

cargo

Papier. Für die Burgo-Gruppe fährt SBB Cargo erstmals in Italien aufs Kundenanschlussgleis. 6

Backwaren. Es war immer schon ein Nachtgewerbe. Pistor betreibt es schweizweit. 10

Pakete. PostLogistics ist bereit für den Weihnachtsstress. Dank eingespielter Partnerschaft mit SBB Cargo. 14

Metall. Swiss Steel macht Stahl. Der konzerneigene Logistiker Panlog liefert Schrott. 16





Ihr Bildschirmschoner.

Jetzt downloaden.

Auf dem Gelände der Swiss Steel in Emmenbrücke werden frisch gezogene Drähte verschoben. Weil sich Öfen nicht so einfach an- und abschalten lassen, arbeitet das Stahlwerk Tag und Nacht. Sie können dieses Bild und weitere Einblicke als Bildschirmschoner verwenden: herunterladen von www.sbbcargo.com/saisonbild.htm. Guten Durchblick!

Sie wünschen ein Gratisabonnement?

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

Änderung von Adresse oder Abonnement

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

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

Impressum.

cargo 4|07. November 2007. Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 20 000 Exemplare. **Redaktion** Susanne Perren (Leitung), Daniel Bürgy, Marcel Hänggi, Adrian Kohler, Christoph Rytz, Tom Schaich. **Grafik/Satz** Favo Werbeagentur, Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Druck** Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, Redaktion Logistikmagazin cargo, 4065 Basel, Schweiz, Telefon +41 (0)51 229 00 16, Fax +41 (0)51 229 00 69, www.sbbcargo.com

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

Titelbild: Ein Rangiermitarbeiter von SBB Cargo während seiner Nachtschicht. Wenn die Strassen für Lastwagen gesperrt sind, läuft der Schienentransport weiter. Einblicke in die logistische Nacht bietet dieses Heft.

Inhalt.

Schotter 4

Fahrplanwechsel. Frauenpower. Zuckersüsse.

Papiertiger 6

SBB Cargo mit neuer Kundennähe in Italien.

Gern flexibler 9

Coop-Logistiker Leo Ebner im Gespräch.

Bäckertugend 10

Nachts arbeiten für tägliche Frische.

Gut aufgestellt 12

PostLogistics vor dem Weihnachtsansturm.

Materialschlacht 14

In Emmenbrücke wird Schrott zu Stahl.

Mikrofunk 16

RFID im Güterverkehr-Praxistest.

Drei Partner 17

Optimierte Zusammenarbeit bei Gleisarbeiten.

Die Tag-Nacht-Eule 18

Ariane Riedo betreut nächtliche Kunden.

Nacht.



Liebe Leserin, lieber Leser

Gedanken an die Nacht sind oft eher düsterer Natur: die schlaflose, die geheimnisvolle, die dunkle Nacht. Das ist aber nur die eine Seite. Es gibt – zum Beispiel bei SBB Cargo – noch eine ganz andere Nacht: Die schaffige, die regsame, die produktive Nacht. Die Nacht, auf welcher der folgende Tag aufbaut.

Was wir dabei als «Nachtsprung» bezeichnen, das sind in Tat und Wahrheit die Mitarbeitenden von SBB Cargo, die Waren aller Art während der Nacht rangieren, transportieren und ausliefern.

Die Post, der Detailhandel, aber auch Industriebetriebe aus dem In- und Ausland zählen auf die zuverlässige Nachtarbeit von SBB Cargo. Was in den Cargo-Nächten passiert und wie die Kunden von SBB Cargo bereits in den frühen Morgenstunden den Tag frisch angehen können, lesen Sie in diesem Magazin. Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen.

Adrian Keller

Leiter Geschäftsbereich Schweiz

Neue Struktur bei Transportverträgen.

SBB Cargo hat die Transportverträge mit ihren Kunden von der Übersichtlichkeit und dem Design her verbessert.

Neu benennt der Vertrag neben der Rahmenvereinbarung eine genaue Beschreibung der einzelnen Leistungen auf den Relationen, die SBB Cargo fährt. Diese hält die Tonnage, die verwendeten Wagentypen und weitere Leistungen einheitlich fest. In der neuen Struktur gibt es vorderhand die Verträge für den Wagenladungsverkehr in der Schweiz. Im nächsten Jahr überführt SBB Cargo auch alle anderen Verträge in das neue Kleid.

Neues Rangierteam in Karlsruhe.

Aufgrund des Verkehrswachstums baut SBB Cargo in Karlsruhe ein eigenes Rangier-team auf.

Die fünf Mitarbeitenden bedienen Kunden im Grossraum Karlsruhe. Dadurch können die klassischen Plattformprodukte im Einzelwagenladungsverkehr und der Haus-zu-Haus-Service effizienter und schneller abgewickelt werden.

Fahrplanwechsel.



Der Fahrplanwechsel in der Schweiz bringt für die Kunden ein besseres Angebot im schnellen Ost-West-Verkehr.

Möglich wird das durch die Nutzung der heutigen Züge auf dem Client Net für die Schweizerische Post. An diese Züge werden zusätzliche Wagen anderer Kunden angehängt, z.B. für den Backwarenproduzenten Pistor oder für Migros. Eine produktionselle Veränderung bringt der Fahrplanwechsel für die Verkehre ins Oberwallis. Diese werden neu direkt von Basel und vom Mittelland durch den Lötschberg in den Süden geführt.

International: weiterer Ausbau

Für die Kunden der Branchen Automobil und Stahl sowie für den kombinierten Verkehr werden in Deutschland und Italien neue Destinationen angefahren. Zusätzlich wird auch die Frequenz auf bestehenden Relationen gesteigert.

In Italien wird das Produktionsteam in Turin weiter ausgebaut, was die direkte Bedienung von zusätzlichen Anschlussgleisen ermöglicht. Parallel dazu wird im Raum Brescia ein neues Produktionskonzept umgesetzt. Dieses ermöglicht tägliche Verbindungen und erlaubt neue Wagenzustellungen in der Region. Bereits wird auch der neue Basistunnel am Lötschberg von SBB Cargo für die internationalen Verkehre rege genutzt.



Süsse Fracht.

Beeindruckende Zahlen bei der diesjährigen Zuckerrübenenernte in der Schweiz.

SBB Cargo transportiert dieses Jahr innerhalb von neunzig Tagen 995 000 Tonnen Rüben und Schnitzel in die Zuckerfabriken im bernischen Aarberg und in Frauenfeld (Kanton Thurgau) sowie von diesen weg wieder zu den Bauern. Diesen dienen die Schnitzel als Kraftfutterkomponenten.

SBB Cargo transportiert zudem den losen Kristallzucker zu renommierten Firmen wie Lindt & Sprüngli – ein Härtestest für das Hygienekonzept von SBB Cargo, das im Juli 2007 von der Schweizerischen Vereinigung für Qualitäts- und Management-Systeme (SQS) mit der Verleihung des Zertifikats der guten Handelspraxis (GHP) gewürdigt wurde.

Frauenpower in der Produktion.



Vertragsabschluss im kombinierten Verkehr.

Hupac setzt weitere drei Jahre auf SBB Cargo.

Der Rahmenvertrag mit Hupac wurde diesen Herbst unterzeichnet. Der Operator gilt als führender Anbieter im intermodalen Verkehr durch die Alpen.



