

# cargo

CEO-Talk mit  
René Gentinetta,  
Novelis

S. 18

An der  
Schnittstelle  
zum Kunden

Herausforderungen und  
Chancen der digitalisierten  
Warenlogistik





Ausgeklügelte Warenlogistik: Migros-Verteilzentrum in Suhr



Glasbläser und Geschäftsführer: Robert Niederer



ClimatePartner<sup>®</sup>  
klimaneutral

Druck | ID: 53232-1308-1004

- 4 Essay  
**Logistik, die DNA unserer Welt**
- 7 Interview  
**Kundenlogistik bei AMAG**
- 8 Schwerpunkt  
**Ein Tag in der Migros-Verteilzentrale**
- 14 PET-Recycling  
**Grosse Transporte per Bahn**
- 16 CEO-Talk  
**René Gentinetta, Novelis**
- 20 Reportage  
**Vigier Ciment liefert rund um die Uhr**
- 23 Infografik  
**Güterwagen für jedes Bedürfnis**
- 24 Generationen  
**Eine Begegnung zweier Mechaniker**
- 28 Neues aus der Branche  
**Schotter**
- 29 Das Objekt  
**Automatische Kupplung**
- 30 Meine Logistik  
**Robert Niederer, Glasi Hergiswil**

#### Impressum

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

**Gesamtauflage:** 6000 Exemplare **Redaktion SBB Cargo:** Miriam Wassmer (stv. Leitung), Tamara Ritter, Anouk Ilg, Beat Kunz **Redaktion Crafft:** Roy Spring (Leitung), Kristina Morf, Anja Osswald, Pirmin Schilliger, Stefan Boss, Patricia Michaud, Susanne Wagner **Konzept, Gestaltung und Realisation:** Crafft Kommunikation AG, Zürich **Übersetzungen:** Traductor, Basel **Lithografie und Druck:** Neidhart + Schön Print AG, Zürich **Redaktionsadresse:** SBB Cargo «Redaktion Logistikmagazin cargo» Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto: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](http://www.sbbcargo.com/de/abonnement)  
Abonnieren Sie das Cargo Magazin schweizweit kostenlos oder lesen Sie die Onlineversion unter [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com). Adressänderungen oder Löschung des Abonnements bitte an [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto:cargomagazin@sbbcargo.com)

# Unser Kerngeschäft, heute und in der Zukunft

**W**ann haben Sie zum letzten Mal etwas online bestellt? Statistisch gesehen wohl in den letzten Tagen. Damit landen wir direkt bei der konsumgesteuerten Demand Chain, welche die gute alte Supply Chain in vielen Bereichen ablöst. Mit weitreichenden Auswirkungen auf unsere Branche, die durch neue Global Player und Nischenangebote herausgefordert ist. In ihrem Essay (Seite 4) geht die Kulturwissenschaftlerin Anja Osswald auf die Herausforderungen und Entwicklungen der Logistikbranche ein und beleuchtet auch unser «Moonshot-Projekt».

**Z**urück in die Gegenwart und zu wichtigen Aspekten unseres Logistikalltags bringt Sie die Reportage aus dem Migros-Verteilzentrum in Suhr (Seite 8). Eines der modernsten Logistikzentren des Landes stellt sicher, dass Sie auch morgen in den Regalen der über 600 Migros-Filialen wieder genügend Mineralwasser, Schokolade oder Müesli vorfinden. Eine komplexe Aufgabe, an deren Bewältigung SBB Cargo massgeblich beteiligt ist.

Im Generationengespräch (Seite 24) zwischen zweier unserer Instandhaltungstechniker steht die Logistik ebenfalls im Mittelpunkt. Die Reflexionen der beiden Kollegen am Anfang respektive am Ende der Berufskarriere zeigen beispielhaft, wie sich ihre Arbeit sowohl durch den gesellschaftlichen Wandel als auch durch die

Digitalisierung vielfach geändert hat. Unverändert ist aber der Berufsstolz geblieben. Und der Umstand, dass man bei Lokomotiven und Wagen ab und an zum Schraubenschlüssel oder Schweissgerät greifen muss. Übrigens: Die wichtigsten Wagentypen stellen wir Ihnen in Bild und Zahlen in unserer Infografik (Seite 23) vor.

**A**uch wenn das Logistikjahr noch nicht zu Ende ist, kann man schon jetzt sagen, dass der Unterbruch der Rheinstalstrecke beim süddeutschen Rastatt den Jahresrückblick prägen wird. Klar, dass die Auswirkungen des Unglücks und die Lehren daraus im Bereich der Interoperabilität ebenfalls im CEO-Talk (Seite 16) zur Sprache kommen – neben dem Werkstoff Aluminium, welcher Novelis und SBB Cargo seit Jahren verbindet.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Miriam Wassmer  
stv. Leiterin Kommunikation

[miriam.wassmer@sbbcargo.com](mailto:miriam.wassmer@sbbcargo.com)





# Logistik, die DNA unserer Welt

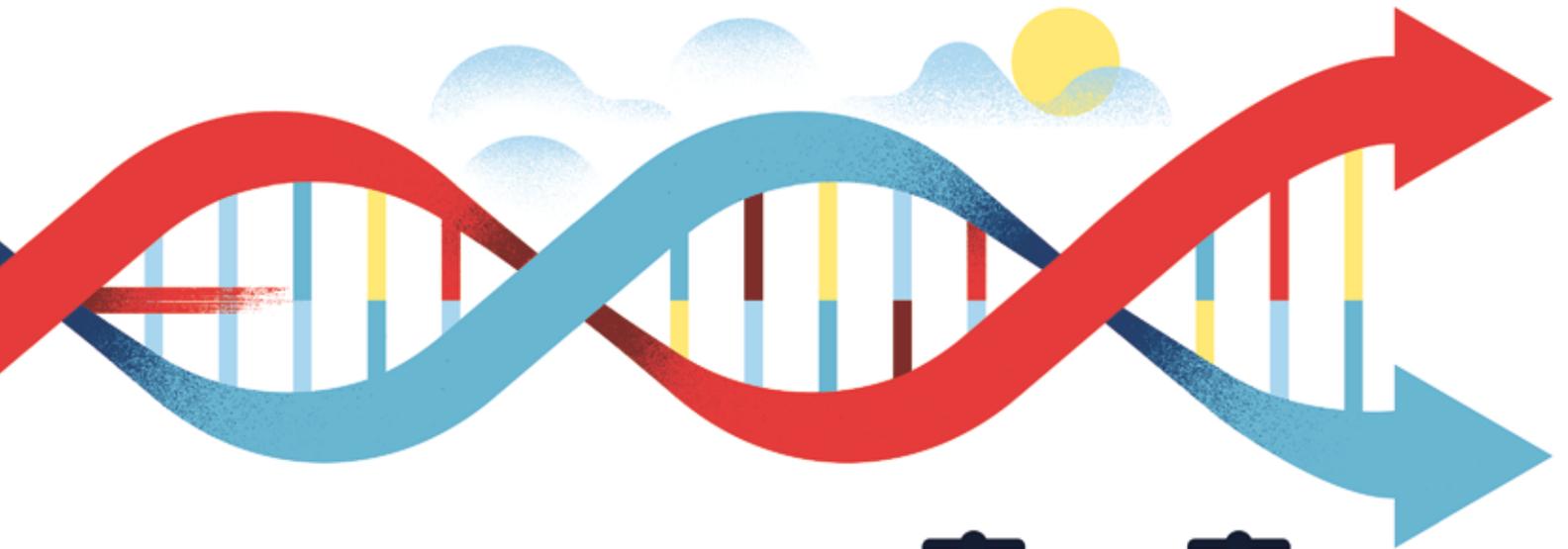
Digitalisierung führt auch in der Logistik zu einem radikalen Wandel. Wer morgen mithalten will, muss schon heute gross denken.

*Text: Anja Osswald*

*Illustration: Aron Vellekoop León*

«Dass ich erkenne, was die Welt im Innersten zusammenhält...» Auf diese Bitte von Goethes Faust liesse sich aus heutiger Sicht eine klare Antwort formulieren: die Logistik. Sie ist die DNA unserer Welt, ihr Gleit- und Bindemittel. Als globales Kommunikations- und Distributionssystem sorgt sie dafür, dass Waren und Dienstleistungen dort ankommen, wo sie gebraucht werden, und entwickelt seit Menschengedenken Innovationen. Erst waren es die Rauchzeichen der Lagerfeuer, später kamen Poststationen und Karawansereien, Flaggen und Leuchttürme, Morsezeichen und Funksignale dazu. Die dazugehörige Hardware bildeten die grossen Handelswege, die mit wohlklingenden Namen wie Gewürzstrasse, Via Regia oder Seidenstrasse Orte und Menschen verbanden.

Diese Vernetzungsrouten sind die Vorläufer der heutigen globalen Handelswege. Zu Wasser, zu Land und, viel später, auch auf der Schiene. Im Zuge der Industrialisierung entwickelte sich die Schiene zum eisernen Rückgrat der Logistik. Im 21. Jahrhundert sind es vor allem die digitalen Datenautobahnen, die die klassischen Handelsrouten ergänzen – und auch ersetzen. Die Logistik wird immer unsichtbarer, immaterieller und digitaler.



Die Digitalisierung führt zu einem radikalen Wandel. Produktionsprozesse und Lieferketten verändern sich, ebenso Kommunikation und Konsumgewohnheiten der Verbraucher.

### **Demand Chain ersetzt Supply Chain**

Die Flexibilisierung der klassischen Wertschöpfungsketten durch Big Data, soziale Medien und mobile Geräte definiert dabei das Verhältnis zwischen Produzentin und Konsument auf völlig neuartige Weise: Der Konsument wandelt sich zu einem Prosumer, der seine Produkte nach individuellen Vorlieben überall und jederzeit ordern kann, und aus der Produzentin wird eine Anbieterin, die in der Lage sein muss, auf die Anforderungen ihrer Kunden jederzeit flexibel reagieren zu können, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Aus der guten alten Supply Chain wird eine konsumentengesteuerte Demand Chain.

Es liegt auf der Hand, dass diese Entwicklung fundamentale Auswirkungen auf die Logistikbranche hat. Denn der Onlineshopper ist ein Kunde, der auf seinen Klick in der digitalen Warenwelt eine prompte Lieferung in seiner realen Welt erwartet. Die meisten grossen Logistiker haben deshalb inzwischen mit Last Mile Services ihre Vertriebswege bis zur Haustür ihrer Kundinnen und Kunden ausgebaut. Paketstationen und Paketboxen ergänzen die Angebote.

Neben dem Mantra «Last Mile» kursieren in der aktuellen Logistik zwei weitere Zauberformeln, die für eine Anpassung an veränderte Konsumgewohnheiten stehen: «on demand» und «just in time». Diese Trends ziehen nicht nur entscheidende Veränderungen im Hinblick auf Umfang und Grösse der Lager nach sich, sondern erfordern eine hochkomplexe Digitalisierung der gesamten Wertschöpfungskette. Auf die Spitze getrieben wird dies alles in Branchen, in denen Produkte im Sekundentakt verkauft werden und spätestens am nächsten Tag zugestellt sein sollen. Zalando wirbt wie viele seiner Wettbewerber mit «same day delivery» und investiert dafür verstärkt in automatisierte Hilfsmittel wie fahrerlose Transport-



systeme, Drohnen, Roboter und AutoStore, die Menschen bei der Disposition und Kommissionierung der Waren unterstützen sollen.

### **Nur mit Kooperation und Zusammenarbeit**

Die Wirtschaft der Zukunft wird eine Netzwerkökonomie sein. Ihr Funktionieren gründet auf einer Anschlussfähigkeit der Systeme und Infrastrukturen sowie auf neuen Modellen von Kooperation und Zusammenarbeit. Da ist die Logistik als Lösungsprovider gut aufgestellt, denn sie ist von jeher eine Querschnittsbranche, für die Anschlussfähigkeit zu den unverzichtbaren Voraussetzungen gehört. Die aktuellen Anforderungen an Zusammenarbeit und Kooperation kommen der Logistik bei der Entwicklung neuer Geschäftsmodelle denn auch sehr zugute.

