

cargo

Drei Länder auf einen Streich. Vom Ruhrgebiet in die Lombardei mit SBB Cargo.

Grosse Trommeln pendeln mit der Bahn. Ein Stahlkoloss reist zwischen Thun und Kriens.

Umweltschonende Entsorgung. Des einen Abfall, des anderen Rohstoff.

Meine persönliche «Tubel-Trophy». Die erste Fahrt von Usego-Chef Winter wurde zum Horrortrip.



**Titelbild:**

Seit dem 15. Dezember 2003 rollen SBB Cargo-Züge in Italien. Damit sind Transporte von Deutschland durch drei Länder mit einem einzigen Unternehmen möglich.

Fotos:

Nick Bürgin / ZEFA

Montage: FAVO

Schotter. 4

Neue Loks nach Italien. Aus dem Berg, auf die Bahn. Partikelfilter für Diesellokomotiven.

Drei Länder auf einen Streich. 6

Seit Dezember 2003 Realität: mit SBB Cargo vom Ruhrgebiet bis in die Lombardei.

Kühne & Nagel setzt auf integriertes Bahnkonzept. 9

Klaus-Michael Kühne fordert Verkehrskonzepte, die über Staatsgrenzen hinausreichen.

Magnet für Schnäppchenjäger. 10

Die Otto's AG hat ihren Bahnanteil seit Jahresfrist nahezu verdoppelt.

Grosse Trommeln pendeln mit der Bahn. 12

Ruag Components schickt riesige Stahlzylinder von einem Werkplatz zum nächsten.

1435 Millimeter Gemeinsamkeit. 14

Jenseits der Grenze ist fast alles anders. SBB Cargo lässt sich davon nicht aufhalten.

Umweltschonende Entsorgung. 16

Des einen Abfall ist des andern Rohstoff: der Recyclingspezialist Citron.

Wichtigste Verbindung nach Deutschland. 18

Eine Brücke in Basel und ihre wechselvolle Geschichte.

Meine persönliche «Tubel-Trophy». 20

Verhaftung, Unfall, Revolution: die erste Fahrt von Usego-Chef Winter war ein Horrortrip.

Näher bei den Kunden. 22

SBB Cargo verbessert ihre Kundenberatung in Deutschland, Italien und der Schweiz.

Ihre Ansprechpartner bei SBB Cargo. 23

Alle Kundenberater und wie man sie erreicht.

Impressum.

cargo 1|04 Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint vier Mal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 30 000 Exemplare. **Redaktion** Martin Radtke (Leitung), Stephan Appenzeller, Christoph Frei, Antje Gessner, Urs (Longo) Hofer, Erwin Rosenast. **Grafik/Satz** FAVO Communications, Arlesheim. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Druck** Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», CH-4065 Basel, Telefon +41 512 29 06 53, Fax +41 512 29 06 66. cargomagazin@sbb.ch, www.sbbcargo.com

Sie wünschen sich ein Gratisabonnement?

Nichts leichter als das: Senden Sie eine E-Mail an cargomagazin@sbb.ch oder einen Fax an +41 (0) 512 29 01 01, und Sie erhalten cargo vier Mal pro Jahr kostenlos ins Büro oder nach Hause gesandt.



Liebe Leserin, lieber Leser

Customer Relationship Management (CRM) steht für Kundenorientierung. Das heisst: Sie als Kundin, als Kunde stehen immer im Zentrum unseres Denkens und Handelns. Seit Anfang Februar setze ich mich als neuer Leiter der Abteilung CRM bei SBB Cargo dafür ein, dass Ihre Wünsche jederzeit nachhaltig erfüllt werden.

Auf der Suche nach den besten Lösungen ist der intensive Informationsaustausch mit Ihnen eine wesentliche Grundlage. Hierfür soll das Logistikmagazin *cargo* seinen Beitrag leisten. Für Sie haben wir es neu gestaltet: Mehr Information, mehr Unterhaltung und mehr Übersichtlichkeit soll Ihnen das Lesen angenehm und nützlich machen. Zudem will *cargo* einen Beitrag in der Diskussion über die Entwicklung des Güterverkehrs leisten. Für die aktuelle Ausgabe konnten wir Klaus-Michael Kühne, den Präsidenten des Verwaltungsrates der Kühne & Nagel International AG, gewinnen, einen Beitrag für *cargo* zu schreiben (vgl. Seite 9).

Das Logistikmagazin *cargo* will darüber hinaus noch stärker das liberalisierte Marktumfeld des Eisenbahngüterverkehrs ausleuchten. Wir begrüssen die Liberalisierung, denn damit hat unser Unternehmen die Chance, im freien Wettbewerb neue Produkte entwickeln und laufend verbessern zu können. Davon profitieren Sie als Kunde und gleichzeitig auch die ganze Branche, denn innovative Dienstleistungen verbessern das Image des Güterverkehrs.

Die Bahnwelt ist gewaltig im Umbruch, und wir stellen uns auf, um die neuen Herausforderungen anzunehmen.

Eine echte Innovation ist unser Engagement in Italien. Swiss Rail Cargo Italy hat am 15. Dezember vergangenen Jahres ihren Pilotbetrieb aufgenommen. Für die SBB Cargo-Familie war das ein grosser Erfolg, denn in weniger als einem Jahr konnte die italienische Tochtergesellschaft aufgebaut werden. Im Frühling 2004 nimmt das Unternehmen als SBB Cargo Italia nun seinen regulären Betrieb auf. Mehr Züge mit mehr Gütern werden dann von Chiasso in den Raum nördlich von Mailand fahren. Das ist ein Meilenstein bei der Umsetzung unserer Unternehmensstrategie. Erreichen konnten wir dies nur durch die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit Ihnen, unseren Mitarbeitenden sowie den Behörden. Lassen Sie uns gemeinsam diese Partnerschaft ausbauen. Dafür stehe ich Ihnen auch gerne persönlich zur Verfügung. Sie erreichen mich unter paul.wittenbrink@sbb.ch.

Herzlich grüsst
Ihr

Paul Wittenbrink
Leiter Customer Relationship Management

Mehrstromloks für Verkehr nach Italien.

Für den grenzüberschreitenden Verkehr mit Italien hat SBB Cargo achtzehn weitere Mehrstromloks bestellt.

Den Zuschlag für den Auftrag hat die Firma Siemens erhalten. Sie wird die Lokomotiven vom Typ Re 474 ab Juni 2004 bis Mitte 2005 sukzessive ausliefern. SBB Cargo hatte bereits im Jahr 2003 stark in den Aufbau eines Lokomotivparks für ihre italienische Tochtergesellschaft SBB Cargo Italia investiert. So wurden bereits achtzehn Zweisystemloks vom Typ Re 484 bestellt sowie drei Dieselloks vom Typ Am 840 für nicht elektrifizierte Strecken in Italien.



Vielseitig: die Dispolok Re 474 von Siemens.

Foto: Siemens



Rangierloks mit Russpartikelfiltern.

SBB Cargo schafft vierzig neue Rangierloks des Typs Am 843 der Firma Vossloh Locomotives an.

Diese neuen Rangierlokomotiven haben zahlreiche Besonderheiten: Der moderne Abgasfilter vermindert den Ausstoss von Russpartikeln weit gehend. Das macht sie zur saubersten Rangierlok in ganz Europa. Rangiermanöver können über Funk gesteuert werden, was ein effizienteres Arbeiten ermöglicht. Schliesslich hat die Am 843 gegenüber herkömmlichen Rangierlokomotiven deutlich mehr Kraft, und sie erreicht Spitzengeschwindigkeiten bis 100 Kilometer je Stunde.

www.sbbcargo.com

Foto: Alain D. Boillat

SBB Cargo an der EuroCARGO.

Vom 25. bis 27. Mai 2004 findet in Köln die internationale Fachmesse für Gütertransport, Logistik und Telematik «EuroCARGO» statt.

Sie sind herzlich willkommen!



Kundenzufriedenheit: gut, aber noch nicht gut genug.

SBB Cargo hat 2003 erneut die Zufriedenheit der Kunden durch ein unabhängiges Institut untersuchen lassen. Das Ergebnis: Insgesamt stellen die Kunden mit einem Zufriedenheitswert von 7,3 auf einer Skala von 1 bis 10 ein gutes Zeugnis aus.

Das Marktforschungsinstitut hat 255 Geschäftskunden von SBB Cargo in der Deutsch- und Westschweiz sowie 34 Geschäftskunden von ChemOil in der Deutschschweiz befragt. Deutlich besser als im Vorjahr beurteilten die Kunden die Zufriedenheit mit den Ansprechpartnern für die Auftragsabwicklung. Dagegen hat die neue Form der Rechnungsstellung unter konsequenter Verrechnung aller Zusatzleistungen zu einem spürbaren Anstieg der Beschwerden geführt. Diese konnten nicht innerhalb der geforderten Fristen abgetragen werden.

SBB Cargo will sich in verschiedenen Bereichen verbessern: So werden das SOS-Meldesystem ausgebaut, die Abrechnungen vereinfacht und die Information über die Dienstleistungen verbessert. Dazu trägt unter anderem ein neu gestalteter Auftritt im Internet bei.

Die nächste Kundenbefragung wird Ende 2004 durchgeführt.



Optimierte Auslastung im Rangierverkehr.

Neuer Fahrplan für Cargo Rail.

Mit dem Fahrplanwechsel 2003 hat SBB Cargo ein völlig neues Produktionssystem für den Wagenladungsverkehr eingeführt. Die Umstellung erfolgte praktisch reibungslos.

SBB Cargo hat das Produkt «Cargo Rail» modernisiert: Die traditionelle Abend- und Morgenbedienung wurde abgelöst. Heute bedienen die Teams ihre Kunden je nach Verkehrsaufkommen im Laufe des Tages. Grundlage dafür bildet ein kommunizierter Fahrplan. Die Kunden haben das weiterentwickelte Produkt gut akzeptiert.

Dank der Umstellung kann SBB Cargo die Ressourcen effektiver einsetzen. Sowohl die Rangierbahnhöfe wie auch die Traktions- und Rangiermittel sind regelmässiger ausgelastet. Die beträchtlichen Einsparungen unterstützen das Ziel, weiterhin einen flächendeckenden Service anbieten zu können.



Drei Länder auf einen Streich.

Schritt um Schritt baut SBB Cargo seinen Betrieb in Italien auf. Seit Dezember 2003 rollen die Züge. Zwischen dem Ruhrgebiet und dem Grossraum Mailand können die Kunden nun mit einem einzigen Ansprechpartner operieren.