Erstmals kann SBB Cargo in Italien Transporte mit einem reinen Frauenteam durchführen.

Die Bahn setzt damit auch in der Personalentwicklung neue Maßstäbe. Seit 2005 bietet SBB Cargo in Italien in der eigenen Lokführerschule die Ausbildung zur Lokführerin oder zum Lokführer und für alle Sicherheitsberufe an. Dabei wird nach dem neuen Berufsbild gearbeitet – jede Lokführerin und jeder Lokführer erhält eine Zweitausbildung. Dies ermöglicht eine noch effizientere Transportabwicklung.



Unterhalt: mit Kaizen noch besser.

Die Instandhaltung von SBB Cargo setzt die Modernisierung der Instandhaltung Schritt für Schritt um.

So wurde seit Anfang Jahr an allen Standorten die Managementmethode Kaizen zur kontinuierlichen Verbesserung eingeführt. Die Mitarbeitenden wurden umfassend geschult und die Arbeitsplätze umgerüstet. Zudem wur-

den auch massive Investitionen in die Produktionsanlagen getätigt. Beispiel Chiasso (siehe Bild): Hier wurden in der Serviceanlage zwei Güterwagengruben modernisiert und besser ausgerüstet, was die Sicherheit erhöht.



Bis **vor die Tür** des Kunden.



Mit der italienischen Papierfabrik Burgo hat SBB Cargo einen wichtigen Kunden gewonnen. Ein neu aufgebautes Cargo-Produktionsteam stellt ihm die Wagen bis ins Anschlussgleis zu – ein Novum in Italien.

Eben war da noch ein 3 Meter langer Baumstamm; nun ist davon nur noch ein Haufen Holzsplitter übrig. Die faserigen Bruchstücke sind nicht wertlos, sondern der wichtigste Ausgangsstoff für die Papierherstellung. So verarbeitet der italienische Papierhersteller Burgo allein in seinem Werk in Verzuolo fast eine halbe Million Tonnen Holz im Jahr. Das Werk liegt südlich von Turin und ist eine der vierzehn Fabriken, die zur Burgo Group gehören.

90 Prozent des gesamten Holzverbrauchs erreichen Verzuolo über das Schienennetz. Fast gleich hoch ist die Bahnquote bei der Pulpe, einem Faserbrei, der ebenfalls als Ausgangsstoff dient, und beim Füllstoff Kaolin, einem

klipp & klar

Ausgangsbahnhof	Diverse Destinationen in der Schweiz und Frankreich
Bestimmungsort	Verzuolo/Italien
Distanz	Im Mittel 428 km
Transportgut	Rundholz
Wagen	Flachwagen mit Rungen, Roos
Empfänger	Burgo Group

feinen weissen Gestein. Diesem ungewöhnlich hohen Schienenanteil liegt das offene Bekenntnis der Gruppe zum nachhaltigen Umgang mit den natürlichen Ressourcen zugrunde – ein Bekenntnis, das sich nicht nur auf die Produktion, sondern auch auf die Transporte auswirkt: Burgo hat die Rohstoffanlieferung neu organisiert und verstärkt auf die Bahn ausgerichtet. In Verzuolo wurde dies durch den Umstand vereinfacht, dass das Werk bereits über eine Anschlussgleisanlage verfügte.

Eigenes Produktionsteam.

Als sich SBB Cargo um den Auftrag bemühte, für die Burgo-Gruppe Rundholz aus der Schweiz nach Verzuolo zu transportieren, sah sie sich zu einer Ausdehnung ihrer ►

Orbassano: ein neuer Produktionsstandort



Mit dem Aufbau eines eigenen regionalen Produktionsteams auf der Plattform Turin-Orbassano im vergangenen Frühling hat SBB Cargo in Norditalien erstmals die Möglichkeit geschaffen, Kunden bis in ihr Anschlussgleis oder zu einem Freiverladeplatz mit einem eigenen Rangiererteam zu bedienen. Dieses setzt sich gegenwärtig aus sechs Mitarbeitern zusammen und verfügt über eine eigene Rangierlokomotive. Laut Thomas Senekowitsch, Leiter der Produktion von SBB Cargo in Italien, besteht im Raum Turin ein grosses Wachstumspotenzial, sodass er mit einer baldigen Vergrösserung des Teams rechnet. Dank dieser Angebotserweiterung konnte SBB Cargo mit der Papierfabrik Burgo einen wichtigen Neukunden gewinnen, der täglich bedient wird. Einmal wöchentlich fährt SBB Cargo einem Kunden aus der Stahlbranche einen Zug ab Orbassano ins Anschlussgleis. Darüber hinaus trifft jeden Tag ein Plattformzug aus der Schweiz respektive aus Deutschland mit Wagen für verschiedene Kunden in Orbassano ein.

Aktivitäten in Norditalien veranlasst: Erstmals rückte sie vom bisher betriebenen Plattformsystem mit Umschlag Bahn-Strasse ab und baute in Orbassano bei Turin ein eigenes Produktionsteam auf. Dieses verfügt über eine Rangierlokomotive, damit den Kunden die Sendungen direkt ins Anschlussgleis zugestellt werden können. Dies, ohne dass Dienstleistungen Dritter – mit entsprechenden Reibungsverlusten – in Anspruch genommen werden müssen. Auf diese Weise hat sie ihren Marktvorteil, die durchgehende Transportverantwortung über mehrere Länder hinweg, um ein weiteres, wichtiges Glied verlängert – um die letzte Meile sozusagen. Das Konzept hat Burgo überzeugt.

Im vergangenen April sind die Transporte angelaufen. Auf verschiedenen Bahnhöfen in der Westschweiz und im grenznahen Frankreich werden Flachwagen mit je fünf Paketen aus 3 Meter langen Rundholzstücken beladen.

« Die SBB Cargo-Lösung beinhaltet alles, was wir wünschten. »

Ezio Cordara

Diese Wagen werden im Rangierbahnhof Lauseanne-Triage gesammelt und drei Mal pro Woche mittels Ganzzügen zu siebzehn Wagen via Domodossola nach Torino-Orbassano überführt. Von Orbassano aus beliefert das Produktionsteam von SBB Cargo die 70 Kilometer entfernte Papierfabrik in Verzuolo täglich mit Gruppen zu acht bis vierzehn Wagen und stellt so einen kontinuierlichen Warenzulauf sicher. «Für diesen Verkehr hat SBB Cargo hundert

Flachwagen des Typs Roos angemietet, die zwischen den Verladebahnhöfen und Verzuolo hin- und herpendeln», sagt Francesco Meroni, Kundenbetreuer SBB Cargo für Burgo, zum Thema Rollmaterial.

Erfolgreicher Start.

Die Burgo-Gruppe ist einer der ersten Kunden in Italien, der von SBB Cargo bis ins Anschlussgleis bedient wird. Logistikleiter Ezio Cordara beurteilt die Zusammenarbeit positiv: «Wir haben allen Grund, zufrieden zu sein. SBB Cargo hat uns innert kürzester Zeit eine Lösung vorgeschlagen, die alles beinhaltete, was wir wünschten. Probleme, die in der Projektphase auftauchten, wurden umgehend gelöst. Wir waren uns sicher, dass das Unternehmen in der Lage sein wird, einzuhalten, was es uns zugesagt hat.» Zu dieser Gewissheit habe beigetragen, dass SBB Cargo einerseits die durchgehende Verantwortung für die Transporte trage und dass dem Verkehr andererseits feste Wagen zugeteilt wurden, sodass sich das Problem der Wagenverfügbarkeit nicht stellt. «Aufgrund der ersten, guten Erfahrungen möchten wir unsere Zusammenarbeit mit SBB Cargo gerne erweitern», sagt Ezio Cordara.

