

cargo

Zellstoff für Papier. Die Papierfabriken Cham-Tenero AG importieren ihren Rohstoff per Schiff und Bahn. 6

Lager für Halbfabrikate. Der Küchengerätehersteller V-Zug setzt auf SBB Cargo. 10

Kombitransport für Zement. Das Transportsystem der Zukunft im Zementtransport. 14

Eine Hütte für China. Wie es kommt, dass ein Dortmunder Stahlwerk heute in Jinfeng steht. 16



Schotter. 4

Vierte Gefahrguttagung. Fünzigste Re 482. Tausendster Hbbillns.

Zellstoff für Spezialpapiere. 6

Die Papierfabriken Cham-Tenero importieren den Zellstoff vollständig per Schiff und Bahn.

Halbfabrikate für Autos. 9

Interview mit Kurt Kuonen, Logistikchef bei Novelis.

Hauben für moderne Küchen. 10

Der Küchengerätehersteller V-Zug vertraut auf SBB Cargo.

Mineralöl für das ganze Land. 12

Vopak in Basel versorgt die Schweiz mit Brenn- und Treibstoffen.

Innovation für den Zementtransport. 14

Dank der Bahn umgeht die Firma Jura Cement den Feierabendstau bei Zürich.

Ein Stahlwerk für China. 16

Von Dortmund nach Jinfeng Town: der grösste Umzug der Industriegeschichte.

Neue Verkehre für den Nord-Süd-Transport. 17

SBB Cargo baut auf der Nord-Süd-Strecke weiter aus.

Ein Quereinsteiger für SBB Cargo Italia. 18

Marco Terranova will italienischen Spediteuren die Angst vor der Bahn nehmen.

Titelbild: Zellstoff der Papierfabriken Cham-Tenero in Cham (Kanton Zug). Cham-Tenero importiert 90 Prozent seiner Rohstoffe auf dem Wasser- oder dem Schienenweg.

Sie wünschen ein Gratisabonnement?

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

Änderung von Adresse oder Abonnement

Bitte schicken Sie die Originaletikette zusammen mit der Angabe der gewünschten Änderung (Adresse, Anzahl Exemplare, Sprache etc.) per Fax +41 (0)51 229 00 69 oder mit der Post an:

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

Impressum.

cargo 4|06. Dezember 2006. Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 20 000 Exemplare. **Redaktion** Martin Radtke (Leitung), Stephan Appenzeller, Marcel Hänggi, Benno Grüter, Christoph Rytz, Tom Schaich. **Grafik/Satz** Favo Werbeagentur, Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Druck** Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basel, Schweiz, Telefon +41 (0)51 229 06 19, Fax +41 (0)51 229 06 66, cargomagazin@sbb.ch, www.sbbcargo.com

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



Adrian Keller (links), Nicolas Perrin (rechts).

«Wir erbringen für Sie Transportleistungen **sicher, effizient und pünktlich.**»

Liebe Leserin, lieber Leser

Auf Anfang Jahr organisiert sich SBB Cargo neu. Das Transportgeschäft gliedert sich fortan in die Geschäftsbereiche «Schweiz» und «International». Der Geschäftsbereich «Instandhaltung» (heute Service Rollmaterial) sorgt für den Unterhalt von Lokomotiven und Güterwagen.

Hauptziel der neuen Struktur ist eine bessere Ausrichtung auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Kunden.

Kunden im internationalen Verkehr suchen in erster Linie grenzüberschreitende Transportleistungen aus einer Hand: von den Nordseehäfen über das Ruhrgebiet bis nach Norditalien und umgekehrt. Hier geht es um Gütermengen, die über Strecken von 400 bis 1000 Kilometer zu fahren sind. Die Liberalisierung des Güterbahnverkehrs und der Wettbewerb zur Strasse prägen diesen Markt. Kundennähe, Agilität, marktfähige Preise und Pünktlichkeit bestimmen den Geschäftsbereich International. Das Angebot reicht von der reinen Traktionsleistung über Wagengruppen bis zur Gesamtleistung Bahn/Strasse. Spezifische Lösungen können für die Kunden aus dem breiten Know-how des Geschäftsbereichs International mit den Töchtern in Deutschland und Italien sowie der ChemOil Logistics AG generiert werden.

Kunden in der Schweiz haben andere Bedürfnisse: Sie nutzen in erster Linie den nationalen Wagenladungsverkehr und wollen, dass ihre Wagen oder Wagengruppen über Nacht den Zielbahnhof erreichen. Denn in der Schweiz dürfen Güterzüge in der Nacht verkehren, und tagsüber sind die Strassen in die für die Wirtschaft wichtigen Ballungszentren zunehmend verstopft. Darum schätzen Kunden ein dicht bedientes Netz. Auch in Import und Export setzen

sie auf ein leistungsfähiges Bahnsystem, das zuverlässige Transporte zu attraktiven Preisen garantiert. Und sie wollen oft noch mehr als nur einen Transport. Sie wollen eine enge Verzahnung mit anderen Verkehrsträgern oder Logistikprozessen im Unternehmen. Diesen Kunden bietet der Geschäftsbereich Schweiz ein differenziertes Angebot, das auf die jeweiligen Bedürfnisse zugeschnitten ist. Basis des Angebots ist das täglich bediente Grundnetz für den Wagenladungsverkehr sowie der Import beziehungsweise der Export von Gütern. Für spezifische Kunden und Branchen bietet SBB Cargo massgeschneiderte Lösungen an.

Die neue Aufteilung beim Transport in die zwei Geschäftsbereiche ermöglicht eine starke Konzentration auf die Kunden und ihre Bedürfnisse. Die Basis bilden die Grundwerte von SBB Cargo. Sie gelten mehr denn je: Wir erbringen für Sie Transportleistungen sicher, effizient und pünktlich.

Das vorliegende Magazin beleuchtet die Vielseitigkeit unserer Transportdienstleistungen am Beispiel von Halbfabrikaten. Wir wünschen eine interessante Lektüre.

Nicolas Perrin
Designerter Leiter
Geschäftsbereich International

Adrian Keller
Designerter Leiter
Geschäftsbereich Schweiz

Vierte Gefahrguttagung im Hafen Birsfelden.



Die Christophorus der Berufsfeuerwehr Basel im Demonstrationseinsatz.

Mitte September haben Vopak und Petroplus unter der Federführung der ChemOil Logistics AG, einer Tochterfirma von SBB Cargo, gemeinsam die vierte Gefahrguttagung organisiert und durchgeführt.

Im Zentrum des Gedankenaustauschs unter den Fachleuten standen die Sicherheitsvorkehrungen bei Mineralöltransporten. Ein grosser Teil der Brenn- und Treibstoffe, welche die Schweiz verbraucht, kommen im Hafen Birsfelden mit Binnenschiffen an. Die Feinverteilung in der Schweiz erfolgt auf der Strasse, zum grösseren Teil aber auf der Schiene.

Nach einigen Fachreferaten, darunter die Erläuterung zu den RID-Änderungen 2007, demonstrierte die Berufsfeuerwehr Basel den Einsatz des Feuerlöschboots Christophorus. Das Boot bekämpft unter anderem Brände in Hafengebiet und Uferbereich.

Fünzigste Lokomotive für grenzüberschreitenden Verkehr.

SBB Cargo hat im August die fünfzigste Zweisystemlokomotive vom Typ TRAXX F140 AC 1/2 von Bombardier Transportation in Betrieb genommen.