15. Dezember 2003, am Bahnhof Chiasso: Um 17.33 Uhr fährt ein Güterzug ab in Richtung Monza-Lecco nahe Mailand. Geladen hat er Stahl der Swiss Steel. Doch ein gewöhnlicher Zug ist das nicht: Er wird beobachtet von

Foto- und Fernsehkameras und von der regionalen und nationalen Presse. Es handelt sich um die Betriebsaufnahme des jüngsten Kindes der SBB Cargo-Familie.

Am Anfang stand Skepsis. Theo Allemann,

Verwaltungsrat der Hupac AG, sagte anlässlich des Starts von SBB Cargo Italia gegenüber der Presse: «Ich habe SBB Cargo-Chef Daniel Nordmann misstraut, als er bekannt gab, der Start solle am 15. Dezember erfolgen.» Seine



Neuer Firmenname.

Swiss Rail Cargo Italy, die italienische Tochtergesellschaft von SBB Cargo, heisst neu SBB Cargo Italia und erhält auch das Logo des Mutterhauses. Auch die Umbenennung der deutschen Tochtergesellschaft Swiss Rail Cargo Köln in SBB Cargo Deutschland ist in Vorbereitung. Der Leitgedanke der neuen Namensgebung: Auf der Nord-Süd-Achse ist SBB Cargo der Player, der Verkehre in ungeteilter Transportverantwortung anbietet.



nach einem Monat Betriebserfahrung, konnten Vertreter der SBB wie Verwaltungsratspräsident Thierry Lalive d'Épinay und CEO Benedikt Weibel sowie prominente Gäste wie Nationalrätin Chiara Simoneschi-Cortesi in Chiasso auf einen erfolgreichen Start das Glas erheben.

Schrittweiser Ausbau.

Nach dem offiziellen Markteintritt Mitte Dezember führt SBB Cargo Züge vom Tessin nach Lecco Maggianico, nach Molteno und seit 7. Januar 2004 nach Oggiono. Transportiert wird Stahl, später werden an die Stahlzüge teilweise auch Wagen für Holz angehängt.

Ab 12. Januar steigert SBB Cargo die Leistung auf zwei bis drei Züge pro Tag. Im Auftrag der Hupac verkehren zusätzlich Züge mit Containern und Wechselbehältern von Duisburg im Ruhrgebiet über Basel und den

« Wir wollen den Kunden einen Service von hoher Qualität anbieten. »

Hans-Anton Meier

Simplon nach Novara westlich von Mailand und zurück. Daneben wickelt die private italienische Güterbahn Ferrovie Nord Cargo weiterhin im Auftrag von SBB Cargo Verkehre nach Desio, Melzo und Padua ab. Insgesamt transportierte SBB Cargo im Januar 14 000 Nettotonnen Güter nach Norditalien. Bis Ende 2004 soll das Angebot auf 120 Züge pro Woche ausgeweitet werden.

SBB Cargo will Schweizer Transportqualität nach Italien bringen. Was für die Kunden vor allem interessant ist: SBB Cargo ist das einzige Unternehmen, das Gütertransporte auf der Schiene von Deutschland bis Italien anbietet – durch drei Länder mit nur einem Ansprechpartner. Dadurch können die Abläufe an den Schnittstellen besser koordiniert werden, die Aufträge können regelmässiger, zuverlässiger

und pünktlicher abgewickelt werden. Seine Kunden, sagt Hupac-Direktor Bernhard Kunz nach den ersten Erfahrungen, seien mit dem neuen Modell sehr zufrieden.

Das Beste aus zwei Kulturen.

SBB Cargo investiert in den Aufbau ihrer Tochter 140 Millionen Euro, verteilt auf fünf Jahre. Der Löwenanteil davon geht in die Anschaffung neuer, für die verschiedenen Stromnetze in den beiden Ländern geeigneter Lokomotiven der Typen Re 474 und Re 484 (siehe Seite 4). SBB Cargo Italia beschäftigt derzeit fünfzig Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Parallel zum Ausbau der Kapazitäten wird zusätzliches Personal rekrutiert; über hundert Personen nehmen allein 2004 am Ausbildungsprogramm teil. Bis Ende Jahr soll der Personalbestand auf rund 200 erweitert werden.

«Wir wollen den Kunden einen Service von hoher Qualität anbieten», sagt Hans-Anton Meier. Der promovierte Physiker ist Geschäftsführer der SBB Cargo Italia. Er ist als Schweizer in Florenz aufgewachsen und sagt über seine Biografie: «Ich verbinde beide Kulturen miteinander.» Eine italienische Tochter eines Schweizer Unternehmens aufzubauen, birgt nicht nur Schwierigkeiten wegen unterschiedlicher Mentalitäten: Es kann auch Chance sein. «Schweizer Know-how und Schweizer Qualitätsstandards werden nach Italien gebracht. Eine der Stärken der Italiener wiederum ist ihre Flexibilität, die beim Aufbau eines neuen Unternehmens unverzichtbar ist», sagt Meier. Das Mutterhaus SBB Cargo beweise sein Vertrauen in die Zukunft mit der Höhe der Investitionen. Bis 2005 werde SBB Cargo Italia das zweitgrösste Bahngüterunternehmen im Land sein.

In der Aufbauphase war Meier mit der Beantragung des italienischen Sicherheitszertifikats Cesifer beauftragt. SBB Cargo erhielt dieses im November. Die Zusammenarbeit mit den italienischen Behörden bezeichnet Meier als «sehr gut». ➤



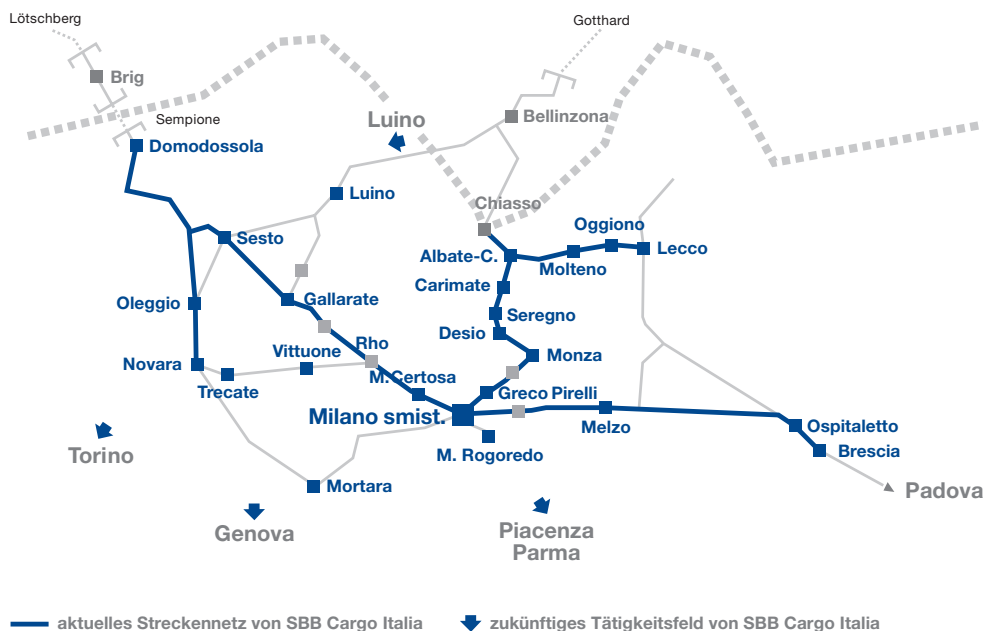
Hans-Anton Meier, Geschäftsführer SBB Cargo Italia.

Einschätzung ist nachvollziehbar: Nur gerade elf Monate vor der geplanten Betriebsaufnahme ist die italienische Tochter unter dem Namen Swiss Rail Cargo Italy gegründet worden – eine ungewöhnlich kurze Zeit, zumal es neben bürokratischen auch technische und kulturelle Hürden zu überwinden galt (siehe auch Seite 14). Doch SBB Cargo hielt Nordmanns optimistische Ankündigung ein. Mitte Januar, ein Jahr nach Firmengründung und



14 000 Nettotonnen nach Italien bewegt – zum Beispiel via Domodossola.

Tätigkeitsfeld von SBB Cargo Italia.



Erfolgreich konkurrieren.

Bedeutsam ist die Betriebsaufnahme in Italien auch für die im Sommer 2002 gegründete Tochter Swiss Rail Cargo Köln. Diese ist besonders auf den Gebieten Chemie- und Mineralöltransporte, kombinierter Verkehr und Spotverkehre tätig. SBB Cargo will auf der Nord-Süd-Achse zwischen Deutschland und Italien mehr Güter von der Strasse auf die Schiene holen und muss sich ausserdem gegen die Konkurrenz der Brennerstrecke durchsetzen, auf der neben den Staatsbahnen auch ein privates Unternehmen operiert. Das ist möglich dank der gesteigerten Attraktivität durch vereinfachte Abläufe, wozu auch die Einführung des Taktfahrplans im Güterverkehr gehört, die ebenfalls am 15. Dezember 2003 erfolgt ist. Mit Norddeutschland und der Grossregion Mailand verbindet SBB Cargo zwei der grössten Wirtschaftsräume Europas. In naher Zukunft sollen auch die Firmennamen vereinheitlicht sein: Swiss Rail Cargo Italy, die italienische Tochtergesellschaft von SBB Cargo, heisst neu SBB Cargo Italia und erhält auch das Logo des Mutterhauses. Auch die Umbenennung der deutschen Tochtergesellschaft Swiss Rail Cargo Köln in SBB Cargo Deutschland ist in Vorbereitung. Der Leitgedanke der neuen Namensgebung: Auf der Nord-Süd-Achse zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien ist SBB Cargo der Player, der Verkehre in ungeteilter Transportverantwortung anbietet.

Ein Meilenstein im internationalen Bahn-güterverkehr wie in der Firmengeschichte der SBB wurde am 15. Dezember 2003 gesetzt. Benedikt Weibel sprach gegenüber den Medien von einem «Jahr der Wende». Für die nahe Zukunft bediente sich der SBB-Chef der Bergsteigersprache: «Das Basislager haben wir hinter uns gelassen. Jetzt sind wir in Richtung Lager eins unterwegs. Aber der Gipfel ist noch weit.»

Kontakt.

Die Kundenberater des Verkaufsbüros Mailand sind die ersten Ansprechpartner für die italienischen Kunden von SBB Cargo. Sie bieten eine fachkompetente und persönliche Beratung in allen Transportfragen. Roberto Martignoni leitet das Verkaufsbüro.