Export auf die Schiene.

Die Burgo-Gruppe beabsichtigt, weitere Verkehre auf die Schiene zu bringen. Dies nicht nur bei der Rohmaterialbeschaffung, sondern auch in der Auslieferung der Endprodukte. In diesem Bereich soll der gegenwärtige Bahnanteil von 6 bis 12 Prozent oder rund 300 000 Tonnen pro Jahr (ab allen Werken) in den nächsten Jahren nach und nach gesteigert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, will Burgo in ihren europäischen Exportländern – dazu gehört

auch Osteuropa – Pufferlager erstellen, die mit der Bahn angefahren werden können. Den Tatbeweis, dass es der Gruppe mit der Verkehrsverlagerung auf die Bahn ernst ist, hat sie in ihrem Werk Duino bei Triest erbracht: Im Jahr 2005 hat sie dort ein neues Anschlussgleis gebaut und empfängt bereits die Hälfte aller Holzanlieferungen mit der Bahn.

«Wir haben in den letzten drei Jahren im Rahmen unserer Möglichkeiten grosse Anstrengungen zugunsten des Umweltschutzes und somit auch zugunsten der Schiene unternommen», sagt Ezio Cordara. «SBB Cargo ist dabei ein wichtiger Partner, denn sie leistet ihren Beitrag zu einem kontinuierlichen und gut organisierten Warenfluss.»

Text: Ursula Homberger.

Fotos: Guy Perrenoud, SBB Cargo.

Burgo: eine Grösse im Papiermarkt.

Die italienische Burgo-Gruppe mit Sitz in San Mauro Torinese bei Turin ist eine der grössten Herstellerinnen von Druck- und grafischem Papier in Südeuropa. Die Gruppe ist im Januar 2007 aus dem Zusammenschluss der Cartiere Burgo SpA und der Cartiere Marchi SpA entstanden. Von den vierzehn Papierfabriken stehen zehn in Nord- und drei in Mittelitalien; eine weitere Fabrik befindet sich im Süden Belgiens. Die Burgo-Gruppe erzielt einen jährlichen Umsatz von 2,3 Milliarden Euro (davon die Hälfte in Italien) und einen Warenausstoss von 2,8 Millionen Tonnen; sie beschäftigt 5500 Mitarbeitende. Unter Europas Papierherstellern nimmt Burgo Platz vier ein.

«Die Bahn muss noch flexibler werden und **neue Konzepte entwickeln.**»



Kann man also sagen: Tags verkauft Coop, nachts fährt Coop?

Nicht ganz. Nicht sensible Produkte liefern wir auch tagsüber.

Coop ist Marktleader in den Bereichen Öko- und Fairtrade-Produkte. Kommt das ökologische Gewissen auch im Transport zum Ausdruck?

Ganz klar. Trotz verschärften Wettbewerbs zählen bei uns nicht nur ökonomische, sondern auch ökologische Gesichtspunkte. Aber zwischen den beiden besteht natürlich ein gewisses Spannungsverhältnis. Wo es machbar ist, vor allem für nicht sensible Produkte, setzen wir im nationalen Verkehr die Bahn ein.

Welches sind – neben dem Umweltschutz – die Vorteile der Schiene, welches die Nachteile?

Der wesentliche Vorteil ist die Planungssicherheit; das Fehlen von Staus oder schlechten Strassenverhältnissen. Vor allem im alpenquerenden Verkehr spricht das für die Bahn.

« Der Vorteil der Bahn ist die Planungssicherheit. »

Leo Ebnetter

Der grösste ökonomische Vorteil der Bahn liegt in der Möglichkeit, grosse Volumen nachts von den nationalen zu den regionalen Verteilzentren zu verschieben. Dafür ist die Strasse flexibler. Für Frischprodukte müssen sehr kurze Bestell-Liefer-Rhythmen und kurze Reaktionszeiten möglich sein; das kann die Bahn nicht leisten.

Coop übernimmt, sofern die Wettbewerbskommission zustimmt, zwölf grosse Carrefour-Filialen. Werden diese in die Coop-Logistik integriert?

Ja, aus den Carrefour-Filialen werden Coop-Megastores, die wir mit gleichem Konzept bedienen werden.

Sie arbeiten eng mit SBB Cargo zusammen. Sagen Sie uns Ihre Meinung!

Die Flexibilität bei SBB Cargo ist gewachsen, die Preise sind besser als noch vor ein paar Jahren. Auch die Informationen fliessen besser. Problematisch ist die Verfügbarkeit von Kühlwagen und Wagen mit der Kapazität von 38 Paletten. Problematisch ist auch, dass SBB Cargo die Preise bei uns nächstes Jahr erhöhen will, was für mich wenig Sinn macht. Die steigende LSVA-Abgabe nächstes Jahr wäre doch gerade eine Chance für eine verstärkte Umlagerung von der Strasse auf die Schiene.

Ihre Wünsche an SBB Cargo?

Unsere Megastores würden wir gerne direkt ab der Plattform des nationalen Verteilzentrums Wangen per Bahn beliefern, ohne den Umweg über die regionalen Zentren. Dafür müsste SBB Cargo das Konzept der Rhätischen Bahn übernehmen: In Chur kommt der Wechselbehälter auf dem Bahnwagen direkt an unsere Rampe; es braucht keinen Lastwagen, der die Behälter von der Rampe zur Bahn bringt. Was wir bei SBB Cargo schon vor geraumer Zeit platziert haben, ist das Bedürfnis, Bahnwagen während des Tages von der nationalen Verteilzentrale aus an die regionalen Zentren zu verschieben. Dies wäre ein erhebliches zusätzliches Potenzial von der Strasse auf die Schiene. Hier muss die Bahn flexibler werden und neue Konzepte entwickeln.

Ein Detailhändler passt sein Sortiment laufend an. Hat das auch Auswirkungen auf die Logistik?

Unser Sortiment wird vor allem im Convenience-Bereich vielfältiger. Weil diese Produkte kurze Haltbarkeiten haben, steigen die Anforderungen an die Logistik; die Liefer-Rhythmen werden kürzer, grössere Flexibilität ist gefordert.

Wo erwarten Sie in Zukunft Veränderungen?

Die Erosion der Margen im Detailhandel führt zu grösserem Kostendruck. Deshalb müssen wir gemeinsam mit unseren Logistikpartnern Mittel und Wege finden, die Effizienz zu steigern.

Interview: Marcel Hänggi.

Foto: Coop.

Leo Ebnetter, 52,

leitet seit dem 1. Juli 2007 die Direktion Logistik bei Coop und ist Mitglied der siebenköpfigen Geschäftsleitung. Gleichzeitig ist er Leiter der Logistikregion Ostschweiz/Tessin; eine Funktion, die er bereits seit sechs Jahren wahrnimmt. Ebnetter hat sein Geschäft von der Pike auf bei Coop erlernt: Seit 29 Jahren arbeitet er für die zweitgrösste Detailhandelsgruppe der Schweiz.

