

# cargo

Das Logistikmagazin von SBB Cargo

4 | 11



**Weit...** 4

...reist eine Mikrowelle bis in die Schweizer Küche.

**Ökologisch...** 10

...handelt das Baustoffunternehmen Sika.

**Effizient...** 12

...zügelt SBB Cargo eine komplette Betonfabrik.

**Gemeinsam...** 18

...legen sie im Postzentrum Mülligen Hand an.



## Bild der Saison.

Der Bau und der Ausbau des Gotthard-Basistunnels der Neuen Alpentransversale NEAT sind höchst anspruchsvoll. Der Beton beispielsweise muss gemäss der Bauherrschaft für eine Lebensdauer von 100 Jahren ausgelegt sein. Und das Material dafür wird bei der Baustelle Sedrun (Bild) in der Tunnelmitte über horizontale und vertikale Stollen von insgesamt 1,8 Kilometer Länge herangeschafft – zu Spitzenzeiten wurden hier bis zu 900 Kubikmeter Beton täglich verarbeitet. Mehr über die Bauarbeiten im Tunnel und den umweltfreundlichen Materialtransport des Baustoffherstellers Sika lesen Sie auf den Seiten 10 und 11 in diesem Magazin.



## Partnerschaften.

Liebe Leserin, lieber Leser

Gut funktionierende Logistikketten leben von Partnerschaften. Nur wer sich auf die anderen Player in der Kette verlassen kann, hat Vertrauen in das System. Und nur dann vertrauen auch die Kunden den Logistikunternehmen ihr höchstes Gut an: das Erzeugnis ihrer Produktion. In Logistikketten muss daher immer ein ganzes Räderwerk reibungslos zusammenspielen. Der Lieferant muss seine Rohstoffe zeitgerecht liefern. Der Produzent fügt die Einzelteile zu einem Produkt zusammen, das auf dem Markt nachgefragt wird. Importeure, Grossisten oder Verteilzentren sorgen für eine verbrauchergerechte Grösse und Feinverteilung. Der Laden schliesslich bedient die Endverbraucher.

Der Wagenladungsverkehr ist ein grundlegendes und damit unverzichtbares Element des Logistikurwerks der Schweiz. 23 Prozent der Transportleistung im Güter-Binnenverkehr in der Schweiz wird durch SBB Cargo erbracht. Darum wollen wir den Wagenladungsverkehr für die Zukunft fit machen und auf eine gesunde Basis stellen. Nur gemeinsam mit unseren Partnern und Kunden ist die Sanierung dieses Netzwerks möglich. Dazu gehört auch der Mut, das Angebot den heutigen Bedürfnissen des Transportmarktes anzupassen. Die Einsicht, dass Strasse und Schiene sich ergänzen können und müssen, bietet dabei zusätzlich neue Perspektiven für die Zukunft. Bei SBB Cargo setzen wir darauf.

Wir wollen auch in Zukunft ein zuverlässiger und gesunder Logistikpartner sein, der weiterhin in der sprichwörtlichen Schweizer Qualität tickt. Denn wir sind da, wo die Wirtschaft effizient ist.

Nicolas Perrin  
CEO SBB Cargo

## Inhalt.

- 4 **China – Schweiz einfach.**  
Die weite Reise eines Mikrowellengeräts.
- 8 **Benutzerfreundlich.**  
Der neue Online-Auftritt von SBB Cargo.
- 10 **Klimaneutral transportieren.**  
Die Sika Schweiz AG kompensiert CO<sub>2</sub>.
- 12 **Eine Baustelle auf Reisen.**  
SBB Cargo im Einsatz für den Basistunnel.
- 14 **Schotter.**  
Sanierungsmassnahmen. SQS-Audits.
- 16 **Banditen und Eiseskälte.**  
Ein Säumer über seine Arbeit am Simplon.
- 17 **Logistik 2015.**  
Gastkolumne von Professor Paul Wittenbrink.
- 18 **Rampen-Partnerschaft.**  
Der Cargo-Rangierer und der Post-Logistiker.



# Aus Foshan in eine Schweizer Küche: die lange Reise einer Mikrowelle.

Gut 19 000 Kilometer und rund 40 Tage ist ein Mikrowellengerät vom Hersteller in China bis in die Schweiz unterwegs – per Bahn, Schiff und Lastwagen. In dieser Transportkette des kombinierten Überseeverkehrs bildet SBB Cargo ein wichtiges Glied.

TEXT: BERNHARD RAOS



Exportgüter werden im Perlfussdelta mit kleineren Schiffen zu den Übersee-Containerfrachtern gebracht, welche die Container anschliessend in die grossen Seehäfen in Europa wie Rotterdam, Antwerpen, Bremerhaven oder Hamburg transportieren.

Foshan ist eine von mehreren Millionenstädten im stark industrialisierten Perlfussdelta im Süden Chinas. Foshan ist auch das Zentrum der chinesischen Elektronikindustrie, grosse Unternehmen sind hier zu Hause. Bei einer dieser Firmen hat Peter Becker, Leiter Internationale Transporte beim Grossverteiler Coop, über ein Einkaufsbüro in Hongkong mehrere Containerladungen Mikrowellengeräte abgerufen.

Bestellt hatte die Geräte die Beschaffungsabteilung von Coop. «In einem einzigen Container haben rund 600 Mikrowellengeräte Platz. Wir rufen nicht den ganzen Jahresbedarf auf einmal ab, das bindet nur unnötig Kapital, belegt Lagerplatz und generiert damit zusätzliche Kosten», sagt Becker.

Die Mikrowellen sind bereits unter dem Label der Coop-Eigenmarke produziert sowie mit allen Etiketten und dem EAN-Strichcode versehen. Die dreisprachige Bedienungsanleitung liegt bei. Im Vorfeld hatte Coop ein Mustergerät angefordert und im eigenen Prüflabor in Basel getestet. Anschliessend kümmerte sich das Einkaufsbüro in Hongkong darum, dass die von Coop definierten Spezifikationen und die Produktionstermine eingehalten wurden und veranlasste Qualitätskontrollen vor Ort. Die Abläufe sind eingespielt.

Peter Becker, dessen Abteilung die Konditionen mit internationalen Transportdienstleistern zentral aushandelt, weiss an den richtigen Stellschrauben zu drehen: «Wir verhandeln direkt mit dem Dienstleister, der die Leistung

auch tatsächlich erbringt. Wir kaufen die Ware grundsätzlich auf Basis FOB – free on board. Das heisst, unser Lieferant ist für das Beladen und den Transport des Containers bis zum Hafenterminal in Foshans Stadtteil Shunde verantwortlich.» So würden die Kunden von den günstigsten Transportkosten profitieren. Und Coop könne die Importe optimal planen und steuern. Alle weiteren Prozesse sind danach in der Hand des Grossverteilers.

### China-Importe in Milliardenhöhe.

Im Jahr 2010 wurden Waren im Wert von 6,1 Milliarden Franken aus China in die Schweiz importiert. Der grösste Teil der Ware gelangt über den Seeweg nach Europa. Die Kategorie >



Produkte aus China für Coop Schweiz...

...reisen auch per Zug: Von Rotterdam gehts via Basel ins Coop-Zentrallager...

«Maschinen, Apparate und Elektronik» machte 2010 mit 2,2 Milliarden Franken wertmässig mehr als ein Drittel der ganzen China-Importe aus.

Das Räderwerk beim Transport des Containers mit den Mikrowellen greift ineinander: Der Lieferant hat aufgrund der Vorgaben von Coop einen Platz auf dem Containerschiff reservieren lassen, und für die Anlieferung im Hafen gilt ein «closing date». Das heisst, der Container muss 48 Stunden vor Verschiffung im Terminal von Shunde sein. Niemand liefert zu früh, denn das kostet zusätzlich.

Der Containerverkehr aus Übersee ist in jeder Hinsicht spektakulär. Der Wechsel zwischen den Verkehrsträgern – wie hier vom Lastwagen aufs Schiff – wird durch weltweit standardisierte Ladeeinheiten erleichtert. «Unser» Container mit den Mikrowellengeräten misst 20 Fuss (6,058 Meter); es gibt auch 40- und 45-Fuss-Container. Im Terminal von Shunde werden die Container vorsortiert; ein Kran hebt die Container dann in eine zugewiesene Schiffszelle.