Eine der zentralen Querschnittsaufgaben bildet das autonome Fahren. «Zweifellos werden selbstfahrende Fahrzeuge die Welt der Logistik verändern», prognostizieren die Autoren der DHL-Studie zum Thema. Das gilt für den Personentransport ebenso wie für den Güterverkehr, wo neben den bewährten Infrastrukturen zunehmend neue Transportwege erschlossen und intelligent vernetzt werden. SBB Cargo etwa arbeitet mit Bosch Engineering zusammen, um einen Güterwagen der Zukunft zu entwickeln, der mithilfe von Telematik und Sensorik eine intelligente

↓  
Produzenten  
müssen auf  
Anforderungen  
ihrer Kunden  
jederzeit flexibel  
reagieren  
können.  
↓

>



Vernetzung des gesamten Flottenetzes inklusive der Einbindung sämtlicher relevanter Daten zur Transportüberwachung und Wartung ermöglicht.

#### Neue Player erobern die Logistikbranche

Kooperation ist die eine Seite der Digitalisierung, Konkurrenz im globalen Wettbewerb die andere. Gerade die grossen Onlinehändler haben einen enormen Wettbewerbsvorteil durch

hausteigene Daten. «Während manche grosse Logistikdienstleister verzweifelt versuchen, ihre weltweiten Systeme auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen, um wenigstens durchgängig Tracking und Tracing im Hier und Jetzt gewährleisten zu können, sagt Amazon bereits die Transportströme von morgen vorher», so Robert Kümmerlen, Mitglied der Chefredaktion der Logistikfachzeitschrift «DVZ».

Amazon ist dabei, ein weltumspannendes Logistiknetzwerk aufzubauen, das alle Schritte der globalen Supply Chain kontrolliert. Dass es vom Containerschiff bis zur letzten Meile in der Logistik im Grunde keine Disziplin mehr gibt, die Amazon unangetastet lässt, wurde spätestens im Februar 2016 deutlich. Damals kamen Jeff Bezos' Pläne ans Licht, unter dem Projektnamen «Dragon Boat» eine komplette Logistikkette von den Fabriken in China bis an die Haustüren seiner Kunden in den USA und Europa aufzubauen. Kurz darauf wurde Bezos' Deal über

20 Frachtflugzeuge bekannt, mit dem Amazon einen weiteren Schritt in Richtung Unabhängigkeit von UPS, DHL & Co. unternimmt.

Ein Vorteil der grossen Digitalkonzerne ist deren Neugier und Einfallsreichtum. Statt an der Optimierung von bestehenden Geschäftsmodellen zu basteln, starten die Newcomer gnadenlos durch und entwickeln neue Ansätze für eine Logistik der Zukunft.

#### Moonshots gefragt

Es ist oft einfacher, etwas zehn Mal besser zu machen, als es zehn Prozent besser zu machen: Das ist die Auffassung von Astro Teller, Chef von Google X, der Forschungsabteilung von Alphabet Inc., wo man solche weiten Würfe «Moonshots» nennt – in Anlehnung an John F. Kennedys grosse Vision, einen Menschen zum Mond zu schicken.

Nicht ganz zum Mond, aber hoch hinaus will Amazon mit seiner Geschäftsidee der «Luftgestützten Ausführungszentren», kurz AFC. Damit gemeint sind Zeppeline, die mit Drohnen bestückt als fliegende Lager am oberen Rand der Troposphäre (knapp 14 000 m ü. M.) schweben sollen. Sobald eine Bestellung eingeht, wird eine Paketdrohne beladen, die dem Kunden die Ware im Segelflug bis vor die Haustür bringt.

Elon Musk fordert nicht nur mit Tesla die gesamte Automobilindustrie heraus: Mit SpaceX denkt er die Raumfahrt unter den Prämissen von Nachhaltigkeit und Wiederverwertbarkeit neu und vertritt mit Hyperloop den Anspruch, schneller als das Flugzeug und günstiger als die Bahn zu sein. Menschen und Güter sollen wie eine überdimensionierte Rohrpost auf Reisen geschickt werden. An der diesjährigen Hyperloop-Pod-Competition gewann eine Kapsel der TU München, die 324 km/h erreichte.

Moonshot-Qualität hat auch das Schweizer Projekt «Cargo Sous Terrain». Initiiert von SBB, der Schweizerischen Post, Swisscom, Coop, Manor, Migros und weiteren Partnern, sieht es eine Art U-Bahnnetz für Güter vor, um dem drohenden Verkehrsinfarkt des Schweizer Strassennetzes ent-

↑  
Newcomer  
starten durch  
und entwickeln  
neue Ansätze  
für eine Logistik  
der Zukunft.

↓



gegenzuwirken. Auf drei Spuren sollen unbemannte und über eine Induktionsschiene elektrisch angetriebene Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h zirkulieren. Mit dem Wegfall von Staus und Wartezeiten verspricht «Cargo Sous Terrain», das Prinzip der Just-in-time-Lieferungen zu perfektionieren. Noch ist vieles zu klären, doch mit der Gründung einer Aktiengesellschaft haben die Partner im vergangenen Jahr eine erste grosse Hürde zur Realisierung des Vorhabens genommen. Wenn alles nach Plan läuft, könnte die erste Teilstrecke zwischen Zürich und Härkingen/Niederbipp im Mittelland ab 2030 in Betrieb genommen werden. Fernziel ist ein unterirdisches Logistiknetz von Genf bis St. Gallen. Angegeschlossen werden sollen zudem die Städte Luzern, Basel und Thun.

Moonshots brauchen einen langen Atem. «Cargo Sous Terrain» zeigt, dass gross Denken unverzichtbar ist, wenn grosse Veränderungen angebahnt werden sollen. Das Vorhaben zeigt aber auch, dass umfassende logistische Innovationsprojekte von Kooperation und Zusammenarbeit profitieren. Mit Partnern aus der Wirtschaft, aus Städten und Gemeinden sowie der Politik können Kräfte und logistisches Know-how gebündelt und die Position gegenüber Amazon & Co. gestärkt werden. Die Zukunft gehört den Netzwerken. Und das Netzwerk ist die Logistik. —

**Dr. Anja Osswald** ist Kulturwissenschaftlerin und Beraterin. Sie arbeitet u. a. für die Agenturen DIE DENKBANK und TRIAD Berlin. Beide beraten ihre Kunden bei Veränderungsprozessen und entwickeln als Think- und Dotanks Räume, in denen Zukunft gedacht, erlebt und gestaltet werden kann.

## Logistik bei AMAG

# Schnell, pünktlich, zuverlässig

Das Verteilzentrum der AMAG in Buchs ZH versorgt mit seinen 25 000 Palettplätzen und über 100 000 Artikeln Garagen in der ganzen Schweiz.

*Interview: Pirmin Schilliger*

### **Herr Marbach, woher und wie gelangen die Autoersatzteile nach Buchs ZH?**

Zwei Drittel der Teile werden beim Volkswagenkonzern eingekauft, wovon 70 Prozent per Bahn und der Rest per LKW vom Zentrallager in Kassel in die Schweiz transportiert werden. Ein Drittel der Teile kaufen wir bei diversen Lieferanten ein, von Autoreifen bis zu Werkstattverbrauchsmaterial. Das wird alles auf der Strasse angeliefert.

### **Wie lange verbleibt ein Ersatzteil im Verteilzentrum?**

Soeben angelieferte Teile, die unsere Kunden bereits bestellt haben, gehen innerhalb von wenigen Stunden an die Garagen weiter. Darüber hinaus verfügen wir über ein grosses Lager, wo ein Teil bis zum Verkauf durchschnittlich zwei Monate verbleibt.

### **Wie viele Garagen bedient das Verteilzentrum Buchs ZH?**

Wir beliefern rund 300 regelmässige Kunden, sogenannte Servicepartner, die mit der AMAG einen Vertrag haben, und 600 unregelmässige Kunden. Zählen wir alle Bedienpunkte hinzu, die bei uns mindestens einmal pro Jahr bestellen, kommen wir auf 10 000 Kunden.

### **Und wie beliefern Sie die Kunden?**

Die Auslieferung an die Garagen erfolgt mit eigenen Lieferwagen, der Nachschub an unsere Regionallager im Tessin und in der Westschweiz per Bahn im Wagenladungsverkehr.

### **Sind Beschaffung und Auslieferung via Schiene noch ausbaufähig?**

Ja, wir prüfen aktuell in einem Projekt für die Westschweiz, die gesamte Nachlieferung ab Buchs ZH auf die Schiene zu verlagern.

### **Warum ist die moderne Logistik auf dem Markt entscheidend?**

Unsere Kunden erwarten von uns, dass wir schnell, zuverlässig und pünktlich sind. Damit die Garagen sich auf uns verlassen können, haben wir in Buchs ZH in den letzten Jahren in unsere Teilelogistik einen stolzen zweistelligen Millionenbetrag investiert. —

**Daniel Marbach** ist seit 2012 Leiter Logistik bei der AMAG Automobil- und Motoren AG. Das beinhaltet das Teilelogistikzentrum, die Regionallager und die Räderhotels.



E 12

11

E 09

# Von der Quelle ins Regal

Damit Mineralwasser, Schokolade oder Müesli in den schweizweit über 600 Migros-Filialen immer vorhanden sind, braucht es eine ausgeklügelte Logistik. Zentral dabei ist das Migros-Verteilzentrum in Suhr, von dem aus die Versorgung mit Lebensmitteln erfolgt. Ein Werkbesuch in einem der modernsten Logistikzentren des Landes.

*Text: Stefan Boss  
Fotografie: Annick Ramp*

21 RIV  
85 CH-  
246 1 6  
Hbbilln

44.0m<sup>3</sup>

16500kg  
23.8t  
24 kN



**V**on einer Passerelle, die zum Migros-Verteilzentrum führt, sieht man auf Dutzende von Lastwagen, die beladen werden. Darunter zahlreiche LKW der Migros, aber auch von anderen Schweizer Transporteuren. Es ist Montagmorgen, zum Wochenstart wollen über 600 Migros-Filialen und 300 Migrolino-Shops in der Schweiz mit Waren beliefert werden. Das nationale Verteilzentrum der Migros in Suhr versorgt nur schon die Migros-Filialen mit 5200 verschiedenen Artikeln aus dem Foodbereich, von Schokolade über Biscuits bis zu Konserven, Getränken und Tierfutter. Nicht dazu gehören Gemüse und Früchte, da erfolgt die Versorgung durch diverse Regionallager.

#### Für Mineralwasser auf die Bahn

Über viele Treppen und Gänge schreitet Luigi Di Raimondo, Prozessleiter Betrieb, zum Wareneingang. Hier gibt es bloss 10 Tore für Lastwagen, nicht 40 wie beim Ausgang. Der Grund: Das Migros-Verteil-

zentrum wickelt fast 50 Prozent seiner Beschaffungstransporte per Bahn ab – vorzugsweise für lange Distanzen und grosse Mengen. Ein typisches Beispiel dafür ist Mineralwasser aus Aproz, das zu über 90 Prozent per Bahn ausgeliefert wird. Aber auch beim Warenausgang des Migros-Verteilzentrums spielt die Bahn eine bedeutende Rolle, wie sich beim Rundgang noch zeigt.

Das Logistikzentrum liegt an der A1 – und verfügt wie viele Migros-Industriebetriebe über einen eigenen Bahnanschluss. In Suhr sind das zwei Geleise, eines für den Eingang der Waren, eines für den Ausgang. Pro Tag werden laut Di Raimondo 70 bis 80 Bahnwagen entladen, gerade ist ein Zug mit acht Wagen an der Reihe. Paletten mit Zucker aus der Schweizer Zuckerfabrik stehen auf der Rampe. In einem Seecontainer, der auf einem Bahnwagen steht, ist gar noch Handarbeit gefragt. Das ist in der hochmodernen Logistikanlage, die weitgehend automatisiert ist, ein seltener Anblick: Ein

Mann beigt Kartonschachteln mit Ananasbüchsen auf eine Palette.