Coop betreibt über 1500 Verkaufsstellen und beschäftigt über 45 000 Mitarbeitende. Eine Besonderheit in der Zusammenarbeit von Coop und SBB Cargo: Für das neue regionale Coop-Verteilzentrum in Aclens (Kanton Waadt) eröffnete SBB Cargo vergangenes Jahr eigens den Bahnhof Vuflens-la-Ville.

Herr Ebnetter, wenn die Coop-Filialen Feierabend machen: Was geschieht dann hinter den Kulissen?

Da wird rund um die Uhr gearbeitet. Unsere Logistik beginnt am Sonntagnachmittag zu arbeiten und beendet die Woche am Samstag gegen Abend. Nachtbetrieb herrscht in den Bäckereien sowie in den Logistik-Abteilungen Früchte/Gemüse und Spedition. Die Frischprodukte – Früchte/Gemüse, Blumen und Convenience-Produkte – werden von unseren Lieferanten abends in die regionalen Verteilzentren geliefert, von wo sie dann frühmorgens mit dem Brot in die Filialen gelangen. In den nationalen Verteilzentren Wangen und Pratteln treffen bis gegen 20 Uhr die Bestellungen ein; um Mitternacht verlassen die letzten Bahnwagen die Plattform und fahren zu den regionalen Verteilzentren.



Wie die Hefe **zum Bäcker** kommt.

Das Pistor-Brot am Morgen ist verlockend knusprig und warm. Man würde ihm nicht zuschreiben, dass es bereits eine Nacht lang auf Reisen war.

Ein neuer Transport mit gekühlten Bahnwagen macht es der Firma Pistor möglich, ihre Kunden in der Westschweiz innerhalb von 24 Stunden zu beliefern.

Vom Apérogebäck über das Joghurt bis zur Hefe: Der Bäcker- und Gastrozulieferer

Pistor im luzernischen Rothenburg beliefert mit seinen rund 7500 Artikeln die Bäcker-, Konditor- und Gastronomiekunden in der ganzen Schweiz. Der Transport in die Westschweiz erfolgt seit kurzem umweltfreundlich mit der Bahn.

Seit Anfang August rollen die Fertigprodukte, Halbfabrikate und Rohstoffe dank SBB Cargo auf der Schiene vom Pistor-Hauptsitz in die neue Verteilzentrale im westschweizerischen Chavornay. Von Montag bis Samstag fährt täglich eine Komposition mit sechs Bahn-



Pistor: seit neunzig Jahren erfolgreich.

Pistor ist in der Schweiz das führende Handelsunternehmen für die Bäcker-Konditor-Confiseur-Branche und ein wichtiger Grosshändler der Gastronomie. Das Sortiment umfasst wichtige Grundstoffe, Halbfabrikate und Fertigprodukte sowie Reinigungsmittel und Verpackungsmaterialien.

1916 von Bäckern als Selbsthilfeorganisation zum Einkauf von Lebensmitteln gegründet, hat Pistor ihr Sortiment laufend ausgebaut: Heute sind über 7500 Produkte vom Hauptsitz in Rothenburg aus in die ganze Schweiz lieferbar.

Im ersten Halbjahr 2007 erzielte Pistor einen Gesamtumsatz von 306,8 Millionen Schweizer Franken. Das entspricht einer Steigerung von 2,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Zur Pistor Holding gehören neben Pistor auch die Tochterfirmen Proback AG (Beratungsunternehmen) sowie Fairtrade SA (Rohstoffhandelsunternehmen). Die Firmen­gruppe beschäftigt rund 370 Mitarbeitende.



Frisch in der Früh in Rothenburg.

«Jetzt sind wir in der Lage, die Westschweiz innert 24 Stunden nach Bestellung auch via Bahntransport zu beliefern», so Betschart. Für Pistor war es auch entscheidend, einen Schritt in Richtung eines umweltfreundlicheren Transportkonzeptes gehen zu können: «Das ist auch unseren Kunden wichtig.» Pro Tag fallen jetzt die Hin- und Rücktransporte für sechs Anhängerlastwagen weg.

« Dank dem Nachtsprung gewinnen wir Kommissionierungszeit. »»

Richard Betschart

wagen im Pendellauf von Rothenburg nach Chavornay und kehrt mit Leergut wieder zurück.

Für Richard Betschart, Leiter Logistik und Mitglied der Geschäftsleitung von Pistor, ist die gewonnene Zeit ein grosses Plus: «Der wesentliche Vorteil ist für uns, dass wir dank dem kurzen Nachtsprung mehr Kommissionierungszeit gewinnen und doch rechtzeitig ausliefern können.» Die knapp 200 Kilometer Distanz von Rothenburg nach Chavornay sei ein Distanz­kreis, den man mit der Bahn über Nacht optimal nutzen könne.

Drehscheibe Chavornay.

Am Tag A bestellen die Kunden von 6 Uhr bis Mittag ihre gewünschte Ware. Am Nachmittag wird die Ware kommissioniert, verladen und mit der Bahn in die Westschweiz gefahren. Zwischen Mitternacht und 4 Uhr morgens findet in Chavornay die Feinverteilung auf die bereitstehenden Lastwagen statt. Ab 5 Uhr am Tag B ist die Ware bereits auf dem Weg zu den Kunden.

Temperatur online checken.

Weil Lebensmittel temperatursensible Güter sind, müssen sie den Kunden in tadellosem Zustand erreichen. Möglich machen dies sechs Kühlbahnwagen, die auf 18 respektive 3 Grad gekühlt sind, sowie zwei auf 20 Grad minus gekühlte Tiefkühlcontainer. Erstmals setzt SBB Cargo in den Wagen Temperaturmessgeräte der Firma Nuwec ein. So ist es möglich, Frischwaren in durchgehend gekühlten und überwachten



Temperaturcheck – neu auch online möglich.

klipp & klar

Ausgangsbahnhof	Rothenburg
Bestimmungsort	Chavornay
Distanz	182 km
Transportgut	Fertigprodukte, Halbfabrikate, Rohstoffe für Bäckereien und Gastrobetriebe
Wagen	Temperaturgestützte Schiebewandwagen
Empfänger	Neues Verteilzentrum der Firma Pistor

Behältern zu transportieren. Richard Betschart weist auf die Messgeräte hin, die bereits bei den Lastwagen von Pistor im Einsatz sind: «Die Temperaturmessgeräte in den Kühlbehältern der Bahnwagen leisten noch mehr: Sie können über Europe Tracer, ein System, das per Internet auf ein GPS-Netz mit Telematikdaten zugreifen kann, abgerufen und geortet werden.» Dadurch sei man jederzeit in der Lage, die Temperatur online zu checken.

Text: Susanne Wagner.

Foto: Bernhard Lochmatter.



PostLogistics im **Rennen** gegen die Zeit.

Die Paketverteilung von PostLogistics ist wie ein Naben- und Speichensystem organisiert. Sortiert wird in drei leistungsfähigen Paketzentren, transportiert je nach Distanz auf der Schiene oder der Strasse.

Drei Räder – so präsentiert sich dem Betrachter die Verteilorganisation von PostLogistics auf dem Papier. Die Naben dieser Räder sind die drei Paketzentren auf der Ost-West-Achse in Frauenfeld im Thurgau, Härkingen im Kanton Solothurn und Daillens in der Waadt. Von diesen Zentren aus gehen Speichen in alle Himmelsrichtungen ab. Ihre Endpunkte bilden

51 regionale Distributionsbasen, von denen aus die Pakete an die Empfänger zugestellt respektive wo sie gesammelt und ins Verteilnetz aufgenommen werden.