Die «Containerisierung» hat die Liegezeiten der Schiffe stark verkürzt, was die Wirtschaftlichkeit erhöht. Je nach Reederei werden in Shunde erst kleinere Schiffe eingesetzt, die das «Mutterschiff» versorgen: Grosse Containerschiffe laufen nämlich wegen des Tiefgangs wie auch wegen der Wirtschaftlichkeit nur ganz grosse Häfen an – zum Beispiel das nahe Shunde gelegene Hongkong, wo im letzten Jahr 23,7 Millionen Container umgeschlagen wurden. Es gibt mittlerweile Containerschiffe, die echte Meeresriesen sind: Sie fassen rund 14 000 Container, sind fast 400 Meter lang, mehr als 50 Meter breit und haben über 16 Meter Tiefgang. Würde man ihre Fracht aneinanderreihen, reichte der Containerwurm über 84 Kilometer – etwa die Strecke von Zürich nach St. Gallen.

Nicht die Schiffsgrösse, sondern Kostenfragen und Termintreue interessieren den Transportverantwortlichen von Coop: «Wir sind in eine europäische Kooperation eingebunden und verhandeln direkt mit den grossen Reedereien. Wir kalkulieren mit Zehntausenden Containern pro Jahr.» Dank diesem Volumen und dem Direkteinkauf können günstigere Frachttarife fixiert werden. Vom Endpreis der Mikrowelle machen die gesamten Transportkosten zwischen 10 und 15 Prozent aus.

durchs Mittelmeer. In Rotterdam wird das Schiff entladen und der Container mit den Mikrowellen wird innert zwei bis drei Tagen vom Umschlagplatz auf einen Shuttle-Zug von Hupac disponiert. Hupac ist ein unabhängiger Operateur des kombinierten Verkehrs, für den auch SBB Cargo International fährt. Er verfügt über rund 5600 Wagenmodule und bündelt die Sendungen verschiedener Auftraggeber zu ganzen Zügen. Diese pendeln zwischen Umschlagterminals auf langen Strecken hin und her.

Die Transportkosten machen nur gerade 10 bis 15 Prozent des Kaufpreises aus.

Legt das Containerschiff vom chinesischen Hafen ab, dauert es je nach Reederei, Seeroute und Zwischenstopps 30 bis 35 Tage, ehe es in Rotterdam wieder anlegt. Die Reise geht über rund 18 000 Kilometer via Suezkanal und

### Vom Schiff auf die Bahn.

Unser Container aus Rotterdam kommt inzwischen am Terminal in Basel an, wo er verzollt und von SBB Cargo übernommen wird. Welche Bedeutung SBB Cargo in der globalen Transportkette von Produkten hat, die in die Schweiz importiert und aus dem Land exportiert werden, erklärt SBB Cargo-Chef Nicolas Perrin mit einem einfachen Zahlenbeispiel: «Jeder dritte Wagen, den wir befördern, hat einen Bezug zum Ausland.» Um in diesem Bereich auch für die Zukunft gewappnet zu sein, plant SBB Cargo den Gateway Limmattal (siehe Kasten).

### Gateway Limmattal.

Für SBB Cargo-CEO Nicolas Perrin ist er das «schweizerische Tor der globalen Logistik»: der Gateway Limmattal, dessen Eröffnung für 2016 vorgesehen ist. Der zentrale Umschlagplatz für Container ist die Antwort von SBB Cargo auf den zunehmenden Verkehr mit dieser Ladeinheit. Heute kommen jeden Tag 200 000 Container in Europa an, 2030 sollen es doppelt so viele sein. Nach Schätzungen gelangt rund 1 Prozent davon in die Schweiz. Vor allem die beiden deutschen Nordseehäfen Hamburg und Bremerhaven setzen auf die Schiene. Dort gelöschte Überseecontainer kommen also mehrheitlich mit der Bahn hierzulande an.

SBB Cargo plant, die rund 750 Meter langen Züge direkt zum Rangierbahnhof im Limmattal zu führen. Der Gateway funktioniert dann wie ein Umsteigebahnhof für Stahlbehälter: Die ankommenden Containerzüge fahren in den Terminal ein, und die Container werden von Kranen auf weiterfahrende Anschlusszüge umgeladen. Das geht rascher und ist günstiger als das Rangieren der einzelnen Wagen.

Der Gateway Limmattal ist so ausgelegt, dass täglich bis zu 600 Container umgeladen werden können. Von diesen 600 Containern sollen 80 Prozent das Limmattal auch wieder auf der Schiene und nicht auf der Strasse verlassen. Damit leistet SBB Cargo ihren Beitrag zur Verkehrsverlagerung.



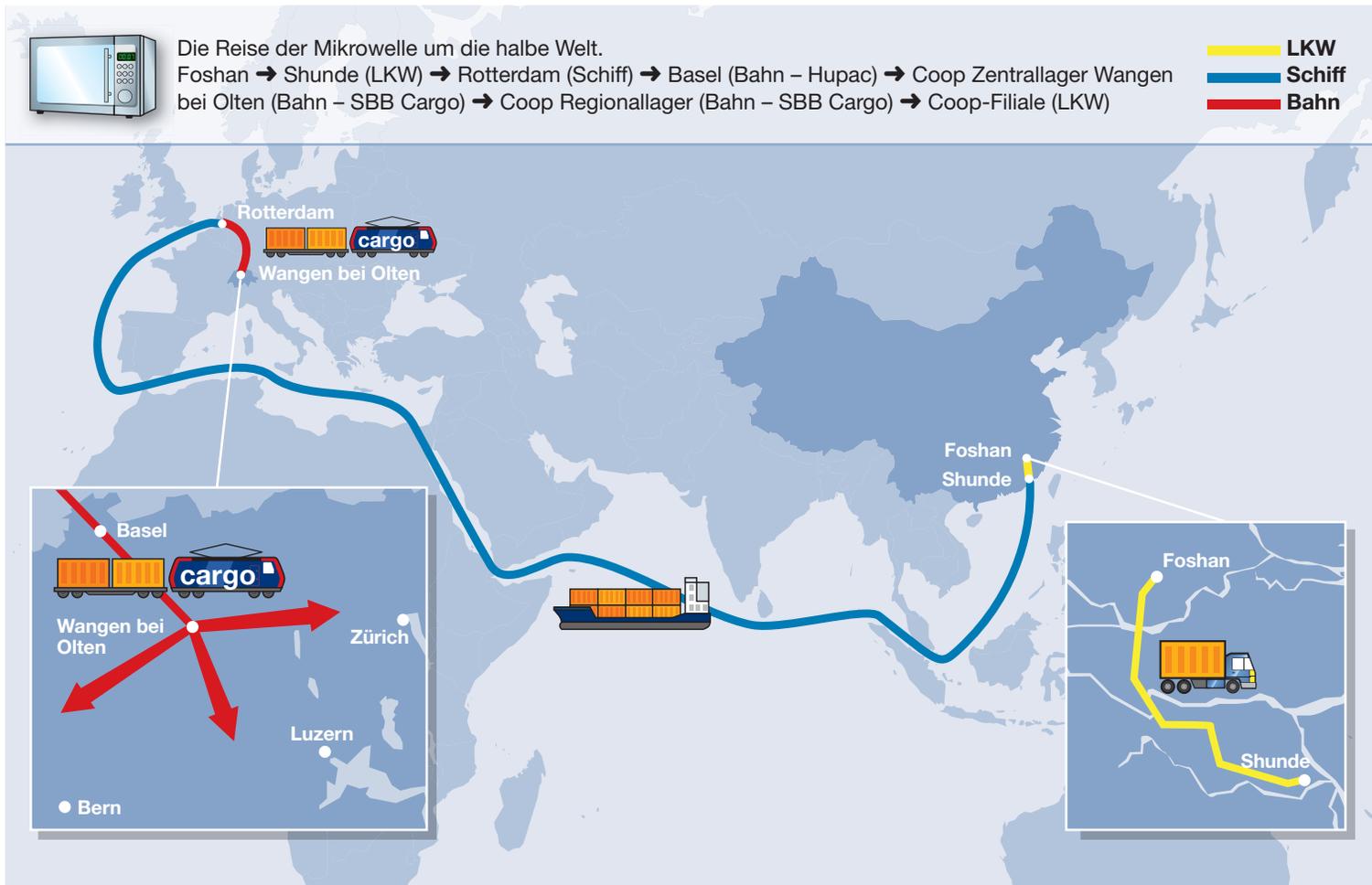
...und von dort in die regionalen Verteilzentren, zum Beispiel nach Aclens VD. Für die letzte Etappe der Weltreise bis in die Filialen übernimmt der Lastwagen.

