter jeder Provokation steckt ein Quäntchen Wahrheit, eine Idee oder Vision, und das regt zum Denken an. Wir werden sicherlich noch viele neue Lösungen bringen in der Paketzustellung. Aber ich schliesse eher aus, dass der Pöstler plötzlich von oben kommt ...

Dennoch: Die Kunden werden immer ungeduldiger: Erleben wir demnächst die Same-Day-Delivery?

BAMBAUER: Die gibt es bei der Schweizerischen Post bereits – mit der Express- und Abendzustellung. Dieser Trend schwappt aus den USA zu uns herüber, wo sogar sonntags solche Services angeboten werden. Diese Zusatzleistung muss jedoch angemessen bezahlt werden. An der Akzeptanz wird man erkennen können, wie wichtig der halbe Tag Vorsprung für den Kunden tatsächlich ist.

Tracking ist ebenfalls ein grosses Thema: Wo bleibt der intelligente Güterwagen, den der Kunde jederzeit orten kann?

PERRIN: Die Post weiss schon heute sehr genau, wo ihre Züge sind und mit welcher Ankunftszeit sie rechnen kann. Tracking ist ein wichtiges Instrument, etwa um bei einer Verspätung sofort disponieren zu können. In Zukunft wird der Güterwagen aber auch wissen, was er geladen hat und wann ein Defekt vorliegt. Zurzeit testen wir auch Waggons mit automatischer Bremsprobe.

Es gibt immer mehr Baustellen, Staus und Pendlerströme. Wie können die Menschen in den urbanen Zentren künftig mit Waren versorgt werden?

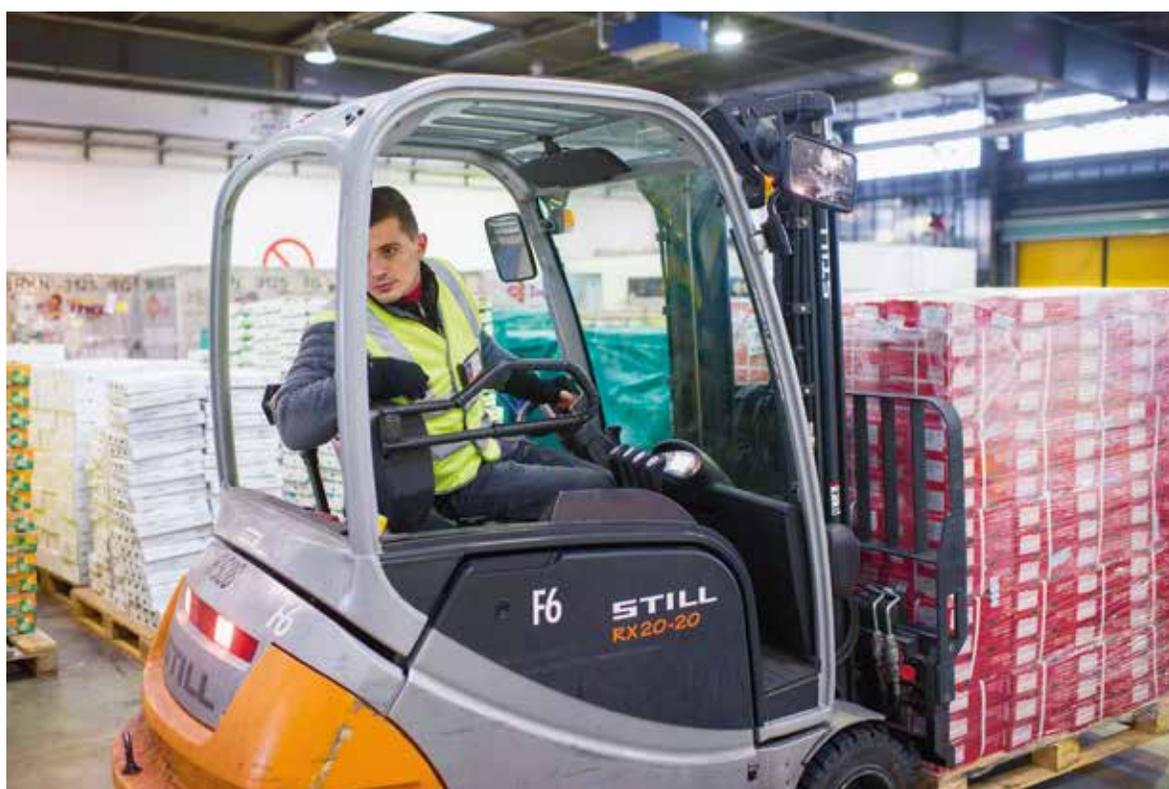
BAMBAUER: Wichtig ist die Verlagerung auf die Schiene, wo immer möglich. Dazu zentrumsnahe Hubs und die Bündelung möglichst grosser Volumen auf möglichst wenige Fahrzeuge. Sehr wichtig ist es auch, offene Zeitfenster zu nutzen, vor allem nachts. Wir müssen die Nacht zum Tag machen, was den Transport betrifft!
PERRIN: Der Verkehr ist in der Schweiz am Limit. Es geht darum, die vorhandene Infrastruktur intelligent zu nutzen. Bei der Bahn haben wir das grosse Plus, dass wir auch Überlastungen genau einplanen können. Das heisst zwar nicht, dass wir sämtliche Wünsche erfüllen können, aber was wir versprechen, das können wir auch garantieren. Dieser Systemvorteil wird die Schiene in Zukunft deutlich stärken. —