Indem SBB Cargo die drei Naben, sprich die drei Paketzentren, verbindet, bildet sie sozusagen das Rückgrat dieser Struktur. Jeden Tag und jede Nacht ist sie auf diesen Strecken

mit 13 Zügen unterwegs. Dabei handelt es sich um eine Art Shuttle-Verkehre, die ausschliesslich auf dieser Linie verkehren. Daneben fährt SBB Cargo auch auf zahlreichen Strecken zwischen den Zentren und deren Distributionsbasen. So werden von Daillens aus Bern, Biel, Genf und das Wallis bedient, von Härkingen aus Basel, Thun, Luzern sowie das

Tessin und von Frauenfeld aus Urdorf, Buchs SG, St. Gallen und Graubünden. Alles in allem führt SBB Cargo im exklusiv für PostLogistics aufgebauten Kundennetz pro Tag 41 Züge; 11,8 Millionen Wagenkilometer kommen so pro Jahr zusammen.

Mehr Leistung durch Vertaktung.

PostLogistics ist einer der grössten Kunden von SBB Cargo in der Schweiz. Es handelt



Nächtlicher Hochbetrieb in Härkingen.

sich um eine bewährte, traditionelle Partnerschaft, die sich jedoch kontinuierlich verändert und weiterentwickelt. Die grösste Konstante innerhalb dieser Veränderungen ist zugleich die grösste Herausforderung für beide Partner: die Zeit. PostLogistics hat sich einerseits den ausländischen Wettbewerbern zu stellen, die, ohne

«**Unsere Vision:
Tagesverbindungen mit
Cargo-Sprintern.**»

Thomas Ernst

dem Service public verpflichtet zu sein, sehr flexibel operieren können. Andererseits hat sie in zunehmendem Masse prioritäre Sendungen zu befördern, die schon am nächsten Tag beim Empfänger eintreffen müssen und deren Transporte ein hohes Mass an zeitlicher Flexibilität erfordern. Demgegenüber steht die Bahn, die nicht die Beweglichkeit eines Lastwagens bietet. «Eine Diskrepanz in der Dienstleistung», nennt dies Thomas Ernst, Leiter Nationale Transporte bei PostLogistics, denn: «PostLogistics wäre eigentlich mit einem kontinuierlichen Warenstrom am besten bedient, während die Bahn auf eine Bündelung der Verkehre ausgerichtet ist.»

Die beiden Partner setzen deshalb ein neues Schienenkonzept um: Mit dem Fahrplan 2008 wird ein erster Schritt auf dem Weg zu einem vertakteten Fahrplan auf der Ost-West-Achse unternommen. Damit wird die Anzahl

der Verbindungen sukzessive ausgebaut. Um dies zu erreichen, wird das bisherige ClientNet von PostLogistics mit dem Cargo-Express-Netz von SBB Cargo an bestimmten Punkten zusammengeführt.

Thomas Ernst liebäugelt ausserdem mit einer anderen, heute allerdings noch visionären Lösung: Tagesverbindungen mit schnellen Cargo-Sprintern. Diese könnten es in Sachen Geschwindigkeit mit den Personenzügen aufnehmen und würden dadurch die Trassen nicht blockieren. Ausserdem müssten sie nicht aufwändig manövriert werden, sodass in den Terminals von PostLogistics wertvolle Zeit gewonnen werden könnte. Denn eines ist sicher: Die drei Räder werden sich immer schneller drehen müssen, wenn sie mit dem Markt Schritt halten wollen.

Text: Ursula Homberger.
Fotos: Gian Vaitl.

**PostLogistics im
Weihnachtsstress.**

In der Vorweihnachtszeit hat PostLogistics in ihren drei Paketzentren täglich bis zu einer Million Pakete zu sortieren, fast doppelt so viele wie üblich. Während diese Spitzen für die automatischen Anlagen kein Problem darstellen, muss der Bestand der Mitarbeitenden für das Beladen und Entladen der Wechselbehälter und das Beschicken der Förderbänder von normalerweise 800 auf bis zu 1100 aufgestockt werden. Sie halten mit einer Morgenschicht und einer Spätschicht den Betrieb am Laufen. SBB Cargo ihrerseits kann einen Bahntrumpf ausspielen: Sie bewältigt den Mehrverkehr nicht mit zusätzlichen, sondern einfach mit längeren Zügen.

Auf den Spuren eines Weihnachtspakets



10.10 Uhr Paketaufgabe in der Post von Ascona TI

12.10 Uhr Übernahme durch den Post-Lastwagen auf der Sammeltour



13.00 Uhr Ankunft in der Distributionsbasis Cadenazzo, Umlad in einen Wechselbehälter

14.00 Uhr Zugsabfahrt in Cadenazzo

18.17 Uhr Zugsankunft im Paketzentrum Härkingen



bis 00.45 Uhr Sortierprozess in Härkingen

3.12 Uhr Zugsabfahrt nach Basel

3.51 Uhr Eintreffen in der Distributionsbasis Basel

6.00 Uhr Umlad in ein gasbetriebenes Zustellfahrzeug



9.45 Uhr Zustellung durch den Paketboten an den Empfänger in Pratteln



Herren der **Materialschlacht.**

In Emmenbrücke werden jährlich 600 000 Tonnen Schrott eingeschmolzen. Damit aus dem anfallenden Schrott zur richtigen Zeit die richtige Stahlsorte wird, braucht es eine ausgeklügelte Logistik.

In der herbstlichen Luft mischt sich Eisen-geruch mit den Gerüchen der Emme; der Mond beleuchtet durch dünnen Nebel eine Dampfsäule. Die Stimmung lässt fast Nostalgie aufkommen – man sieht nicht mehr viel Schwerindustrie in unseren Gegenden. Manche Wirtschaftstheoretiker sprechen vom «postindustriellen» Zeitalter. Das ist Unsinn; der weltweite Bedarf an Rohstoffen wie Stahl steigt unbeeinträchtigt. Aber die Industrie verschwindet mehr und mehr aus Europa. Hier im Zentrum der Schweiz gibt es sie noch.

Mehrere Firmen im Stahlbereich haben in Emmenbrücke bei Luzern ihren Standort. Swiss Steel (ehemals von Moos) verarbeitet jährlich 600 000 Tonnen Schrott zu 550 000 Tonnen Stahl, womit Emmenbrücke hinter dem Stahlwerk Gerlafingen der zweitgrösste Recycling-Standort der Schweiz ist. «Ein Stahlwerk», sagt Willi Fuchs, Leiter des Stahlwerks, «ist eine Materialschlacht.»

In einer grossen Halle sitzen zwei Kranführer in ihren Kabinen und heben Schrott in einen Spezialbahnwagen. Der Bildschirm in

der Kabine zeigt dem Kranführer, wie viel von welcher Schrottsorte er in den Korb geben muss, damit die richtige Mischung für den gewünschten Stahl entsteht. Später fährt eine Rangierlok mit zehn Wagen voller Schrott in die Halle ein: Geschreddertes, gepresste Reste von Autoreifen, zerschnittene Schienen.

Gegenseitig Kunde und Auftragnehmer.