Mit der Übernahme des fünfzigsten der in der Schweiz unter der SBB-Bezeichnung Re 482 bekannten Fahrzeuge ist der Auftrag komplett, den SBB Cargo im Jahre 2001 an Bombardier vergeben hatte. Die ersten der elektrischen Güterzuglokomotiven, die insbesondere in Deutschland und der Schweiz unterwegs sind, waren 2002 ausgeliefert worden.

Die im Bombardier-Werk Kassel gebauten Fahrzeuge wurden speziell für den internationalen Güterzugverkehr entworfen und können in Ländern mit einer Fahrdrachtspannung von 15 oder 25 Kilovolt Wechselstrom eingesetzt werden. Die verfügen über je zwei Stromabnehmer für Deutschland und die Schweiz. Da sie mit den Zugsicherungssystemen beider Länder ausgerüstet sind, entfällt der Lokomotivwechsel an der Grenze.



Neuer Leiter Marketing & Sales International.



SBB Cargo verstärkt seine internationalen Aktivitäten und besetzt neu die Position des Leiters Marketing & Sales International mit Thomas Riesterer. Zu seinen Aufgaben gehört auch das Produktmanagement.

Riesterer (45) hat bei SBB Cargo am 1. November angefangen. Er will die Dienstleistungen und Produkte verstärkt am Markt positionieren und wird in diesem Zusammenhang das internationale Key Account Management weiter ausbauen. Der ausgewiesene Marketing- und Verkaufsexperte war zuvor Head Corporate Marketing & Sales beim österreichischen Transport- und Logistikunternehmen Gebrüder Weiss. Davor hat er als Geschäftsführer die Gebrüder Weiss AG in der Schweiz aufgebaut.

Riesterer ist gelernter Speditionskaufmann und bildete sich zum Verkehrsfachwirt weiter. Derzeit absolviert er ein MBA-Studium an der Sales und Marketing Manager Akademie in Wien.

Armee im Industrierwerk Bellinzona.



Christophe Keckeis, der Chef der Schweizer Armee, besuchte Anfang Oktober zusammen mit Militärattachés das Industrierwerk Bellinzona.

Die hohen Militärs aus den USA, der Ukraine, aus Italien, Russland, Litauen, Ägypten und Deutschland rundeten ihr Jahrestreffen mit einem Rundgang durch das Industrierwerk Bellinzona ab. Sie liessen sich die vielfältigen Unterhaltsarbeiten zeigen, die in Bellinzona durchgeführt werden.

Tausendster Schiebewandwagen ausgeliefert.

SBB Cargo hat im September den tausendsten Schiebewandwagen der Firma Greenbrier Europe übernommen.

Mit der Auslieferung konnte die Produktionslinie erfolgreich abgeschlossen werden. Dies ist ein weiterer Meilenstein in der laufenden Modernisierung des Wagenparks von SBB Cargo. Das Design mit Schiebewänden aus Aluminium erfüllt optimal die Bedürfnisse von Kunden. Der Wagenaufbau basiert auf der Annahme: Je weniger Eigengewicht der Wagen hat, umso schwerer können die transportierten Güter sein. Die Schiebewandwagen bieten eine maximale Ladekapazität von 28,5 Tonnen und bieten eine grosse Flexibilität im Transport unterschiedlichster Güter in Paletten oder lose.

Technische Daten eines zweiachsigen Schiebewandwagens (Hbbillns)

Eigengewicht:	16,5 t (mit sechs Zwischenwänden)
Maximale Ladekapazität:	28,5 t
Länge über Puffer:	16,5 m
Ladevolumen:	119 m ³
Ladefläche:	44 m ²
Höchstgeschwindigkeit:	beladen 100 km/h; leer 120 km/h





Kanadischer **Zellstoff**
für Schweizer **Papier**.

Basispapiere für Flaschen- und Selbstklebeetiketten, flexible Verpackungspapiere für Suppenbeutel, technische Papiere für Zigaretten-Innenverpackungen – die Spezialpapiere der Papierfabriken Cham-Tenero AG sind allgegenwärtig. Als zuverlässiger Transporteur sorgt SBB Cargo dafür, dass die Papierproduktion nie zum Stillstand kommt.

Sie ist alt. So alt, dass sie zu den letzten ihrer Art gehört. Und trotzdem noch voll im Schuss und täglich im Einsatz: die Akkulokomotive der Papierfabriken Cham-Tenero AG. Bis zu zehn Mal pro Tag zieht der gelbe batteriebetriebene Rangiertraktor, Herstellungsjahr 1919, Schiebewandwagen von SBB Cargo zum Fabrikgelände hinauf.

Die Wagen sind mit Zellstoff gefüllt, dem Grundrohstoff der Papierproduktion. Dieser hat eine lange Reise hinter sich: Aus Südamerika, Kanada, Skandinavien und der Iberischen Halbinsel stammen die in Ballen verpackten Zelluloseplatten, die per Schiff in die Nordseehäfen von Vlissingen, Gent, Antwerpen oder Rotterdam gelangen. Dort werden sie umgeladen und weiter auf dem Wasserweg nach Basel transportiert.

Hundertjähriger Gleisanschluss.

Ab hier übernimmt SBB Cargo die Fracht: In den Rheinhäfen wird das Holzprodukt auf die Bahn umgeschlagen und innerhalb eines Tages über den regionalen Cargo-Stützpunkt Rotkreuz nach Cham verfrachtet. Die Anlieferung erfolgt zweimal täglich, um sechs Uhr und um zehn Uhr

morgens. Aber eben nicht ganz bis zum Fabrikareal – auf zwei Industriegeleisen hinter dem Bahnhof ist für SBB Cargo die Arbeit erledigt, die letzten 1500 Meter übernimmt der Rangiertraktor.

«Wir importieren 90 Prozent der benötigten Rohstoffe mit Schiff und Bahn oder nur per Bahn, die jährlich 70 000 Tonnen Zellstoff sogar fast zu

« Wir importieren die
70 000 jährlich benötigten
Tonnen Zellstoff
vollständig mit Schiff
und Bahn. »

Rudolf Marty

100 Prozent», sagt Rudolf Marty, Leiter Zentraleinkauf. Und das seit rund hundert Jahren: Anfang des letzten Jahrhunderts errichtete die Papierfabriken Cham-Tenero AG einen eigenen Bahnanschluss. Die Firmengeschichte geht noch viel weiter zurück. 2007 jährt sich zum 350. Mal

das Gründungsdatum der Papiermühle am Flüsslein Lorze.

Kaolin und Kartoffelstärke.

Seit hundert Jahren besteht auch die Zusammenarbeit mit SBB Cargo. «Die Anlieferung per Bahn bringt uns den Vorteil, dass wir die bis zu 1000 Tonnen Zellstoff verteilt über den ganzen Tag ausladen können», führt Rudolf Marty aus. Nebst dem grosszügigen zeitlichen Spielraum spielt natürlich auch der Umweltgedanke eine Rolle – pro Jahr entfallen dadurch rund 2800 LKW-Fahrten.

Ebenfalls per Bahn in Cham angeliefert werden die beiden weiteren Hauptrohstoffe: Kaolin sorgt für Papierglanz und bringt Gewicht und Stabilität, Calciumcarbonat wird eher für matte Papiere verwendet. Diese eigentlich pulverförmigen Stoffe werden vor dem Zugtransfer im europäischen Ausland verflüssigt und in Zisternenwagen transportiert.

Als Hersteller von hochwertigen Spezialpapieren benötigt die Papierfabriken Cham-Tenero AG zudem diverse Chemikalien. Diese gelangen per Camions in den Kanton Zug, «da ▶



87-jährig und kein bisschen müde: Rangiertraktor «Marie» der Papierfabrik in Cham.