Dieter Bambauer, 56, ist seit 2009 Leiter PostLogistics und Mitglied der Konzernleitung der Schweizerischen Post. Er studierte und promovierte im Fach Betriebswirtschaftslehre in Münster und Giessen. Bambauer ist Mitglied des geschäftsleitenden Ausschusses des Lehrstuhls für Logistikmanagement der Universität St. Gallen (HSG).

Nicolas Perrin, 54, ist seit 2008 CEO von SBB Cargo und Mitglied der Konzernleitung der SBB. Er hat an der ETH Zürich Bauingenieurwesen studiert.



«Fracht Ost» von Cargologic: Hier werden zwei Drittel der gesamten Schweizer Luftfracht umgesetzt.



Take-off für teure Güter

Die Schweizer Luftfracht verschiebt jährlich Waren für 73 Milliarden Franken und sichert 25 000 Arbeitsplätze. Ein Blick hinter die Kulissen am Flughafen Zürich-Kloten.

Text: Jean-Pierre Rütler

«Es ist wie Tetris spielen», sagt Marco Gredig, Der Managing Director der Cargologic AG deutet auf ein halbes Dutzend Paletten, auf denen Kisten in allen Grössen und Formen liegen. «Rolls Royce» steht darauf, «Daimler», «Alstom», «MAN» oder «Givenchy». Andere sind mit Symbolen gekennzeichnet: Es handelt sich um explosive oder toxische Inhalte. Sie müssen aufrecht stehen, trocken gelagert werden oder sind extrem zerbrechlich. Viele davon haben zur Sicherheit Sensoren eingebaut, die Erschütterungen oder Temperatur messen.

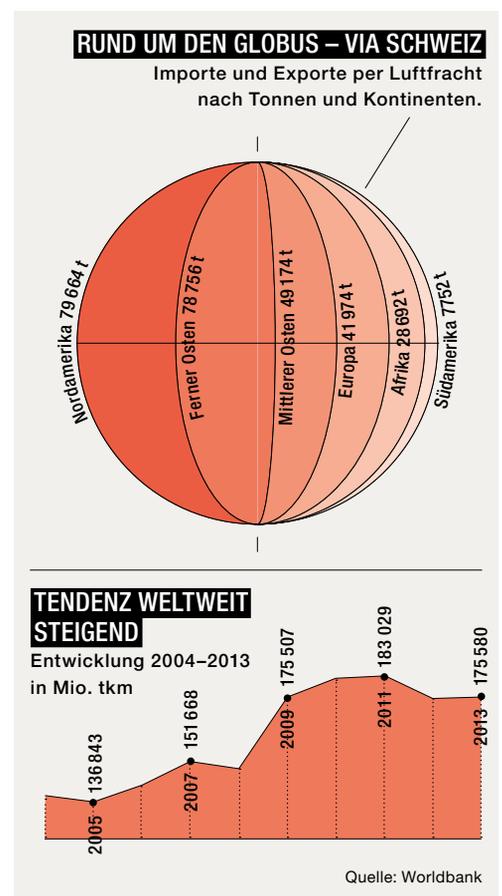
«Aus all diesen einzelnen Einheiten müssen wir jetzt innert Stunden eine Flugzeugfracht zusammenstellen», erklärt Gredig, «und zwar ohne Hohlräume, unter Berücksichtigung aller Bestimmungen, dem Maximalgewicht und exakt auf die Dimensionen der Frachträume abgestimmt.» Eine knifflige Aufgabe wie beim Computerspiel-Klassiker Tetris.