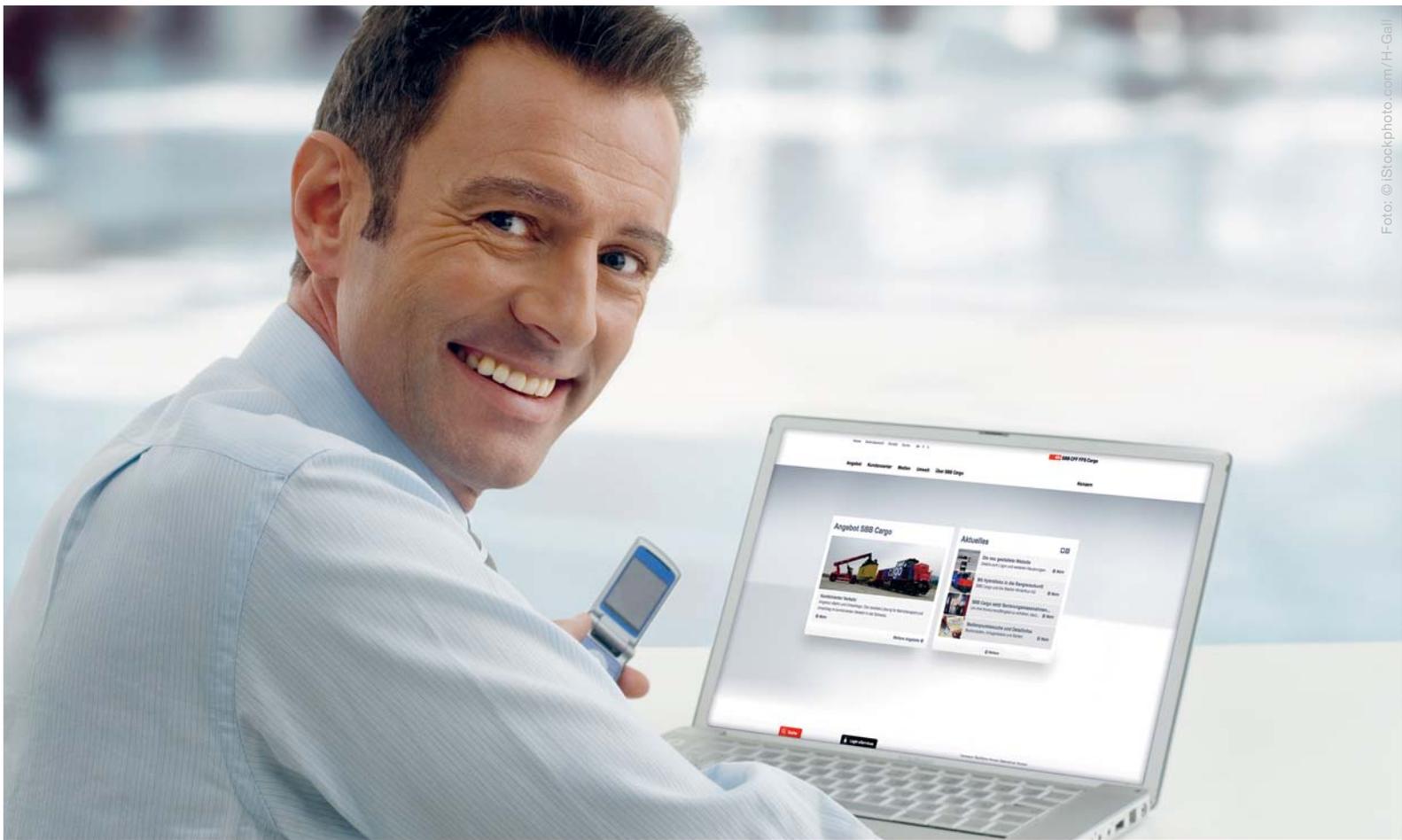
Die nächste Etappe des Überseetransports misst 45 Kilometer und führt direkt aufs Anschlussgleise im Coop-Zentrallager in Wangen bei Olten. «Swiss Split» heisst das Anschlussystem für den internationalen kombinierten Verkehr in der Schweiz. SBB Cargo gewährleistet damit den täglichen Zubringerdienst und die Feinverteilung intermodaler Ladeeinheiten wie des Überseecontainers aus Shunde. In Wangen wird der Container von Mitarbeitern des Grossverteilers geöffnet und entladen. Einzelne Mikrowellengeräte werden kon-

trolliert, und die Lieferung wird anschliessend auf Paletten zwischengelagert – möglichst kurz, denn Geräte am Lager binden Kapital und brauchen Platz.

Und noch einmal setzt Coop auf SBB Cargo: Sobald eine Filiale ihre Mikrowellengeräte bestellt, werden sie in Wangen ladengerecht kommissioniert und im Wagenladungsverkehr (WLV) von SBB Cargo – im sogenannten Nachtsprung – in die regionalen Verteilzentren transportiert. Für die letzte Etappe übernimmt

dann wieder der Lastwagen. Er fährt die Mikrowellen in die Filiale, wo die Geräte in der Regel innerhalb von 21 Stunden nach der Bestellung auf Rollbehältern eintreffen, bereit, um schon bald in irgendeiner Schweizer Küche in Betrieb genommen zu werden. Dort endet dann die gut 19 000 Kilometer lange Transportkette. ■





# SBB Cargo präsentiert sich im neuen Online-Kleid.

Dank des stark überarbeiteten Internet-Auftritts finden die Benutzer rascher, was sie suchen. Neu gibt es für Kunden einen passwortgeschützten Raum mit spezifischen Informationen.

TEXT: HEINI LÜTHY

Acht Jahre sind nach Internet-Zeitrechnung eine Ewigkeit. 2003 wurde die Website von SBB Cargo letztmals umfassend überarbeitet; jetzt ist sie wieder komplett erneuert.

Martin Radtke, als Leiter Cross Media bei SBB Cargo verantwortlich für den Relaunch, umreißt die Hauptziele dieser Erneuerung so: «Die Benutzer sollen schneller und einfacher zu den Informationen kommen. Darum haben

wir die Struktur und die Navigation verbessert. Für Kunden gibt es neu einen passwortgeschützten Raum für spezifische Informationen. Zudem ist es jetzt möglich, dass Benutzer Inhalte teilen, also über Plattformen wie Facebook, Twitter oder Google+ anderen Personen weiterleiten oder -empfehlen.» Ein wichtiges neues Navigationselement ist das Mega-Dropdown, ein Fenster, das beim Bewegen der Maus über einen Link automatisch aufspringt.

Der Benutzer kann so direkt zu einem gewünschten Menüpunkt auf der dritten Navigationsebene springen.

Die Website [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com) ist ein klassisches Portal für Geschäftskunden. Für viele Benutzer ist sie der Startpunkt zu CIS-online, also zum Cargo-Informationssystem. Hier können Kunden mit wenigen Klicks Beförderungsaufträge erteilen oder Güterwagen dis- >

ponieren. Das zweite Standbein der Online-Präsenz von SBB Cargo ist der Cargo-Blog ([www.cargo-blog.ch](http://www.cargo-blog.ch)). Ursprünglich wurde er 2007 eröffnet, um über die Messe Transport Logistic in München zu informieren. Die gute Resonanz aus der Logistikbranche hat SBB Cargo dazu motiviert, ihn permanent zu betreiben. In der Regel zwei Mal wöchentlich werden hier aktuelle Informationen über das Unternehmen und den Schweizer Schienen-güterverkehr veröffentlicht.

Rund um diese beiden Hauptauftritte gruppieren sich weitere Informationsangebote: Es sind dies die Websites der Töchter SBB Cargo International und ChemOil Logistics sowie des Projekts Gateway Limmattal und rund um den Cargo-Blog die Auftritte in den sozialen Netzwerken (siehe Grafik). Dieses Angebot wird auf der neuen Website in einem so genannten Social Media Newsroom zusammengefasst, sodass alle Aktivitäten in den sozialen Netzwerken konzentriert auf einer Seite zu finden sind.