2000 Lastwagenfahrten pro Jahr spart die Cham-Tenero AG dank Bahntransporten.

wir meist sehr kurzfristig bestellen und in diesem Bereich nur über geringe Lagerkapazität verfügen», so Rudolf Marty. Auch per Lastwagen angeliefert wird die Kartoffelstärke, die dafür sorgt, dass sich die Fasern des im Wasser aufgelösten Zellstoffs überhaupt zu Papier verbinden.

Spezialpapiere für Europa und Übersee.

Beim Export fällt das Verhältnis Bahn-Strasse praktisch umgekehrt aus: Die Spezialpapiere werden zu 80 Prozent in Europa abgesetzt, für die Auslieferung zu den Weiterverarbeitern stehen LKWs im Einsatz. Die übrigen 20 Prozent der Papierrollen gehen vor allem nach Amerika und Asien, und zwar auf dem genau umgekehrten Weg, den die Zellulose gegangen

ist. Mit der Akkulokomotive werden die Containerwagen dafür zuerst auf die Industriegeleise gezogen und dort an SBB Cargo übergeben.

Der Rangiertraktor hat übrigens trotz seines stattlichen Alters keinen offiziellen Namen. Von den Mitarbeitern wird er liebevoll «Marie» oder «Marilie» genannt. Und lässt diese kaum je im Stich. Doch im letzten Sommer bockte die grösste Akkulokomotive der Schweiz – wegen eines defekten Reglers musste «Marie» zwei Monate lang pausieren. Ersatzteile sind nämlich keine mehr erhältlich, jedes Stück muss einzeln angefertigt werden. Auch hier bewährte sich die Zusammenarbeit mit SBB Cargo: Gerne halfen die Logistikprofis mit einer Ersatzlokomotive aus.

Text: Reto Neyerlin. Fotos: Dorothea Müller.



Papier vom Spezialisten.

Die Papierfabriken Cham-Tenero AG hat ihren Ursprung in der Papiermühle an der Lorze, die 1657 gegründet wurde. Vom lokalen Papierhersteller hat sich das Unternehmen über die Jahrhunderte zum modernen, weltweit tätigen Konzern gewandelt. In fünf Werken in der Schweiz, Italien und Norwegen und mit rund 1000 Angestellten fertigt die Firma mit Hauptsitz in Cham jährlich 260 000 Tonnen Spezialpapiere.



Rudolf Marty, Leiter Zentraleinkauf, importiert 70 000 Tonnen Zellulose im Jahr.

klipp & klar

Abgangsbahnhof	Rheinhäfen Basel
Bestimmungsort	Cham, Kanton Zug
Distanz	115 Bahnkilometer
Transportgut	Zellstoff
Wagen	Schiebewandwagen
Empfängerin	Papierfabriken Cham-Tenero AG

Schwergewicht punkto Leichtmetall.



Kurt Kuonen, 52,

ist seit Gründung der Novelis Switzerland SA in Sierre, Kanton Wallis, für deren Speditionslogistik verantwortlich. Die Firma stellt als landesweit einzige der Branche Aluminiumhalbfabrikate für die Automobilindustrie her. Novelis' 330 Mitarbeitende erwirtschafteten im vergangenen Jahr einen Umsatz von 297 Millionen Franken (186,5 Millionen Euro). Sie war durch Abspaltung von der Alcan Inc. entstanden, die mit Billigung der EU-Wettbewerbskommission die Firma Pechiney übernommen hatte. Wegen Alcans absehbarer Monopolstellung pochte die Behörde auf deren Zerlegung und Restrukturierung spätestens nach zwei Jahren. So entstand Novelis Europa, die mit Abstand stärkste kontinentale Gruppe auf ihrem Geschäftsfeld.

Kurt Kuonen, Novelis exportiert jährlich 70 000 Tonnen Halbfabrikate aus Aluminium für die Automobilindustrie. Wo und wie deckt sie den Rohstoffbedarf?

Kurt Kuonen: Wir importieren das Metall in Form so genannter Ingots auf dem Seeweg, überwiegend aus Russland, Brasilien und Island, via Rotterdam. Den Nachlauf in die Schweiz macht die Bahn, zu 80 Prozent SBB Cargo. Sie bringt die Ingots zur Giesserei in Steg, wo sie geschmolzen und in Barren vergossen werden. Auch die Lieferung an unser 20 Kilometer weiter westlich gelegenes Werk in Sierre ist Aufgabe der Bahn.

Novelis verarbeitet die Barren zu Blechen und Bändern, teils in Coils. Was machen die Auto-schmieden daraus?

Unterschiedliche Produkte, in erster Linie Aus-senbauteile für Motorhauben, Seiten- und Heck-türen, aber auch komplette Karosserien und Innenteile.

Wohin exportiert Ihre Firma die Halbfabrikate?

Unsere Kunden sitzen zu 90 Prozent in Europa, dort wiederum zu vier Fünfteln in Deutschland. Der Rest verteilt sich auf Schweden, Frankreich, Italien und Grossbritannien. Auch die USA gehören zum Kreis der Kunden, aber nur in sehr geringem Umfang.

Wer sind die deutschen Hauptempfänger?

BMW in Dingolfing, Audi in Neckarsulm und In-golstadt sowie DaimlerChrysler in Sindelfingen und Bremen. Auch liefern wir an unser Schwes-terunternehmen in Nachterstedt, das unsere Pro-dukte bearbeitet und weiterverkauft. Zusammen beziehen sie etwa 60 000 Jahrestonnen.

Wie gelangen Novelis' Bleche und Bänder dorthin?

Per Lastwagen und Bahn, wobei unser Modal-split stark zugunsten der Strasse tendiert: Über sie rollen zwei Drittel unserer Exportverkehre.

Wer führt Ihre Schienentransporte zu BMW, Audi und DaimlerChrysler?

Ausnahmslos SBB Cargo. Um Beschädigungs-risiken der hochwertigen Ware zu minimieren, nutzen wir Waggons mit Trennwänden sowie speziell für die Beförderung von Coils aus-gestattete Muldenwagen.

Warum favorisieren Sie den Truck, wo doch die Bahnwagen das Zweieinhalbfache laden können?

Das liegt an den knappen Lieferfristen. Lastwa-gen, deren Frachtraten bedeutend höher liegen, erreichen die Versandlager der Empfänger inner-halb von 48 Stunden; bei der Bahn dauert es gut ein Drittel länger. Ergo: Die Einhaltung der Zeit-fenster lässt uns keine Wahl.

Planen Sie eine Steigerung des Schienen-anteils?

Wir sind ja noch ein junges Unternehmen im europäischen Markt. Novelis Switzerland kann im laufenden Jahr erfreuliche Zuwächse verbu-chen und will 2007 – entsprechende Kapazitäten und faire Transportraten vorausgesetzt – ihre Ver-kehre noch stärker auf die Schiene verlagern. Dabei liegt uns die Partnerschaft mit nur einem Carrier, sprich SBB Cargo, sehr am Herzen.

« Die Partnerschaft mit nur einem professionellen Carrier liegt uns sehr am Herzen. »

Kurt Kuonen

Aktuell prüfen wir die Möglichkeit, ihr auch die übrigen 20 Prozent der Rohmetallüberführung von Rotterdam zur hiesigen Giesserei anzuver-trauen.

Welche Rolle schreiben Sie SBB Cargo im Kontext Ihres Betriebs zu?

Ohne Zweifel die einer strategischen Partnerin. Sie ist zuverlässig, pünktlich, qualifiziert und preislich auf Marktniveau. Zudem schlägt die Bahn den Truck in zwei wichtigen Aspekten: Sie kann grosse Volumina aufnehmen und im Nacht-sprung operieren.