Viermal täglich liefert SBB Cargo insgesamt dreissig bis vierzig Bahnwagen – oder rund 1800 Tonnen – Schrott an. Im Güter-



Schrottanlieferung in die Sortierhalle. Im Hintergrund rot der Korbwagen.

bahnhof Emmenbrücke übernimmt das Logistikunternehmen Panlog, eine Schwesterfirma von Swiss Steel. Der früheste Zug kommt um 4.30 in der Früh, der letzte um 9 Uhr abends.

« SBB Cargo reagiert gut auf die Wagenengpässe. »

Moreno Krattiger

Den Güterbahnhof führt Panlog im Auftrag von SBB Cargo. So sind sich die beiden Firmen gegenseitig Kunde und Auftragnehmer. Die SBB sind auch Lieferanten des Stahlwerks: Hier werden ihre ausgemusterten Schienen und Radsätze eingeschmolzen.

Rohstoff fällt an.

Ein Stahlwerk arbeitet rund um die Uhr: Die Öfen am Abend aus- und am nächsten Morgen wieder einzuschalten, wäre wenig sinnvoll. Eine ausgeklügelte Logistik ist wichtig, damit die Lager nicht übergross werden. «Unser Rohmaterial wird nicht produziert», sagt Panlog-Chef Moreno Krattiger, «es fällt an.» Dieser Anfall lässt sich nicht planen.

Rund siebzig Schrotthändler gehören zu den Lieferanten. Der Schrott aus dem In- und dem benachbarten Ausland wird zu 70 Prozent auf der Schiene angeliefert, zu 30 Prozent mit Lastwagen. «Schrott», sagt Krattiger, «ist sehr bahnnaffin: Er ist ein Massengut und nicht wetterabhängig. Aber die Strasse holt auf, denn Lastwagen sind flexibler. Der Kostenvorteil der Bahn ist nur noch gering.» Zudem könne es Engpässe im Rollmaterial geben: «Die Zuckerrübenenernte beispielsweise beeinträchtigt die Wagenverfügbarkeit.» Allerdings reagiere SBB Cargo gut auf die Engpässe.

170 verschiedene Stähle.

Die Auslieferung von Stahl ab Emmenbrücke geschieht zu 54 Prozent mit der Bahn, zu 41 Prozent auf der Strasse und zu 5 Prozent per Bahn und Schiff (ab Basel). Die meisten Kunden, sagt Krattiger, verfügten über keinen Gleisanschluss. Umso wichtiger sind deshalb die SBB Cargo-Plattformen in Norditalien.

Gegen 170 verschiedene Stahlqualitäten stellt Swiss Steel her. Der im Elektro-Lichtbogenofen eingeschmolzene Schrott verlässt den Prozess als Knüppel, die anschliessend im Walzwerk zu Stäben und Draht in Ringen weiterverarbeitet werden: das Endprodukt von Swiss Steel. Kunden sind die Schwesterfirma Steeltec auf demselben Areal – eine Herstellerin von hochfestem Sonderstahl – und Abnehmer in Italien, Deutschland und Frankreich. Rund 60 Prozent der Produktion gelangt in die Autoindustrie, etwas weniger in den Handel, etwa 10 Prozent ins Baugewerbe und 6 Prozent in den Maschinenbau.

Text: Marcel Hänggi.

Bilder: Gian Vaitl.

Die Entsorger.

Zu den Rohstofflieferanten von Swiss Steel zählen rund siebzig Schrotthändler. Der grösste ist Die Entsorger, ein Zusammenschluss der vier Altstoffspezialisten M. F. Hügler AG (Dübendorf), Schnyder AG (Emmen), Griesser AG (Dällikon) und Dataex AG (Dällikon). Die Entsorger handeln mit fast allem, was sich wiederverwerten lässt, und bieten für Gewerbebetriebe vollständige Entsorgungskonzepte an.

Swiss Steel und Panlog.



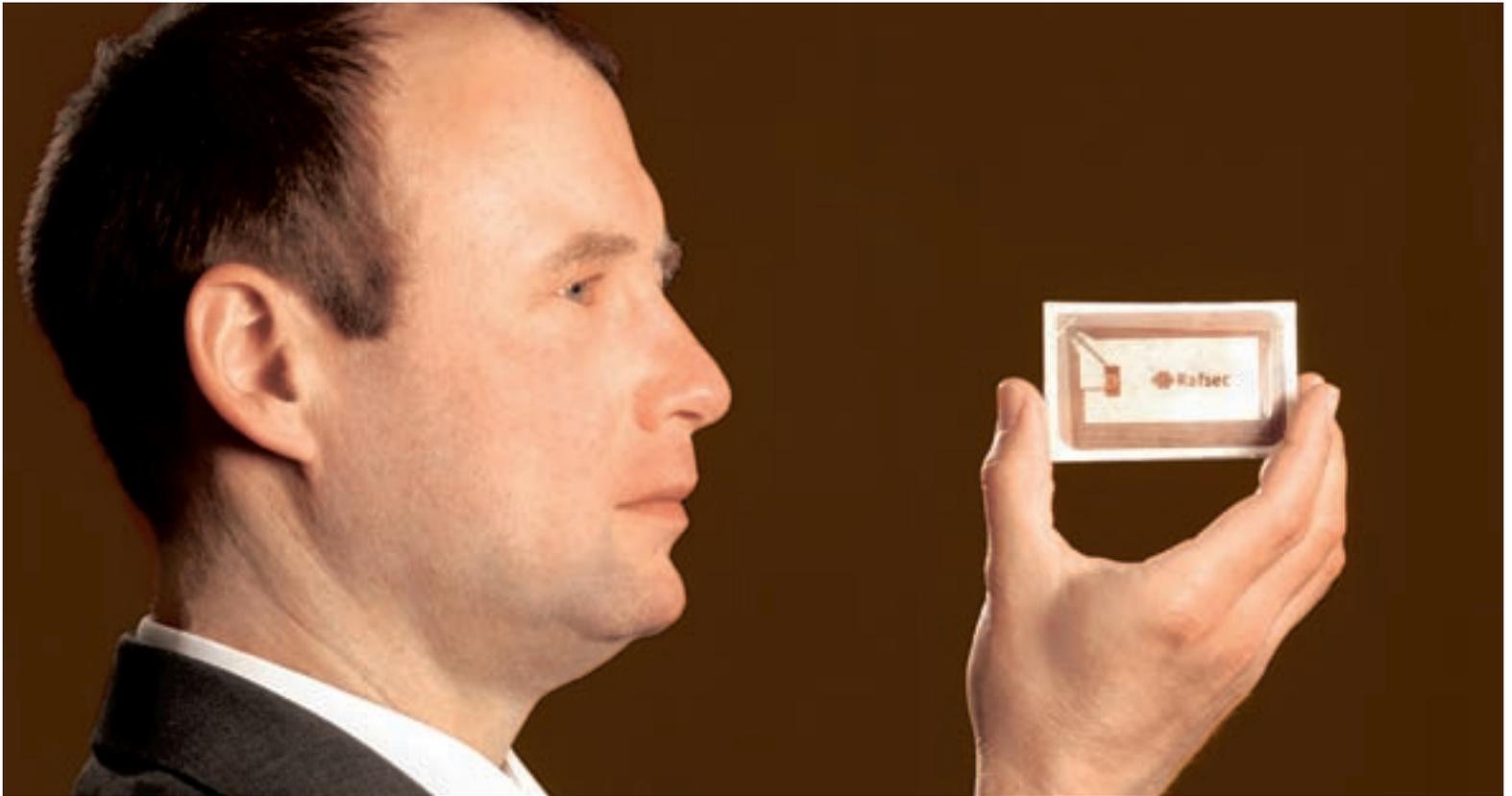
Seit 1842 ist die Stahlindustrie in Emmenbrücke beheimatet. 1996 fusionieren von Moos in Emmenbrücke und der Stahlbereich der Von Roll in Gerlafingen zu Swiss Steel, die 2003 von der deutschen Schmolz+Bickenbach AG übernommen wird. 2006 wird das Werk Gerlafingen an die italienische Beltrame-Gruppe verkauft. Swiss Steel konzentriert sich auf die Herstellung von Qualitäts-, Edel- und Automatenstahl und gehört im europäischen Langstahlbereich zu den führenden Anbietern. 2006 setzten 439 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 427 Millionen Franken (260 Millionen Euro) um.