### Bessere Kundenorientierung.

Für die Kunden wurden mehrere Elemente gezielt verbessert. Zum einen ermöglicht ein neues Kontaktkonzept den schnelleren Zugang

zu Fachleuten von SBB Cargo. Weiter wurden die Bedienpunktsuche und der Wagenkatalog überarbeitet und kundenfreundlicher gestaltet. Wichtig ist auch die Einrichtung des geschlossenen Raums, der allerdings erst im Aufbau ist. Martin Radtke: «Dieses Element der Website soll ein Ort sein, wo SBB Cargo den Dialog noch besser pflegen will.»

Ein kleines Projektteam aus Mitarbeitern von SBB Cargo und externen Spezialisten ermittelte zunächst, wer die Website benutzt und welche Informationen gesucht werden. Ausgehend davon, wurde die Navigation angepasst und die Inhalte wurden neu strukturiert. Daraus entstand ein erster Prototyp, den man ausgewählten Kunden präsentierte. Aufgrund von deren Rückmeldungen wurden die Navigation und die Struktur angepasst.

Grosse Aufmerksamkeit schenken die Konstrukteure der neuen Site auch den Texten. Martin Radtke: «Ein Texterduo veredelte die Rohtexte gleich im Content-Management-System. Die beiden prüften ihre Texte wechselseitig, was die Lesbarkeit maximiert und den Änderungsbedarf minimiert. Nach einer erneuten inhaltlichen Prüfung gingen die Texte in die Übersetzung.» Die dadurch verbesserte und vereinfachte Sprache soll ebenfalls dazu bei-

tragen, dass die Benutzer rascher zu den gesuchten Informationen gelangen.

Mit der Aufschaltung der renovierten Website ist der Erneuerungsprozess einen grossen Schritt weitergekommen, aber keineswegs abgeschlossen. Martin Radtke: «Wer eine Unter-

Jetzt finden Nutzer die gesuchten Informationen schneller – auch dank vereinfachter Sprache.

nehmenswebsite unterhält, optimiert ständig. Entscheidend ist, dass wir nun eine zeitgemässe inhaltliche und technische Basis haben, auf der wir aufbauen können.» Geschäftskunden rufen die Website vermehrt von unterwegs auf – und bleiben länger auf der Site: «Wir werden uns also überlegen müssen, ob wir unser Informationsangebot attraktiver für mobile Endgeräte machen wollen.»

Es ist also sehr gut möglich, dass die Online-Präsenz von SBB Cargo bereits früher als in acht Jahren schon wieder ganz anders aussieht. ■





Das Material von Sika für den Gotthard-Basistunnel wird mit SBB Cargo klimaneutral an die Baustelle Sedrun geliefert.

## Hier produziert, **dort kompensiert.**

Die Bahntransporte von Sika Schweiz AG mit SBB Cargo sind zu 100 Prozent klimaneutral. Das vor allem in der Bauzusatzstoff-Branche tätige Unternehmen kompensiert den CO<sub>2</sub>-Ausstoss, indem es ein Solarprojekt in Äthiopien unterstützt.

TEXT: URSULA HOMBERGER – FOTO: BERNHARD LOCHMATTER

André Walser stösst gerne neue Projekte an. Der Leiter des Sika-Logistikcenters in Birr AG stellt sich dabei auf den Standpunkt, dass man klein beginnen und dann behutsam Schritt für Schritt vorgehen soll. So ist er auch das Kompensieren von Treibhausgasen angegangen. Stolz präsentiert er die Urkunde von myclimate, auf der zu lesen ist, dass die Sika Schweiz AG

einen nachhaltigen Beitrag zum freiwilligen Klimaschutz geleistet und knapp 200 Tonnen CO<sub>2</sub> durch die Unterstützung von myclimate-Klimaschutzprojekten kompensiert hat.

Das Überraschende daran: Die ausgeglichene Menge CO<sub>2</sub> ist durch Gütertransporte mit der Bahn verursacht worden. «Bahntransporte mit >



Foto: myclimate

Das Geld von Sika wird für die Installation von Solarpanels in Äthiopien verwendet.

SBB Cargo verursachen verglichen mit dem Durchschnitts-Lastwagen in der Schweiz nur einen Zwanzigstel der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Dennoch bleibt ein unvermeidbarer Rest», sagt Nadja Oback, verantwortlich für das Thema Umweltmarketing bei SBB Cargo. SBB Cargo verfolgt bei der Berechnung der Emissionen den Lebenszyklusansatz, das heisst, es werden alle Emissionen sämtlicher Prozesse berücksichtigt, so auch Herstellung und Transport des Bahnstroms, Herstellung und Transport von Diesel für Traktion, Rangieren und Nahzustellung, Herstellung und Unterhalt der Transportinfrastruktur sowie des Rollmaterials.

Sika ist in der Schweiz das erste Unternehmen der Baustoffbranche, das durch die Bahn verursachte Emissionen komplett ausgleicht. Sie transportiert jährlich rund 18 000 Tonnen Material mit der Bahn zwischen dem Produktionsstandort Düdingen FR und dem Logistikcenter Birr AG sowie zu den Neat-Baustellen Sedrun GR und Bodio TI. Die effektive Transportleistung auf diesen Relationen bildet die Grundlage, auf der SBB Cargo die ausgestossene Menge CO<sub>2</sub> berechnet. Dazu setzt sie das Tool EcoTransIT (siehe Box) ein. Die Non-Profit-Stiftung myclimate ermittelt daraus den Kompensationsbetrag und unterbreitet dem Verursacher verschiedene Angebote: Das Unternehmen kann sich für ein spezifisches Projekt in der Schweiz, für ein solches im Ausland oder für einen Beitrag in einen Portfoliotopf entscheiden. Schweizer Projekte sind kostspieliger als ausländische.

### Licht für Äthiopien.

Sika Schweiz AG unterstützt das Projekt «Solarlampen im ländlichen Äthiopien». André Wal-

ser erzählt, dass im Rahmen dieses Projektes auf Hausdächern in Äthiopien Photovoltaikzellen zur Stromerzeugung installiert werden, sodass die Menschen anstelle von russenden und gefährlichen Petroleumlampen solarstrombetriebene LED-Leuchten benützen können. Diese Massnahme spart 50 000 Tonnen CO<sub>2</sub>

Mit der Beteiligung am Solarprojekt kompensiert Sika 200 Tonnen CO<sub>2</sub>.

pro Jahr ein. Ausserdem wirkt sie sich positiv auf die Gesundheit der Menschen aus und verbessert ihre allgemeinen Lebensbedingungen.

Dieser mehrfache Ansatz ist der Stiftung myclimate besonders wichtig. «Wir achten bei den Projekten, die wir finanzieren, streng darauf, dass sie immer auch die Lebensumstände der lokalen Bevölkerung verbessern und dass die ganze Region profitiert», erklärt Kathrin Dellantonio, Bereichsleiterin Marketing & Sales bei myclimate. «Ausserdem werden Nutzen und

### Interessiert an CO<sub>2</sub>-Kompensation?

Auf Wunsch lässt Ihnen Ihr Kundenbetreuer eine Berechnung der Emissionen für den Transport mit SBB Cargo sowie der Kompensationskosten erstellen. Danach leitet SBB Cargo die Daten an myclimate weiter. Die Stiftung stellt Ihnen den Betrag in Rechnung, lässt Ihnen eine Kompensationsurkunde zukommen und gibt Ihnen regelmässig einen Überblick über die mit Ihrem Geld realisierten Klimaschutzprojekte.

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



Das Tool EcoTransIT zur Berechnung der ökologischen Auswirkungen von Transporten ist zu finden unter:

[www.ecotransit.org](http://www.ecotransit.org)



Nutzung eines jeden Projekts anhand eines komplexen Monitorings überprüft, ehe wir Gelder auszahlen.»