SBB Cargo, Sales Italy
Via Vittor Pisani 7, I-20121 Mailand
sales.italy@sbb.ch

☎ Telefon ++ 39 02 674 900 97

☎ Fax ++ 39 02 671 011 83

Text: Marcel Hänggi
Fotos: Nick Bürgin, Markus Schneeberger,
Andreas Aerni

Kühne & Nagel setzt auf ein integriertes europäisches Bahnkonzept.



Klaus-Michael Kühne

Klaus-Michael Kühne ist Präsident des Verwaltungsrats und Mehrheitsaktionär der Kühne & Nagel International AG. Mit 19 000 Mitarbeitern an 600 Standorten in 96 Ländern gehört die Kühne & Nagel-Gruppe zu den weltweit führenden Logistikunternehmen.

Schneller als jeder Versuch politischer Einigung hat die Informations- und Kommunikationstechnologie bestehende Grenzen überwunden. Damit verbunden sind natürlich auch eine steigende Zahl von Versendern und Empfängern sowie ein erhöhter Transportbedarf. Standortverzerrungen können zwar durch Logistikdienstleistungen ausbalanciert werden, führen aber zu den uns allen bekannten Verkehrsengpässen. Doch ohne Transportleistungen, ohne Güterverkehr auf Schiene und Strasse ist ein Funktionieren jeder Volkswirtschaft ausgeschlossen. Glauben wir den Statistiken, so wird allein der europäische Güterverkehr in den kommenden zehn Jahren um weitere dreissig Prozent wachsen.

Die Herausforderung bei der Gestaltung der Güterströme sollte darin liegen, das Verkehrssystem Strasse zu entlasten, anders gesagt, intelligente und koordinierte Lösungen zu finden. Dies ist nur möglich, wenn alle Beteiligten – Politik, Wirtschaft und Verkehrsdienstleister – an einem Strang ziehen, und das nicht nur auf nationaler, sondern auch auf europäischer Ebene. Dem Zusammenspiel von Verkehrsträgern und Logistikdienstleistern kommt dabei eine massgebliche Steuerungsfunktion zu.

Güterströme bündeln und attraktiv vernetzen.

Logistikdienstleister müssen Güterströme noch stärker bündeln und kanalisieren. Hierbei kommt es darauf an, die spezifischen Vorteile der Strassen-, Schienen-, Wasser- und Luft-

verkehrswege zu nutzen und eine attraktive Vernetzung untereinander sowie geeignete Transportmittel für kombinierte Verkehre bereitzustellen. Wir sprechen hierbei von intermodalen Verkehrssystemen.

Der Staat oder private Unternehmungen müssen die dafür notwendige Infrastruktur zur Verfügung stellen wie zum Beispiel Umfahrungen von Grossstädten (Ringstrassen) und zusätzliche Schienen-, Strassen- und Flughafenkapazitäten. Kombinierte Verkehre werden zunehmen – eine Renaissance der Binnenschifffahrt und der Bahn ist daher wünschens-

« Eine Renaissance der Binnenschifffahrt und der Bahn ist wünschenswert. »

Klaus-Michael Kühne

wert. Jedoch muss klar sein, dass dies nicht ohne gigantische Investitionen geschehen kann, wenn diesen Verkehrsträgern substantielle Transportvolumina zugeführt werden sollen.

Verlagerung auf die Schiene sinnvoll und möglich.

Der Versuch, Teile des Strassenverkehrs auf die Schiene zu legen, den ich sehr begrüsse, sollte von allen europäischen Ländern unterstützt werden. Die Schweiz hat bereits mit der EU ein Transitabkommen abgeschlossen und sich zum Ausbau der Schieneninfrastruktur verpflichtet. Nicht nur mit protektionistischen Massnahmen wie Schwerverkehrsabgaben und Strassentransitgebühren, sondern auch durch ständige Verbesserung der Leistungsfähigkeit der SBB und anderer Bahngesellschaften lässt sich die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene bewerkstelligen.

Im Bahnverkehr hat die Schweiz grosse Fortschritte gemacht und findet Anerkennung

bei den europäischen Nachbarn. Wir unterstützen alle Versuche, das schweizerische Bahnnetz noch besser als bisher in das europäische zu integrieren. Deutlich muss jedoch hervorgehoben werden, dass erst ein integriertes europäisches Bahnkonzept eine markante Verlagerung des Strassenverkehrs auf die Schiene ermöglichen wird.

Der Bahnspedition kommt bei der Entwicklung hochwertiger Logistikverkehre eine bedeutende Rolle zu. Losgelöst von nationalen Interessen muss sie neutral am Markt auftreten und gleichzeitig ein europäisches Netzwerk vorhalten. Aus diesem Grunde haben wir bereits 1999 die Ferroviasped-Gruppe als hundertprozentiges Tochterunternehmen erfolgreich am Markt positionieren und entwickeln können. Die Ferroviasped-Gruppe ist in nahezu allen europäischen Ländern durch eigene Landesgesellschaften beziehungsweise Agenturen in den Kühne & Nagel-Büros vertreten.

Mehr denn je wird der Erfolg des Eisenbahngüterverkehrs von zuverlässigen Transporten, eingebunden in wettbewerbsfähige Logistikpakete, abhängen. Die aktuelle Angebotsentwicklung der SBB Cargo mit grenzüberschreitenden direkten Zügen – bei hoher Zuverlässigkeit und Regelmässigkeit – fördert unser Interesse an einer künftig verstärkten Zusammenarbeit im gesamteuropäischen Raum beträchtlich.



Magnet für Schnäppchenjäger.

Die Otto's AG setzt bei der Versorgung ihrer 82 Filialen verstärkt auf die Schiene. Warum der Branchenprimus seinen Bahnanteil mit SBB Cargo-Unterstützung von 2002 auf 2003 nahezu verdoppelt hat.

Die Otto's AG wirkt wie ein Magnet auf Schweizer Schnäppchenjäger. Das Geschäft laufe gut, bestätigt CEO Mark Ineichen. Die ökonomische Flaute habe das Kundenbewusstsein fürs Preis-Qualitäts-Verhältnis geschärft. Warum solle, wer knapp bei Kasse sei, sechs Franken fürs Markenshampoo berappen, wenn er es hier für die Hälfte haben könne, fragt der 32-Jährige.

Seit 1. September 2003, dem Beginn des Otto's-Geschäftsjahres, liegt der Zuwachs bei fünfzehn Prozent. Dennoch muss der Familienbetrieb einige Wermutstropfen schlucken. «Die Leute halten sich mit höherwertigen Anschaffungen wie Polstergruppen zurück, obwohl wir schöne Exemplare aus Leder für 1200 Franken im Sortiment haben», sagt Ineichen junior. Er

hatte die operative Führung Mitte 2001 von seinem Vater Otto, dem Gründer und Namensgeber der Firma, übernommen.

Sursee als Dreh- und Angelpunkt.

Das Otto's-Netz besteht aus 82 Filialen in der deutschen und französischen Schweiz. Dieses Jahr soll ein halbes Dutzend neuer Filialen hinzukommen. Otto's operiert mit drei Filialmodellen: Textilien, Parfüms (bis 250 m²); Hardware, Textilien (bis 1500 m²); Textilien, Möbel (bis 3000 m²). Die Flächen variieren je nach Lage – vom Dorflädli nahe Bern bis zum Kaufhaus in Sursee, Kanton Luzern.

Apropos Sursee: Nur einen Steinwurf über die Autobahn vom Renommeeshop entfernt liegen die Verwaltung und das Logistikzentrum



Das administrative und logistische Herz: Die Otto's-Zentrale im luzernischen Sursee.

der Otto's AG. Der Komplex hält ein Fünftel der landesweit mehr als tausend Mitarbeitenden in Lohn und Brot. Sein 25 000 m² grosses Zentrallager mit 15 800 Palettenplätzen hat vorwiegend Transitfunktionen. Es unterteilt sich in die Bereiche Wareneingang, Kommissionierung, Hochregallager, filialspezifische Güteraufteilung und Spedition.

Drei Sattelschlepper und neun Anhängerzüge versorgen die Filialen und kehren mit deren Leergut, Plastik- und Kartonmaterial zur Entsorgung nach Sursee zurück. Im Geschäfts-

« Die Bahn muss sich als die günstigere Alternative erweisen. »

Markus Koch

Jahr 2002 füllten die Warenlieferungen 155 000 Paletten. Fünf der siebzehn Tore sind den eigenen, die übrigen zwölf Lieferantenfahrzeugen vorbehalten. Letztere docken dort 7400-mal im Jahr an.

Schienenutzung kein Werbegag.

Bei diesen respektablem Volumina versteht es sich von selbst, dass Otto's längst mit SBB Cargo zusammenarbeitet. «Einige Geschäftsfreunde argwöhnen, unsere Nutzung der Schiene sei eine Art Umwelt- oder Werbegag. Weit gefehlt. Hier geht es um rein geschäftliche Kriterien wie Zuverlässigkeit, Termintreue und Kosten. Die Bahn muss sich als günstigere Alternative zur Strasse erweisen. Tut sie das nicht, machen wir die Transporte in Eigenregie», sagt Geschäftsleitungsmitglied Markus Koch, der für die Bereiche Informatik und Logistik verantwortlich ist.

Anlieferungen auf der Schiene sind bei der Otto's AG seit Jahren üblich. Hingegen begann

sie mit Auslieferungen per Bahn erst im Herbst 2002. Ergebnis: Zwischen den Kalenderjahren 2002 und 2003 wuchs die Zahl der von ihr eingesetzten SBB Cargo-Wagen von 430 auf über 800. «Es könnte eine Verdopplung werden», mutmasst Koch. Wegen inhärenter Beschädigungsrisiken werden nur Trennwand-bewehrte Schiebewandwagen mit verriegelbaren Trennwänden genutzt, die bis zu je 38 Paletten aufnehmen können.

Mehr Verkehre auf der Schiene.

Bis vor kurzem beschränkten sich die Bahnlieferungen (mit zwei Pendelwagen) aufs Wallis. Dabei übernehmen Lastwagen am Zielbahnhof Sion die Distribution zu den vier Filialen. Nach zehnwöchiger Testphase starteten Otto's und SBB Cargo in der zweiten Dezemberhälfte 2003 auch einen Service nach Graubünden. Er dreht sich um die Versorgung der Verkaufsstellen in Chur und Landquart mit zwei Wagenpaaren pro Woche. Die Lastwagen-Feinverteilung ab Landquart liegt in SBB Cargo-Händen.