Haben Sie nach all dem Lob auch einige Wer-mutstropfen in petto?

Nur zwei. SBB Cargo sollte ihre Flottenpolitik überdenken; ich wünschte mir die Verfügbarkeit eines breiteren Spektrums geeigneter Wagen-typen. Auch das Modell ihrer Frachtkostenab-rechnung entspricht nicht meinen Idealvorstel-lungen; ich plädiere für eine Umstellung aufs Gutschriftverfahren.

Interview und Foto: Wilf Seifert.



Hauben für V-Zug.

Für den Transport von Dunstabzughauben vertraut der renommierte Küchenspezialist V-Zug ganz auf SBB Cargo.

Wenn die 31 Paletten Dunstabzughauben morgens um neun Uhr bei der Firma V-Zug entladen werden, haben sie bereits eine lange Fahrt hinter sich: Sie haben per Eisenbahn Norditalien, das Tessin und die Zentralschweiz durchquert. Gefertigt werden die Hauben, die in der Küche über dem Herd den Dampf abziehen, in Italien. In der italienischen Ortschaft Fabriano in der Nähe von Ancona stellt die Firma Elica die Dunstabzughauben im Auftrag von V-Zug her.

Weil am Anfang der Logistikkette ein Bahnanschluss fehlt, bringen Lastwagen die Dunstabzughauben nach Desio. Hier werden sie auf Güterwagen umgeladen, und SBB Cargo übernimmt die Fracht. Kundenberater Jürg Hangartner von SBB Cargo weist darauf hin, dass er V-Zug ein attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis

anbieten konnte: «Zudem waren interne logistische Gründe ausschlaggebend. Es kommt dem Kunden entgegen, dass die Anlieferung und Entladung auf einer Bahnrampe erfolgt.» V-Zug-Logistikleiter Matthias Hirzel bestätigt:

«**Das ist ein Top-Service der Bahn, den wir sehr schätzen.**»

Matthias Hirzel

«Dank dem Anschlussgleise und der Bahnrampe können wir die drei Lastwagenrampen entlasten.» Für den Transport per Bahn hat sich

V-Zug auch deshalb entschieden, weil die Dunstabzughauben ein beachtliches Volumen darstellen. «Mit der Produktionsfirma haben wir vereinbart, dass innerhalb einer Woche geliefert wird. Dabei ist uns die optimale Auslastung der Bahnwagen wichtiger als eine auf den Tag genaue Lieferung», so Hirzel.

Bahnwagen als kurzfristiges Lager.

Trotzdem behält der Kunde die Übersicht: Per Fax wird V-Zug jeweils vom Strassentransporteur darüber informiert, wenn die Bahnwagen unterwegs sind. Innerhalb eines Tages erreichen die Güterwagen Rotkreuz, wo sie abgestellt und zwischenzeitlich deponiert werden. Diese Möglichkeit, Bahnwagen kurzfristig als rollendes Lager zu benützen, ist für V-Zug von



Halbfabrikate für Geschirrspüler warten auf die Endmontage.

grosser Bedeutung, wie Matthias Hirzel festhält: «Wenn die Wagen in Rotkreuz sind, bekommen wir von SBB Cargo Bescheid und können entscheiden, wann sie uns einen Wagen schicken sollen. Das ist ein Top-Service der Bahn, den wir sehr schätzen.»

Arbeit besser verteilen.

Ist der Zeitpunkt für V-Zug günstig, genügt ein Telefonanruf, um die Lieferung am Morgen des nächsten Tages zu vereinbaren. Über das Anschlussgeleise gelangt der Wagen (selten sind es auch zwei oder drei) direkt bis aufs Firmengelände zum Hochregallager. Ein weiterer Vorteil für V-Zug: Die Speditionsmitarbeiter haben mit acht Stunden kostenfreier Zeit viel mehr Spielraum zum Entladen und müssen sich nicht nach einem Chauffeur richten. Diese Flexibilität

ist für V-Zug das wichtigste Argument, um mit SBB Cargo als Partner zusammenzuarbeiten.

«Dank der hohen Flexibilität und der Zuverlässigkeit, die SBB Cargo uns gegenüber gewährleistet, können wir die Arbeit besser auf den Tag verteilen. Das wiederum wirkt sich auf unsere Wirtschaftlichkeit aus», erklärt Logistikleiter Hirzel. Zudem kommt es ihm entgegen, bei SBB Cargo mit dem Kundenberater Jürg Hangartner einen einzigen kompetenten Ansprechpartner zu haben, der einem Problem nachgeht, wenn einmal etwas nicht rund laufen sollte: «Wir sind mit der Kundenberatung sehr zufrieden.» Nicht zuletzt spielt bei V-Zug auch der Umweltgedanke eine Rolle. Die Transporte mit der Bahn helfen dem Zuger Unternehmen mit, die Umweltnorm ISO1401 zu erfüllen.

Text: Susanne Wagner. Fotos: Hansjörg Egger.



Lagern kostet Geld – deshalb werden auch die Bahnwagen als Lager genutzt.