Detektoren für Sprengstoff

Wir befinden uns in «Fracht Ost», einem riesigen Gebäude im Südosten des Flug-

hafens Zürich und dem Zentrum von Cargologic. Von den rund 600 000 Tonnen, die pro Jahr in der Schweizer Luftfracht umgeschlagen werden, verarbeitet der Marktführer etwa 400 000 Tonnen. «Fracht Ost» ist eine Hochsicherheitszone: Wer diese Räume betreten will, muss den Metalldetektor passieren und eine Sicherheitsprüfung bestehen. «Fehler können wir uns nicht erlauben», sagt Gredig, «sie könnten schnell eine Kettenreaktion auslösen.»

In einer Ecke stellt ein Mitarbeiter einige Fässer mit Dellen zur Seite. Sie dürfen erst auf die Reise, wenn sichergestellt ist, dass sich das Gefahrgut darin in einwandfreiem Zustand befindet. Natürlich sind kleinere Unfälle dennoch nicht ganz ausgeschlossen. Aber nur am Boden. So zerplatzte zum Beispiel einmal ein Fläschchen mit hochkonzentrierter Chilipaste. Da kam sogar die Feuerwehr, und die Halle musste evakuiert werden. «Und einmal», sagt Gredig schmunzelnd, «lief ein Fässchen mit Knoblauchkonzentrat aus. Diesen Geruch kann man sich nicht vorstellen ...»



Sicherheit hat absolute Priorität. Riesige Anlagen röntgen sämtliche Pakete, die Mannschaft an den Geräten gehört zur Elite ihres Fachs. Gredig: «Unsere Mitarbeiter erkennen selbst in einem Motorrad jene Teile, die nicht dazugehören.» Doch nicht alles ist mit Röntgenstrahlen zu durchdringen. In diesen Fällen kommt ein Spezialgerät zum Einsatz, das mittels Spurendetektoren sogar Sprengstoff eruieren kann.

Delfine nach Ägypten

Obschon die Luftfracht vergleichsweise teuer ist, liegen die Vorteile auf der Hand: Per Luft wird alles transportiert, was möglichst schnell und möglichst sicher ans Ziel kommen muss. Im Extremfall ist die Zuverlässigkeit lebenswichtig, so etwa im medizinischen Bereich mit Organen oder Blutproben. «Die Palette reicht von A wie Affen bis Z wie Zitronen», erklärt Gredig. Diese Vielfalt macht einen grossen Teil der Faszination Luftfracht aus. Gredigs verrücktester Auftrag? Das waren zwei Delfine, die aus der Schweiz auf dem Luftweg nach Ägypten verfrachtet wurden. «Aber wir hatten auch schon Lamas, Löwen und Tiger.» Für Tiertransporte ist Zürich ein begehrter Ort, da hier der Umschlag schnell, unkompliziert und vor allem in ruhiger Atmosphäre stattfindet.

Zürich ist auch einer der wichtigsten Umschlagplätze für wertvolle Güter. Gredig deutet auf einen durch dicke Stahlplatten abgesperrten Bereich. «Dort befindet sich der Valora-Teil, der von den übrigen Bereichen abgetrennt ist.» Hier spielt die Schweiz als sicheres Land ihre Vorteile aus: Wer Präziosen wie etwa Edelmetalle, Schmuck oder Kunstgegenstände versenden will, kommt an Kloten kaum vorbei.

Weiter vorne, in einem ebenfalls abgeschotteten Bereich, un-

tersucht der Grenztierarzt eine Palette mit Frischfleisch aus Südamerika. Per Handzeichen gibt er das Fleisch frei, worauf sich sofort ein Gabelstapler in Bewegung setzt.

Drei Minuten später sind die Kisten in einem Kühllastwagen verschwunden. «Die Kühlkette darf auf keinen Fall unterbrochen werden», betont Gredig. Letztes Jahr wurden in «Fracht Ost» eine Million Franken in zusätzliche Kühlräume investiert, bis nächstes Jahr soll die Kühlkapazität

sogar verdoppelt werden. Nicht ohne Grund: Frischprodukte und vor allem Medikamententransporte sind stark im Zuwachs begriffen; allein die Pharmalogistik verzeichnet weltweit ein jährliches Wachstum von 12 Prozent.