Mit der stärkeren Verlagerung auf die Schiene verfolgt Otto's neben Zeit- und Kostenersparnissen das Ziel, den Betriebsaufwand für die Strassenflotte zu kappen. Dazu tragen die Bahnrelationen Sursee-Sion (180 Kilometer) und Sursee-Landquart (160 Kilometer) massgeblich bei. Das belegt die Otto's-Statistik: 2002 hatten hauseigene Fahrzeuge inner-schweizerisch noch 1,2 Millionen Kilometer zurückgelegt. Dank Ausweitung der Kooperation mit SBB Cargo ist diese Distanz seither drastisch geschrumpft.

Text und Fotos: Wilf Seifert

Bahntransport von Tunnelausbruchmaterial.

Der Kanton Zürich verbessert seine Strasseninfrastruktur und baut die Westumfahrung Zürich und den Üetlibergtunnel. SBB Cargo übernimmt Transportaufgaben.

Zusätzlich wird die Autobahn durchs Knonaueramt erstellt. Teil davon ist der 4,95 Kilometer lange Isisbergtunnel.

Das Tiefbauamt des Kantons Zürich hat SBB Cargo beauftragt, Tunnelausbruchmaterial abzutransportieren. Das Material wird in den Filderen verladen und nach Hüntwangen und Zweidlen geführt. Die Geologen rechnen mit insgesamt einer Million Kubikmeter Material.

SBB Cargo hat bereits das Ausbruchmaterial vom Üetlibergtunnel, vom Äscher-, Eggrain- und Hafnerbergtunnel abgeführt.



Veränderte Strukturen.

Die Otto's AG hat sich einen Topnamen als Einkäuferin und Anbieterin von Postenwaren erworben. Ihr Basissortiment besteht aus Nahrungsmitteln (ohne Frischprodukte), Non-Food, Textilien und Möbeln.

Bis 1999 firmierte sie unter «Otto's Warenposten». Die qualitative Steigerung der Produktpalette bewirkte einen Wandel der Kundenstruktur. «Einst waren es vorwiegend ausländische, heute dominieren helvetische Schnäppchenjäger», bestätigt CEO Mark Ineichen. Mit der Aufwertung haben sich die Warenquellen geändert. Inzwischen macht der Postenanteil nur noch fünfzig Prozent aus; der Rest entfällt auf regulär eingekaufte Artikel.



Grosse Trommeln pendeln mit der Bahn.

Von Thun nach Kriens, von Kriens nach Thun: Der Transport zweier Stahlkolosse der Ruag Components fordert die SBB Cargo heraus. Vier Transporte à zwei mal 30 Tonnen bedeutet: 240 Tonnen von der Strasse weggebracht. Der Bestimmungsort der Trommeln ist Australien.

«Noch drei Millimeter in Richtung Thun – gut, absetzen!», kommandiert Monteur Edwin Schumacher von Ruag Components. Im Zeitlupentempo senkt sich der am Hallenkran hängende Koloss in die Vertiefung des SBB-Spezialwagens. Die Stahltrommel wird für die Weiterfahrt nach Kupferhammer bei Kriens verladen. Dort wird sie bei VA Tech Hydro einem thermischen Prozess unterzogen.

Produziert wurde der Stahlzylinder im November 2003 in Thun. Anschliessend reiste er auf der Schiene nach Kupferhammer zum sogenannten Spannungsarm-Glühen. Zurück in

Thun, schweissten die Ruag Components-Spezialisten der Trommel 800 Kilogramm einer

«**Allein das Anheben der Zylinder ist eine Wissenschaft für sich.**»

Ueli Willener

Sonderlegierung auf und bereiteten den erneuten Transport nach Kupferhammer vor. Alois

Peter, Verantwortlicher für Logistik, hat sich dafür eingesetzt, die insgesamt acht Schwerttransporte der beiden dreissig Tonnen wiegenden Trommeln auf die Schiene zu bringen. Stolz bemerkt er: «Wir haben damit 240 Tonnen von der Strasse weggebracht.»

Zur Endbearbeitung und für die letzte Oberflächenbehandlung wird die Trommel dann das letzte Mal nach Thun transportiert. Es folgt die Auslieferung zum Fräs- und Sägespezialisten MFL Liezen in der Nähe von Wien, wo die Trommeln weitere Komponenten erhalten. «Diesen Transport hat unser österreichi-



Dreissig Tonnen: der Ruag-Zylinder unterwegs.

scherscher Kunde organisiert. Er geht leider auf die Strasse», sagt Alois Peter und kann kaum glauben, dass sich das rechnet.

Schliesslich werden die Trommeln eingeschifft. Sie reisen über die Donau ins Schwarze Meer und von da auf dem weiteren Seeweg nach Australien. In «Down under» werden später Stahlseile beispielsweise für Hängebrücken von bis zu 180 Millimetern Stärke über die Schweizer Stahlzylinder laufen.

Aussergewöhnliche Sendung ritzt das Bahnprofil.

Operationell fordern die beiden Rieseenteile die Monteure und Bahnvisiteure heraus. Ueli Willener, Meister Montage bei Ruag Components: «Allein das Anheben eines Präzisionsstücks mit vier Metern zwanzig Durchmesser ist eine Wissenschaft für sich.» Das Aufstellen der liegenden Zylinder bedarf einer viertelstündigen Massarbeit. Mit der Hebebühne muss in luftiger Höhe die hundert Kilogramm schwere Endlosstroppe um den Zylinder geschlaufft und mit einem dreissig Kilogramm schweren Schäkel befestigt werden. Monteur Roland Graf muss dabei besonders auf die Kanten achten: Sie ächzen und knirschen unter dem brutalen Gewicht.

Bis zur Backform für Raketen.

Die früher ganz auf Rüstung spezialisierte Ruag fasste mit der Übernahme von VonRoll-Betec auch im zivilen Bereich Fuss. Ruag Components beschäftigt in Thun rund siebzig Mitarbeitende und fertigt Grossteile für den Maschinenbau und für Kraftwerke.

Das Unternehmen liefert Getriebekomponenten für Windkraftanlagen oder Firmen der Weltraumtechnik. Beispielsweise stammen Formen, auf denen Nutzlastverkleidungen von Raketen gebacken werden, aus dem Thuner Betrieb.

Die besonderen Stärken von Ruag Components sind das Schweiessen und die Oberflächenbehandlung grosser Teile.

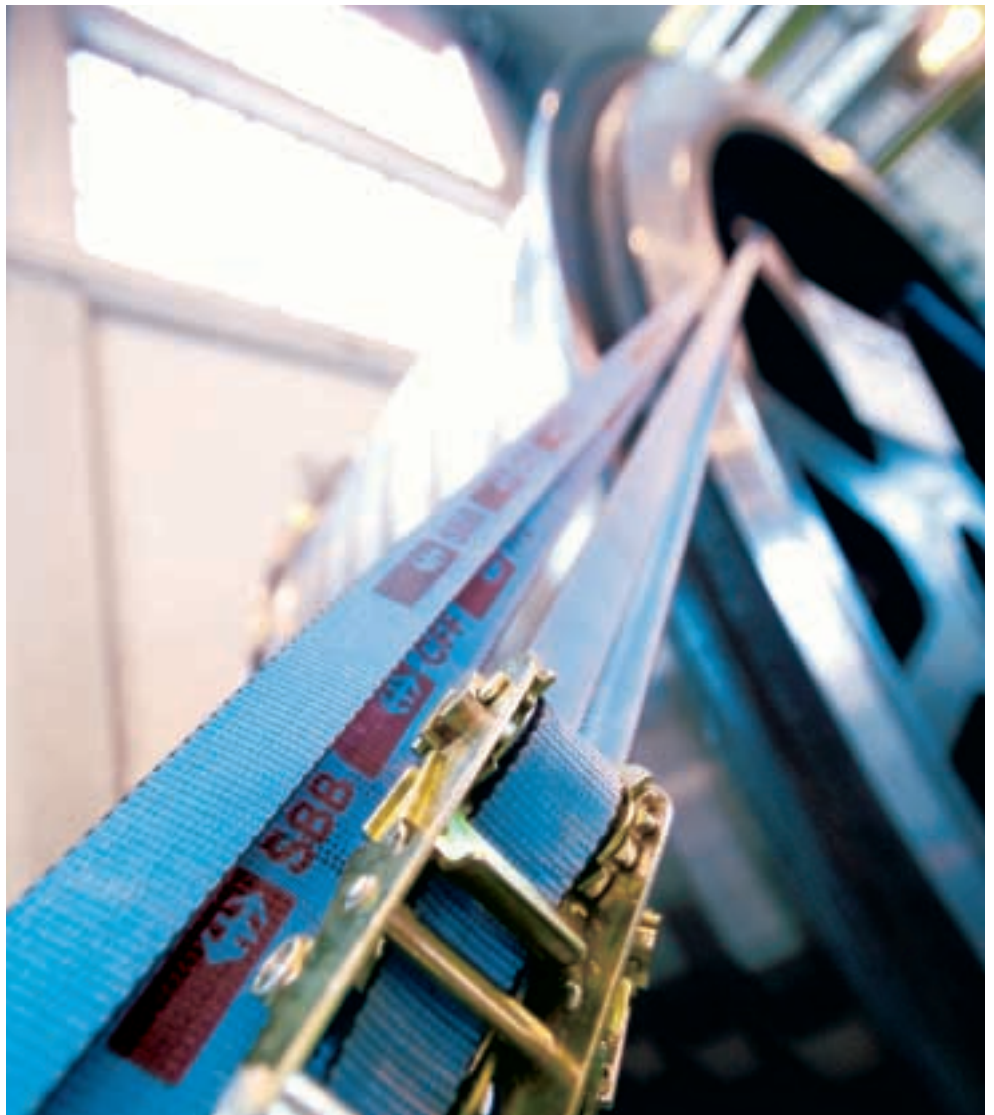
Nach der Querung der grossen Montagehalle wird die Last auf ein speziell entwickeltes Transportgestell abgeseht. Ruag Components hat es selber konstruiert – es passt präzise in einen SBB Cargo-Tiefladewagen. «Es ist Glück, dass die Trommeln genau ins Bahnprofil passen», sagt SBB Cargo-Visiteur Jürg Spörri aus Bern. Genau genommen ragen die tiefer gesetzten Zylinder, die mit dem Minimalabstand von dreissig Zentimeter über den Gleisen ruhen, oben sogar etwas ins Profil. Darum läuft die Fracht als «aussergewöhnliche Sendung». Das bedeutet, dass der Wagen mit verschiedenen Auflagen belegt ist. Beispielsweise darf er keine Rampen und Nebengleise befahren und nicht abgestossen werden.