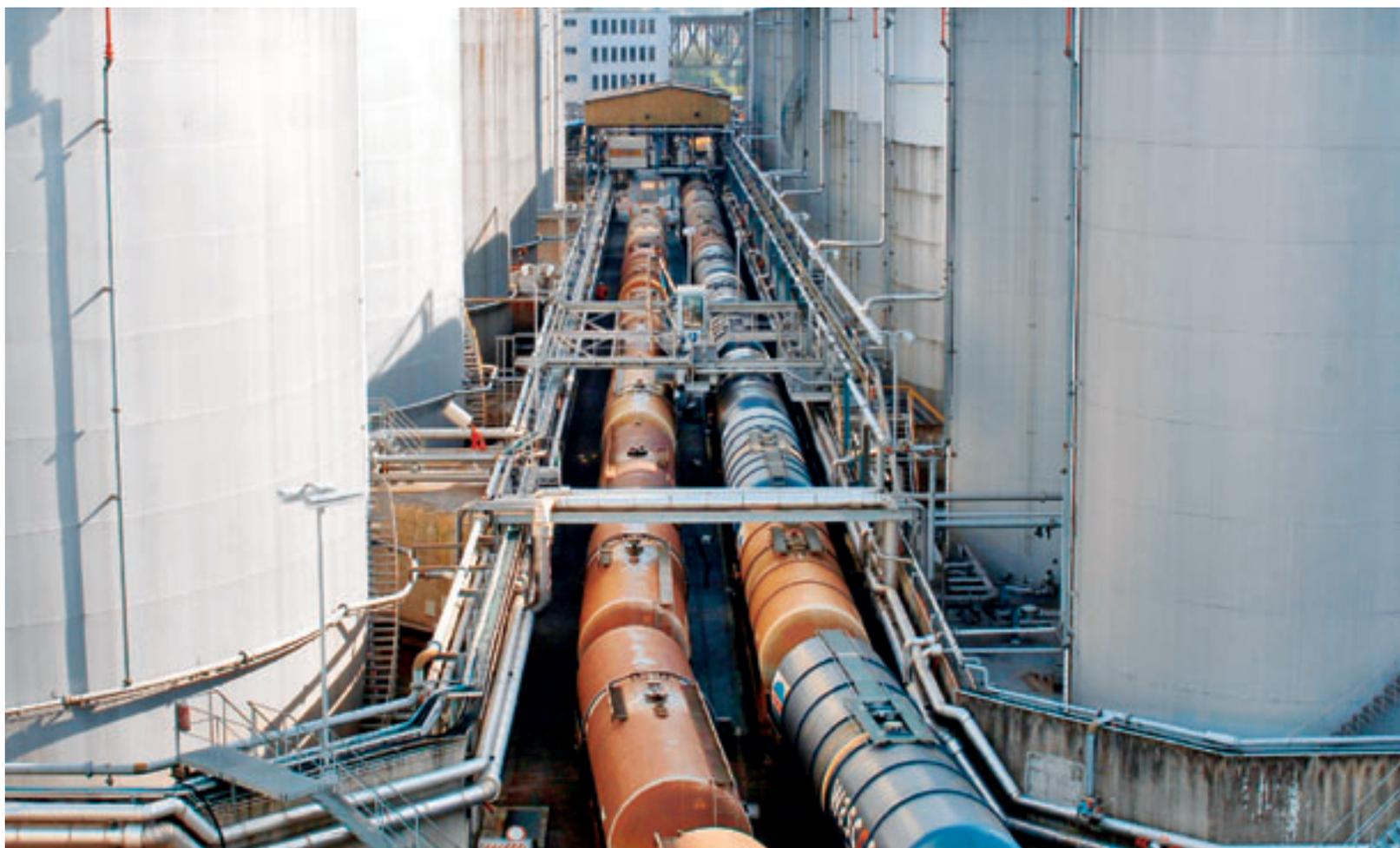


V-Zug: Innovation und Tradition.

Die V-Zug AG ist der führende Schweizer Hersteller und Anbieter von Küchen- und Waschräumgeräten wie Geschirrspülern, Backöfen, Waschmaschinen und Trocknern. Neben der Entwicklung im eigenen Forschungslabor und der Produktion von hochwertigen Haushaltgeräten vertreibt die Marktleaderin V-Zug auch Handelsware wie die Dunstabzughauben, die von SBB Cargo transportiert werden. Das Unternehmen, das heute zur Metall Zug Gruppe gehört, wurde 1913 als Verzinkerei Zug gegründet, die verzinkte Wascherde herstellte. Seit der Fusion der Metallwarenfabrik Metalli mit der Verzinkerei Zug heisst die Unternehmung V-Zug. Kunden von V-Zug sind der Fachhandel, Küchenbauer sowie Sanitärinstallateure. 2005 erzielten 1268 Mitarbeitende 364 Millionen Franken (230 Millionen Euro) Umsatz. V-Zug transportiert zwischen 10 und 15 Prozent seiner Güter auf der Schiene; das entspricht durchschnittlich einem Bahnwagen pro Tag.

klipp & klar

Abgangsort	Fabriano, Italien
Bestimmungsort	Zug, Kanton Zug
Umschlag	Desio, Lastwagen auf Bahn
Transportgut	Dunstabzughauben
Empfängerin	V-Zug AG
Wagen	Schiebewandwagen



Die Schweiz am Tropf von Spezialbetrieben.

Die Belieferung der Schweiz mit vitalen Brenn- und Treibstoffen erfordert eine enge Verzahnung der Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und Lastwagen. In dieser Kette fällt SBB Cargo eine bedeutende Rolle zu.

Die Hauptversorgung der Schweiz mit Brenn- und Treibstoffen hängt am sprichwörtlichen Tropf einiger Basler Spezialbetriebe. Sie übernehmen die mit Binnentankern von den ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) kommenden «Lebenssäfte» an ihren Löschanlagen, lagern die Fracht in Tankfarmen ein und pumpen die Produkte bedarfsgerecht zur nationalen Distribution auf Kessel- oder Lastwagen um. Der vermeintlich simple Umschlag erfordert enormen infrastrukturellen Aufwand.

Binnenschiff und Bahn.

Regionale Branchenführerin und eine der landesweit grössten Firmen ihrer Art ist die Vopak (Schweiz) AG in Birsfelden. Ihr Marktanteil im Raum Basel liegt bei knapp 30 Prozent. Die Tochtergesellschaft der niederländischen Royal Vopak BV hat eine Lagerkapazität von 347 000 Kubikmetern in 68 Tanks. Deren individuelles Fassungsvermögen variiert zwischen 300 und 20 000 Kubikmetern. Entsprechend beeindruckend ist Vopaks Jahresdurchfluss: 1,2 Millionen Kubikmeter.

Vier Fünftel ihres Geschäfts betreffen Brenn- und Treibstoffe, die restlichen 20 Prozent flüssige chemische Produkte. 2005 fertigte sie rund 600 einkommende plus 120 ausgehende Schiffe ab. Letztere nahmen von Schweizer Raffinerien stammendes, für die ARA-Hafengruppe bestimmtes Schweröl auf. Im selben Zeitraum belud Vopak 900 Zugkompositionen à 20 Kesselwagen sowie 10 000 Lastwagen mit einem breit gefächerten Spektrum verschiedener Produkte.

Normalerweise bezieht Vopak ihren Nachschub über den Rhein. «Das Binnenschiff», sagt



Der «sicherste, ökologischste, produktivste, wirtschaftlichste Verkehrsträger»: das Binnenschiff.

Severin Plüss, Managing Director von Vopak, «ist der sicherste, produktivste, wirtschaftlichste und ökologischste Verkehrsträger.» Die Beschaffung auf dem Schienenweg erweise sich insbesondere auf den kürzeren Distanzen von deutschen Raffinerien als sinnvoll und konkurrenzfähig. Bei Kleinwasser allerdings, dem sporadischen Winterhandikap des Flusses, sei die Bahn erste Wahl, betont er.

« Bei der Belieferung des
Mittellands ist SBB Cargo
unsere wichtigste
Partnerin. »

Severin Plüss

Demzufolge wird der Raum Basel im Verhältnis 80 zu 20 Prozent via den Rhein respektive die Schiene mit Brenn- und Treibstoffen versorgt. Bei Vopaks inländischer Verteilung jedoch spielt die Bahn die Hauptrolle. Während Lastwagen Destinationen im Einzugsgebiet Basels bedienen, ist die Belieferung des gesamten Mittellands eine Domäne der Schiene – und dort wiederum zu 90 Prozent von SBB Cargo, in Plüss' Worten «unsere wichtigste Partnerin».

Zwei Drittel auf der Schiene.

Der 36-jährige ehemalige Marketing- und Verkaufsleiter bei ChemOil Logistics, einer Tochter von SBB Cargo, hatte im Oktober letzten Jahres in gleicher Position zu Vopak gewechselt, wo er sechs Monate später zu deren Chef berufen wurde. Auch in der neuen Konstellation pflegen die beiden Unternehmen gute partner-

schaftliche Beziehungen. In jüngerer Zeit hat Plüss, ein ausgewiesener Profi im Logistikgeschäft mit chemie- und ölbasierten Gefahrgütern, markante Verschiebungen des modalen Splits zugunsten der Bahn beobachtet.

«Beim Mineralölverkehr ab den Basler Rheinhäfen entfielen einst zwei Drittel der nationalen Transporte auf Strassen- und nur ein Drittel auf Schienenfahrzeuge; seither hat sich die Relation genau umgekehrt», präzisiert er. Diese Entwicklung dürfte einerseits auf die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe und chronische Strassenverkehrsprobleme, zum anderen auf die abwärts tendierende Preispolitik aller im raueren Wettbewerbsklima der europäischen Liberalisierung operierenden Bahnen und ihre attraktiveren Angebote zurückzuführen sein.