Inzwischen ist Thomas Maurer in oranger Weste und Helm eingetroffen, der operative Rangierleiter vom regionalen Team von SBB Cargo in Suhr. Am Nachmittag erwartet er einen Zug mit Aproz-Mineralwasser. Pro Woche treffen in Suhr 40 Bahnwagen aus dem Wallis ein, beladen mit Aproz, Aquella, Softdrinks und Sirup. 1961 haben Migros und die SBB eigens eine Brücke über die Rhone gebaut, um den Bahntransport zu ermöglichen.

«Von den 15 Personen, die für das regionale Cargo-Team in Suhr arbeiten, kümmern sich sechs ausschliesslich um das Migros-Verteilzentrum», sagt er. Die Migros-Gruppe ist für SBB Cargo schweizweit mit Abstand der wichtigste Kunde, pro Jahr bewegt die Bahn für das orange Detailhandelsunternehmen eine Gesamtfracht von über einer Million Tonnen. Die Versorgung mit Nonfoodartikeln und Tiefkühlprodukten erfolgt über den Migros-Verteilbetrieb in Neuendorf.

2



3



- 1 Der Migros-Betrieb Aproz liefert Mineralwasser zu über 90 Prozent per Bahn aus.
- 2 Typische Warenanlieferung: folierte Waren auf Paletten im Container
- 3 Thomas Gasser, Bereichsleiter Logistik des Migros-Verteilzentrums

Mit gelben Staplern transportieren Migros-Mitarbeitende die Paletten zu Identifikationspunkten beim Wareneingang. Dort prüfen sie die Produktstammdaten und gleichen sie mit der Datenbank der Migros ab. Zudem kontrollieren sie die Konturen und das Gewicht sowie die Beschaffenheit der Paletten elektronisch. Anschliessend werden sie mehrheitlich per Förderband weitergeleitet.

### Sechs Silos als Zwischenlager

Wird die Ware nicht sofort ausgeliefert, gelangt sie ins Hochregallager. Mineralwasser etwa wird mehrheitlich zwischengelagert – teilweise als Vollpalette, teilweise als einzelne folierte Sixpacks auf Trays. Sechs die-

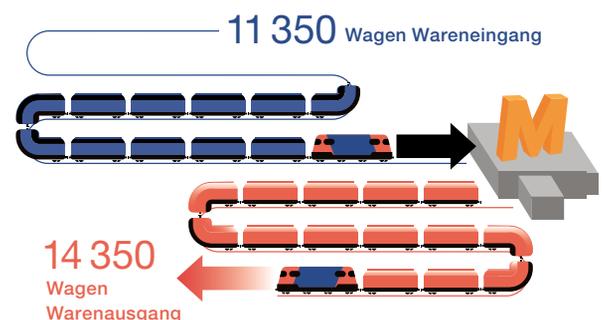
ser riesigen Silos gibt es, mit verschiedenen Temperaturzonen. Palette um Palette stapelt sich hinter einem Metallgitter in einem Raum von 33 Meter Höhe, die Decke ist kaum zu erkennen. Ein Lift, der in hoher Geschwindigkeit rauf- und runterbraust, bringt die Paletten an ihren Platz. Alles läuft vollautomatisch, Menschen braucht es einzig für Reinigung und Wartung. An der Wand neben dem Eingang hängen Tragseilgurte, wie sie Kletterer benutzen. Das Personal steigt damit in schwindelnde Höhen.

«Hygiene in diesen Vorratslagern ist sehr wichtig, damit sich kein Ungeziefer ausbreitet», sagt Di Raimondo. Hier wird klar, weshalb beim Wareneingang grosser Wert auf eine stabile Beladung der Paletten gelegt wird: Wenn eine Ladung Tomatensauce aus grosser Höhe auf den Boden fällt, verschmutzt dies die ganze Anlage und beschädigt sie sogar. Die einzelnen

Lagerräume sind mit Brandmauern getrennt, die Waren werden gemischt aufbewahrt. «So ist gewährleistet, dass bei einem Feuer in einem Lager ein Vorrat aller Artikel vorhanden bleibt.» Insgesamt bieten sie Platz für 100 000 Paletten.

Kernaufgabe des Verteilzentrums in Suhr ist es, die gelagerten Warenstapel auf den Paletten nach Bestelleingang zu öffnen und den einzelnen Filialen zu >

### Umschlag\* MVS



\* Schienenumschlag, 2016

kommissionieren: also neu auf Paletten zu verteilen und für den Weitertransport bereitzustellen. Dies geschieht seit 2011 vollautomatisch.

**Berechnen und bestellen, wenn andere schlafen**

Eine Depalettierungsanlage entfernt zunächst die umhüllende Plastikfolie, dann lädt sie Schicht für Schicht automatisch ab. Jede Verkaufseinheit stellt sie auf ein grünes Tablar und dreht sie wenn nötig. Von dort kommt sie in ein Zwischenlager, bevor sie durch eine sogenannte Order-Picking-Maschine wieder auf eine Palette gepackt wird. Dies ist das Herzstück der

Anlage: Über ein Förderband kommen die Produkte in der richtigen Reihenfolge auf eine Maschine, ein Schieber stösst sie auf die Palette: Kaffee, Penne Rigate und ein Sixpack Mineralwasser sind zu erkennen. «Das Computerprogramm berücksichtigt dabei die Stabilität der Ladung, das Gewicht und sorgt für eine möglichst dichte Bepackung», sagt Di Raimondo. Eine Maschine packt rund 500 Verkaufseinheiten pro Stunde auf eine Palette, im Verteilzentrum gibt es 33 solcher Maschinen.

Die Berechnung der Ladung für die einzelnen Paletten erfolgt jeweils über Nacht mittels Hochleistungsrechnern, erklärt Thomas Gasser. Er ist Bereichsleiter Logistik des Migros-Verteilzentrums und Mitglied der Geschäftsleitung. Der Bestellvorgang ist weitgehend automatisiert, die Filialen müssen kaum eingreifen. Durch das Scannen der Produkte an der Kasse erhalten die Migros-

- 4 Nach der Eingangskontrolle werden die Waren per Förderband weitergeleitet.
- 5 Grüne Tablare für die Verteilung von Waren in Zwischenlager
- 6 Intelligente Hochleistungsanlage: die Order-Picking-Maschine des MVS
- 7 Luigi Di Raimondo, Prozessleiter Betrieb, im Zwischenlager des Verteilzentrums

Verkaufsstellen in Sekundenschnelle ihre Verkaufsdaten, die sie in der Nacht an die Zentrale übermitteln. Auf dieser Basis werden die Bestellungen und die Beladungen der einzelnen Paletten berechnet.

Bringt die Digitalisierung auch den Mitarbeitenden einen Mehrwert? «Im Migros-Verteilzentrum arbeiten heute viel mehr Informatiker und Instandhalter als früher», sagt Gasser. Auf der andern Seite sei die Zahl der Menschen, die schwere körperliche Arbeit verrichten, fast bei null. Bis 2011, als man noch von Hand kommissionierte, hat ein Mitarbeiter, der Mineralwasser umlud, an einem Tag gut und gerne 10 bis 11 Tonnen Gewicht mit reiner Muskelkraft gehoben. «Die Automatisierung hat den Angestellten also sicher die Arbeit erleichtert.» >

T  
Verkaufsdaten werden  
in der Nacht an  
die Zentrale übermittelt.  
↓





5

6



7



## PET-Recycling

# Grosse Transporte möglichst per Bahn

PET ist ein Kunststoff, der sowohl für die Getränkeverpackung als auch in der Textilindustrie (dort als Polyester) sehr beliebt ist. Schweizerinnen und Schweizer verbrauchen pro Jahr über 1,6 Milliarden PET-Flaschen. Damit ist dies heute mit Abstand die beliebteste Getränkeumhüllung. Der grosse Vorteil des Wertstoffs ist, dass er vollumfänglich wiederverwertet werden kann. Im Jahr 2015 betrug in der Schweiz die Quote aller rezyklierten PET-Flaschen stolze 83 Prozent.

### 50000 Sammelpunkte

Nicht nur für die Distribution von Mineralwassern und Süssgetränken, auch für die Entsorgung der leeren PET-Flaschen ist eine ausgeklügelte Logistik notwendig. Schweizer Getränkeproduzenten, Importeure und Detailhändler wie Migros und Coop haben 1990 den Verein PET-Recycling Schweiz gegründet, der auf PET-Flaschen einen vorgezogenen Recyclingbeitrag von rund 2 Rappen pro Flasche erhebt und sich um die korrekte Wiederverwertung kümmert.

«PET-Flaschen können einerseits im Detailhandel zurückgegeben werden, andererseits auch in anderen Betrieben wie Büros, Schulen und Hotels», sagt Lukas Schumacher,

Marketingleiter von PET-Recycling Schweiz. Insgesamt gibt es in der Schweiz 50 000 Sammelpunkte. Die Grossverteiler spedieren dabei die leeren Flaschen von den Sammelstellen in ihren Filialen in ihre Logistikzentren und Betriebszentralen zurück: die Migros unter anderem ins Verteilzentrum in Suhr. Dort pressen sie die

Flaschen und transportieren sie in die vier Sortieranlagen von PET-Recycling Schweiz: Grandson, Frauenfeld, Roche VD und Neuenhof AG. Die beiden Ersteren sind die modernsten und verfügen über einen Bahnanschluss.

### Bereits ein Viertel per Bahn

Die Sortieranlagen ordnen die Flaschen nach Farben und scheiden Fremdstoffe aus. In zwei Recyclinganlagen (Frauenfeld und Weinfelden) werden die Flaschen dann geschnetzelt, von den Etikettenresten gereinigt, mit einer Lauge versetzt und gebacken, bis sie wiederverwertet werden können. Neben Getränkeflaschen findet das rezyklierte PET auch für Folien und Textilien Verwendung, zum Beispiel für Faserpelz und Sportschuhe.

«23 Prozent der gesammelten PET-Flaschen werden durch die Bahn befördert», sagt Schumacher. Darunter fallen vor allem die PET-Flaschen von den Grossverteilern zu den Sammelzentren in Frauenfeld und Grandson. Für das Einsammeln der übrigen Flaschen kommt der Lastwagen zum Einsatz. Nach Möglichkeit wird dabei derselbe Transportträger genutzt, der auf dem Hinweg schon volle PET-Flaschen gebracht hat.

«Wir versuchen, grosse Transporte wann immer möglich mit der Bahn zu machen», sagt Lukas Schumacher. Letztes Jahr konnte PET-Recycling Schweiz die regelmässig ausgeführten Transporte zwischen Ostermundigen und Grandson von der Strasse auf die Schiene verlagern. →

Video: Zu Besuch im PET-Recyclingzentrum Frauenfeld.  
<http://tiny.cc/pet-recycling>



Dem Zentrum brachten Digitalisierung und Automatisierung Effizienzgewinne. Heute kann man im Verteilzentrum mit weniger Mitarbeitenden – aktuell 460 Personen – mehr bewältigen: Einerseits ist die Menge der für die Migros-Filialen umgeschlagenen Waren gestiegen, andererseits erfolgt seit fünf Jahren auch die Kommissionierung für die 300 Migrolino-Filialen in Suhr. Für Migrolino wird statt

## Das Nachhaltigkeitsprogramm «Generation M» fördert Verlagerungen auf die Bahn.

auf Paletten auf Rollcontainer kommissioniert. Es gibt dafür halbautomatische Maschinen, die Mitarbeitenden müssen von Hand nur noch Artikel in Gebinde stellen, welche die Maschine bereitgestellt hat. Handarbeit ist in Suhr auch für das Konfektionieren gefragt: zum Beispiel für das Zusammenstellen von Regalen für die Filialen bei speziellen Aktionen oder das Anfertigen von Multipacks.

### Spitzenwerte im Dezember

«Mit Abstand den höchsten Warenumschlag haben wir vor Weihnachten», sagt Logistiker Gasser. Im Dezember laufen die Kommissionierungsmaschinen fast rund um die Uhr, zudem wird in diesem Monat auch an drei Sonntagen gearbeitet. Generell steigt in dieser Zeit der Umsatz aller Artikel, Spitzenwerte erreicht er für Schokolade, Panettone und Süssgetränke – sogenannte Saisonware. Damit an den Feiertagen genügend Schokolade zur Verfügung steht, wird diese bereits seit April im Verteilzentrum laufend eingelagert.