Pünktliche und gebührenfreie Bahn.

Für die Bahn hat Alois Peter nur Lob übrig. «Die Wagen sind immer pünktlich um 10.04 Uhr in Kupferhammer eingetroffen. Das ist von entscheidender Bedeutung: Dort steht ein Kranwagen bereit, den wir nach Zeitaufwand bezahlen müssen.» Auch mit dem Preis, den

SBB Cargo-Verkäufer Alberto Bonfiglio dem Unternehmen offeriert hat, ist Alois Peter zufrieden. Für die Bahn sprach auch der Umstand, dass bei einem Transport auf der Strasse in den Kantonen Bern, Solothurn, Aargau und Luzern verschiedene Abgaben erhoben worden wären. SBB Cargo fährt «gebührenfrei».

Text und Fotos: Hansjörg Egger



Präzisionsarbeit im Schwertransport: in der Werkhalle in Thun.

1435 Millimeter Gemeinsamkeit.

Von der Mentalität bis zur Fahrleitungsspannung: Jenseits der Landesgrenze ist fast alles anders im Bahnverkehr. SBB Cargo Italia sprengt diese Grenzen und leistet auf dem Gebiet der Interoperabilität Pionierarbeit.

Einheitlich im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr mit Italien ist die Spurenbreite von 1435 Millimetern. «Das ist schon fast alles», bemerkt Rudolf Salvisberg, Projektleiter von SBB Cargo Italia. Wünschbar im grenzüberschreitenden Verkehr wären einheitliche Systeme sowie identische Normen und Vorschriften. Dann könnten Züge reibungsloser in verschiedenen Ländern verkehren, und Standzeiten an der Grenze würden verkleinert oder ganz abgebaut.

Technisch völlig anders.

Die Praxis ist eine delikate, anspruchsvolle und vor allem aufwändige Herausforderung. Trotz Mikrochips für die Sicherung und Steuerung von Zügen ist es noch nicht möglich, überall zu fahren. Auch gelten für die Signalisation, die Fahrdienstreglemente und die Zulassung von Typen und Lokomotiven in Italien andere Bestimmungen als in der Schweiz. Beispielsweise fahren in einem italienischen Zug zwei Lokomotivführer im Führerstand mit, weil die Loks dort im Gegensatz zur Schweiz kein so genanntes Totmannpedal als Sicherheitssteuerung haben. In der Schweiz muss der Lokführer das Totmannpedal, die Bremse oder den Fahrkraftregler in kurzen Abständen bedienen, sonst wird eine Notbremsung eingeleitet. «In Italien kommen auf verschiedenen Stre-

ckenabschnitten sogar unterschiedliche Systeme zur Anwendung. Für die gleiche Situation kennt man unter Umständen ganz andere Fahrdienstvorschriften», sagt Marco Croci-Maspoli. Als Verantwortlicher für die Ausbildung bei SBB Cargo Italia hat er sich ein detailliertes Bild vom Eisenbahnbetrieb im südlichen Nachbarstaat gemacht. Ein wesentlicher Unterschied besteht bei der elektrischen Energieversorgung. Die italienischen Normalspurbahnen verkehren mit 3000 Volt Gleichspannung, die Schweizer Normalspurbahnen mit 15 000 Volt Wechselspannung.

Schneller pronto.

Mit dem Open Access fährt der Schienengüterverkehr in eine völlig neue Dimension. Die Zugkompositionen verkehren von einem Terminal zum andern, länderübergreifend. Das Transportunternehmen denkt und agiert dabei vertikal. «Der Kunde will *einen* Ansprechpartner für seine Warensendung. Für uns heisst das: Der Transport beginnt in Deutschland und endet zum Beispiel in Gallarate», verdeutlicht Salvisberg. Der Zeitfaktor wird immer wichtiger, auch auf der Schiene geht es darum, just in time zu sein.

Noch sind die Aufenthaltszeiten der Transporte an den Grenzübergängen hoch. «Ein Lokwechsel bei Güterzügen dauert in den Grenz-

bahnhöfen bis zu zwei Stunden», konstatiert Salvisberg. «Wir benötigen Loks, die unter beiden Systemen fahren können, wollen wir diese Standzeiten reduzieren.» Das Zulassungsverfahren für die ersten fünf solcher Zweistrom-



Ohne geht gar nichts: italienisches Sicherheitszertifikat.

Interoperabilität.

Sie bezeichnet die technische Vereinheitlichung der heute noch stark verschiedenen Eisenbahnsysteme.

loks von Siemens läuft. Das Ziel: höhere Transportqualität anbieten. «Wir wollen die mit dem Kunden vereinbarten Zeiten einhalten», sagt Salvisberg. Sechzig Zugpaare sollen Ende 2004 täglich von den Grenzübergängen Chiasso, Luino oder Domodossola in die Lombardei und zurück verkehren.

Das andere Netz: die Administration.

Eine besondere Herausforderung auf dem Weg zur Interoperabilität ist das Erlangen der Zulassungen. In Italien gibt es ein zweistufiges Verfahren: Im ersten Schritt muss der entsprechende Lokomotiv-Typ, im zweiten Schritt je-

« Die Schweizer Qualität ist auch ausserhalb der Landesgrenzen ein Begriff. »»

Rudolf Salvisberg

des einzelne Fahrzeug zugelassen werden. Das Verfahren dauert daher mehrere Monate. «Der Erwerb einer Schienengüterverkehrslizenz in Deutschland oder in der Schweiz ist im Vergleich dazu ein Spaziergang», sagt SBB Cargo-Chef Daniel Nordmann. Bei SBB Cargo Italia hat man sich auf eine Gebirgstour eingestellt. In Rekordzeit erwirkte das Team in Gallarate die Produktionsfähigkeit in Italien. Binnen Jahresfrist setzten die Verantwortlichen um, was in der Regel bis zu zwei Jahren beansprucht: Firma gründen, Lizenz beim Trans-

portministerium in Rom erwerben, Zeitfenster für das Benützen von Strecken (Trassen) bestellen. Das musste bereits acht Monate vor dem Fahrplanwechsel erfolgen, erfordert jedoch eine gültige Lizenz und die Urkunde der Gesellschaftsgründung.

«Am anspruchvollsten war es, das Sicherheitszertifikat zu erlangen. Der Prozess ist sehr langwierig, das Zertifikat jedoch ein absolutes Muss, bevor gefahren werden kann», sagt Salvisberg. SBB Cargo Italia hatte – wie alle Bahnunternehmen in Italien – bei der Zulassungsinstitution Cesifer nachzuweisen, dass sie über intaktes Rollmaterial verfügt. Und dass die Bahngesellschaft für den erforderlichen Unterhalt aufkommt.

Bahnbrechend südwärts.

Die Schweizer Eisenbahnprofis hatten dabei einen Vorteil. Sie konnten aufzeigen, dass SBB Cargo als solide und moderne Eisenbahnunternehmung über langjährige Erfahrung und Kompetenz verfügt. «Der hohe Sicherheitsgrad und die Qualität der Schweiz sind auch ausserhalb der Landesgrenzen ein Begriff», bemerkt Salvisberg.

Punkto Eisenbahnerfahrung in Italien schreiben die Schweizer allerdings ein neues Kapitel: «Güterzüge bis an die Südgrenze zu fahren, ist eines. Die Güterzüge ab der Südgrenze an den italienischen Bestimmungsbahnhof zu bringen, was ganz anderes», erklärt Salvisberg. Dies ist umso pikanter, als Eisenbahnunternehmungen in Italien bislang vorwiegend im Binnenmarkt operierten. Durchgehender grenzüberschreitender Verkehr ist

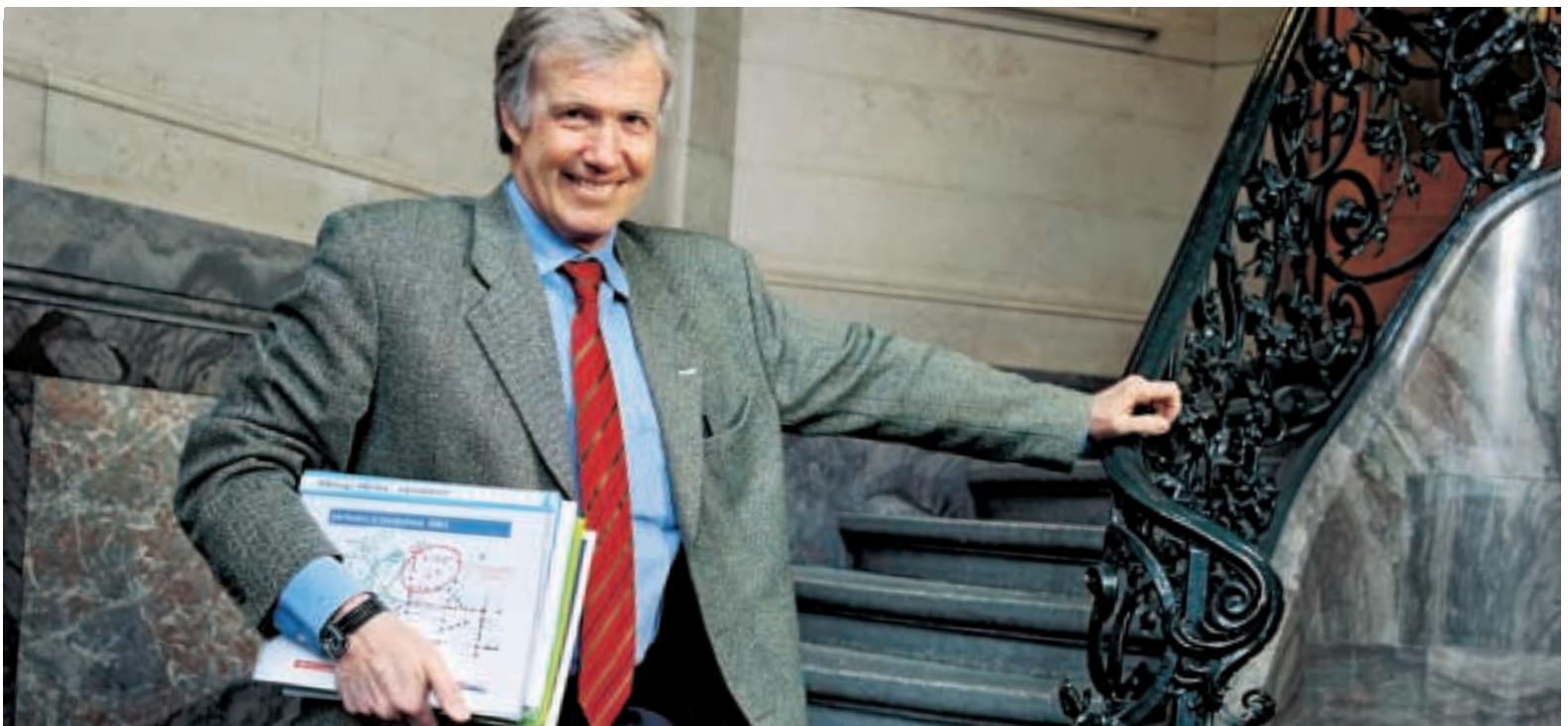


Die unterschiedlichen Systeme studiert: Ausbilder Marco Croci-Maspoli.

dort ein neues Thema, SBB Cargo im wahrsten Sinne des Wortes ein Bahnbrecher. Als erste Güterbahn Europas produziert die Schweizer Bahn seit Anfang 2004 durchgehende Züge von Deutschland nach Italien – und umgekehrt.