Diese Zunahme ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass heute bereits 85 Prozent aller Lufttransporte auf Linienflügen abgewickelt werden. Da die Flugpreise im hart umkämpften Passagiermarkt zunehmend unter Druck geraten, sind die Fluggesellschaften immer stärker auf die Luftfracht angewiesen. Langstreckenflüge sind inzwischen sogar nur noch dank dem Frachtgeschäft rentabel, und neue Flugzeuge verfügen über immer

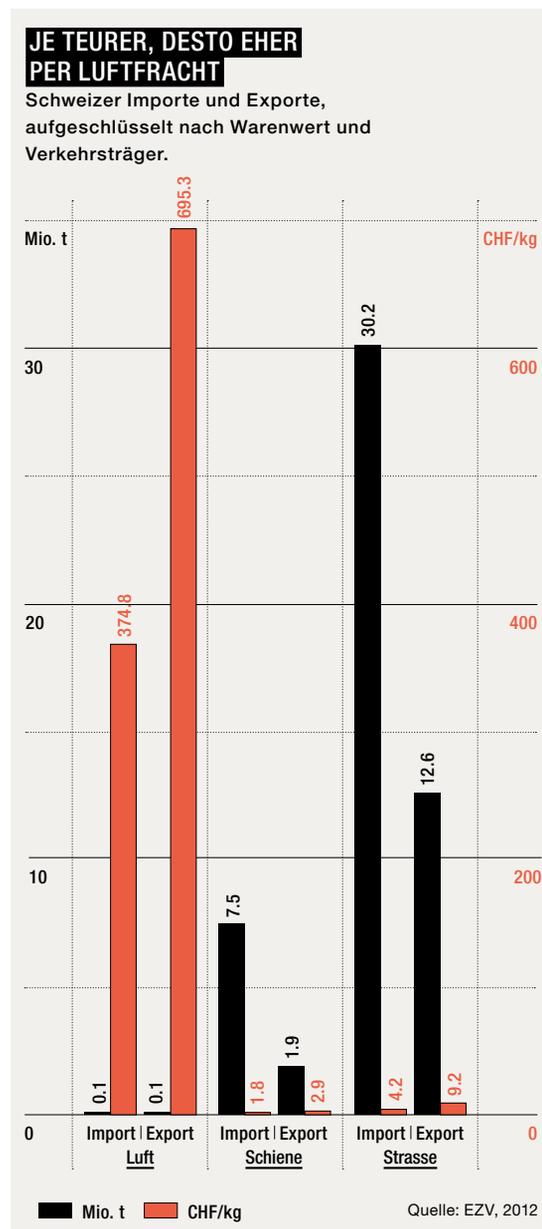
«Wir hatten auch schon Lamas, Löwen und Tiger.»

MARCO GREDIG, CARGOLOGIC

mehr Platz im Frachtraum unter den Füßen der Passagiere. Die Swiss wird etwa ab 2016 sechs Boeing 777 in Betrieb nehmen, die jeweils 23 Prozent mehr Frachtvolumen befördern können, was pro Flug einem Gewicht von rund 20 Tonnen entspricht.

Kampf um den Preis

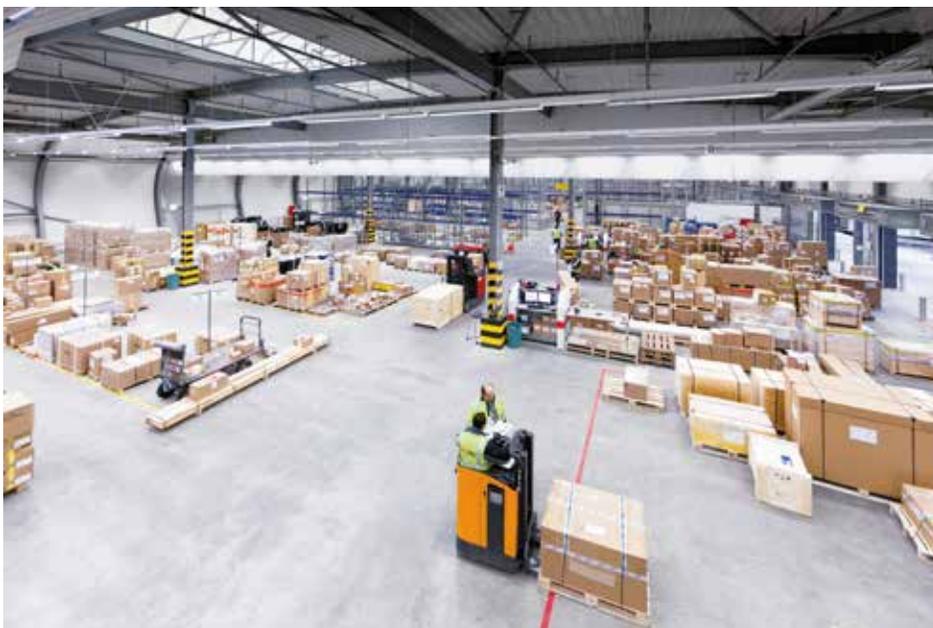
Grösseres Angebot heisst: mehr Konkurrenz. Auch an der Frachtfront spitzen sich die Preiskämpfe zu. Gredig: «Die Margen werden immer kleiner, die Preisverhandlungen entsprechend härter. Gleichzeitig müssen wir immer mehr investieren. Darum optimieren wir unsere Prozesse, um sie so effektiv wie möglich zu gestalten.» Das ist heute nur noch mit ausgeklügelter Computersoftware zu bewerkstelligen. Im Kommandoraum von Cargologic überwachen zwei Mitarbeiter auf 20 Monitoren das Geschehen rund um das Hochregal mit 8200 Paletten. Das vollautomatisierte Lagersystem ist mit dem aktuellen Flugplan verknüpft und stellt die richtigen Paletten zum richtigen Zeitpunkt an den richtigen Ort. Innert 30 Minuten kann