Das Logistikunternehmen Panlog gehört ebenfalls zur Schmolz+Bickenbach-Gruppe. Es arbeitet hauptsächlich für seine Schwesterfirmen Swiss Steel und Steeltec sowie für Stahl Gerlafingen. Panlog erzielte 2006 mit 56 Mitarbeitern einen Umsatz von 86 Millionen Franken (52 Millionen Euro).

Die dritte Schmolz+Bickenbach-Tochter auf dem Areal in Emmenbrücke, Steeltec, verarbeitet verschiedene Stähle von Swiss Steel zu blanken Stäben, speziell auch zu hochfesten Sonderstählen.

klipp & klar

Bahnhofsknoten	Emmenbrücke
Bestimmungsort	An- und Auslieferung in der Schweiz und in Italien
Firma	Swiss Steel
Transportgut	Schrott und Stahl
Empfänger	Produzenten der Stahlindustrie



Funksignale der **anderen Art.**

RFID-Erfassungen im Gleisbett bei Zugsgeschwindigkeiten bis zu 220 Stundenkilometer waren erfolgreich. Jetzt prüft SBB Cargo im Saarland, was diese moderne Identifikationsmethode in der Praxis taugt.

Im Rahmen eines Pilotprojekts erprobt SBB Cargo seit Mitte dieses Jahres den Einsatz der Radiofrequenz-Identifikation (RFID). Diese Technik ermöglicht die eindeutige, per Funk erfassbare Identifikation von Güterwagen. Kunde ist die Saarstahl AG. Für sie transportiert SBB Cargo seit März 2005 flüssiges Eisen von Dillingen nach Völklingen.

Die Traktion von täglich neun Kompositionen à maximal sieben Wagen und deren Rückführung im Leerzustand ist ein anspruchs-

voller Job. Das Roheisen wird bei einer Temperatur von 1400 Grad in isolierten sechzehnachsigen «Torpedowagen» befördert. Es muss rund um die Uhr innerhalb präzise getakteter Zeitfenster beim Saarstahl-Werk eintreffen. Dabei fällt der RFID zentrale Bedeutung zu.

«Unsere auf Prozessoptimierungen abzielenden Praxistests, die wir unter anderem in Kooperation mit der Fachhochschule Joanneum im österreichischen Kapfenberg durchführen, dienen der Evaluation des Systems unter rau-

esten Alltagsbedingungen – Stichworte sind Wasser, Staub, Temperatur, Graphit- und metallische Verschmutzung», sagt Stefan Baiker, Projektleiter RFID bei SBB Cargo. Ziel sei es, die Wagennummern eines Zuges sequenziell zu erfassen und sie mindestens 20 Minuten vor Abfahrt elektronisch an Saarstahl zu übermitteln. Zuvor geschah das telefonisch.

Die RFID-Technik ist gegenüber herkömmlichen Identifikationsmethoden ein enormer Fortschritt. Ihre Hardware besteht aus Funk-

chips (Transponder) und mobilen oder stationären Lesegeräten (Reader) mit Antenne im Gleisbett. Im aktuellen Fall werden passive – sprich: batterielose – Transponder benutzt. Sie senden und empfangen auf einer Frequenz von 13,56 Megahertz. Mit der Neuerung wollen SBB Cargo und Saarstahl die Kommunikation, die Servicequalität und die Kontrolle des Transportablaufs markant verbessern.

« Diese Prozessoptimierung schliesst potenzielle Fehlerquellen aus. »»

Stefan Baiker

Die Vormeldung der Wagen, die beidseitig einen kreditkartengrossen selbstklebenden Transponder tragen, läuft so ab: Ein Mitarbeiter erfasst per Mobilterminal die sequenziellen Wagennummern eines stehenden Zuges und übermittelt sie über Mobilfunk an einen sogenannten File Transfer Protocol Server. Darauf greift Saarstahl zu, um den Transportauftrag zu erteilen. «Diese Prozessoptimierung schliesst potenzielle Fehlerquellen aus», sagt Elektroingenieur Baiker. «In der nächsten Projektphase geht es um die Abgangskontrolle per RFID.»

Der 43-Jährige forscht mit seinen Joanneum-Partnern, bei denen sämtliche Labortests laufen, an weiteren Prozessoptimierungen. So entwickeln sie eine im Gleisbett liegende RFID-Antenne nebst Reader, der die Daten von an den Wagenfahrgestellten befestigten Transpondern während der Zugsfahrt übernehmen kann. Als «besondere Herausforderung» wertet Baiker die Arbeit an einer Readerantenne, die mit nur einem Transponder die Fahrtrichtung der Wagen erkennt. Dazu hat er bereits im März 2005 eine Patentschrift beim Europäischen Patentamt hinterlegt.

Text: Wilf Seifert.

Foto: Erwin Zbinden.

klipp & klar

Abgangsstation	Dillingen
Bestimmungsort	Völklingen
Distanz	Knapp 20 Kilometer
Transportgut	Flüssiges Eisen
Empfänger	Saarstahl AG

Drei Partner – ein Ziel.



Von links: Patrick Schenker, SBB Cargo; Vincent Nagelisen, Genossenschaft Migros Luzern; Maurizio Gadotti und Zeno Van Uden, beide SBB Infrastruktur.

SBB Infrastruktur bietet Firmen in der Schweiz mit privatem Bahnanschluss Service nach Mass.

SBB Infrastruktur hat den Instandhaltungsservice für private Schienenanschlüsse unter das Motto «Drei Partner, ein Ziel» gestellt. Die Partner sind SBB Infrastruktur, SBB Cargo und der Kunde. Die Bahn kann bei Erneuerungsprojekten, die den Gleiszugang ins Areal des Kunden temporär blockieren, zuvor für die Aufstockung seiner Warenbestände sorgen. «Teamplanung vermeidet die rechtzeitige Identifikation und vermeidet logistische Engpässe», sagt Maurizio Gadotti, Key Account Manager Unterhalt Bau und Logistik.

Ein aktuelles Beispiel für diesen Ansatz war der Einbau zweier neuer Weichen am Geschäftssitz Dierikon der Genossenschaft Migros Luzern. Die Ausführung ihres Auftrags im Wert von rund 350 000 Franken (214 000 Euro) gestaltete sich schwierig, da zunächst die beiden alten Weichen aus dem Betonbett gebrochen werden mussten, bevor die neuen einbetoniert werden konnten.