Text: Susanne Perren
Fotos: Nick Bürgin, Markus Schneeberger

Zum Engagement von SBB Cargo in Italien siehe auch Seite 6.



Bahnbrecher im grenzüberschreitenden Bahnverkehr: Rudolf Salvisberg, Projektleiter SBB Cargo Italia.

Umweltschonende Entsorgung trägt Früchte.



SBB Cargo transportiert für die Citron AG Spezialabfälle nach Frankreich: eine Kooperation in Sachen Umwelt mit guten Wachstumschancen.

«Citron ist ein Spezialfall. Es gibt nur wenige Unternehmen, die ihre Güter nach Frankreich fast ausschliesslich mit der Bahn transportieren», sagt Roman Bock, Kundenberater bei SBB Cargo. Citron ist in der Tat etwas Besonderes. Das Motto des Schweizer Recyclingunternehmens lautet: «Ihr Abfall – unsere Energie- und Rohstoffquelle». Damit sichert sich Citron nicht nur den «Fünfer» aus der Annahmehöhe der Abfälle, sondern auch das

«Weggli» durch den Verkauf der zurückgewonnenen Sekundärrohstoffe. Angesichts stetig wachsender Abfallberge und strengerer Umweltnormen ein absolut sicheres Geschäft, wie es scheint. Der Weg zum Unternehmenserfolg war allerdings lang und risikoreich. Zunächst haben die Citron-Gründer eine besondere Technologie, das Oxyreducer™-Verfahren, entwickelt. 1997 ging Citron dann an die Börse und beschaffte damit das Kapital für die erste



Inès Bub und Roman Bock.

Fabrik in Rogerville bei Le Havre, Frankreich. Das Herzstück der Anlage ist eine Kombination aus Verbrennungs- und Rückgewinnungsanlage. Im Herbst 1999 wurde die Anlage in Betrieb genommen. Kurz darauf wurde sie jedoch vom Jahrhundertsturm «Lothar» weitgehend zerstört und musste wieder aufgebaut werden. Seit Sommer 2000 läuft die Anlage nun einwandfrei, und die Produktionskapazität erhöht sich laufend. Drei Jahre dauerte es danach, bis Citron im Juni 2003 erstmals schwarze Zahlen schrieb.

Verwerten statt verbrennen.

Als Zutaten für den Rückgewinnungsprozess dienen metallhaltige Abfälle wie Schlämme und Stäube, Rauchgasreinigungsrückstände aus Kehrichtverbrennungsanlagen, Bauschutt, Batterien, geschredderter Auto- und Elektronikschrott, Farben, Lacke, Leuchtstoffröhren und vieles mehr. Die organischen Anteile des Abfalls werden im Prozess thermisch verwertet, das heisst, sie dienen als Brennstoff. Bei einer Temperatur von 1200 Grad Celsius im Ofen werden Metalle wie etwa Eisen reduziert und die Schwermetalle Zink, Cadmium, Blei und Quecksilber verdampft. Durch dieses Verfahren können die Schwermetalle, wie in einem Destillationsprozess, getrennt von den anderen metallischen und mineralischen Bestandteilen zurückgewonnen werden. Rund eine Stunde dauert der Vorgang im Drehherdofen, dann sind aus den Abfällen Sekundärrohstoffe gewonnen worden. Diese Produkte werden je nach Zusammensetzung der Metall-, der Zement- oder der Baustoffindustrie verkauft. Aus einer Tonne Abfall entstehen rund 500 Kilogramm Sekundärrohstoffe. «Die Kunst besteht darin, Abfälle so anzunehmen und zu rezyklieren, dass die Qualität der Produkte den Vorgaben der Käufer entsprechen», sagt Citron-Kundenberaterin Inès Bub. Im letzten Jahr konnte Citron über neunzig Prozent der zurückgewonnenen Sekundärrohstoffe absetzen. Rund zehn Prozent der Einnahmen von Citron stammen aus dem Verkauf der Recyclingprodukte.

Standortentscheid Le Havre.

Die Recyclinganlage von Citron steht am Meer, in der Hafenanlage von Le Havre. Wieso nicht in der Schweiz? In Le Havre passte alles zusammen: Der Standort ist optimal für Bahn, Strasse und Schiff erschlossen. Das leicht salzhaltige Wasser, das beim Verarbeitungsprozess anfällt, kann hier kontrolliert ins Meer geleitet werden, ohne der Wasserqualität oder dem Ökosystem zu schaden. Eine weitere Motivation war das grosse Interesse der lokalen Behörden, mit dieser Anlage hundert neue Arbeitsplätze in der von Arbeitslosigkeit gebeutelten Schiffsbauregion zu erhalten. Und nicht

« Die Bahn transportiert ökologisch und sicher. Das ist uns wichtig. »

Inès Bub

zuletzt: Le Havre liegt in der EU mit ihrem riesigen Markt. Citron steht nicht nur für saubere Lösungen, sondern auch für frischen Wind und mutige Entscheide. Die Schweizer Recycling-Pioniere haben die Chance gepackt, die ihnen in Frankreich geboten wurde. Heute ist Citron ein Unternehmen mit rund hundert Mitarbeitenden in Frankreich und in der Schweiz. Knapp ein Fünftel der in Le Havre rezyklierten Abfälle stammen aus der Schweiz.



Goldgrube für Recycling-Pioniere: Kehrichtverbrennungsanlage Hagenholz, Zürich.



Transport fast ausschliesslich mit der Bahn – wie hier auf dem Rheinviadukt bei Eglisau.

Ökologisch und sicher per Bahn.

«Die Bahn transportiert ökologisch und sicher, das ist uns wichtig», sagt Inès Bub. Citron organisiert für ihre Kunden die Transporte nach Le Havre sowie sämtliche dazu erforderlichen Bewilligungen und Papiere. Der Transport nach Frankreich erfolgt grösstenteils per Bahn. Jeweils zehn Tage dauert die Reise im Einzelwagenverkehr nach Le Havre, mit mehrfachen Zwischenhalten und Zugwechsellösungen in schweizerischen und französischen Rangierbahnhöfen. Rund 240 Bahnwagen hat Citron letztes Jahr nach Le Havre geschickt. Trotz seiner ökologischen Vorteile ist der Bahntransport aber keine Selbstverständlichkeit. Der Preis und die Dienstleistung müssen stimmen, da der Strassentransport immer eine Alternative ist.

Innovative Lösungen sind gefragt.

Eine wichtige Rolle spielt die gute Zusammenarbeit zwischen den beiden Kundenberatern von Citron und SBB Cargo: Inès Bub und Roman Bock. Man spürt es, die beiden arbeiten gut zusammen, suchen gemeinsam nach innovativen Lösungen für neue Transportaufgaben und setzen diese um. Um die Rückstände der Zürcher Kehrichtverbrennungsanlagen Hagenholz und Josefstrasse, beide ohne Gleisanschluss, neu per Bahn zu transportieren, wurde ein ganzes Logistikkonzept realisiert, das in Zweidlen im Beisein von Inès Bub und Roman Bock seine Premiere findet. Eine weitere Herausforderung steht noch bevor: Citron wird, als neuer Verwertungspartner der SBB, erstmals Leuchtstoffröhren per

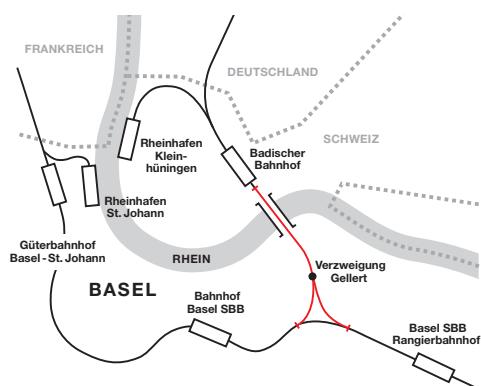
Bahn befördern. Die Kapazität der Recyclinganlage in Le Havre ist bald ausgeschöpft, eine zweite, weit grössere Anlage ist in Planung. Das EU-weite Deponieverbot für organische und schwermetallhaltige Abfälle wird die Nachfrage nach Recyclingmöglichkeiten künftig stark erhöhen. Gut für Citron und gut für SBB Cargo.

Text: Suzanne Michel Fotos: Hansjörg Egger



Die wichtigste Verbindung zwischen Deutschland und der Schweiz.

Im Zentrum der fünf Kilometer langen Schienenverbindung zwischen Basel SBB und dem badischen Bahnhof steht eine Brücke über den Rhein. Sie ist die wichtigste Verbindung im Nord-Süd-Transit für den Schienengüterverkehr. Die Geschichte der Brücke ist kurios, das letzte Kapitel noch nicht geschrieben.



1869 gründen die Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen und die Schweizerische Centralbahn ein schweizerisch-deutsches Gemeinschaftsunternehmen. Ziel ist eine rund fünf Kilometer lange Schienenverbindung. Über den Rhein muss eine Brücke gebaut werden, deshalb fallen hohe Kosten an. Keine Seite will sie alleine tragen. Die Furcht vor einem Defizit ist gross, und niemand kann sich vorstellen, wie rasant sich der internationale Bahnverkehr entwickeln wird. Im November 1873 ist es so weit: Die Basler Verbindungsbahn zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Schweizerischen Centralbahnhof wird eröffnet.