Gesteuert und überwacht wird das Verteilzentrum von einem kleinen Büro aus, in dem drei Männer vor ihren Computern sitzen. Einer überblickt auf drei Monitoren Überwachungskameras und Sensoren im ganzen Gebäude. Wir befinden uns im Leitstand des Migros-Verteilzentrums, in dem die Informationen von Hunderten von Kameras und Lichtschran-



- 8 2016 verliessen 14 350 Bahnwagen das Verteilzentrum Suhr zum Weitertransport.
- 9 Partnerschaft für die Nachhaltigkeit: Migros und SBB Cargo



ken zusammenkommen. Nicht selten habe das Video- und Bildarchiv schon wertvolle Informationen gegeben, wenn irgendwo ein Fehler passiert ist, weiss Gasser. Der Mitarbeiter vor den Überwachungskameras ist gerade daran, per Mausclick die Waren eines Kunden aus dem Logistikkreislauf zu entfernen. «Wenn ein Lieferant merkt, dass sein Produkt fehlerhaft sein könnte, kann er die Auslieferung an die Kunden noch bei uns stoppen», sagt er. Dies ist natürlich viel einfacher, als eine Rückrufaktion zu starten.

#### «Generation M» fördert Nachhaltigkeit

Inzwischen sind die riesigen Mengen an Zucker und Ananaskonserven, die am Morgen auf der Bahnrampe standen, elektronisch erfasst und in den Kreislauf des Logistikzentrums eingegangen. Bald schon werden sie es wieder verlassen: Während über 300 Migros-Filialen von Suhr aus direkt beliefert werden, gehen die restlichen Waren zunächst an die Betriebszentralen der zehn regionalen

Migros-Genossenschaften, bevor sie an die Filialen ausgeliefert werden. Ein Drittel der Paletten wird per Bahn im Wagenladungsverkehr weitertransportiert, es sind in erster Linie die Sendungen in die entfernteren Migros-Genossenschaften wie Ost- und Westschweiz. Die Migros Waadt wird seit 2014 zu 100 Prozent per Bahn beliefert.

Für Migrolino setzt die Migros für den Transport in die Romandie auf den kombinierten Verkehr. Generell versucht das Unternehmen, den Bahnanteil wann immer möglich auszubauen. Potenzial sieht Logistikchef Gasser vor allem beim Import aus dem Ausland, aber auch im kombinierten Verkehr in der Schweiz. Zurzeit prüft das Verteilzentrum Suhr, ob der Migrolino-Verkehr ins Tessin von der Strasse auf die Bahn verlagert werden kann. Gasser sagt dazu: «Aus ökologischer Sicht sind Verlagerungen sehr interessant, das Nachhaltigkeitsprogramm «Generation M» fördert Bestrebungen dieser Art.» —

# «Wir setzen uns dafür ein, dass sich Rastatt nicht wiederholt.»

Gespräch zwischen René Gentina, Werkleiter Novelis in Sierre, und Daniel Bürgy, stellvertretender Leiter von SBB Cargo, über den Unterbruch auf der Rheintalstrecke, die Risiken der Digitalisierung und die Faszination von Aluminium.

Interview: Roy Spring

Fotografie: Daniel Winkler

**Herr Gentina, beim Wallis denkt man an Skifahren, Raclette und Wein. Was hat Ihr Kanton ausser Tourismus und Agrarwirtschaft zu bieten?**

**RENÉ GENTINETTA:** Hier hat es neben unzähligen touristischen Attraktionen auch eine interessante Industrie, zu der weltweit operierende Unternehmen wie Novelis, Lonza oder Bosch zählen. Diese Unternehmen behaupten sich seit Jahren erfolgreich im Wettbewerb.

**Herr Bürgy, welche Bedeutung hat das Wallis für SBB Cargo?**

**DANIEL BÜRGY:** Überdurchschnittlich viele Güter fahren per Schiene in diese schöne Region. Zusätzlich zur genannten Industrie transportieren wir auch viel Stückgut oder Nahrungsmittel ins Wallis und retour in die «Üsser-Schwiiz». Die Unternehmen erleben wir als äusserst innovativ und gleichzeitig lokal verwurzelt.

**Der Name Alusuisse klingt im Wallis noch immer nach. Trauern Sie der guten alten Zeit nach?**

**GENTINETTA:** Vor allem unsere langjährigen Mitarbeitenden haben in der Alusuisse-Kultur jahrzehntelang wertvolle Dienste geleistet. Der positive Umschwung Ende

der 90er Jahre war für viele ein Schlüssel-erlebnis. Doch der Schritt in die globalisierte Welt fällt umso leichter, als wir alle den rasanten Wandel täglich miterleben. Wir arbeiten mit Kunden, die zum Beispiel autonom fahrende E-Mobile entwickeln. Das erfordert auch an unseren Produktionsstandorten höchst innovative Abläufe.

↑  
«Die Eurokrise  
2015 hat uns nochmals  
stärker gemacht.»

RENÉ GENTINETTA

↓

**Die Aluminiumbranche ist, neben dem Chemiekonzern Lonza, der grösste industrielle Arbeitgeber im Kanton. Wie beeinflusst die Deindustrialisierung die Branche? Ist der Strukturwandel zu schaffen?**

**GENTINETTA:** Absolut! Innovation und gut ausgebildete Mitarbeitende sind die Schlüsselfaktoren. Beides haben wir in Sierre. Wir haben im internationalen Ver-

gleich mehrmals gezeigt, dass der Industriestandort Schweiz durchaus wettbewerbsfähig ist. Die Eurokrise 2015 hat uns nochmals stärker gemacht, und mit den gewonnenen Erfahrungen schaue ich der Zukunft positiv entgegen.

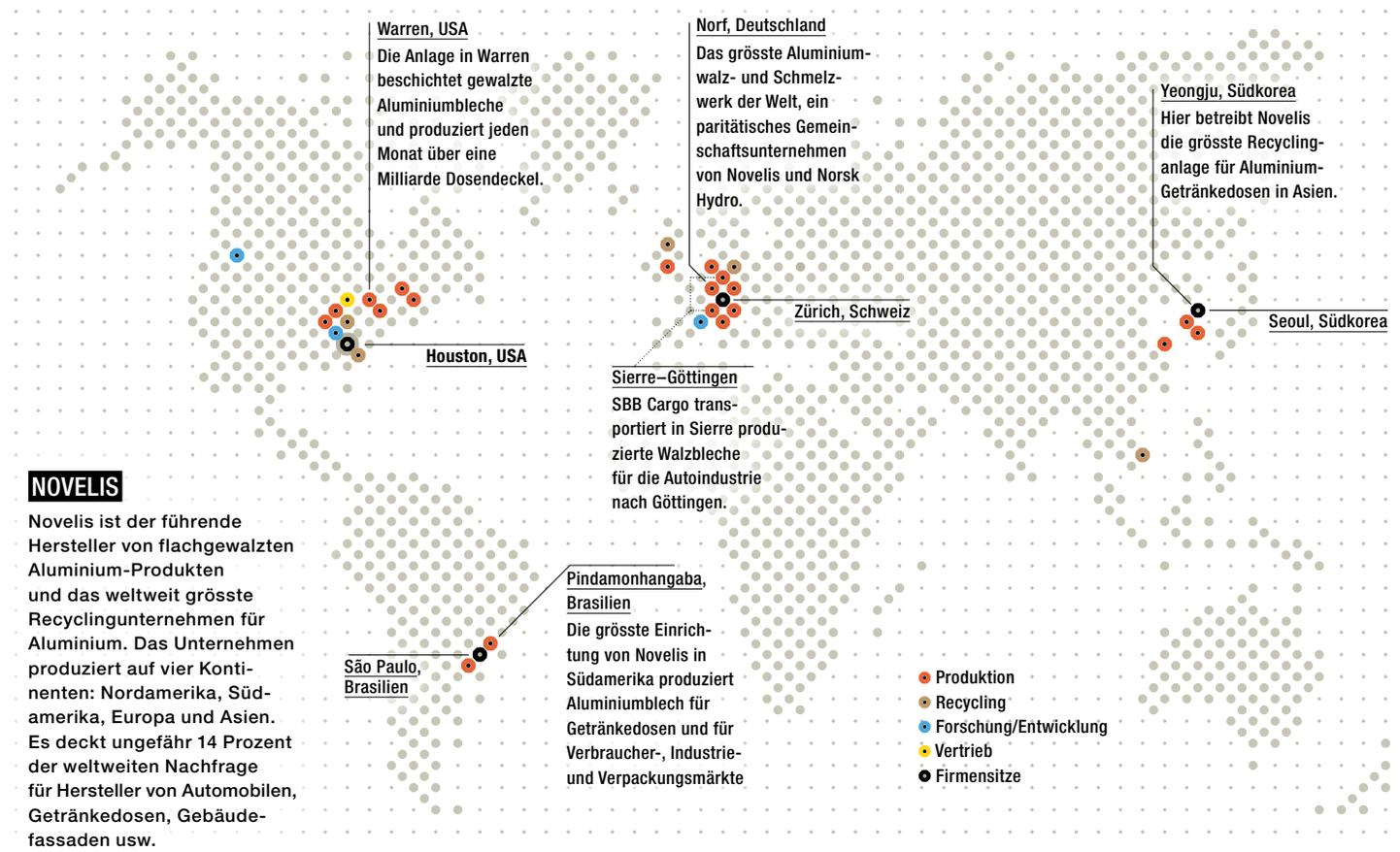
**SBB Cargo ist für Novelis ein wichtiger Logistikpartner: 90 Prozent der Transporte vom und zum Werk erfolgen über die Schiene. Zwei topmoderne Siemens-Loks sind nach den Novelis-Werken «Sierre» und «Göttingen» benannt und mit den Logos von Novelis und SBB Cargo beschriftet. Wie kam es dazu?**

**BÜRGY:** Wir wollten die gute Zusammenarbeit mit Novelis auch öffentlich zum Ausdruck bringen. Wie könnten wir das besser tun als mit Lokomotiven, die täglich für Novelis im Einsatz stehen? Wir haben bereits viele positive Rückmeldungen erhalten. Wir sind stolz, heimische Qualitätsprodukte von Novelis mit Schweizer Zuverlässigkeit durch ganz Europa transportieren zu dürfen.

**GENTINETTA:** Der Materialumlauf innerhalb von Europa mit den unterschiedlichen Bahnsystemen erfordert zuverlässige und flexible Lösungen. Diese haben wir mit den beiden Loks erhalten. Dass >

«Wir haben erlebt, dass wir gemeinsam auch sehr komplexe Situationen anpacken können»: René Gentinetta und Daniel Bürge vor der neuen Siemens-Lok «Göttingen».





unsere Loks mit Novelis-Schriftzug unterwegs sind, erfüllt auch uns mit Stolz.

**In den letzten Jahren konnten über 650 000 Tonnen Aluminium auf die Schiene verlagert werden. Insgesamt transportiert Novelis in Europa jährlich 1,8 Millionen Tonnen Rohstoffe und Endprodukte per Bahn. Weshalb?**

**GENTINETTA:** Diese Gründe liegen im ökologischen wie auch ökonomischen Bereich. Der Transport mit der Bahn ist sehr effizient. Zudem erhöhen wir die Sicherheit, da wir deutlich weniger Verkehrsaufkommen generieren, sowohl auf der Strasse als auch innerhalb der Werke. Für ein äquivalentes Transportvolumen wären auf der Strasse über 19 000 LKWs unterwegs – das entspricht aneinandergereiht einem Stau mit einer Länge von 348 Kilometern. Die Verlagerung auf die Schiene führt zu einer Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen um rund 60 Prozent.