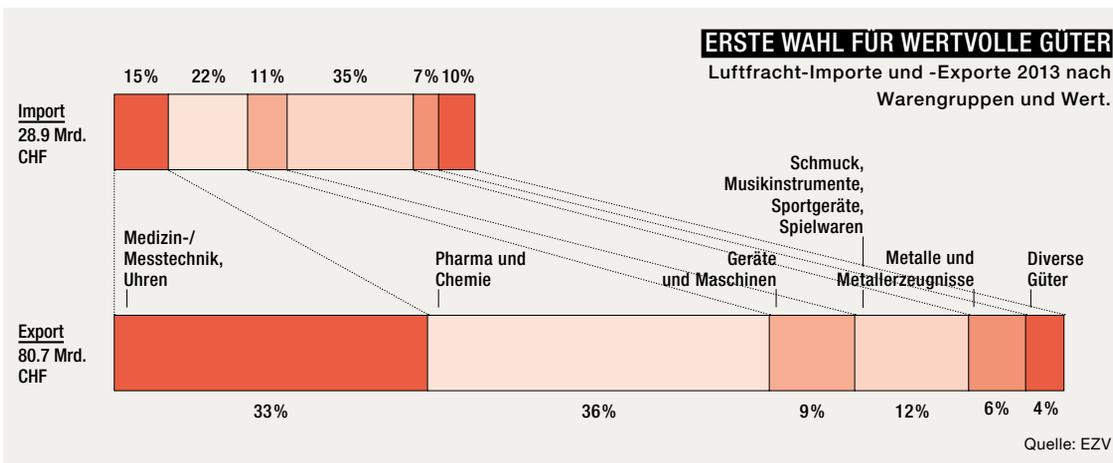


jede einzelne Palette vom Lager bis direkt ans Flugzeug geliefert werden.

Auch hier ist Geschwindigkeit alles. 65 Prozent aller Waren gehen im Transit durch Zürich; von der Landung bis zum Weitertransport dauert es rund vier bis sechs Stunden. Expressaufträge können sogar innert 60 Minuten erledigt werden. Noch bevor das Flugzeug zum Stillstand kommt, weiss der Zoll Bescheid, welche Waren für welchen Ort angeliefert wurden. Der Rest ist Logistik pur. 24 Stunden am Tag, sieben Tage in der Woche – und spannend wie Tetris. →



Das vollautomatisierte Lagersystem ist mit dem aktuellen Flugplan verknüpft – innert 30 Minuten kann jede einzelne Palette vom Lager bis direkt ans Flugzeug geliefert werden.



Gute Trassen für alle

Mit gut 25 Prozent Marktanteil im nicht alpenquerenden Verkehr spielt die Bahn eine bedeutende Rolle im Güterverkehr. Doch eine abgestimmte Politik fehlt für den Schienengüterverkehr in der Fläche. Die Totalrevision des Gütertransportgesetzes soll für verlässliche Rahmenbedingungen sorgen. Die wichtigsten Punkte.

Text: SBB Cargo

1 – Unterwegs am Markt

Die Güterbahnen sollen unternehmerisch handeln und das Angebot auf die Bedürfnisse der Kunden und auf die Stärken der Bahn ausrichten. Dies entspricht auch dem Ziel der Schweizer Wirtschaft. Dazu will der Bund die SBB von der Pflicht befreien, Güterverkehr als «Kernaufgabe» zu betreiben. Dies widerspricht nämlich dem Grundsatz, dass die Angebote im Güterverkehr rentabel sein müssen. Stattdessen will in Zukunft SBB Cargo den Güterverkehr in eigener Verantwortung rentabel betreiben. Das heisst: Sie fährt Güter dort, wo sie dies unternehmerisch tun kann.