Der anspruchsvolle Umbau dauerte von Ende August bis Mitte September. SBB Infrastruktur hatte den Migros-Projektzuschlag gegen zwei Mitbewerber erhalten. Als Generalunternehmerin übertrug sie den Job an die Vanoli AG, mit der sie regelmässig zusammenarbeitet.

Die Überbrückung der «schienenlosen Phase» bedurfte einer peniblen Abstimmung

aller Partner, um Migros ungehinderte Warenflüsse zu gewährleisten. So hatte SBB Cargo für diese Zeit geplante Lieferungen vorgezogen, während Migros ihre Transporte temporär auf Lastwagen umstellte. Der Aufwand lohnte sich: Mit den neuen Spezialweichen erhöhten sich die Effizienz und die operative Sicherheit der Anlage.

Gadotti wertet die Unterhaltsarbeiten seiner Sparte als «potenzielle Türöffner für grössere Aufträge wie Instandsetzungen, Umbauten und Erneuerungen». Der Service deckt alle Facetten im Bereich Anschlussgleise ab. «Wir sind das führende Schweizer Ingenieur-, Planungs- und Bauunternehmen für bahntechnische Anlagen», sagt Gadotti.

« Wir vermeiden logistische Engpässe beim Bau. »»

Maurizio Gadotti

Das Kompetenzspektrum umfasst Planung, Projektierung, Bauausführung, Erhaltung von Bahnanlagen und deren Rückbau. Kunden können zwischen drei Servicepaketen wählen. Das Topmodell, der zehnjährige «Long Life Service», deckt sämtliche Aspekte von Überwachung, Instandhaltung und Instandsetzung ab.

Text und Foto: Wilf Seifert.



Sie macht die Nacht zum Tag.

Ariane Riedo, Order Agent Junior im Kunden Service Center (KSC) Freiburg, überwacht in der Nacht Transporte für die Kunden von SBB Cargo.

«Ich war schon immer eine tagaktive Eule», witzelt Ariane Riedo. Dass sie gleich zwei Mal zur Hochform auflaufen kann, am Tag und in der Nacht, macht sie zur idealen Nachtschichtmitarbeiterin im Kunden Service Center Freiburg. Eine Nachtschicht dauert jeweils von 22 Uhr bis 5 Uhr früh; die Nächte vom Samstag auf den Sonntag und vom Sonntag auf den Montag sind frei.

«Ich liebe die Ruhe, die Stille, den verlangsamten Rhythmus. Es herrscht weniger Betrieb, man kann sich besser konzentrieren und die Dinge bedachter angehen», sagt sie. Nicht, dass sie ein ruhiger Typ wäre, beileibe nicht. Tagsüber warten ihr Pferd – ein Friese – drei Hunde und eine Katze auf Bewegung. Bedachter arbeiten heisst hier viel mehr: effizienter handeln. Allem voran: klar denken. Dafür räumt die Nacht oft mehr Zeit ein als die hektischen Tage.

Denken für den Morgen danach.

Ständig huschen neue Meldungen über den Bildschirm: Streckenbehinderung aufgrund starker Regenfälle, Fahrleitungsstörungen, ausfallende Züge. Ariane Riedo erhält als Kundenserviceagentin von der Transportleitstelle in Luzern, sämtliche Meldungen die den Bahnbetrieb betreffen.

Fällt ein Zug tatsächlich aus und trifft die Ware am nächsten Morgen nicht wie vereinbart am Ziel ein, benachrichtigt sie die Kunden noch während der Nachtschicht. Freundliche Worte in unfreundlichen Situationen – in die Dunkelheit gesandt. «Es ist enorm wichtig, in diesem Job kundenbezogen zu denken: Was für Informationen braucht der Kunde? Wie oder wann kommt er zu seiner Ware? Was kann ich ihm sonst noch anbieten? Diese Informationen sind entscheidend.» Sie habe viel on the job gelernt, sagt sie noch, und es sei enorm von Vorteil, wenn man die Zusammenhänge im Bahnverkehr nicht nur theoretisch kenne.

Den Zwischenfall im Gefühl.

Auch wenn sich Ariane Riedo regelmässig mit den Mitarbeitern der Cargo Leitzentrale in Basel oder jenen in den Rangierknotenpunkten in Zürich und Lausanne bespricht: Sie entscheidet, ob und wie sie die Kunden benachrichtigt. Das setzt eine Portion Intuition voraus. «Mit den Jahren spürt man, ob ein Vorfall gravierend ist oder ob sich die Lage noch während

der Nacht wieder entspannt. Grossereignisse wie der Streckenunterbruch in Flamatt nach den Unwettern im August 2007 beginnen langsam. Als gegen 23 Uhr die erste Meldung eintraf, war ich innerlich irgendwie alarmiert», erzählt sie. Erst als die Sachlage klar feststand, sandte sie in den frühen Morgenstunden die Meldung an die Kunden aus. «Ich habe sie vorbereitet, wollte aber nichts übereilen.» Während jener Schicht hatte sie immerhin keinen

« Grossereignisse beginnen langsam. »»

Ariane Riedo

«Durchhänger», der bisweilen zwischen halb drei und halb vier morgens kommt. Dann, wenn die Nacht nicht mehr so richtig ist und der Tag noch nicht richtig will. Aufstehen, umhergehen, etwas leichtes essen hilft in solchen Momenten.

Schneller schlafen.

Ariane Riedo benachrichtigt die Kunden auch, wenn der Transport wie vereinbart eintrifft. «Ein Kunde in Altdorf benötigt einen Kran, um die aus Italien spedierte Ware zu entladen. Er kann entscheiden, wann genau er den Kran bestellt, wenn er im Detail informiert ist», erläutert sie. Genauso entscheidend ist die anschliessende Dossierübergabe an die Frührschicht um 5 Uhr. Alle Wagen und Ereignisse sind vermerkt, wenn Ariane Riedo nach Hause geht und sich für vier, fünf Stunden – «kurz und kräftig» – hinlegt. Viel länger läge gar nicht drin: Die Hunde wollen rausgelassen werden und das Pferd wartet bereits auf den täglichen Ausritt. «Reiten bläst jede Müdigkeit weg», schwärmt die Reiterin. Später macht sie noch einen «power nap» – tagesaktive Eulen sind wohl Energiebündel, brauchen aber auch doppelte Regeneration.

Text: Susanne Perren.

Foto: Guy Perrenoud.

Ariane Riedo, 40, kam im Februar 2001 zur Bahn. Die Freiburgerin hatte zuvor eine kaufmännische Ausbildung in Freiburg absolviert. Sie stieg als Junior Agent im Kunden Service Center (KSC) bei SBB Cargo in Freiburg ein und wurde alsbald zur Order Agent Junior befördert. Ariane Riedo arbeitet Tages- und Nachtschichten. Sie lebt mit ihrem Partner in Courtaman.



Kunden Service Center

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

Marketing & Sales

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

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

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

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

Instandhaltung

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

Rechnen Sie mit uns.

↔ SBB CFF FFS Cargo

Seit Juni 2007 fährt SBB Cargo mit dem Zertifikat der guten Handelspraxis (GHP). SBB Cargo verbürgt sich dafür, dass Lebensmittel- und Futtermitteltransporte nach nationalen und internationalen Hygienrichtlinien durchgeführt werden. Damit sorgen wir dafür, dass BIO-Produkte auch wirklich BIO-Produkte bleiben.
www.sbbcargo.com



Wir sorgen dafür, dass BIO-Produkte BIO-Produkte bleiben.