**BÜRGY:** Auf der Schiene kann im Vergleich zur Strasse ein Vielfaches an Volumen transportiert werden. Das ist mitunter ein

Grund, warum die Güterbahn für den Aluminiumverkehr so interessant ist, wo enorme Transportmengen bewältigt werden müssen. Dazu kommt, dass der Schienengütertransport fahrplanmässig abläuft, während der Strassenverkehr immer unberechenbarer wird und sich Abhol- und

↑  
«Wir aber fahren wirklich just-in-time.»  
↓

DANIEL BÜRGY

Zustellzeiten permanent verschieben. Das macht es für Unternehmen schwierig, ihre Kapazitäten zu planen. Wir aber fahren wirklich just-in-time.

**Novelis ist ein Paradebeispiel für eine globalisierte Warenkette: Das Rohaluminium aus Indien, Russland und**

**Brasilien wird in Europa an verschiedenen Standorten verarbeitet und an Kunden in Grossbritannien, Schweden oder Deutschland geliefert. Lohnt sich der immense logistische Aufwand?**

**GENTINETTA:** Es ist eine grosse Herausforderung, das ist uns allen bewusst. Daher legen wir den Fokus auf Effizienz. Wir unterhalten eine zentral koordinierte Logistik-Organisation, die laufend überprüft und optimiert wird. Nur so gelingt es, die hohe Kadenz täglich aufrechtzuerhalten.

**Was unternimmt SBB Cargo, um mit der Entwicklung Schritt zu halten?**

**BÜRGY:** Mit der Gründung unserer Tochter SBB Cargo International haben wir früh auf den Trend reagiert. Neuerdings übernehmen wir für ausgewählte Schlüsselskunden auch den Lead bei internationalen Gesamtlogistiklösungen. Immer mehr Güter kommen von weit her und werden in den Häfen Hamburg, Antwerpen oder Rotterdam umgeschlagen. Damit die wachsenden Kapazitäten zuverlässig in der Schweiz empfangen und geliefert

werden können, realisieren wir mit dem trimodalen Gateway Basel Nord ein leistungsfähiges Terminal für Strasse, Schiene und Wasser.

**Wie störungsanfällig der Warenfluss ist, hat kürzlich das Bauunglück bei Rastatt auf der Rheintalstrecke gezeigt. Welche Auswirkungen hatte der Unterbruch und wie konnten Sie darauf reagieren?**

**BÜRGY:** Die Streckensperrung in Rastatt war für uns einschneidend. Eine unserer wichtigsten Verkehrsachsen war plötzlich unterbrochen. Wir trafen uns täglich zum Lagerapparat und haben sehr eng mit unseren Kunden zusammengearbeitet. Ohne den unermüdlichen Einsatz unserer Mitarbeitenden wäre das nicht möglich gewesen. Das Ereignis hat uns definitiv enger zusammengebracht und wir haben erlebt, dass wir gemeinsam auch sehr komplexe Situationen anpacken können. Rastatt hat uns aber auch gezeigt, wie unflexibel die Bahn im Vergleich zur Strasse ist. Es ist eine Tatsache: Wir sind auf funktionierende Schienen, kompetentes Personal und genügend Rollmaterial für die richtigen Strecken angewiesen. Fehlt es an einer Komponente, ist es sehr schwer, das auszugleichen.

**GENTINETTA:** Die Leistung bei diesem Vorfall hat einmal mehr gezeigt, wie eng die Partnerschaft zwischen Novelis und SBB Cargo ist. Kurz nachdem die Störung auf der Hauptverkehrsachse aufgetreten war, hat sich ein Team von SBB Cargo mit unseren Logistikspezialisten zusammengesetzt und Aktionen eingeleitet, die sich positiv auf den europäischen Materialfluss für Novelis ausgewirkt haben. Es gab tägliche Abstimmungen zwischen Novelis und SBB Cargo.

**BÜRGY:** Was der Unterbruch vor allem klagemacht hat, ist die zurzeit ungenügende Zusammenarbeit der europäischen Bahnen. Hier ging die SBB daher rasch in den Lead und hat darauf hingewirkt, einen Schulterschluss zwischen den grossen europäischen Bahnen zu erreichen. Im nächsten Schritt werden wir die Lehren aus dieser Lektion ziehen und uns dafür einsetzen, dass sich Rastatt nicht wiederholt. Ausserdem haben wir im Frühling 2017 eine CEO-Taskforce aufgestellt: Vertreter verschiedener europäischer Bahnen treffen sich regelmässig, um sich auszu-

tauschen. In diesem Gremium wollen wir die Interoperabilität und die Wettbewerbsfähigkeit im europäischen Schienengüterverkehr verbessern.

**Anfang des Jahres war das Terminal der Maersk-Tochter APM im Hafen Rotterdam von einem Computervirus betroffen. Während Tagen funktionierte im grössten Hafen Europas praktisch nichts mehr. Wie abhängig ist die Logistik von der Digitalisierung?**

**BÜRGY:** Die Schienenlogistik hätte ohne Digitalisierung am Markt keinen Bestand. Damit steigt sicherlich das Risiko, weshalb wir einen verstärkten Blick auf das Thema haben. Wir arbeiten an verschiedenen Digitalisierungsprojekten und haben schon vieles umgesetzt: zum Beispiel Sensoren,

↑  
«Effizienz ohne  
Digitalisierung ist heute  
undenkbar.»

RENÉ GENTINETTA

↓

welche die Kühlung von Wagen oder deren Erschütterung überwachen und uns dies direkt melden. Zudem nutzen wir mobile Applikationen, die es ermöglichen, Wagen beim Rangieren mit einem Tablet zu managen.

**GENTINETTA:** Effizienz ohne Digitalisierung ist heute undenkbar – Logistik und Digitalisierung gehen Hand in Hand. Daher ist es heute wichtiger denn je, dass die Systeme immer auf dem neusten Stand sind. Nur so kann man das stetig wachsende Volumen kostengünstig und zuverlässig innerhalb Europas verschieben.

**Novelis betreibt das weltgrösste Aluminium-Recyclingcenter.**

**Welche Rolle spielt die Wiederverwertung von Rohstoffen?**

**GENTINETTA:** Die Nachfrage nach nachhaltigen Lösungen steigt bei unseren Kunden im gesamten Produktionsablauf. Das Recyclingcenter im ostdeutschen Nachterstedt ist mit einer Kapazität von über 400 000 Jahrestonnen ein wichtiges Werk innerhalb Novelis Europa. Zusammen mit unseren Automobilkunden haben wir ge-

schlossene Materialkreisläufe entwickelt, die mit langjährigen Verträgen einen Rücklauf in unsere Recyclingwerke garantieren. Unser Anteil an rezykliertem Material liegt derzeit bei 55 Prozent.

**Welche Auswirkungen hat Recycling im Güterverkehr?**

**BÜRGY:** Wo konsumiert wird, entsteht Abfall. Daher werden wir uns zukünftig noch stärker auf dieses Segment fokussieren. Bereits heute fahren wir Kehrlicht, Glas, Altpapier, PET und Stahlabfälle. Das Recyclinggeschäft erhöht die Warenströme und macht deren Organisation komplexer. Daher versuchen wir, die City-Entsorgungslogistik zu verbessern. So sind wir daran, am Rande grosser Städte Entsorgungshubs mit Schienenanschlüssen einzurichten. Damit wird sich die Zahl der Lastwagentransporte weiter stark reduzieren.

**Die Gewinnung von Aluminium ist sehr energieintensiv. Wo liegt die Faszination?**

**GENTINETTA:** Der Trend zum Leichtbau macht Aluminium zum Werkstoff der Zukunft. Sein Einsatzspektrum ist riesig: von Getränkedosen über Fassaden, Spezialanwendungen wie Fussbodenheizungen bis zu Automobilprodukten. Die Feinheiten der Endprodukte entstehen im Zusammenspiel mit technisch anspruchsvollen Produktionsanlagen. Das ist Technik pur!  
**BÜRGY:** Ich konnte bereits mehrfach die Novelis-Werke und die gesamte Produktion live erleben. Hier habe ich das Engagement und grosse Know-how der Novelis-Crew hautnah gespürt! Die steigenden Volumina, die wir für Novelis transportieren dürfen, sind ein deutliches Zeichen dafür, dass der Werkstoff Zukunft hat. —

**René Gentinetta**, 50, ist seit 2010 Werkleiter bei Novelis in Sierre. Er ist seit 1998 für den Konzern tätig und absolvierte zwei Auslandsinsätze in Kanada. Gentinetta ist verheiratet, zweifacher Vater und wohnt in Niedergesteln VS.

**Novelis:** Rund 550 Mitarbeiter produzieren im Novelis-Werk in Sierre vorwiegend Walzbleche für die Automobilbranche. Novelis entstand aus der früheren Alusuisse, nachdem diese 2000 mit dem kanadischen Konkurrenten Alcan fusioniert hatte. 2006 wurde Novelis vom indischen Konzern Aditya Birla übernommen.

**Daniel Bürgy**, 38, ist seit 2015 stellvertretender Leiter und Vertriebsleiter von SBB Cargo. Der diplomierte Betriebswirtschaftler mit EMBA Rochester-Bern arbeitet seit 2001 für SBB Cargo. Er ist verheiratet und Vater von drei Kindern.



# Kombinierter Verkehr aus Überzeugung

Im Vigier-Zementwerk in Péry (BE) laufen die Anlagen Tag und Nacht, um die Nachfrage nach rund 900 000 Tonnen Zement pro Jahr aus der ganzen Schweiz zu decken. Die grösste Herausforderung? «Just in time»-Lieferungen. Dazu setzt Vigier auf kombinierten Verkehr.

*Interview: Patricia Michaud  
Fotografie: Tamara Janes*



Thierry Gaschen, Leiter Logistik Vigier Ciment

**I**n Helm und gelber Leuchtweste besteigt Thierry Gaschen sein Allradauto. Vor dem Anlassen wirft er gewohnheitsmässig einen Blick auf die Wetter-App seines Smartphones. «Wenn es morgen regnet, können wir unser Lieferprogramm vergessen», sagt er. Das scheint den Leiter Logistik von Vigier Ciment aber nicht zu erschüttern. Tatsächlich sind er und seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geübt im Umgang mit unvorhergesehenen Ereignissen. «Pro Tag müssen wir 15 bis 20 Prozent unserer Planung anpassen.»

Dies ist eine der grössten Herausforderungen für den Zementhersteller aus Péry im Berner Jura. «Rund 80 Prozent unserer Kunden sind Betonwerke mit geringer Lagerkapazität. Daher liefern wir ihnen

Zement «just in time» mit bis zu drei oder vier Teillieferungen pro Tag.» Im Gegenzug reichen Wetterkapriolen oder Pannen auf einer Baustelle aus, dass in letzter Minute mehrere Lieferungen abgesagt werden. Bei Vigier Ciment – ein Unternehmen der Vigier Holding, die wiederum seit 2001 zur französischen Vicat-Gruppe gehört – ist Routine daher fast ein Fremdwort.