2 – Gleich lange Spiesse

Der Güterverkehr braucht bessere Trassen. Zuverlässige Lieferungen sind für die Kunden ein entscheidender Faktor. Ein Güterzug, der nach Fahrplan fährt, soll die gleiche Priorität haben wie ein Personenzug. Zudem sollen verbindliche Netznutzungspläne den Personen- und Güterverkehr in der Planung aufeinander abstimmen und verhindern, dass der Per-

sonen den Güterverkehr weiter verdrängt. Die Qualität im Personenverkehr bleibt dank der integrierten und langfristigen Planung gleich hoch.

3 – Gezielt investieren

Statt wie bisher den Schienengüterverkehr über verschiedene Finanzierungstöpfe zu unterstützen, soll der Bund in Zukunft gezielt in die Verbesserung der Bahninfrastruktur und den Zugang zum System Bahn investieren. Konkret will er jährlich mit 50 bis 60 Millionen Franken Anschlussgleise im Wagenladungsverkehr und Terminals für den Kombinierten Verkehr fördern. Bisherige Abgeltungen für den Betrieb des Wagenladungsverkehrs würde der Bund nach einer Übergangsfrist von drei Jahren einstellen.

4 – Stärken der Schiene betonen

Der Bund setzt Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung des Güterverkehrs und eine effiziente «Ko-Modalität». So will er das Miteinander von Schienen- und Strassentransporten fördern.

Die beiden Verkehrsträger sollen jeweils dort zum Einsatz kommen, wo sie ihre spezifischen Stärken haben.

5 – Gute Rahmenbedingungen

Die Schiene braucht gute Rahmenbedingungen, damit es sich trotz den kurzen Distanzen auch lohnt, in der Schweiz Güterverkehr anzubieten. Für alle Marktteilnehmer ist dabei die langfristige Verlässlichkeit sehr wichtig, damit Investitionen in eine Logistik mit der Bahn nicht zum Risiko werden. Das bisherige Strassenregulativ (u.a. Nachtfahr- und Kabotageverbot, LSVA, Gewichtslimite) wird beibehalten.

6 – Kein Verlagerungsauftrag

Ein Verlagerungsauftrag von der Strasse auf die Schiene ist in der Fläche nicht vorgesehen. Der Bundesrat und zahlreiche Vertreter der Güterverkehrsbranche sind der Meinung, ein bindender Verlagerungsauftrag widerspräche der Eigenwirtschaftlichkeit. —

Der politische Fahrplan

Ende April 2014:

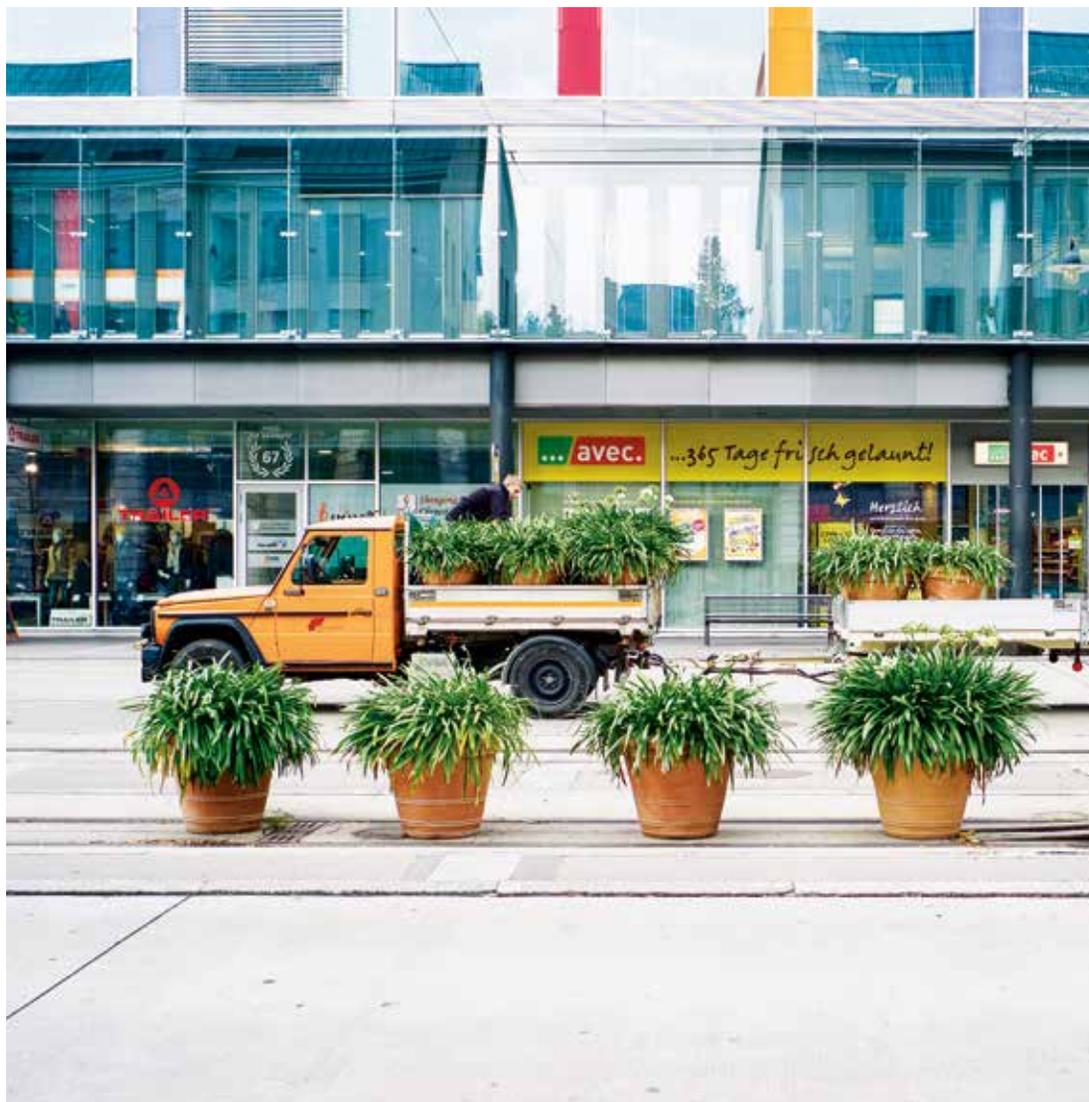
Der Bundesrat legt ein Gesamtkonzept zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche vor. Den Auftrag hat er 2011 mit einer Motion der Verkehrskommission des Ständerats erhalten.

Herbst 2014:

Nach der Erörterung in der vorberatenden Kommission wird die Gesetzesvorlage in der Wintersession im Parlament diskutiert.

Ab Frühling 2015:

Nach der Verabschiedung der Vorlage durch den National- und Ständerat tritt das neue Gütertransportgesetz voraussichtlich im Jahr 2016 in Kraft.



Im grünen Bereich

Frauenfeld SG — Der Aufwand ist überschaubar, wenn ein paar Pflanzen den Standort wechseln. Komplexer wird es, wenn Getreide, Mais oder Zuckerrüben vom Feld in die Fabrik oder vom Silo in die Mühle transportiert werden müssen. SBB Cargo bewältigt jährlich den Transport von rund drei Millionen Tonnen Landwirtschaftsprodukten.

Beobachtet von Sascha Erni



[instagram.com/sbbcargo](https://www.instagram.com/sbbcargo)

Hier finden Sie weitere Bilder von SBB Cargo.

Gernot Bischofberger, Küchenchef Grandhotel Belvédère in Davos

Kühlraum als Durchlauferhitzer

Text: Robert Wildi

Fotografie: Salvatore Vinci

Es klingt trivial: «First in, first out», beschreibt Gernot Bischofberger die Essenz seines Warenlogistiksystems. Die Ware ist in seinem Fall hoch fragil und verdirbt rasch. Fleisch, Gemüse, Obst, Fisch, Patisserie, Milchprodukte in rauen Mengen. Täglich empfängt der Küchenchef vom Davoser Fünfsternehotel Steigenberger Belvédère fünf prall gefüllte Lieferwagen. Was nicht sofort gekühlt wird, droht schlecht zu werden.

Für jede Nahrungsmittelgruppe stehen in der Belvédère-Küche Kühlräume bereit. Fleisch und Fisch müssen je bei zwei Grad gelagert werden, Gemüse und Obst benötigen sechs Grad, Molkereiprodukte fünf Grad. Selbst unter Idealtemperatur ist die Haltbarkeit der Lebensmittel eng begrenzt. Was reinkommt, geht am selben Tag wieder raus und landet auf dem Teller der Gäste. So wird der Kühlraum zum Durchlauferhitzer. «Bei uns ist immer alles frisch», sagt Bischofberger. Sein Anspruch deckt sich mit jenem der Gäste.