Grundsätzlich geht es myclimate aber nicht nur ums Kompensieren: Ebenso viel Gewicht legt die Stiftung auf Beratungen, die darauf abzielen, Emissionen in unseren Breitengraden gar nicht erst entstehen zu lassen. Dieses umfassende Denken ist ganz auf der Linie von André Walser. Damit, dass seine Bahntransporte heute zu 100 Prozent klimaneutral sind, gibt er sich denn auch nicht zufrieden. Sika Schweiz AG transportiert ja nicht nur mit der Bahn: Jeden Tag sind durchschnittlich 15 Lastwagen im Auftrag von Sika auf den Schweizer Strassen unterwegs. André Walser hat die Transportunternehmer verpflichtet, neueste Fahrzeuge mit möglichst geringem Schadstoffausstoss einzusetzen – mit Erfolg, wie die CO<sub>2</sub>-Berechnungen ergeben haben. Allerdings wäre er nicht er, wenn er insgeheim nicht mit dem konsequenten nächsten Schritt liebäugeln würde: mit der Kompensation des CO<sub>2</sub>-Ausstosses der Strassentransporte. Klein beginnen eben, und Schritt für Schritt vorwärtsgehen. ■

### Sika und myclimate.

Sika ist ein global tätiges Schweizer Unternehmen der Spezialitätenchemie und führende Anbieterin von Werkstoffen und Prozessmaterialien für das Dichten, Kleben, Dämpfen, Verstärken und Schützen von Tragwerksstrukturen am Bau und in der Industrie. Insgesamt ist Sika in 76 Ländern mit rund 120 Produktions- und Vertriebsstandorten vertreten, beschäftigt rund 14 000 Mitarbeitende, 2200 davon in der Schweiz, und erzielt einen Jahresumsatz von 4,4 Milliarden Franken. [www.sika.com](http://www.sika.com)

Die Non-Profit-Stiftung myclimate wurde 2002 als Spin-off der ETH Zürich gegründet. Heute zählt sie zu den weltweit führenden Anbietern von freiwilligen Kompensationsmassnahmen. 2010 verkaufte sie rund 300 000 Tonnen Emissionsreduktionen. [www.myclimate.ch](http://www.myclimate.ch)



Um 16 Uhr ist das Wichtigste geschafft: Die «Helvetia», eine komplette Baustelle auf Rädern, ist in Altdorf vor dem Neat-Nordportal angekommen.

## Eine Baustelle auf Reisen.

Die «Helvetia» begeistert selbst Technikbanausen. Mit dem sogenannten Betonzug baut Transtec Gotthard im neuen Basistunnel die Fahrbahn. Im Sommer musste die 878 Tonnen schwere Zugkomposition vom Süd- zum Nordportal verlegt werden. Ein Fall für SBB Cargo.

TEXT: RETO NEYERLIN – FOTO: GIAN VAITL

Der Bahnhof Biasca liegt noch im Schatten, als um 9 Uhr morgens an diesem Augusttag die letzten Vorbereitungen für den grossen Baustellenumzug laufen. Schon bald blinzeln die ersten Sonnenstrahlen über die mächtigen Bergkämme, die das Tessiner Dorf von Osten her einschliessen. Sie hüllen den Hauptakteur des heutigen Tages, den Betonzug «Helvetia», in ein weiches Licht, lassen das gelbe Gefährt fast golden leuchten. Bewundernd schaut auch SBB-Cargo-Lokführer Bernhard Tresch auf sein nicht alltägliches Gefährt.

Heute geht «Helvetia» auf grosse Reise. Die 481 Meter lange und 878 Tonnen schwere Zug-

komposition hat dabei einen beschwerlichen Weg vor sich. Von Biasca geht es über die alte Gotthardbahnstrecke zum Nordportal des neuen Basistunnels nach Altdorf. Die 24 Wagen werden auf dieser Strecke mehr als 30 Tunnel, 14 Brücken, diverse Kehren und unzählige Kurven meistern müssen. Und vor allem: bergauf einen Höhenunterschied von über 800 Metern bewältigen. Dies ist bei solch schweren Zügen nur mit dem gleichzeitigen Einsatz zweier Lokomotiven überhaupt möglich, in diesem Fall sind es eine Re 620 und eine Re 420 in Doppeltraktion.

Der gelbe Betonzug ist mit dafür verantwortlich, dass ab Dezember 2016 die Züge auf der

Nord-Süd-Achse den Basistunnel zwischen Altdorf und Biasca befahren können. Denn mit der «Helvetia», einer rund 10 Millionen Franken teuren Einzelanfertigung, verlegt die Arbeitsgemeinschaft Transtec Gotthard die Fahrbahn im mit 57 Kilometer zukünftig längsten Eisenbahntunnel der Welt.

216 Meter Fahrbahn pro Tag.

Und das geht hoch effizient vonstatten: Statt den für das Fixieren der Schienen und Schwellen benötigten Beton mit Tausenden von Wagenfahrten fertig gemischt ins Tunnelinnere zu transportieren, wird mit dem mobilen >

Mischwerk der Beton direkt auf der Baustelle produziert. Die 18 hinteren Wagen dienen dabei als Lager für Zement, Wasser und Zusatzstoffe und versorgen den vorderen Produktionssteil per Förderbänder laufend mit neuem Material. «Über Nacht wird der Zug jeweils auf dem Installationsplatz in der extra dafür einge-

## Auf der «Helvetia» wird täglich Beton für 216 Meter Fahrbahn gemischt.

richteten Fahrbahnhalle gereinigt und neu beladen», erklärt Hein Leeuwe, Leiter Technik bei der ARGE Fahrbahn Transtec Gotthard. Tagsüber ist der Betonzug dann im Tunnel im Einsatz. Nur vier Arbeiter pro Schicht bedienen das mobile Mischwerk, um so im Durchschnitt Beton für 216 Meter Fahrbahn täglich im Tunnel herzustellen.

Dieses Verfahren hat nebst den eingesparten Transportfahrten einen weiteren grossen Vorteil: Während der Betonarbeiten können auf dem bereits fertiggestellten Gleis die Montagetrupps für Fahrleitung, Stromkabel, Telekoleitungen und andere technische Komponenten spätestens 48 Stunden nach dem Betonieren mit ihrer Arbeit beginnen. So wurden seit Mai 2010 auf dem Teilstück zwischen Bodio und Faïdo bereits 15 Kilometer Tunnelbahnbahn installiert.

Nun geht es im Nordportal zur Sache. Dafür musste die Infrastruktur der Baustelle an den neuen Ort transportiert werden: 14 Tage dauerte die Zügelaktion, 2000 Tonnen Material für den Bahntechnikneubau wurden über die bisherige Gotthardstrecke nach Altdorf verfrachtet. Die «Helvetia» bildet das Schlusslicht.

## Überzeugendes Konzept von SBB Cargo.

Dass SBB Cargo den Zuschlag für den Baustellenumzug erhielt, war nicht selbstverständlich. Denn sowohl der bisherige Installationsplatz in Biasca wie auch der neue in Altdorf liegen direkt neben der Autobahn, ein Transport mit Lastwagen wäre also möglich gewesen. «Wir konnten aber ein überzeugendes Konzept vorlegen», betont Mark Wildi, Key Account Manager von SBB Cargo. Als Vorteile ins Gewicht fielen dabei die pünktliche Lieferung der benötigten Wagentypen und vor allem deren längere Verfügbarkeit beim Beladen des gesamten Baustellenmaterials.

Auch für ein anderes Problem hatte SBB Cargo eine Lösung parat: Da der Betonzug für den Baubetrieb immer zur Tunnelmitte hin ausgerichtet sein muss, ist während des Transfers ein Wenden der Komposition nötig. «Um nicht jeden Wagen abhängen und einzeln drehen zu müssen, lassen wir den Zug einen Umweg über Chiasso fahren, wo er als Ganzes gewendet werden kann», sagt Thomas Giger, Betriebskonzeptplaner von SBB Cargo.

Das klappt reibungslos, und so kommt der Betonzug um 16 Uhr pünktlich in Altdorf an. Der Baustellenumzug ist damit abgeschlossen. Transtec Gotthard ist mit dessen Verlauf sehr zufrieden, wie Sebastian Reimann, der zuständige Bauleiter, bestätigt. Und die gute Zusammenarbeit wird fortgesetzt: Wie bisher in Biasca liefert SBB Cargo auch in Altdorf die benötigten Materialien wie Schienen, Schwellen, Zement und Kabelrollen an.

Nach der Eröffnung des Basistunnels Ende 2016 wird die Fahrzeit für die Bahnpassagiere auf der Strecke Mailand–Zürich eine Stunde kürzer sein. Und im Güterverkehr können dank des Ausbaus zur «Flachbahn» mehr und schwerere Züge auf der Nord-Süd-Achse verkehren – was eine Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene nochmals attraktiver machen wird.