Neben der nationalen Versorgung mit Brenn- und Treibstoffen sowie Flüssigchemikalien belädt Vopak Kesselwagen mit MTBE für Italien. Hinter dem griffigen Fachkürzel verbirgt sich der Zungenbrecher Methyltertiärbuthylether. Das sei ein Benzinadditiv zur Steigerung der Oktanzahl, klärt Plüss auf. Aus seiner Sicht ist die Brenn- und Treibstoffzufuhr in die Schweiz per Bahn «ein Nachteil, weil Züge im Regelfall an Vopak vorbei direkt zum Ziel rollen».

Vorbereitungen für die Zukunft.

Die 26-köpfige Vopak ist landesweit das einzige unabhängige Unternehmen seiner Art – alle anderen werden von Mineralölkonzernen kontrolliert. Das Unternehmen investiert laufend in die Infrastruktur und die technische Sicherheit; dies nicht zuletzt wegen komplexerer Marktanforderungen. Ein Beispiel ist die für Mitte 2007 terminierte Einführung von Biotreibstoffen. Die Streichung der Besteuerung ihres biologischen

Anteils wird tief greifende Auswirkungen auf Vopaks Logistik haben.

So müssen Tanks, Leitungen, Pumpen und Zähler im Wortsinn auf die neue Gemengelage umgerüstet und kalibriert werden. «Kunden werden extra Serviceleistungen punkto Beimischungen verlangen», prophezeit Plüss. Auch das Anfang nächsten Jahres auf den Markt kommende neue «Öko-Heizöl schwefelarm» verheisst schwierigere Arbeitsbedingungen. Denn es wird – Stichwort: Kontaminierung – isoliert von anderen Stoffen zu lagern sein.

Text und Fotos: Wilf Seifert.

Branchenprimus Vopak.

Royal Vopak ist die weltweit grösste unabhängige Tankfarmbetreiberin. Ihr Kerngeschäft dreht sich um die Lagerung und das Handling flüssiger Chemikalien und Ölprodukte, abgerundet durch assoziierte logistische Dienstleistungen. Der Konzern hat Stützpunkte in dreissig Ländern rund um den Globus. Sein Netz umfasst 75 Tankterminals mit einer Kapazität von gut 20 Millionen Kubikmetern. Als Hubs fungieren die Häfen Rotterdam, Antwerpen, Houston und Singapur. Zudem unterhält Royal Vopak inländische Industrieterminals, die für benachbarte grosse Chemie- oder Raffineriekomplexe als integrierte Kontraktnehmerinnen agieren. 2005 erwirtschaftete Royal Vopak bei Serviceeinnahmen von 683,6 Millionen Euro (1,04 Milliarden Franken) einen Nettogewinn (inklusive Sonderposten) von 93,2 Millionen Euro (142 Millionen Franken). Ende vergangenen Jahres standen bei ihr 3433 Mitarbeitende in Lohn und Brot.

klipp & klar	
Abgangsort	ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen)
Bestimmungsland	Schweiz
Transportgut	Brennstoffe, Treibstoffe, flüssige Chemieprodukte
Modalsplit	Binnenschiff (Import), Bahn (Mittelland, Import bei Niedrigwasser), Lastwagen (Grossraum Basel)
Empfängerin	Vopak (Schweiz) AG, Birsfelden



Innovative **Bahnlösung** für den **Zementtransport.**

Ein neues Kombitransportsystem ermöglicht es der Firma Jura Cement, die Staus im Raum Zürich zu umgehen und die Umwelt zu schonen. SBB Cargo ist mit von der Partie.

Die gefüllten Silocontainer von Jura Cement stehen frühmorgens auf dem Umschlagplatz des Bahnhofs St. Gallen-Winkeln schon bereit. Während der Nacht hat SBB Cargo sie vom Zementwerk in Wildegg im Kanton Aargau nach Winkeln gefahren. Hier werden sie im Laufe des Morgens für die Feinverteilung auf Lastwagen umgeladen.

«Die Gründe für die Verlagerung auf die Bahn sind einerseits die schwierigen Verkehrsbedingungen auf den Strassen in Zürich-Nord, die wir jetzt umfahren können. Andererseits sind es ökologische Überlegungen», erklärt Hanspeter Meyer, Marketing- und Verkaufsleiter von Jura Cement. Die Reduktion der Emissionen in Pro-

duktion und Logistik gehört zu den Umweltgrundsätzen des zweitgrössten Zementherstellers der Schweiz. Dank des neuen Transportsystems kann die Firma jährlich zusätzliche 15 000 Tonnen Zement mit der Bahn statt über die Strasse transportieren.

Nur ein Containerwechsel.

Ein weiterer Pluspunkt des neuen Kombiverkehrs ist gemäss SBB Cargo-Kundenberater Rolf Haller der feste, verbindliche Fahrplan, an den sich die Kunden halten können: «Und auch SBB Cargo profitiert. Früher fuhren wir bis zu vier verschiedene Bahnhöfe in der Ostschweiz

an. Mit dem neuen System können wir den Zementverkehr in die Ostschweiz an einem Ort bündeln.»

Weil Jura Cement in Wildegg einen eigenen Bahnanschluss hat, ist in der neuen Logistikkette nur ein einziger Containerwechsel von der Schiene auf die Strasse nötig. Eine wichtige Rolle spielt auch die 78 Tonnen schwere Umschlagmaschine Reach Staker, die in St. Gallen-Winkeln steht. Sie gehört der Firma Giezendanner Transport AG, die den Umschlag zusammen mit Jura Cement konzipiert hat.

Giezendanner verlädt pro Jahr rund 9000 Bahnwagen und ist mit ihrem Container-Know-



Futuristisches Design: der Reach Staker in St. Gallen-Winkeln.

how der ideale Partner für Jura Cement. «Dieses Modell der Umschlagmaschine ist bisher das einzige in der Schweiz», erklärt Geschäftsführer Ulrich Giezendanner, «Es freut uns, dass die Transporte, ein Teamwork der verschiedensten Anbieter, gut angelaufen sind.»

Zurück nach St. Gallen-Winkeln: Es ist eindrücklich, wie die imposante Maschine mit dem futuristischen Design den Container vom Bahnwagen auf die Ladefläche des Lastwagens hievt. Der Chauffeur wartet, bis das blinkende grüne Licht am Hebearm die Fixierung der Verriegelung anzeigt. Jetzt hebt der Arm den 30 Tonnen schweren Container mit Leichtigkeit in die Luft und setzt ihn auf dem Lastwagen ab, der ihn zur Betonanlage der Baustelle des Zementkunden transportiert. Dort setzt der Chauffeur den Container unter Luftdruck, kippt diesen hydraulisch

an und pumpt den Zement via Entleerungsschlauch in das Empfangssilo. Es dauert rund eine Stunde, bis die 30 Tonnen Zement in das Anlagensilo gepumpt sind.

« Dieses System ist die Zukunft. »

Hanspeter Meyer

Danach fährt der Lastwagen die leeren Behälter zurück und stellt sie auf die freien Bahnwagen, von wo sie am Nachmittag wieder nach Wildegg zurückgeführt werden. Pro Tag werden vier bis acht Container hin- und her bewegt – wobei die Anzahl in nächster Zeit kontinuierlich gesteigert wird.



Enddestination für den Zement aus dem Jura: Stadionbaustelle in St. Gallen.

klipp & klar

Abgangsort	Wildegg, Kanton Aargau
Bestimmungsort	St. Gallen-Winkeln, Baustellen im Kanton St. Gallen
Transportgut	Zement in Containern
Lieferant	Jura Cement, Aarau
Umschlagmaschine	Reach Staker, 78 Tonnen schwer
Wagen	Containertragwagen

«Dieser fließende Rhythmus von Entladen und Beladen ist das Innovative an der neuen Logistikkette. Dieses System ist die Zukunft», erklärt Hanspeter Meyer von Jura Cement. Der effiziente Ablauf macht deutlich, dass hier Profis am Werk sind. Der Chauffeur der von Jura Cement eingesetzten lokalen Transportfirma Frischknecht ist in der Lage, sowohl den Lastwagen als auch die Umschlagmaschine zu bedienen.