600 Menüs pro Tag

Um den Genuss zu maximieren, überlässt der Küchenchef nichts dem Zufall. Das beginnt bei der Auswahl der Lieferanten, die alle direkt aus Davos und Umgebung stammen. «Die kurzen Wege garantieren, dass zwischen Bestellung und Lieferung in 95 Prozent der Fälle maximal vier bis sechs Stunden vergehen.» Bischofbergers guter Draht zu den Partnern ermöglicht Bestellungen bis um 22 Uhr. Spezielle Lebensmittel wie bestimmte Käsesorten oder Austern ordert er auswärts. Die Lieferung innert maximal 24 Stunden ist auch hier gewährleistet. Bei Ankunft wird

die gesamte Lieferung vom Küchenteam direkt mittels Checkliste auf Temperatur, Stückzahl und Qualität geprüft. Dann erfolgt die rasche Verteilung in die verschiedenen Kühlräume.

Die kurzen Wege ermöglichen ein flexibles Mengenmanagement. In der Winterhochsaison werden im Steigenberger Grandhotel Belvédère pro Tag nicht weniger als 600 Menüs zubereitet, die den Gästen auf 2000 Tellern serviert werden. 20 Köche sorgen in dieser Zeit für einen 24-Stunden-Betrieb in der Küche. Bei kurzfristigen grösseren Zimmerreservierungen muss Gernot Bischofberger Blitz-

Der logistische Härtetest ist einmal im Jahr das World Economic Forum.

aktionen starten und kurzfristig Nachschub für seine Kühlräume bestellen. Er denkt dann in grossen Dimensionen: 4200 Eier, 100 kg Birchermüesli, 120 kg frischer Fisch, 150 kg Geflügelbeine oder 300 kg Kartoffeln verzehren die Hotelgäste im Winter Woche für Woche.

Grossalarm wegen John Kerry

Alle Grenzen sprengt das World Economic Forum (WEF), das jeweils im Januar in Davos stattfindet. Das Luxushotel empfängt während des viertägigen Events 23000 Gäste und ist Austragungsort von 320 Veranstaltungen. Der Personalbestand wird kurzfristig von 20 auf 70 Köche aufgestockt, darunter renommierte Sterneköche aus aller Welt oder das Kochnationalteam aus Südkorea.

Die logistische Herausforderung am WEF ist die Kurzfristigkeit. «Die fixen Bestellmengen sind frühestens zwei Wochen vor Veranstaltungsbeginn bekannt und variieren auch danach ständig», sagt Gernot Bischofberger. Menübestellungen werden kurzfristig geändert, Sonderwünsche der VIP-Gäste werfen Personaleinsatzpläne über den Haufen. Beim WEF 2014 im Januar etwa löste eine umfangreiche Zimmerservicebestellung von US-Aussenminister John Kerry mitten in der Nacht einen Grossalarm in der Küche aus.

An den verrückten WEF-Tagen ist Bischofberger mehr denn je auf Sonder-schichten seiner Lieferanten angewiesen. Statt fünf kommen täglich fünfzehn Lieferungen an. Aufgrund der riesigen Prominenzdichte im Hotel müssen sämtliche Waren durch Einheiten der Bündner Kantonspolizei geprüft werden. «Diesen zusätzlichen Security-Zeitaufwand müssen wir in der Küche einkalkulieren», so Bischofberger.

Sein Logistikkonzept will der Koch auch für die Zeit vor und nach dem WEF permanent optimieren. Kürzlich hat er daher einen hauseigenen Bäcker angestellt. Von den 3500 Brötchen und weiteren Gebäckeinheiten, die im Belvédère im kommenden Winter wöchentlich von den Gästen verzehrt werden, entfällt damit ein beträchtlicher Teil aus der Lieferkette. Zugunsten von noch mehr Frische. —



Küchenchef Gernot Bischofberger (l.) setzt auf eine ausgeklügelte Frische-Logistik. In der Hochsaison werden im Steigenberger Grand-hotel Belvédère täglich 600 Menüs zubereitet.



SBB CFF FFS Cargo

Jederzeit freie Fahrt für Ihre Wechselbehälter.

**DIETIKON – GENÈVE LA PRAILLE
1 WECHSELBEHÄLTER**

AB CHF

240.-

SBB Cargo verbindet für Sie die Wirtschafts- und Logistikzentren der Schweiz auf direktem Weg und zu attraktiven Preisen. Sie stehen nicht im Stau und profitieren erst noch von tiefen CO₂-Emissionen.

Gut kombiniert. Gut unterwegs.

www.sbbcargo.com/de/kv