Auch für die Lokführer wird die Arbeit einfacher, wenn sie die Hunderte von Tonnen schweren Güterzüge statt über den Berg durch ihn hindurch lenken können. Wobei eine gewisse Bähnlerromantik damit verloren gehen wird. Oder wie es Bernhard Tresch ausdrückt: «Die grandiosen Ausblicke am Gotthard werden mir schon fehlen.» ■

[www.koenigsfilm.de](http://www.koenigsfilm.de)

> Referenzen > Betonzug – Alpine Bau

## KLIPP & KLAR

### AUSGANGSBAHNHOF

Biasca

### TRANSPORTOBJEKT

Betonzug «Helvetia»

### ZIELBAHNHOF

Altdorf

### AUFTRAGGEBER

Transtec Gotthard

### DISTANZ

90 km (ohne Schlaufe über Chiasso)

## MARKTNEWS

### Swiss Split: Neuer Shuttle von Basel nach Chavornay.

Swiss Split ist das Anschlusssystem für den internationalen kombinierten Verkehr in der Schweiz und gewährleistet die Verteilung intermodaler Ladeeinheiten zwischen den Anschlussgleisen der Schweizer Wirtschaft und den internationalen Shuttle-Terminals der Schweiz. Seit September bietet SBB Cargo ihren Kunden für den Transport von Überseecontainern von Montag bis Freitag einen täglichen Bahnshuttle Basel–Chavornay VD an. Das Angebot ist neutral und richtet sich an alle Player im Kombinierten Verkehr.

Neben dem konkurrenzfähigen Preis und dem interessanten Fahrplan profitieren die Kunden zusätzlich von der neuen Buchungslogik im Kombinierten Verkehr: Seit Juli können sie nämlich direkt die gewünschte Anzahl Containerstellplätze buchen und nicht wie bis anhin den ganzen Bahnwagen.

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



## Wer ist Lea?



Lea ist nicht «wer», sondern «was»: Der «Lokpersonal Electronic Assistant» der SBB, ein kleiner Laptop-Computer, der den Lokführern alle nötigen Informationen und Daten auf dem Bildschirm zur Verfügung stellt. Im Lauf des Oktobers wurden die Cargo-Lokführer mit dem neuen «Lea Cargo» ausgerüstet, welches den veralteten «Lea I» ablöst. Die wichtigsten Verbesserungen gegenüber dem Vorgängermodell sind der geringere Papierverbrauch, die einfachere Bedienung und der Online-Zugang, dank dem Daten auch von unterwegs abgerufen und synchronisiert werden können.

## SBB Cargo setzt Sanierungsmassnahmen um.

Um ihre Konkurrenzfähigkeit zu erhöhen, baut SBB Cargo in der Administration und Verwaltung in den kommenden Jahren rund 200 Stellen ab. Sie sind Teil des im Juli angekündigten Sanierungsprogramms, mit dem das Unternehmen ab 2013 ein ausgeglichenes Resultat erreichen will. Der Bundesrat verlangt in seinen strategischen Vorgaben, dass der Wagenladungsverkehr von SBB Cargo mittelfristig eigenwirtschaftlich ist.

Teil des Massnahmenpakets ist die Reduktion der Strukturkosten, also aller Kosten, die unabhängig vom Transportvolumen anfallen. Diese sind heute deutlich höher als in der Gütertransportbranche üblich. Damit ist SBB Cargo im Wettbewerb mit anderen Anbietern noch nicht genügend konkurrenzfähig. Die Kosten für das Personal in der Administration und Verwaltung machen einen grossen Teil der Strukturkosten aus. SBB Cargo muss daher die Zahl der Stellen in diesen Bereichen reduzieren. Erreicht wird dies unter anderem mit der Einführung von einfacheren, unternehmensweit standardisierten Abläufen. Damit fallen vor allem in der Finanz- sowie der Vertriebsabteilung und in der Informatik bisher ausgeführte Arbeiten weg. Mit diesen und weiteren Massnahmen werden über die nächsten Jahre rund 200 Stellen in Administration und Verwaltung abgebaut – vor allem am Hauptsitz von SBB Cargo in Basel.

## SQS-Audits erfolgreich durchgeführt – auch für SBB Cargo International.

Im September führte die Schweizerische Vereinigung für Qualitäts- und Management-Systeme (SQS) das jährliche Audit bei SBB Cargo durch und bestätigte den Erhalt aller Zertifikate für SBB Cargo, ChemOil, SBB Cargo Deutschland und SBB Cargo Italien. Erstmals wurde auch SBB Cargo International mit Hauptsitz in Olten erfolgreich nach ISO 9001:2008 zertifiziert. Ebenfalls wurde die ECM-Zertifizierung (Entity in Charge of Maintenance) für SBB Cargo bestätigt. Diese schreibt vor, dass jedem Güterwagen eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zugewiesen ist und jeder Wagen gemäss Instandhaltungsplan und den geltenden Regelwerken gewartet wird. Insgesamt erhielt SBB Cargo die Bewertung «sehr gut». Positiv hervorgehoben wurden vor allem das Prozessmanagement und das strategisch wie operativ systematische Vorgehen von SBB Cargo.

## SBB Cargo International: Lok auf den Namen «Olten» getauft.

Mit der Taufe einer Lok Re 482 auf den Namen «Olten» weihte Ende September SBB Cargo International ihren Hauptsitz in der Eisenbahnerstadt offiziell ein. Die Re 482 ist bezeichnenderweise international einsatzfähig. Als Paten fungierten die Solothurner Volkswirtschaftsministerin Esther Gassler und der Oltnen Stadtpräsident Ernst Zingg.

Michail Stahlhut, CEO von SBB Cargo International, würdigte den Standort, an dem sich die wichtigen Nord-Süd- und Ost-West-Strecken der Schweiz kreuzen: «Ich freue mich sehr, dass wir uns in Olten niederlassen konnten und damit an die über 100-jährige Schweizer Eisenbahntradition anknüpfen können.» Er zog eine erste positive Zwischenbilanz des neuen Unternehmens: «Wir sind operativ gut unterwegs, kämpfen aber noch mit den üblichen Startschwierigkeiten.» Im ersten Halbjahr seit dem Start Anfang Jahr, so Stahlhut, habe SBB Cargo International bereits 15 000 Züge gefahren.

Prominenz an der Loktaufe: Esther Gassler, Solothurner Volkswirtschaftsdirektorin; Michail Stahlhut, CEO von SBB Cargo International; Ernst Zingg, Stadtpräsident von Olten.





## Neue Baselbieter Trams reisen per Bahn an.

Von Juli 2011 bis Mai 2012 werden 15 neue Tango-Trams des Schweizer Herstellers Stadler in Bussnang TG per Bahn an die Baselland Transport AG BLT ausgeliefert. Anders als die vier Anfang 2009 in Betrieb genommenen Vorserien-Fahrzeuge werden diese serienmässigen Trams nicht in zwei Teilen auf Tiefladern auf der Strasse transportiert, sondern als komplette Kombinationen von SBB Cargo per Bahn. Dafür wurde eigens eine neue Anschlussrampe im Basler Dreispitz erstellt. Diese 19 neuen Fahrzeuge ermöglichen zum einen die Verdichtung des Takts auf zwei Linien und ersetzen zum anderen alte Trams auf dem BLT-Netz in der Stadt und Agglomeration Basel. 2013 will die BLT bei Stadler 18 weitere Tango-Kompositionen bestellen.

## Fachtagung zur Zukunft des Schienengüterverkehrs in der Fläche.

Zusammen mit dem Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) führte SBB Cargo am 23. September in Solothurn eine Fachtagung durch, um Vertreter aus Politik und Verwaltung sowie Kunden und Experten für die Anliegen des Schienengüterverkehrs zu sensibilisieren.

Paul Wittenbrink, Professor für Transport und Logistik, zeigte in einem Referat den hohen volkswirtschaftlichen Nutzen des Wagenladungsverkehrs (WLV) auf. Die einseitige Bevorzugung des Personenverkehrs sei volkswirtschaftlich unsinnig, es brauche vielmehr eine ausgewogenere

Mischform, unterstrich er. Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo, erläuterte das heutige Angebot des Unternehmens und die künftigen Herausforderungen.

Wichtiges Anliegen der Anwesenden: Die Politik dürfe nicht allein auf den Transitverkehr durch die Alpen fokussieren, sondern solle sich stärker für den Bahngüterverkehr in der Fläche einsetzen. Damit ein leistungsfähiges Bahngüternetz auch zukünftig bestehen könne, brauche es unter anderem eine gezielte Raumordnungs- und Standortpolitik für transportintensive Industrie- und Logistikstandorte.