Ein Teil der Container gelangt zur Grossbaustelle des Stadions St. Gallen. «In diesem Fall legen die Container nur noch 800 Meter auf der Strasse zurück», kommentiert Hanspeter Meyer das gelungene Beispiel der Verkehrsverlagerung. Als weiteren Vorteil für Jura Cement nennt er die Möglichkeit, auf dem Umschlaggelände kleinere Zwischendepots einzurichten und damit noch flexibler auf Kundenwünsche eingehen zu können.

Text: Susanne Wagner. Fotos: Mario Gaccioli.

Jura Cement

Jura Cement ist mit einer Produktionskapazität von 900 000 Tonnen Zement im Jahr und 200 Arbeitsplätzen der zweitgrösste Zementhersteller der Schweiz. Die beiden Zementwerke in Wildegg (Kanton Aargau) und Cornaux (Kanton Neuenburg) produzieren Zemente für die verschiedensten Anwendungsgebiete. Grösstenteils sind die Kunden von Jura Cement in der Schweiz tätig. Das Unternehmen beliefert auch Betonanlagen auf Grossbaustellen wie Anlagen für die Neue Alpentransversale (Neat). Sehr viel Wert legt das Unternehmen auf den Schutz der Umwelt: Über 50 Prozent des Zements verlässt die Werke umweltschonend per Bahn.



Eine Hütte fährt nach China.

Einst stand die Westfalahütte in Dortmund; heute produziert sie in China Stahl. Ihr Umzug war eine besondere Herausforderung – nicht nur aus logistischer Sicht.

Wo für andere der Spass aufhört, wird es für ihn erst richtig lustig: «Alles, was nicht in Container passt, interessiert uns», sagt Bernd Majewski. Und so war der chinesische Stahlproduzent Shagang bei Majewskis Arbeitgeber, dem Hamburger Logistikunternehmen Rohde & Liesenfeld, an der richtigen Adresse, als er in Dortmund eine Hütte erworben hatte. Eine Stahlhütte. Eine ganze Fabrik mit Hochofen, Walzwerk und allem, was dazugehört; 40 000 Arbeiter hatten hier in den besten Jahren noch für Thyssen-Krupp gearbeitet. 250 Fußballfelder Fläche nimmt die Anlage ein. Shagang brauchte die Hütte in China.

Es war der grösste Umzug einer Industrieanlage, den es je gegeben hat. Rohde & Liesenfeld hat auch schon andere Fabriken von einem

Standort zum nächsten gebracht, auch schon eine Staumauer von Österreich nach Pakistan. Aber der Transport der Westfalahütte von Dortmund bis zum Seehafen Zhangjiagang – von dort bis zum Standort in Jinfeng Town waren chinesische Unternehmen zuständig – war auch für die Hamburger Spezialisten «etwas ganz Besonderes», wie Majewski sagt.

Chinatown im Ruhrgebiet.

Alleine die Vertragsverhandlungen dauerten drei Monate. Einen zweistelligen Millionenbetrag zahlten die Chinesen für den Umzug – allemal weniger, als wenn sie ein Stahlwerk neu gebaut hätten, zumal die 131 Jahre alte Anlage für den alten Besitzer nur noch Schrottwert hatte. 150 000 Tonnen betrug das Gewicht der Fracht;

die grössten Einzelteile – Pfannendrehtürme – wogen allein 160 Tonnen und massen 12 mal 6 mal 5 Meter. «Könnte man sämtliche Teile in Container unterbringen und aneinanderreihen, ergäbe das eine Länge von 110 Kilometern», sagt Majewski.

Aus logistischer Sicht war der Knackpunkt der Transport zum Binnenhafen Dortmund mit vielen Brücken mit Höhen- und Gewichtsbeschränkungen. Man fuhr nachts mit Speziallastern und Polizeibegleitung. Die grösste Herausforderung aber, sagt Majewski, war die Verständigung. Selbst die Shagang-Direktionsmitglieder sprachen kein Englisch. Auf der Baustelle waren ständig zwei Dolmetscher im Einsatz. Doch noch schwieriger sei es gewesen, den Chinesen gewisse europäische Gepflogenheiten verständlich

zu machen: Dass an Sonn- und Feiertagen nicht gearbeitet werden darf oder dass es für überdimensionierte Packstücke Transportgenehmigungen braucht. «Und eine ganz besondere Herausforderung war es, den Chinesen beizubringen, wie Ladungen in Containern ordnungsgemäss gesichert werden müssen.»

Denn das Zerlegen der Hütte besorgten chinesische Firmen mit rund tausend Arbeitern, die in den ehemaligen Bürogebäuden wohnten. «Chinatown» nannten die Dortmunder die Hütte während der Arbeiten. Die Demontage der Westfalenhütte begann 2002, ein gutes Jahr nach deren Stilllegung. Jedes einzelne Teil wurde be-

« Schwierig war es, den Chinesen beizubringen, wie Ladungen gesichert werden müssen. »»

Bernd Majewski

schriftet und registriert. Die Einzelteile wurden vor dem Transport nur grob gereinigt, weil fetthaltiger Schmutz vor Korrosion schützt. Ende 2003 erreichte das letzte Stück seine neue Heimat. Ein Teil der Hütte wurde im Frühjahr 2005 in Betrieb genommen; seit Herbst 2005 läuft die ganze Anlage – notabene mit 60 Prozent mehr Leistung als früher.

Die Hamburger waren verantwortlich für den Transport ab Baustelle Dortmund, demontiert und verpackt, bis Seehafen Zhangjiagang, gelöscht. Zuerst ging es auf der Strasse bis an den Dortmund-Ems-Kanal, von da per Binnenschiff bis Antwerpen und schliesslich auf Container- und Stückgutfrachtern bis China. Dazu arbeitete Rohde & Liesenfeld mit verschiedenen anderen Spediteuren zusammen: Über eigene Fahrzeuge verfügt der Logistikspezialist für die kniffligen Aufgaben nicht.



Bernd Majewski, 64, gelernter Spediteur aus Hamburg, kam 1972 nach Aufhalten in der Schweiz, in Frankreich und in Afrika zu Rohde & Liesenfeld (R&L). Heute befasst er sich als Prokurist der R&L-Tochter Rohde & Liesenfeld Projects GmbH ausschliesslich mit Projektverladungen. Die 1954 gegründete R&L hat ihren Sitz in Hamburg. Zusammen mit der französischen Geodis Overseas unterhält R&L ein Netzwerk von 137 Niederlassungen in 47 Ländern und beschäftigt 2300 Mitarbeiter.

Text: Marcel Hänggi. Illustration: Michael Meister.

SBB Cargo baut kombinierten Verkehr aus.



SBB Cargo baut die Verkehre auf der Nord-Süd-Strecke weiter aus. Inzwischen sind es über 250 Züge, die SBB Cargo als vertraglicher Beförderer pro Woche fährt. Tendenz steigend.