Kriege verhindern Modernisierung.

Die Planer hätten sich manche Sorge sparen können: Die Verbindungsbahn ist von Anfang an ein wichtiges Bindeglied im europäischen Nord-Süd-Transit. Ab 1882, nach der Eröffnung des Gotthardtunnels, entwickelt sich der Schienenverkehr stürmisch. Beide Parteien

einigen sich auf einen doppelgleisigen Neubau der Brücke. Doch der Beginn des Ersten Weltkriegs im August 1914 macht einen Strich durch die Rechnung. In den Dreissigerjahren liegt wieder ein Projekt zum Neubau der Brücke



Dampfbetrieb noch bis 1956: Basler Rheinbrücke.



Trendwende bei SBB Cargo.

Mit der Aufnahme des Pilotbetriebs in Italien und der Restrukturierung des Wagenladungsverkehrs Schweiz hat SBB Cargo 2003 wichtige Meilensteine gesetzt. Die Verkehrsleistung konnte trotz weiterhin schwierigerem wirtschaftlichem Umfeld leicht gesteigert werden. Eine Trendwende erzielte SBB Cargo beim finanziellen Ergebnis und reduzierte den Vorjahresverlust um mehr als die Hälfte.

Mit 9,94 Milliarden Tonnenkilometern (Vorjahr 9,73 Milliarden) konnte der Güterverkehr trotz anhaltender Rezession ein leichtes Wachstum verzeichnen. Die transportierte Menge blieb mit 54,8 Millionen Tonnen (54,9 Millionen) beinahe stabil. Die Verkehrsleistung widerspiegelt einerseits die anhaltende Rezession mit einer Konsolidierung der Gütertransporte auf niedrigerem Niveau, andererseits die Dynamik des liberalisierten Schienengüterverkehrsmarktes. Während SBB Cargo im schweizerischen Verkehr (und damit auch im alpenquerenden Verkehr von Grenze zu Grenze) Marktanteile an Wettbewerber verlor, gewann SBB Cargo Marktanteile im nicht schweizerischen Verkehr dazu. In der Gesamtbilanz resultierte eine Steigerung der Verkehrsleistung um 204 Millionen Tonnenkilometer.

Eine Einbusse von Transportleistung musste SBB Cargo wegen einer Streckensperrung hinnehmen. Der Tunnel Monte Olimpino südlich von Chiasso war von Ende November 2002 bis zum 5. Mai 2003 wegen Wassereintrüben gar nicht, danach bis zum 7. August nur einspurig befahrbar. Dadurch gingen Transporte im Nord-Süd-Verkehr an die Brennerachse und an die Strasse verloren.

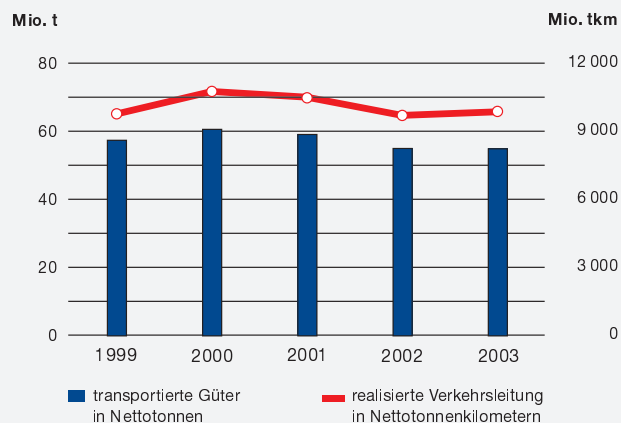
Stark zurückgegangen sind die Verkehre ab den Basler Rheinhäfen. Auf Grund des lang andauernden Niedrigwasserstandes und der damit verbundenen höheren Schiffsfrachten haben die Verlagerer in erster Linie bestehende Lagervorräte abgebaut. Nur teilweise wählten sie den Ganzbahnweg ab den Nordseehäfen als Alternative.

vor. Erneut bringt 1939 der Krieg alles zum Halt. Die Verbindungsbahn übersteht die schweren Zeiten, allerdings bleibt die Modernisierung dabei auf der Strecke. In den Fünfzigerjahren ist die Verbindungsbahn schon beinahe ein bahngeschichtliches Museum. Das schweizerische Bahnnetz ist bereits voll elektrifiziert, hier verkehren immer noch Dampfzüge.

Erst Hochkonjunktur und Wirtschaftswunder bringen den Durchbruch: 1956 wird elektrifiziert, 1962 – endlich – auf Doppelspur ausgebaut. Heute ist neu eine Erweiterung auf vier Spuren geplant: Sie soll bis 2009 realisiert werden.

203 Güterzüge am Tag.

Seit 1999 gilt im europäischen Bahngüterverkehr der freie Zugang zum Schienennetz. Damit nicht mehr vereinbar war der Vertrag der Basler Verbindungsbahn. Er wurde Ende 2003 aufgelöst. Heute fahren die Güterzüge nach den Regeln der Netzzugangsverordnung über das wichtigste Nadelöhr im internationalen Nord-Süd-Schienengüterverkehr. An einem durchschnittlichen Tag passieren 203 Güterzüge die Brücke über den Rhein.



Bestellen Sie den Jahresbericht 2003 der SBB (erscheint ab 19. April 2004):

✉ gkom@sbb.ch

☎ Tel. +41 512 29 06 59

🌐 www.sbb.ch/gs/gb_d.html



Meine persönliche «Tubel-Trophy».

Verhaftung, Unfall, Revolution: die erste Fernfahrt eines jungen Lastwagenfahrers wird zum Horrortrip. Und zur Erfahrung fürs Leben. Der Usego-Chef Wolfgang Winter erzählt.

«Ich liebte es, mit Interrail durch Europa zu reisen. Ich verbrachte die Nächte im Zug, und ob ich morgens in Kopenhagen erwachte oder in Rom, war egal. So ist das, wenn man jung ist: Der Weg ist wichtiger als das Ziel.»

Jung war Wolfgang Winter 1978: 22 Jahre. Sein Beruf gefiel ihm nicht mehr, und so meldete er sich auf ein Inserat als Lastwagenchauffeur. Erster Auftrag: eine Ladung der Brown Boveri von Basel nach Teheran bringen. Es war Anfang Dezember; bis Weihnachten wollte er wieder zu Hause sein. Doch es kam anders. Es sei ein bisschen wie die «Tubel-Trophy» aus dem Lied von Baby Jail gewesen, sagt Winter heute – das Lied erzählt von einem wohl behüteten Grossmaul, das ganz klein aussieht, als es plötzlich ohne Pass und ohne Geld im Dschungel steht.

Unerfahren nimmt Winter in Basel Lastwagen und Papiere entgegen, ohne zu prüfen, ob alles stimmt. Die Reise geht durch den Balkan und die Türkei. Eisige Kälte und viel

Schnee, aber keine nennenswerten Probleme. Bis die türkischen Zollbehörden bei der Ausreise in Gürbulak den Lastwagen öffnen und feststellen: Ein Teil der Ladung fehlt. Winter wird trotz Plombierung der illegalen Einfuhr verdächtig und ein paar Tage in einer ungeheizten Zelle festgehalten. Danach darf er die Zelle

« Ich habe gelernt, dass Besitz nichts bedeutet, die Freiheit aber alles. »

Wolfgang Winter

verlassen, bleibt aber an der Grenze blockiert. Es gelingt ihm, die Schweizer Botschaft zu kontaktieren. Diese antwortet: Wenn Sie etwas wollen, müssen Sie schon selber vorbeikommen. Winter türmt, fährt mit einem Schweizer Chauffeur mit in Richtung Ankara. Beim Ver-

suchen, einem entgegenkommenden Lastwagen auszuweichen: Sturz über ein dreissig Meter hohes Bord hinunter. Glücklicherweise findet eine Militärpatrouille die beiden und nimmt sie mit, ohne sich gross dafür zu interessieren, wieso Winter keine Papiere hat.

Tausend Franken, geliehen in der Botschaft, und eine Kiste Whisky helfen.

Mit dem öffentlichen Bus fährt Winter nach Ankara. Die Schweizer Botschaft weigert sich noch immer, ihm alle nötigen Papiere zu geben. Erst als sich ein Bekannter im Departement des Äusseren in Bern einschaltet, hilft man ihm. Winters Arbeitgeber kann nicht helfen: Er hat in Zwischenzeit Konkurs angemeldet. Rückreise im öffentlichen Bus nach Gürbulak. Tausend Franken, geliehen von der Botschaft, und eine Kiste Whisky helfen, eine erneute Verhaftung zu vermeiden. Winters Zugmaschine ist, nach Wochen in der Kälte, fahruntüchtig. Der Auftraggeber des Trans-

ports schickt Hilfe aus Iran. Überquerung der Grenze; doch die iranischen Grenzbehörden wissen längst, dass es da etwas zu holen gibt. Winters Reisepass, gespickt mit Hunderternoten, hilft, neue Schwierigkeiten vermeiden.

Unterdessen aber ist Februar 1979: Revolution im Iran. Die Pässe aller Westler werden von den Revolutionsbehörden beschlagnahmt. Im Hotel lernt Winter Swissair-Mitarbeiter kennen, die ihm eine Uniform geben. Als angeblicher Swissair-Angestellter reist er aus. Ankunft in Zürich: Ende Februar.

Mit Verbrechern im Gefängnis und ein Abschiedsbrief an die Freundin.

Wenn der Usego-Direktor seine Geschichte im geheizten Büro mit viel Humor erzählt, tönt es ein wenig nach Abenteuerferien. Aber: «Zeitenweise», sagt Winter, «dachte ich schon, hier komme ich nicht mehr raus.» Dieses Ausgeliefertsein ohne Papiere. Diese Angst vor dem Erfrieren. Die unangenehme Gesellschaft von Verbrechern in der Gefängniszelle. Seiner Freundin schrieb Winter einen Abschiedsbrief.

Was ist geblieben? «Ich verlor den Glauben an das System. Die Korruption der türkischen Beamten konnte ich angesichts der Armut noch verstehen. Aber nicht die Ignoranz der Schweizer Botschaft. Ohne Beziehungen wäre ich nicht rausgekommen.» Dafür wurde ein anderer Glaube gestärkt: der an die Menschen. «Mit den Einheimischen habe ich fast nur sehr gute Erfahrungen gemacht. Und ich habe gelernt, dass einem aller Besitz nichts bedeuten kann, die Freiheit aber alles.» Heute hat Wolfgang Winter wieder mit Menschen aus anderen Kulturen zu tun: Viele seiner Angestellten sind Ausländer. Und wieder mache er fast nur gute Erfahrungen. Nicht viel hält Winter dagegen von Leuten, die die Schweiz abschotzen wollen, die die Ausländer dann am liebsten haben, wenn sie bleiben, wo sie herkommen. Auch sie erinnern ihn an den «Tubel» aus dem Lied. Nur haben die ihre Trophy noch vor sich.