## Neuer Auftritt von SBB Cargo.

Die Schweizer Güterbahn hat ihren Werbeauftritt erneuert. Kern sind vier Plakatmotive, sogenannte Key Visuals, die SBB Cargo als im Hintergrund agierende, aber treibende Transportkraft der Schweizer Wirtschaft darstellen. Die zentrale Botschaft: Überall dort, wo es um effiziente, umweltfreundliche, flexible und verlässliche Transportlösungen geht, ist im Hintergrund die Marktführerin im Schweizer Güterverkehr tätig.

Nötig wurde die neue Bildwelt, die bis zum Frühjahr 2012 auf allen Ebenen umgesetzt sein soll, wegen der Ausgliederung von SBB Cargo International und der Konzentration des Unternehmens auf den Schweizer Binnenmarkt. Für SBB Cargo wurden die drei zentralen Markenwerte «schweizerisch», «persönlich» und «nachhaltig» als Richtlinie für die inhaltliche Gestaltung der Kommunikation definiert.



Wir sind da, wo die Natur wichtig ist.



# Schufften am Simplon.

Immer auf Achse, unermüdlich und mutig sind wir Säumer. Überbezahlte Glückspilze? Ein Vorurteil der Ahnungslosen. «Schufften am Simplon» trifft die Sache besser. Denn wir Säumer sind wichtige Gütertransporteure – und unser Geld allemal wert.

TEXT: ROBERT WILDI – ILLUSTRATION: MICHAEL MEISTER

Ja, diese Beförderung macht mich bis heute sehr stolz. Ich, der junge Bauernsohn Niklaus Zenklusen\* aus Gondo, von vielen lange als Taugenichts belächelt, bin jetzt plötzlich jemand im Dorf. Zu einem seiner wichtigsten Ballenführer, also Säumer, hat er mich vor einem Jahr ernannt. Er – das ist Kaspar Jodok von Stockalper, den wir hier im Oberwallis alle bewundern. Steinreich ist er geworden mit seinen Gütertransporten über den Simplonpass. Salz und Wein, Seide und Samt, Reis, Korn, Wolle, Käse und Öl: Mit Mauleseln, Pferden und Maultieren schleppen die Mitarbeiter von Stockalpers Handelsfirma alle möglichen Güter über den Berg.

Wer von Stockalper engagiert wird, kann sich etwas darauf einbilden und erst noch gut verdie-

nen. Mein neuer Chef hat als Erster erkannt, dass mit dem Export und Import von allerlei Waren auf der Simplonachse zwischen dem Oberwallis und Norditalien viel Geld zu verdienen ist. Ein kleines Imperium hat er aufgebaut. Seinen vor Jahren angelegten Saumweg über den Berg hat er längst vergoldet. Dank seiner Geschäftstüchtigkeit verhilft Stockalper sogar unseren Goldminen in Gondo zu einer regelrechten Blüte.

Auf der Route lauern viele Gefahren.

Und jetzt ist es also meine Aufgabe, an diesem wunderbaren Geschäft aktiv mitzuwirken. Nicht nur das, als Chefsäumer bin ich sogar verantwortlich für die reibungslosen Transporte der wertvollsten Güter. Meine kräftige Statur hat Stockal-

per vor allem gelobt und deshalb gemeint, dass ich der Richtige sei für diese Aufgabe.

Stärke und Entschlossenheit benötige ich auf unseren Touren in der Tat. Auf den langen Transportreisen über den Simplon lauern viele Gefahren. Vor Schneestürmen oder Steinschlägen musste ich mich und meine Leute schon oft in Sicherheit bringen. Mit durchnässten Kleidern, fast starr vor Kälte, stundenlang unter einem Felsvorsprung verharren, bis ein Unwetter vorüberzieht: Das nenne ich eine Grenzerfahrung.

Doch nicht nur die Natur ist unser Gegner. Wir sind auch gezielten Attacken von Menschen ausgesetzt. Nur knapp konnte ich bei der letzten Expedition einen heimtückischen Hinterhalt von Wege- >

lagerern unverletzt überstehen. Sie fielen uns mit Knüppeln von hinten an und wollten das gesamte Transportgut rauben. Vier Banditen gegen vier Säumer – zu verteidigen hatten wir eine wertvolle Fracht von über 2 Tonnen Salz, 20 Fässern Wein und jeder Menge Seide. Die feigen Angreifer konnten wir letztlich in die Flucht schlagen. Aber es war ein verlustreicher Sieg. Mein bester Transporteur,

Im Simplon-Hospiz wird es für uns Säumer eine Raststätte geben.

ein feiner Kerl und ehemaliger Hufschmied aus Brig, verstarb noch auf der Expedition an den Kopfverletzungen, die er sich im Kampf mit diesen Verbrechern zugezogen hatte.

### Freude pur bei jedem neuen Auftrag.

In solchen Momenten überkommen mich leise Zweifel. Was soll das Ganze überhaupt? Ich spüre auch die Ängste meiner Familie in Gondo, die bei jedem Abschied um mein Leben bangt. Doch da ist auch diese riesige Genugtuung, wenn ich nach Tagen oder Wochen der Qualen, Schlaflosigkeit und Entbehrung das unversehrte Transportgut einem italienischen Handelspartner übergeben kann. Wenn ich dann die glänzenden Geld-, manchmal sogar Goldstücke auf der Hand spüre, empfinde ich tiefe Genugtuung. Das ist der verdiente Lohn für die Strapazen und die Schufferei.

Voller Stolz bringe ich meinem Chef Kaspar Jodok von Stockalper jeweils die Einnahmen. Und er ist ein fairer Auftraggeber. Was ich mit einem erfolgreichen Transport verdiene, versüsst mir das Leben zwischen den Transporten und entschädigt auch gleich für die Sorgen meiner Liebsten. Deshalb mache ich weiter – kein Zweifel. Ich bin jetzt 24-jährig und voll im Saft. Ein Leben als Bauer kann ich mir nicht mehr vorstellen. Ich bin ein stolzer Säumer und will mein Leben dem Handel widmen. Bei jedem neuen Auftrag spüre ich grosse Freude. Künftig soll es sogar mehr Komfort geben auf den Transporten. Wie mir Stockalper gestern verraten hat, will er das Simplon-Hospiz beim «Alten Spittel» demnächst zu einem Sommersitz und einer Raststätte für uns Ballenführer ausbauen. Na wunderbar! ■

\* Name frei erfunden. Der Erzähler könnte in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts gelebt haben.



Foto: Gian Vattli

## Logistik 2015 – Veränderung auch für die Schiene.

*Liebe Logistikerinnen, liebe Logistiker*

*Nach aktuellen Umfragen, die wir in der Schweiz und Deutschland durchgeführt haben, zeichnen sich einige strukturelle Veränderungen im Transport- und Logistikbereich ab. So rechnen sehr viele Unternehmen in den nächsten fünf Jahren mit steigenden Transportpreisen. Ursache dafür sind neben der aktuellen Laderaumknappheit Themen wie die erwarteten Ölpreissteigerungen, zusätzliche Umweltschutzanforderungen, Personalknappheit und auch eine zunehmende knappe Infrastruktur.*

*Für die Unternehmen haben in Zukunft die Prozessoptimierung, eine hohe Flexibilität und auch die Qualität eine sehr grosse Bedeutung. Ein erstklassiger Dienstleister zeichnet sich neben hoher Qualität, ausreichender Laderaumkapazität und Flexibilität auch durch eine hohe Kostentransparenz und finanzielle Solidität aus, zeigte doch die Erfahrung in der Krise, dass manch guter Preis nicht nachhaltig war und nicht wenige Unternehmen inzwischen vom Markt verschwunden sind. Wichtige Themen sind auch die «Transportbündelung» und «Green Logistics», wobei Schweizer Unternehmen diesen Trends eine noch höhere Bedeutung beimessen. Darüber hinaus hat hier der Ausbau des Schienenverkehrs einen weitaus höheren Stellenwert.*

*Was bedeutet dies nun für die Schiene? Bündelung, Umweltschutz, Qualität und Solidität sind Faktoren, die für die Schiene sprechen. Das ist aber kein Selbstläufer. Die Schiene muss neben einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis eine klare Perspektive bieten, zum Beispiel für den Schweizer Einzelwagenverkehr. Aber auch Innovationen sind erforderlich. Komplexitätsreduktion und Einfachheit sind gefragt. Es sind neue Anreize zur besseren und gleichmässigeren Auslastung des Schienensystems zu prüfen, und dort, wo die Wünsche der Kunden über das heutige Kernangebot hinausgehen, sollten verstärkt Partnerschaften und strategische Allianzen geprüft werden. Logistik 2015 – auch die Schiene steht vor einem Wandel.*

*Paul Wittenbrink*

*Prof. Dr. Paul Wittenbrink ist Professor für Transport und Logistik an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg in Lörrach (wittenbrink@dhw-loerrach.de).*



«Wir arbeiten Hand in Hand»: Hilmi Üzümyemez (links) und Rudolf Bruggmann.