SBB Cargo treibt das Wachstum auf dem Nord-Süd-Korridor konsequent voran. Den Löwenanteil macht der kombinierte Verkehr aus, wobei das Schwergewicht nach wie vor die Verkehre aus den Häfen Antwerpen, Rotterdam und Hamburg/Bremerhaven bilden. «Der kombinierte Verkehr ist der Wachstumsmotor auf der Nord-Süd-Achse», erklärt Ralf-Charley Schultze, Leiter kombinierter Verkehr bei SBB Cargo. Dank der beiden Tochtergesellschaften in Deutschland und Italien könne SBB Cargo auf der Nord-Süd-Achse Transporte aus einer Hand anbieten. «Und wir übernehmen die Gesamtverantwortung über die ganze Transportstrecke. Die Kunden haben einen Ansprechpartner und damit Klarheit und Transparenz. Das gab es vor der Liberalisierung nicht», präzisiert Schultze.

Neuverkehre, die sich sehen lassen

In den vergangenen Monaten konnte SBB Cargo im kombinierten Verkehr weiter wachsen. So bedient die Schweizer Güterbahn seit September im Auftrag von Hupac als Hauptfrachtführerin die Strecke Lübeck–Novara mit drei Rundläufen pro Woche. Für die Strecke Antwerpen–Padua fährt SBB Cargo erstmals drei Rundläufe wöchentlich über den Brenner und setzt dabei auf die Zusammenarbeit mit B Cargo (Belgien), WLB (Wiener Lokalbahn) und Trenitalia. Auf der Strecke Hamburg–Gallarate konnte das Verkehrsvolumen um einen und zwischen Antwerpen–Gallarate um zwei Rundläufe pro Woche erhöht werden. Ralf-Charley Schultze folgert: «Das markante Wachstum im Nord-Süd-Korridor bestätigt, dass SBB Cargo mit der Internationalisierung die richtige Strategie gewählt hat.»



Gute Pilze gedeihen selten am Wegrand.

Marco Terranova schätzt das Unvoreingenommene. Der Quereinsteiger spurt als Geschäftsführer von SBB Cargo Italia vor.

«Ich bin kein typischer Italiener», behauptet Marco Terranova, der Geschäftsführer von SBB Cargo Italia. Untypisch, weil er keinen Espresso trinkt und stattdessen eine Affinität für Schweizer Käse hat. Vor allem für Appenzeller. Derart rassig wünschte er sich die italienische Bürokratie. Sie gehe ihm entschieden zu langsam, sagt er über die Gepflogenheiten im eigenen Land. SBB Cargo dagegen sei progressiv. Individualität zeichne die Schweizer aus, sagt er, der bislang für einen deutschen Konzern gearbeitet hat.

Die Internationalisierung, diese Aufbruchstimmung – das hat ihn vor einem halbem Jahr gereizt, an die SBB Cargo-Spitze in Italien zu treten. «Gestern ist anders als morgen», bringt er sein Faible für die Vielfältigkeit dieser Aufgabe auf den Punkt.

Einfach kompliziert.

Vom ersten Augenblick an hat der gelernte Ingenieur gespürt, wo er den Hebel ansetzen muss. «Wir müssen für den Kunden das System

«**Wir müssen für den Kunden das System Bahn vereinfachen.**»

Marco Terranova

Bahn vereinfachen. Viele italienische Unternehmer denken, Spedieren mit der Bahn sei kompliziert. Es ist an mir und meinem Team, das komplexe System auf einfache Art rüberzubringen», resümiert er. Wichtige Teilerfolge sind da: In Turin

und Brescia bringt SBB Cargo Wagengruppen jetzt direkt auf das Anschlussgleis der Kunden. Das ist ein Quantensprung in der jungen Firmengeschichte. Für einige Kunden hat sich damit das Bahnangebot erweitert und ist attraktiver geworden. Weiterhin fährt SBB Cargo Destinationen an, wo Güter von der Schiene auf die Straße – oder umgekehrt – umgeschlagen werden.

Den Markt Norditalien zu durchdringen, das ist ein Ziel von Terranova. «Wir wollen in der Lombardei und im Piemont näher an die Kunden. Das bedeutet auch neue Standorte, die wir häufiger und öfter anfahren. Wir müssen unser Netz intensivieren», skizziert Marco Terranova die Strategie. Er fasst dabei die Qualität als wichtiges Argument ins Auge. «Viele Kunden suchen gute Transportlösungen. Es ist an uns, sie zu überzeugen, dass qualitative Transportdienstleistungen

auch und speziell mit der Bahn möglich sind», spielt er auf die Kultur italienischer Unternehmer an, die bei einem Gütertransport primär an die Strasse denken.

Marktnische in Sicht.

Terranova ortet noch eine weitere Marktlücke: Die logistische Beratung. «SBB Cargo verfügt über das Know-how, die Erfahrung und über ein firmen- und qualitätsorientiertes Team», sagt er. Mit 260 Zügen pro Woche ist sein Team ausgelastet. Ein Mehr an Verkehren führte derzeit zu Engpässen und damit zu Qualitätseinbußen. Doch zusätzliche Kunden gewinnt man nur, wenn die Qualität stimmt. Darum will Terranova das Team langsam, aber stetig vergrößern. «Stunden morgen fünfzig ausgebildete Lokführer vor meiner Türe, ich würde sie alle einstellen», sagt er halb im Spass, halb im Ernst.

Marco Terranova versteht die Menschen und mag sie. «Wir sind alle gleich, machen jedoch unterschiedliche Jobs.» Hierarchien sind seine Sache nicht. Lieber steht er für Kontakte ein, die auch über das Fachliche hinausgehen. «Ich scherze auch, verfolge aber immer seriös meine Ziele. Humor darf sein», sagt er. Dass er anderen Menschen, ungeachtet dessen, ob Mitarbeitende oder Kunden, mit Achtung und Respekt begegnet, entnimmt man seiner Führungsphilosophie: «Viele Köpfe denken besser als einer.» Er will den Mitarbeitenden vermitteln, dass sie auf seine Unterstützung zählen können.

Die Kraft hierfür findet er in den Wäldern am Comer-See, wo er eine Ferienwohnung besitzt. Doch sind es nicht die vorgespurten Pfade, die ihn bei seiner Leidenschaft, dem Pilzsammeln, anziehen. «Ich kenne ein paar Plätze, folge aber immer meiner Intuition.»

Text: Susanne Perren. Foto: Rino Lo Brutto.

Marco Terranova, 43, ist seit April Geschäftsführer von SBB Cargo Italia. Als Generaldirektor führte er zuletzt die italienische Tochtergesellschaft eines deutschen Hebe- und Fördertechnik-Konzerns. Zuvor hatte er verschiedene Führungsfunktionen in der Unternehmensgruppe, unter anderem als Technischer Leiter, Vertriebsdirektor und Werksleiter. Marco Terranova studierte in Mailand Ingenieurwissenschaften mit Fachrichtung Maschinenbau. Er hielt sich immer wieder längere Zeit im deutschen Stammhaus seiner Unternehmung auf. Marco Terranova ist verheiratet und Vater zweier Kinder. Er lebt mit seiner Familie in Monza.



Kunden Service Center:

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

Marketing & Sales:

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

Verkauf Tessin

Tel. 0800 864 360
Fax 0800 864 361

Vertrieb Italien

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

Vertrieb Deutschland

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

Kombinierter Verkehr

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

Chemie, Mineralöl

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

Rollmaterialunterhalt:

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

Rechnen Sie mit uns.

 SBB CFF FFS Cargo

SBB Cargo macht möglich, dass die neueste Mode nicht an der Schweiz vorbeigeht. Und sorgt gleichzeitig für mehr als 20 000 Lastwagenfahrten weniger pro Tag. Rechnen Sie auch in Zukunft mit bewundernden Blicken. www.sbbcargo.com

Für die internationalen Trends: SBB Cargo