### 2000 Grad

Wer mit Thierry Gaschen im Jeep den Standort in der Klus von Reuchenette erkundet, sieht, wie sehr die Arbeiten in den Werksbereichen ständig im Fluss sind. «Unsere Anlagen laufen das ganze Jahr rund um die Uhr», so der Logistikchef. Was ist der Grund dafür? Im Herzen der Anlage steht ein riesiger, bis zu 2000 Grad Celsius heisser Ofen, in dem das mineralische Rohmehl gebrannt wird. «Bis die Betriebstemperatur erreicht ist, dauert

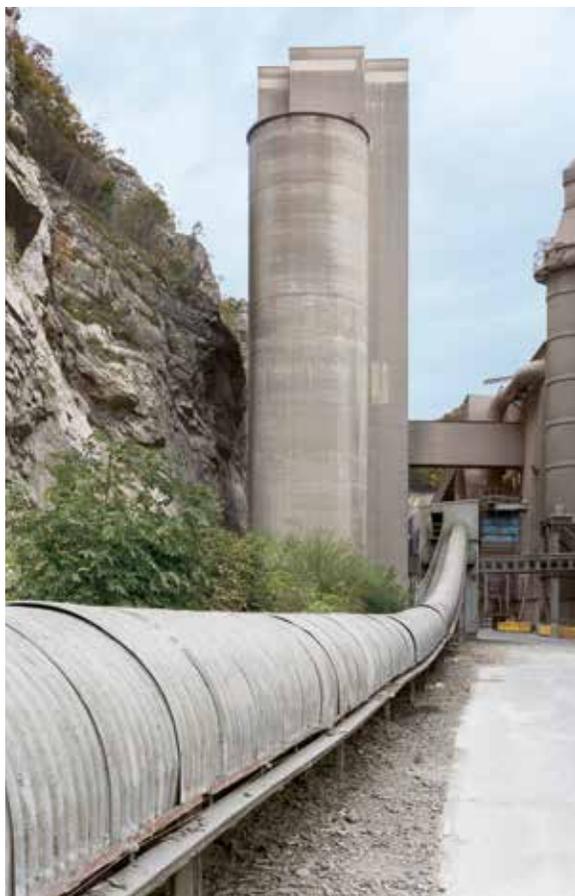
es Stunden, wenn nicht gar Tage!» Ausschalten kommt daher nicht in Frage, da es sich um einen wahren Energiefresser handelt. Um die Folgen dieses Energieverbrauchs für die Umwelt im Rahmen zu halten, verwendet das Unternehmen zu fast 90 Prozent Abfälle als Brennstoff, von Altöl über Altholz bis zu Klärschlamm.

Neben dem 68 Meter langen Drehofen zum Brennen des zerkleinerten und getrockneten Steinmaterials – des Rohmehls – zu Zementklinker sticht den Besuchern ein zweites Wahrzeichen ins Auge: das Fördersystem, mit dem Kalk und Mergel nach dem Sprengen im Tscharner-Steinbruch über mehr als zwei Kilometer weit transportiert werden. Weitere eindruckliche Bauten des 1890 errichteten Werks sind die nicht weniger als 100 000 Tonnen fassenden Klinkersilos, der Ausgangsort für die letzte Phase der Zementherstellung. Der Klinker wird in einer Kugelmühle mit Gips und Kalk vermischt und zu Zement gemahlen.

Vigier Ciment stellt jährlich über 900 000 Tonnen des kostbaren Mahlguts her. Zusammen mit Kies, Sand und Wasser entsteht daraus Beton. Dies sind fast 20 Prozent des gesamten schweizerischen Bedarfs, wie Thierry Gaschen ausführt. Aus der Fabrik in Péry wird Zement an Kunden im ganzen Land verschickt, vom Wallis über Luzern und Genf bis nach Zürich, ohne die Hauptmärkte im Berner Jura, in Bern und Umgebung, der Drei-Seen-Region, Solothurn und dem Berner Oberland zu vergessen. Die Schiene war schon immer wichtig für Vigier Ciment, dessen Schwesterunternehmen Vigier Rail Betonschwellen und feste Fahrbahnen in Tunnels baut. Mit einem Anstieg von beinahe 50 Prozent in den letzten zehn Jahren ist der Bahnverkehr allerdings geradezu explodiert. Derzeit liefert das Unternehmen mit seinen 150 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern etwa die Hälfte seiner Produktion per Bahn aus.

### Hundert neue Wagen

Im Zuge des Trends zur Nachhaltigkeit wurden grosse Investitionen in die Bahninfrastruktur und in Silowagen getätigt. In den letzten Jahren hat Vigier rund 100 neue Wagen in Betrieb genommen. Diese Staubgutwagen tragen 13,5 Meter lange Stahlsilos, die bis zu 70 Tonnen >



Fördersystem vom Tscharner-Steinbruch zum Zementwerk



Abfüllanlage für den Bahntransport

losen Zement fassen. In 15 Minuten ist ein Silo gefüllt, dann geht es mit der Werkslok zum Bahnhof Reuchenette-Péry, wo das Team von SBB Cargo die Wagen weiterleitet, über die grossen Rangierbahnhöfe zu einer der fast 40 Destinationen in der ganzen Schweiz. Meistens erfolgt der letzte Teil der Lieferung über die Strasse. «Nur zehn Prozent unserer Kunden haben eigene Gleisanschlüsse. In neun von zehn Fällen sieht der Empfänger die Güterwagen überhaupt nicht, da ihr Inhalt einige Kilometer zuvor auf Lastwagen umgeladen wurde», erklärt Thierry Gaschen.

Das Unternehmen steht voll und ganz hinter dem kombinierten Strassen-Schienen-Verkehr. Kein einfaches Unterfangen, wie Thierry Gaschen gerne zugibt. «Silowagen sind teuer, daher müssen wir die Umschlagshäufigkeit optimieren. Der Zement-Transportzyklus dauert mindestens drei Tage: Versand, Entladung, Rückfahrt. Zusammen mit den Schwankungen im Bausektor ergibt dies ein komplexes planerisches Puzzle!» Thierry Gaschen

sagt frei heraus, dass das Konzept WLW 2017 von SBB Cargo seinem Team einiges abverlangt hat, da es «alle Prozesse eingehend prüfen und enorm flexibel vorgehen musste». Dennoch ist der Logistikchef der Meinung, dass sich die anfänglich negativen Effekte von WLW 2017 dank der Task Force von SBB Cargo in Grenzen halten dürften.

«Die Politik einer nachhaltigen Entwicklung unserer Gesellschaft motiviert uns, den Schienenverkehr gegenüber der Strasse zu privilegieren. Die Strassen werden entlastet und unsere Kunden, Partner und Mitarbeitenden sind zufrieden», begründet Gaschen die Einstellung der Firma. Eine Reise nach Péry zeigt die Symbiose zwischen Vigier Ciment und der Bahn: Rund um den Bahnhof fügen sich die allgegenwärtigen Silowagen mit dem blauen Firmenlogo wie selbstverständlich in die Landschaft ein. —



Zugunsten der Nachhaltigkeit: Vigier Ciment setzt auf die Schiene.

# Die Stars der Cargo-Flotte

Ob Stückgut, Schüttgut oder eine Spezialladung:  
SBB Cargo hat für jedes Transportbedürfnis den passenden  
Wagen. Vier Beispiele.

Illustration: Pia Bublies



## 1. Getreidewagen

Wagentyp: Tagnpps

Max. Ladegewicht: 66,5 t  
Laderaum: 96,5 m<sup>3</sup>  
Mittlere Tara: 23,5 t  
Beladung: 5 Dachklappen  
Entladung: Schwerkraft,  
5 Auslaufrohre  
Durchschnittsalter: 15 Jahre

## 2. Silowagen

Wagentyp: Uacs

Max. Ladegewicht: 55,5–57 t  
Laderaum: 58 m<sup>3</sup>  
Mittlere Tara: 23–24,5 t  
Beladung: 2 Silos mit  
Einfüllstutzen oben  
Entladung: 2 Entladeöffnungen  
mit Druckluft

## 3. Schiebewandwagen

Wagentyp: Habiilns

Max. Ladegewicht: 62,5 t  
Laderaum: 163,8 m<sup>3</sup>, 61 Paletten  
Mittlere Tara: 27,5 t  
Beladung: seitlich, Schiebewand  
Entladung: seitlich, Schiebewand  
Durchschnittsalter: 25 Jahre

## 4. Intelligenter Oberbau

Wagentyp: Sgns

Max. Ladegewicht: 56 t  
Laderaum: 122,8 m<sup>3</sup>, 51 Paletten  
Mittlere Tara: 34 t (Oberbau 14 t)  
Beladung: seitlich, Schiebewand  
Entladung: seitlich, Schiebewand  
Speziell: isoliert; gekühlt oder  
tiefgekühlt

# Handarbeit braucht's auch in 40 Jahren

Zwei Mechaniker, zwei Serviceanlagen, viele Wagen und Lokomotiven – vor dem Hintergrund einer Zeitspanne von vierzig Jahren, in deren Verlauf sich im Berufsbild des Instandhalters so manches verändert hat. Doch was denn eigentlich? Engelbert Baumann (62) und Dario De Vita (25) suchen im Gespräch nach einer Antwort.

*Autor: Pirmin Schilliger  
Fotografie: Bill Schulz*

Eine kühle Morgenbrise streicht über das Gelände des Rangierbahnhofs Muttenz. Mittendrin erheben sich gleich einer Insel in diesem Gleismeer die Gebäulichkeiten der Serviceanlage von SBB Cargo, über deren Dächern gegen Westen hin aufgelockerte Wolken einen sonnigen Tag ankündigen. Dario De Vita (25), ein in Rheinfelden aufgewachsener Secondo mit unverkennbar italienischen Wurzeln, unterbricht seine Arbeit, um in der Cafeteria einen Berufskollegen zu treffen: Engelbert Baumann (62) aus Erstfeld UR. Dieser ist am Morgen von seinem Arbeitsort nahe beim Nordportal des Gotthard-Basistunnels mit dem Zug

nach Muttenz gereist. Nach der Ankunft hat er sich unvermittelt in einen noch sauberen orangen Overall gezwängt, als wollte er sofort zum Werkzeug greifen. Derweil streicht sich De Vita sein mit Spuren der Arbeit beflecktes Gewand kurz glatt und streckt dann die Hand aus. Die Begrüssung zwischen den Männern ist herzlich, als würden sie sich seit Jahren kennen. Dabei begegnen sie sich an diesem Morgen zum ersten Mal. Ein Generationengespräch ist angesagt: De Vita steht noch fast am Anfang seiner Karriere, während Baumann gelassenen Blickes der Pensionierung entgegenseht. Doch vieles von dem, was der ältere Me-



**ENGELBERT BAUMANN**  
Mechaniker bei SBB Cargo seit 1979

chaniker nun erzählen wird, klingt für den jüngeren Kollegen durchaus vertraut. Denn die Kultur und das Klima in der Güterverkehrsbranche kennt er schon lange, aus seiner Familie. Sein Vater, in den 60er Jahren aus dem Cilento südlich von Neapel in die Schweiz eingewandert, arbeitet seit vielen Jahren bei der Josef Meyer Rail AG in Möhlin. «Und mein älterer Bruder ist schon länger in der Instandhaltung bei SBB Cargo», sagt Dario. Für ihn war es nach Abschluss der Lehre als Anlagen- und Apparatebauer irgendwie naheliegend, sein berufliches Glück an gleicher Stelle zu versuchen.

Nun beschäftigt er sich seit vier Jahren mit dem, was seit mehr als drei Jahrzehnten bei Baumann im Mittelpunkt steht: der Instandhaltung von Rollmaterial für den

Schienengüterverkehr. Der Arbeitsalltag der beiden Männer unterscheidet sich im Detail allerdings beträchtlich. In Muttenz beherrschen Güterwagen die Szene, in Erstfeld sind – oder waren – es Lokomotiven. De Vita ist im eingespielten Zweier-team im Lieferwagen fast ständig auf Achse, um in der ganzen Schweiz Wagen, die irgendwo steckengeblieben sind, zusammen mit einem Kollegen wieder zum Rollen zu bringen. «Mal gilt es, eine Bremsstörung zu beheben. Oder es muss auch mal eine Achse ersetzt werden, was dann Schwerarbeit bedeutet: Der Wagen muss angehoben werden, und um die anderthalb Tonnen schwere Achse an die richtige Stelle zu bewegen, müssen wir den Pneukran ordern», verrät er. Baumann hingegen hat im Gegensatz zu seinem durch die Schweiz nomadisierenden Kollegen die meiste Zeit sesshaft in der Werkstatt verbracht. «In den ersten Jahren habe ich vor allem handwerklich an den Lokomotiven selbst gearbeitet», erinnert er sich. Später dann, als er Team- und schliesslich Werkstattleiter wurde, kam immer mehr Büroarbeit hinzu. Trotzdem habe er, weil ihm das Handwerk mindestens so wichtig war wie das Organisieren und Administrieren, immer wieder beim Unterhalt und der Reparatur der Lokomotiven mitgearbeitet, bis zuletzt.