## «Wir stehen beide auf der gleichen Rampe.»

Hilmi Üzümyemez von SBB Cargo und Rudolf Bruggmann von der Schweizerischen Post sorgen im Verteilzentrum Mülligen gemeinsam dafür, dass die Briefe rechtzeitig an ihre Bestimmungsorte kommen. Wie funktioniert diese Partnerschaft?

TEXT: ESTHER BANZ – FOTO: GUY PERRENOUD

Es kommt selten vor, dass die beiden Zeit haben, gemeinsam einen Kaffee zu trinken oder sogar etwas Warmes zu essen. Fahrpläne bestimmen ihren Arbeitsalltag, es muss fast immer schnell gehen. Jetzt sitzen sie zum ersten Mal länger zusammen in der Kantine des Post-Verteilzentrums Mülligen in Schlieren bei Zürich. Draussen ist es gerade erst hell geworden, auf der Rampe vor dem futuristisch anmutenden Briefzentrum steht ein Zug auf dem Gleis parat, später werden Paletten und Sammelbehälter, in denen vorsortierte Briefe liegen, ins Innere der Wagen verladen. 15 Züge mit total 150 Wagen fahren täglich ausser in der Nacht von Samstag auf Sonntag von hier aus in die anderen Briefzentren, Eclépens und Härkingen, sowie nach Gossau und Chur. «Rund sieben Millionen Briefe werden in Mülligen täglich verarbeitet», sagt Rudolf Bruggmann.

Sowohl das Rangierpersonal von SBB Cargo als auch die Logistiker von der Post arbeiten im Dreischichtenbetrieb. «Am meisten läuft in der Nacht, dann wird die ganze A-Post befördert», sagt Rangierarbeiter Hilmi Üzümyemez. Ein Lokführer plus drei Spezialisten der regionalen Cargo Produktion sind dann von SBB Cargo im Einsatz, vonseiten der Post sind es sechs Mitarbeiter, Bruggmann ist ihr Teamleiter.

Beide bevorzugen die Nachtschichten gegenüber jenen am Tag. «Man ist hellwach, hundertprozentig konzentriert», sagt Üzümyemez, denn: «Es gibt nicht eine ruhige Minute. Wegen des hohen Takts ist man auch hinsichtlich der Sicherheit pausenlos gefordert. Ich arbeite gerne so.» Rudolf Bruggmann schmunzelt. «Hilmi ist so routiniert, dass man ihm nicht einmal anmerkt, wenn er gestresst ist.» Und dieser entgegnet: «Wir arbeiten Hand in Hand, das muss einfach reibungslos funktionieren.»

Das Verhältnis der beiden ist partnerschaftlich, jeder steht in der Linie seines jeweiligen Unternehmens, jeder erstellt Einsatzpläne und ist von seiner Seite her federführend, wenn während der Schicht plötzlich Probleme auftauchen – etwa wenn ein fertig beladener Post-Zug nicht ausfahren kann, weil ein Gleis blockiert ist. Dass sie für zwei verschiedene Unternehmen

**Hilmi Üzümyemez** arbeitet seit ihrer Gründung 1999 für SBB Cargo, zuvor war er schon in verschiedenen Funktionen bei der SBB. Der 40-jährige Türke kam als Jugendlicher in die Schweiz, spricht perfekt Schweizerdeutsch und lebt in Spreitenbach AG.

**Rudolf Bruggmann** arbeitet seit 1970 bei der Schweizerischen Post, seit drei Jahren im Briefverteilzentrum Mülligen. Der 57-Jährige lebt in Winterthur.

arbeiten, spüren sie im Alltag nicht, darüber sind sich beide einig: «Die einen bringen die Wagen, die andern laden ein. Wir stehen beide auf der gleichen Rampe.» Üzümyemez und seine Rangierkollegen helfen den Post-Leuten auch beim Einladen, wenn es zeitlich eng wird.

Seit drei Jahren stehen Üzümyemez und Bruggmann zusammen auf der Rampe. Auf die Arbeit bezogen, kennen sie sich in- und auswendig. «Gut organisiert, hat stets den Überblick, ist strikt», sagt der Rangierarbeiter über den Kollegen von der Post, und dieser über den SBB Cargo-Angestellten: «Zuverlässig, tadellos, sehr kompetent.» Man kommuniziere auch gut miteinander, sagt Bruggmann. Auch über Privates? Für einen Moment schauen sie sich an, der Schweizer und der Türke. Dann sagt Hilmi Üzümyemez: «Ja, über die Ferien. Und ausserdem weiss ich von ihm, dass er verheiratet ist.» Bruggmann kontert: «Die Frage ist nur, ob es stimmt.» Beide lachen – und lenken das Gespräch geschickt wieder auf die Arbeit zurück. ■

### 3 Fragen.

**Welches war Ihre erste logistische Leistung?**  
**Üzümyemez:** Mit zwölf Jahren habe ich im Lebensmittelgeschäft meines Vaters ausgeholfen.  
**Bruggmann:** In meiner Jugend mit Schulkollegen Waldhütten zu bauen.

**Was fällt Ihnen zum Stichwort Chaos ein?**  
**Üzümyemez:** Chaos? Was ist das?  
**Bruggmann:** Das tägliche Verkehrschaos in den Städten.

**Welches zusätzliche Talent hätten Sie gerne?**  
**Üzümyemez:** So uneingeschränkt einsetzbar sein wie James Bond.  
**Bruggmann:** Zusätzliche Sprachen beherrschen, um mich in den Ferien besser mit den Einheimischen verständigen zu können.



#### Impressum.

cargo 4|11. November 2011. Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 20 000 Exemplare. **Redaktion** Heini Lüthy (Leitung), Martin Radtke, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. **Gestaltung/Produktion** Werbekontor, Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Druck** Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basel, Schweiz, Telefon +41 (0)51 229 06 73, Fax +41 (0)51 229 02 99, [www.sbbcargo.com/de/magazin](http://www.sbbcargo.com/de/magazin)  
 Das Copyright für dieses Magazin liegt bei SBB Cargo. Der Abdruck von Artikeln ist unter Quellenangaben erlaubt. Bitte schicken Sie uns jeweils ein Belegexemplar.

#### Sie wünschen ein Gratisabonnement?

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

#### Änderung von Adresse oder Abonnement

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

#### Kundenservice:

**SBB Cargo AG**  
 Kundenservice  
 Centralbahnstrasse 4  
 4065 Basel  
 Schweiz  
 Tel. Schweiz 0800 707 100  
 Fax Schweiz 0800 707 010  
 Tel. Europa 00800 7227 2224  
 Fax Europa 00800 7222 4329  
[cargo@sbbcargo.com](mailto:cargo@sbbcargo.com)  
[www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

**SBB Cargo International**  
 Riggensbachstrasse 8  
 4600 Olten  
 Schweiz  
 Tel. Schweiz 0800 707 100  
 Tel. Europa 00800 7227 2224  
[info@sbbcargo-international.com](mailto:info@sbbcargo-international.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](mailto:info@chemoil.ch)





SBB CFF FFS Cargo



Wir nehmen alles sehr persönlich. Jedenfalls, wenn es um die Zufriedenheit unserer Kunden und die Qualität unserer Leistungen geht. Intensive Beratung und viel Transport-Know-how ermöglichen es uns, die Bedürfnisse unserer Auftraggeber bis ins kleinste Detail zu verstehen. So garantieren wir Dienstleistungen mit Zukunft. Für ein gemeinsames Ziel. Erfahren Sie mehr auf [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

**Wir sind da, wo Ziele  
gemeinsam erreicht werden.**