### Neuer Gotthard war das Ende

Bis zuletzt? Baumann tut sich nicht leicht damit, es geradeheraus zu erklären. Der Servicebetrieb in Erstfeld ist nämlich eingestellt worden, weil sich die Bedürfnisse im Bahnbetrieb mit dem neuen Gotthard-Basistunnel stark verändert haben. Teile der Unterhaltsanlage mussten dem Bau des Erhaltungs- und Interventionszentrums für den neuen Tunnel weichen; die Lokomotiven werden nun in anderen Werkstätten unterhalten.

Als diese Änderung feststand, hat Baumann, der im Dezember 2017 zweiundsechzig wird, überlegt, ob er für die letzten Berufsjahre noch in eine andere Serviceanlage wechseln oder ob er sich frühpensionieren lassen soll. Nun wird er im Januar 2018 in Rente gehen. «Es ist eine gute Lösung, der Zeitpunkt und

⊥  
 «Schrauben  
 oder schweissen  
 müssen wir  
 wie eh und je.»

DARIO DE VITA



DARIO DE VITA  
 Mechaniker bei SBB Cargo seit 2013

die finanzielle Regelung stimmen für mich», meint er. Er verheimlicht aber nicht, dass er den Entscheid mit einem lachenden und einem weinenden Auge gefällt hat. Einerseits freut er sich auf den Ruhestand und die verfügbare Zeit für sein ausfüllendes Hobby, die Musik. Baumann beherrscht nämlich mehrere Instrumente und spielt in verschiedenen Formationen. Andererseits kommt das berufliche Ende für ihn «schneller, als ich erwartet habe», wie er betont. Derzeit ist er nur noch damit beschäftigt, in Erstfeld aufzuräumen und zu entsorgen. «Ich bin der letzte Mitarbeiter einer Werkstatt, in der früher einmal mehrere Dutzend Männer an Lokomotiven und Güterwagen gearbeitet haben.»

Wenn Baumann heute auf sein Berufsleben zurückblickt, schwingt Melancholie mit; er hat seine Arbeit bei der Bahn immer geschätzt. «Die damit verknüpfte Technik ist ein unbegrenztes Feld und stets im Wandel, sodass es mir nie langweilig geworden >

ist», sagt er. Über die Jahrzehnte hat sich tatsächlich so manches im Arbeitsprozess und an den Fahrzeugen verändert. Etliche Dinge, die längst selbstverständlich sind, gab es in den 70er Jahren noch nicht, etwa den Komfort einer Klimaanlage im Führerstand. Baumann erinnert sich lebhaft, wie in den 80er Jahren der erste PC in der Werkstatt auftauchte. «Ein sperriges Ungetüm, mit einem kniffligen Textprogramm.» Zum Teamleiter aufgestiegen, der auch viel Papierarbeit zu erledigen hatte, war Baumann aber schnell einmal fasziniert von den Vorteilen der neuen Technik. Die Reparaturprotokolle konnten nun elektronisch hinterlegt werden. Dicke papierene Wartungsmappen, die zum Beispiel nach Bellinzona geschickt werden mussten, weil dort die «schwierigen Reparaturfälle» landeten, waren vom einen auf den anderen Tag Vergangenheit.

Wenig später stand jeder Mitarbeiter zwischen den handwerklichen Arbeiten regelmässig auch am PC, um Aufträge und Wartungen zu verbuchen und alles Wichtige im System zu dokumentieren. Baumann erlebte die rasante Entwicklung der elektronischen Datenerfassung und -verarbeitung hautnah mit. In den letzten Jahren kam der Digitalisierungsschub mit den mobilen Geräten hinzu. Parallel dazu wurden jeweils die Lokomotiven und Wagen mit ausgeklügelter Elektronik aufgerüstet. «Fahrtechnik, Kommunikationstechnik, Überwachungstechnik, Funktechnik, Sicherheitstechnik – alles ist inzwischen in intelligente Systeme verpackt», so Baumann. Sensoren behielten immer mehr Komponenten

ständig im Auge, um Störungen automatisch zu melden, ergänzt er. «Wenn ich die Technik von damals mit heute vergleiche, so liegen dazwischen Welten», zieht er Bilanz.

Die Erzählungen des älteren Kollegen versetzen De Vita zurück an den Familientisch, an dem sein Vater immer wieder mal über die Arbeit erzählte. Für ihn hingegen sind die neusten Apps und die Wunder der Digitalisierung einfach nur selbst-

↑  
 «Wir mussten unseren Overall früher noch selber waschen.»  
 ↓

ENGELBERT BAUMANN



**HANDARBEIT PUR**

Als De Vitas Vater in die Schweiz kam, waren viele Hände gefragt – hier die SBB-Werkstätte Chur 1962 (SBB Historic).

verständlich. Tablet und Handy schätzt er als treue Begleiter, die ihm als Werkzeuge so unentbehrlich wie Schlüssel und Schraubenzieher sind. Wenn er am späteren Nachmittag von einem Einsatz in Lausanne, Spiez oder St. Gallen in die Serviceanlage in Muttenz zurückkehrt, um den Auftrag des nächsten Tages vorzubereiten, braucht er nicht lange Berichte zu schreiben. Denn die Rapporte hat er am Einsatzort schon ins System getippt. Nach seinem Geschmack dürfte es mit der Digitalisierung ruhig auch schneller gehen. Warum zum Beispiel sind noch nicht sämtliche Wagen mit GPS bestückt? Suchaktionen, wie es sie zuweilen bei älteren Wagen gibt, die irgendwo auf der Strecke geblieben sind, blieben ihm und seinem Kollegen so jedenfalls erspart.

Trotz des Altersunterschieds und des rasanten technischen Wandels verbindet Baumann und De Vita weiterhin viel mehr, als man vermuten könnte. Denn

das eigentliche Handwerk und die Mechanik haben sich nicht sonderlich verändert. «Schrauben, schlossern oder schweissen müssen wir wie eh und je», bekräftigen die beiden Männer einstimmig. Könnte man das Rad der Zeit zurückdrehen, so würde sich De Vita in der Werkstatt des Jahres 1979 in Erstfeld wohl problemlos zurechtfinden. Umgekehrt könnte Baumann seinen jüngeren Kollegen morgen schon bei einem Reparatur-einsatz begleiten und ihn fachkundig unterstützen. Zumal ihm der Umgang mit der Elektronik keine Mühe bereitet, weil er stets Ratschläge beherzigt hat, die er auch De Vita weiterempfiehlt. «Bleib offen für Veränderungen!», sagt er. Oder auch: «Lerne bei jeder Gelegenheit dazu, zeige Initiative, tausche dich aus und gib deine eigenen Kenntnisse weiter.»

### **Traditionelles Handwerk und Robotertechnik**

Nach diesen ernsthaften Ausführungen nimmt das Gespräch eine muntere Wendung zu einem Pingpong zwischen Vergangenheit und Gegenwart im Mechanikeralltag. «Wir mussten unseren Overall jeweils selber waschen», erinnert sich Baumann. «Das ist heute kein Thema mehr, Ende Woche gebe ich manchmal bis zu sechs Garnituren in die Wäscherei», antwortet De Vita. «Bis ein Werkzeug für dreissig oder vierzig Franken ersetzt wurde, gab es früher lange Diskussionen» so Baumann. «Um gute Werkzeuge müssen wir nicht kämpfen; wenn etwas nützlich und dienlich ist, wird es angeschafft», erwidert De Vita.

Für ihn, den Jüngeren, ist die Pensionierung noch Tausende von Streckenkilometern entfernt. Trotzdem macht er sich Gedanken über die Zukunft und sagt: «Unseren Beruf braucht es eines Tages vielleicht nicht mehr, weil Roboter uns die Arbeit abnehmen.» Baumann räumt zwar ein, dass sich die Automation kaum aufhalten lassen wird. Trotzdem werde es den Menschen bei dieser Arbeit auch in Zukunft brauchen: «Es gibt Verschleisssteile am Rollmaterial, bei denen ich mir schwer vorstellen kann, dass sie ein Roboter, wenn überhaupt, besser und schneller als ein Mechaniker ersetzen kann.» —

# «Gute Handwerker sind immer gefragt»

Markus Helfer vom HR bei SBB Cargo ist überzeugt: Für die Instandhaltung des Rollmaterials wird es immer Menschen brauchen.

Text: Pirmin Schilliger

### ***Erledigen eines Tages samt und sonders Roboter die heute von den Mechanikern und Technikern geleistete Arbeit?***

Es werden weiterhin Mechaniker und Techniker am Werk sein. Natürlich wird sich im Zuge des stetigen digitalen Wandels die Arbeitsform verändern und Roboter werden vielleicht eines Tages die Mitarbeitenden unterstützen. Aber gute Handwerker wird es nach wie vor brauchen.

### ***Was hat sich in den letzten Jahren im Berufsbild Instandhalter/-in verändert?***

Das Berufsbild entwickelte sich von der Mechanik zur Elektronik. Dadurch sind auch die Anforderungen an unsere Mitarbeitenden gestiegen. Flexibilität ist mehr denn je gefragt, lebenslanges Lernen angesagt. Mein Tipp an alle Mitarbeitenden: Seid offen für eine tägliche Entwicklung und Weiterbildung. Das macht den Job auch abwechslungsreicher und spannender.

### ***Welche Veränderungen zeichnen sich für die Zukunft ab?***

Wir sehen es ja schon heute: Ein Beruf, der erlernt wird, ist zum Zeitpunkt der Pensionierung mit höchster Wahrscheinlichkeit nicht mehr derselbe wie ganz am Anfang. Berufsbilder verändern sich laufend. Heute passiert das noch schneller als früher. Die Automation und die Digitalisierung werden zu täglichen Begleitern – und das ist nicht nur im Berufsleben so, sondern auch im privaten Umfeld.

### ***Ist es schwieriger geworden, geeigneten und fähigen Nachwuchs zu rekrutieren?***

Es ist grundsätzlich extrem herausfordernd, die geeigneten Kandidaten auf dem Markt anzusprechen und für sich zu gewinnen. Gerade handwerkliche Berufe sind nicht mehr so beliebt wie auch schon. In ein paar Jahren werden viele unserer Mitarbeitenden in der Instandhaltung und im Rangierbetrieb pensioniert. Es wird schwierig für uns, diese Lücken zu füllen. Dabei gibt es, gerade was die digitalen Komponenten betrifft, viele junge, fähige Kandidaten auf dem Markt. Wir müssen sie nur noch für uns gewinnen.

### ***Über welche Kanäle rekrutieren Sie?***

Wir rekrutieren vorwiegend online, aber auch offline mit Auftritten in Schulen. Die Rekrutierung von Nachwuchs passiert aber hauptsächlich durch unseren Partner Login Berufsbildung. —



**Markus Helfer** ist seit elf Jahren HR Business Partner bei SBB Cargo, zuvor arbeitete er in der Division Personenverkehr. Insgesamt arbeitet der Vater von zwei erwachsenen Söhnen seit 34 Jahren bei der SBB.

# Schotter



## Hybridlokomotiven in neuem Kleid

In den Häfen Kleinhüningen und Birsfelden testet SBB Cargo während zweier Jahre Rangierlokomotiven mit modernem Hybridantrieb. Die beiden 67 Tonnen schweren Fahrzeuge, die in blauer Grundlackierung ausgeliefert wurden, sind inzwischen in der Serviceanlage Muttenz mit Folien beklebt worden und kommen im bekannten Look von SBB Cargo daher, inklusive roter Sicherheitselemente.

## VERKEHRSPOLITIK

### Bundesrat bestätigt Partnerschaftsstrategie

Die SBB begrüsst den Entscheid des Bundesrates, in den strategischen Zielen der SBB 2019 bis 2022 Partnerschaften bei SBB Cargo zu verankern und den Verwaltungsrat zu öffnen. Die SBB will dafür wie bei Cargo International Partner gewinnen, die sich für die nachhaltige Entwicklung von SBB Cargo einsetzen, investieren und Risiken tragen. Die Einsetzung eines unabhängigen externen Verwaltungsratspräsidenten bei SBB Cargo Schweiz wird nach den Vorgaben des

Bundes realisiert werden. Zunächst will die SBB ihre Tochter SBB Cargo so rasch wie möglich wieder in die schwarzen Zahlen bringen und Voraussetzungen für Partnerschaften schaffen. Darauf sind die Anstrengungen zu konzentrieren. Dafür schafft der Bundesratsbeschluss den notwendigen Spielraum. Die nächsten Schritte in der Partnerschaftsstrategie müssen sorgfältig ausgearbeitet werden. Mögliche Partner für SBB Cargo Schweiz sollen das nachhaltige Wachstum mit Know-how, Geschäftsvolumen oder Kapital unterstützen. Voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2018 werden konkrete Gespräche mit potenziellen Partnern geführt.

## SBB CARGO

### Ab 2018 Vergütung bei Verspätung

SBB Cargo gewährt den Kunden im Binnenverkehr Schweiz ab dem 1. Januar 2018 eine Gutschrift, wenn Güterwagen mehr als drei Stunden zu spät bei ihnen eintreffen. Gleichzeitig führt SBB Cargo die ausgesetzten kurzfristigen Storno- und No-show-Gebühren ein. Damit beabsichtigt das Logistikunternehmen, Kapazitäten nicht unnötig zu binden und die Güterwagen effizienter zu bewirtschaften.

## SBB CARGO BLOG

### Solarpreis 2017

Das neue Solardach der Serviceanlage Muttenz von SBB Cargo wurde im Oktober mit dem Solarpreis 2017 in der Kategorie «Anlagen für erneuerbare Energie» ausgezeichnet. Energiesparen ist für SBB Cargo generell ein zentrales Thema: Bis 2025 will das Unternehmen den Energieverbrauch um 20 Prozent senken und hat dazu kürzlich vier Teilprojekte lanciert.

 [blog.sbbcargo.com](http://blog.sbbcargo.com)  
Mehr zu Nachhaltigkeit im Blog, auf Facebook, Twitter und Instagram.

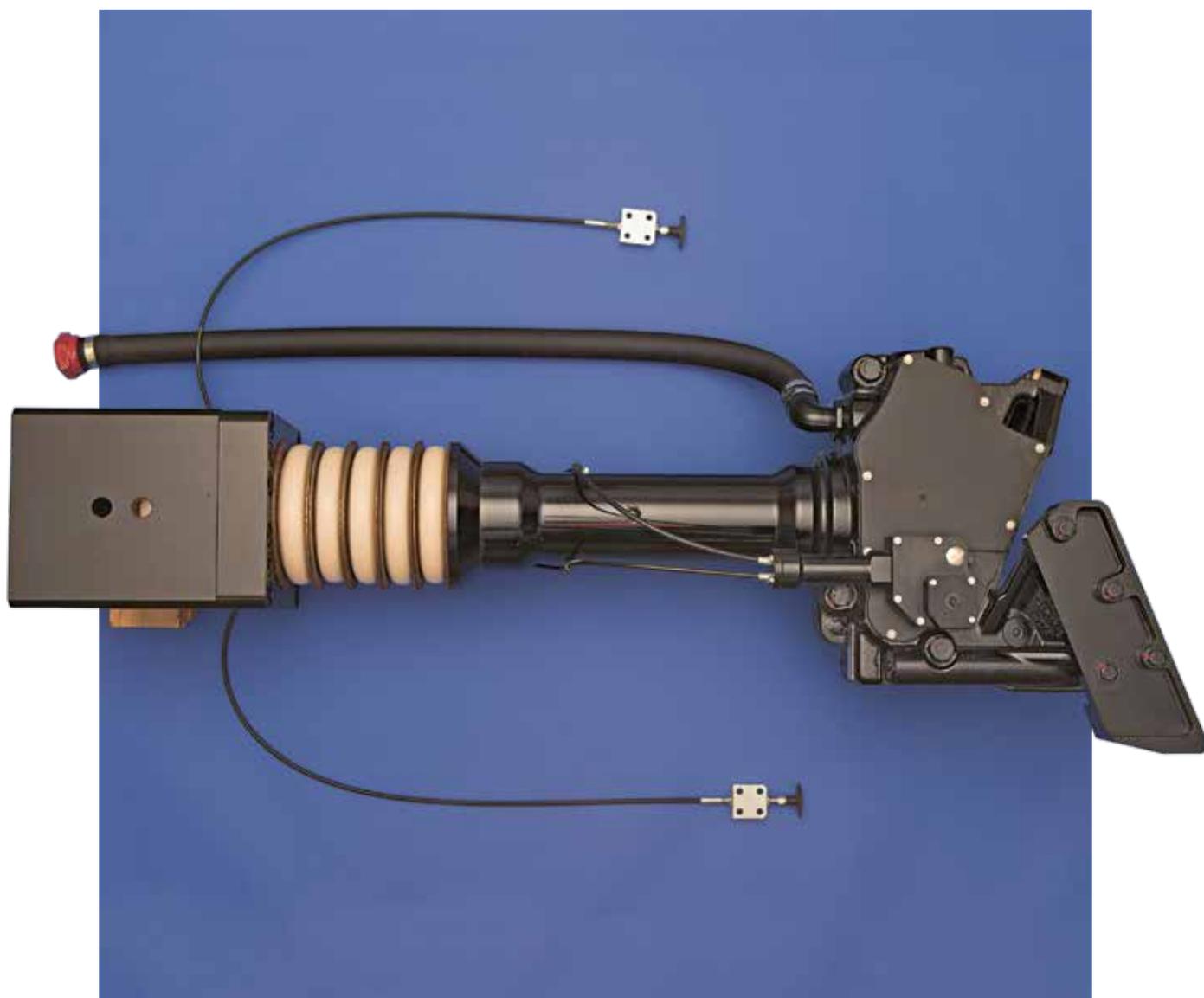
## DIE ZAHL:

90%

aller beladenen WLV-Sendungen im Binnenverkehr von SBB Cargo erreichten ihr Ziel im Oktober 2017 im Durchschnitt pünktlich. Die Pünktlichkeit von SBB Cargo wird nächstes Jahr mit einem Anteil von 20% ins SBB-Konzernziel Kundenpünktlichkeit integriert.

Foto: zVg

# Fortschritt, der verbindet



Züge kuppeln und entkuppeln, das ist pure Schwerarbeit. Und im Güterverkehr ist es nach wie vor Handarbeit. Ab Anfang 2018 wird SBB Cargo jedoch als erstes Unternehmen in Europa Güterwagen mit automatischen Kupplungen im Kombinierten Verkehr testen. Ende 2018 sollen 150 Wagen sowie ca. 30 Strecken- und Rangierloks umgerüstet sein. Da die Rangierarbeiter beim Trennen und Zusammensetzen nicht mehr zwischen die Wagen klettern und die schweren Kupplungen anheben müssen, wird das Unfallrisiko deutlich reduziert. Auch ein Vorteil: Der automatisierte Betrieb erhöht die Effizienz beim Rangieren.

Robert Niederer, Geschäftsführer der Glasi Hergiswil

# Fragile Fracht aus Kalabrien

Text: Susanne Wagner

Fotografie: Simon Habegger

Nur ein paar Minuten hat der Glasbläser Zeit, um den kleinen, leuchtend orangen Ball aus flüssigem Glas zu bearbeiten. Immer wieder bläst er kurz in die lange Glasmacherpfeife, damit die Kugel grösser wird. Das Material ist jetzt 1500 Grad Celsius heiss. Bevor es abkühlt, drückt es der Glasbläser in eine Form aus Gusseisen und bläst weiter, um es in die Form des Windlichts zu bringen. Das flüssige Glas stammt aus einem gigantischen Ofen, der 24 Stunden am Tag brennt. Dabei wird er so stark beansprucht, dass er alle sechs bis sieben Jahre ausgewechselt werden muss.

Dass in der Schweiz überhaupt noch Glas geblasen wird, ist nicht selbstverständlich. «Den Beruf des Glasbläfers kann man in der Schweiz nicht mehr lernen», sagt «Glasi»-Geschäftsführer Robert Niederer, der nach dem kaufmännischen Beruf noch eine Glasbläserlehre absolviert hat. Heute ist er für die Geschäftsführung der letzten Glashütte der Schweiz verantwortlich, die dieses Jahr ihr 200-Jahr-Jubiläum feiert. Der Vater des heutigen Geschäftsführers, der inzwischen verstorbene Roberto Niederer, wagte 1975 einen Neuanfang mit dem Traditionsbetrieb. Er bewahrte die «Glasi» vor dem wirtschaftlichen Aus, setzte wieder das Handwerk ins Zentrum und bildete eine Zeitlang sogar Lehrlinge aus.

Ein- bis zweimal im Jahr setzt sich Niederer mit seinem italienischen Cousin in der kleinen Werkstatt zusammen, um gemeinsam neue Ideen und Entwürfe zu entwickeln. Dieses Jahr sind dies beispielsweise Christbaumkugeln mit aufgestreuten Schneeflocken aus winzigen weissen Glassplittern. Bevor sie im Ver-

kaufshop in Hergiswil eintreffen, legen die fragilen Kugeln einen langen Transportweg zurück. Denn alle filigranen Glaswaren wie der Christbaumschmuck werden am Fabrikationsstandort in Kalabrien von den italienischen Mitarbeitern aus der Gegend gefertigt, aus der Robert Niederers Grossmutter stammt.

Obwohl die hauchdünnen Kugeln weniger als einen Millimeter dick sind, gehen auf den Lastwagentransporten in die

↑  
**Am Werkstoff Glas fasziniert Robert Niederer, dass man ihn immer wieder verwenden kann.**  
↓

Schweiz so gut wie keine Kugeln zu Bruch. Jedes einzelne Exemplar ist gut geschützt durch die kleine Kartonschachtel, in der es später verkauft wird. Die in Hergiswil produzierten Weingläser, Karaffen, Teller oder Dekoengel werden ebenfalls sorgfältig in schlichte Schachteln gepackt, zusätzlich umgeben von schützenden Holzkisten, dann auf Paletten gestapelt. Per Lastwagen gelangen die zerbrechlichen Produkte zu den verschiedenen Verkaufspunkten in der ganzen Schweiz. Seit Kurzem verwendet die Glasi Hergiswil biologisch abbaubare Chips als Füllmaterial.

Christbaumschmuck macht rund zehn Prozent des Umsatzes aus: Jedes Jahr produziert und liefert die Glasi 20 000

Christbaumkugeln und 30 000 Sterne, Glocken, Christbaumspitzen und Eiszapfen. Rund die Hälfte der Produkte kaufen die Kunden direkt in den zwei Läden in Hergiswil. Jedes Jahr besuchen 100 000 Personen die traditionelle Produktionsstätte, verfolgen von der Zuschauergalerie aus, wie die Handwerker das flüssige Glas bearbeiten und besuchen das Glaslabyrinth oder das Glasmuseum.

Sorgfältig legt der Glasbläser das handgefertigte Windlicht in den Auskühlungssofen, wo es während der nächsten sieben bis acht Stunden allmählich von über 1000 Grad auf Zimmertemperatur abkühlt. Dies muss langsam geschehen, damit sich keine Spannung im Glas aufbaut und es nicht zerspringt. Am Werkstoff Glas fasziniert Robert Niederer, dass man ihn immer wieder verwenden kann und dass die technischen Verarbeitungstechniken beinahe unerschöpflich sind. Auch wenn seine Produkte es preislich nicht mit Glaswaren aus dem Grossverteiler aufnehmen können, ist er zuversichtlich: «Unsere Kunden schätzen, dass sie handgearbeitete Produkte erhalten.» —



Robert Niederer im ersten Glaslabyrinth der Schweiz, das in Hergiswil für die Besucher der Glasi errichtet wurde

GLASL  
HERGISWIL  
© 2015

GLASL  
HERGISWIL  
© 2015



**SBB CFF FFS Cargo**

# Swiss Split Plus – Das Komplett- angebot ab Basel in die Ostschweiz.

Wir organisieren für Sie den kompletten Transport Ihres Import- oder Exportcontainers – per Bahn und LKW ab Basel direkt zum Kunden und zurück ins Leercontainerdepot. Erfahren Sie mehr:

[www.sbbcargo.com/de/swissplit](http://www.sbbcargo.com/de/swissplit)