Wolfgang Winter, 47, ist seit 1999 Direktor der Usego. Berufslehre als Schriftsetzer. Handelsschule, berufsbegleitende Ausbildungen zum Marketingplaner, Verkaufsleiter und eidg. dipl. Speditionsmeister. Nachdiplomstudium «Führungskräfte KMU» an der Hochschule St. Gallen. Die Lebensmittelgrosshändlerin Usego beschäftigt 1400 Mitarbeiter und bedient zirka 3900 Lebensmittelläden in der ganzen Schweiz.

Text: Marcel Hänggi Illustration: Michael Meister

SBB Cargo bildet Ihre Lokführer und Rangierarbeiter aus.



Foto: Markus Schneebberger

Die Fachleute von SBB Cargo schulen Lokführer und Rangierarbeiter von Anschlussgleisbesitzern.

Die Ausbildung ist auf Ihre Bedürfnisse zugeschnitten: Sie bestimmen, ob nur das Bewegen von Wagen innerhalb Ihres Anschlussgleises geschult oder zudem Rangiermanöver bis zum Übergabepunkt im Bahnhof trainiert werden. Geübt wird mit firmeneigenen Triebfahrzeugen.

Die Ausbildung beinhaltet einen zwei- bis viertägigen Theoriekurs. Die Dauer der praktischen Schulung hängt von der Grösse Ihrer Anschlussgleisanlage ab. In der Regel benötigt der Lokführer zwanzig Fahrstunden, Rangierarbeiter werden während rund einer bis zweier Wochen in ihre künftige Aufgabe eingeführt. Mit einer theoretischen und einer praktischen Prüfung endet die Ausbildung. Erfolgreiche Absolventen erhalten ein Diplom.

Wer die Prüfung bestanden hat, kann im Firmenareal und – sofern erforderlich – auf der Anlage des Anschlussbahnhofes Rangierbewegungen nach den SBB-Fahrdienstvorschriften selbstständig ausführen.

Kandidaten, die sich zum privaten Lokführer oder Rangierarbeiter ausbilden lassen wollen, müssen mindestens achtzehn Jahre alt und medizinisch tauglich sein sowie erste Kenntnisse im Einsatzbereich mitbringen.

Ihre Kundenberaterin, Ihr Kundenberater oder das Kunden Service Center nimmt Ihre Anmeldung entgegen.

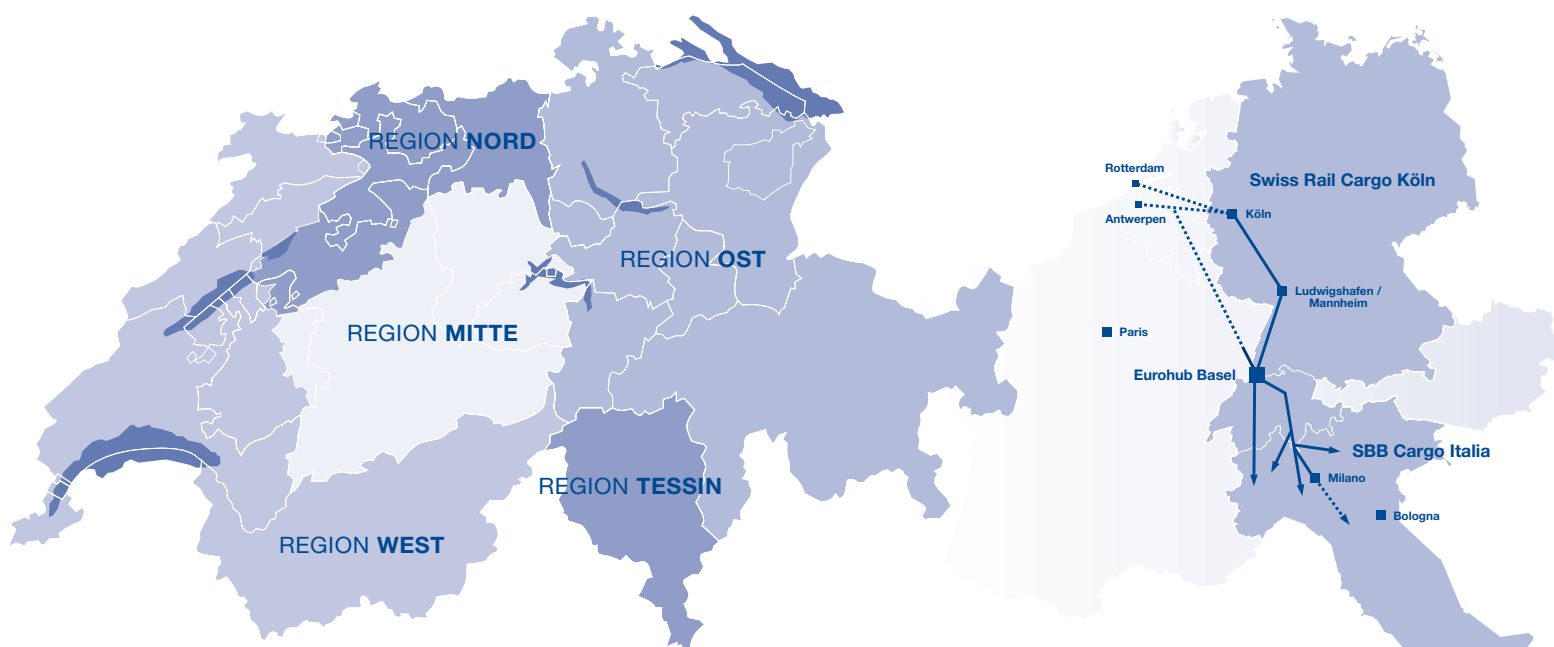
Kunden Service Center

Telefon Schweiz 0800 707 100

Telefon international 00800 7227 2224

Näher bei den Kunden.

SBB Cargo verbessert die Kundenberatung: In der Schweiz ist der Verkauf neu regional organisiert. In Deutschland wurde die Anzahl der Aussendienstmitarbeiter verdoppelt, und in Mailand gibt es neu ein Verkaufsbüro für Italien.



Schweiz: intensivere Betreuung.

In der Schweiz ist der Verkauf neu organisiert. Die Verkäufer arbeiten jetzt in Regionen und können die Kunden intensiver betreuen. Das bedeutet für die Kunden, dass die persönliche Ansprechperson häufiger und kurzfristiger Kunden besuchen kann. Die Aussendienstmitarbeiter sind mit der Kultur der Region vertraut und sprechen die vorherrschende Sprache. Die regionalen Verkäufer, die seit der Neuorganisation alle Leistungsangebote in ihrem Portfolio haben und Kunden verschiedenster Branchen aufsuchen, werden unterstützt durch Mitarbeitende mit speziellem Branchen-Know-how – ganz im Sinne eines Fachverkaufs.

Nicht betroffen von der Änderung sind die Bereiche Kombierter Verkehr sowie Chemie/Mineralöl. Der Bereich Chemie/Mineralöl wird weiterhin über Chemoil abgewickelt.

Grosskunden werden in der Regel nach wie vor von ihren angestammten Key-Account-Managern betreut.

Deutschland: doppelt so viele Ansprechpersonen.

Auch in Deutschland kann SBB Cargo besser auf die Bedürfnisse der Kunden eingehen: Die Anzahl der Kundenverantwortlichen wurde im letzten Halbjahr von zwei auf fünf erhöht. Jeder Berater betreut eine Region. Sie sprechen besonders Unternehmen an, die Güter für Ganzzüge nach der Schweiz oder nach Italien transportieren wollen.

Italien: jetzt in Mailand.

Die italienischen Kunden werden seit Januar direkt von Mailand aus betreut.

Kunden Service Center

Kunden Service Center

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

Customer Relationship Management (CRM)

Sekretariat CRM

Postfach
 CH-4065 Basel
 Tel. +41 (0) 512 29 00 00
 Fax +41 (0) 512 29 00 01
 cargo.crm@sbb.ch



Verkauf CH Region Nord

Alex Bellakovics
 Postfach
 CH-4065 Basel
 Tel. +41 (0) 512 29 00 65
 Fax +41 (0) 512 29 01 01
 alex.bellakovics@sbb.ch



Verkauf CH Region Mitte

Maurizio Gadotti
 Postfach
 CH-4065 Basel
 Tel. +41 (0) 512 29 00 86
 Fax +41 (0) 512 29 01 01
 maurizio.gadotti@sbb.ch



Verkauf CH Region Ost

Christof Dietz
 Postfach
 CH-4065 Basel
 Tel. +41 (0) 512 29 00 84
 Fax +41 (0) 512 29 01 22
 christof.dietz@sbb.ch



Verkauf CH Region West/Telesales

Bruno Rohner
 Kunden Service Center
 Rue de la Carrière 2A
 CH-1700 Fribourg
 Tel. +41 (0) 512 21 64 98
 Fax +41 (0) 512 21 64 83
 bruno.rohner@sbb.ch



Verkauf

CH Region Tessin/Italien

SBB Cargo Italia
 Roberto Martignoni
 Via Vittor Pisani 7
 I-20124 Milano
Tessin: Tel. 0800 864 360
 Fax 0800 864 361
Italien: Tel. +39 02 6749 0097
 Fax +39 02 6710 1183
 sales.italy@sbb.ch



Verkauf Deutschland/Benelux

Swiss Rail Cargo Köln
 Peter Plewa
 Bayenstrasse 2
 D-50678 Köln
 Tel. +49 (0) 221 390 18 00
 Fax +49 (0) 221 390 18 18
 info@swissrailcargo.de



Verkauf Frankreich

CFF Cargo
 David Pasche
 23, rue d'Alsace
 F-75010 Paris
 Tel. +33 (0) 1 46 07 41 45
 Fax +33 (0) 1 46 07 48 33
 gvp@sbb.ch



Kombinierter Verkehr

Naja Dreisler
 Postfach
 CH-4065 Basel
 Tel. +41 (0) 512 29 00 56
 Fax +41 (0) 512 29 01 01
 naja.dreisler@sbb.ch



Chemie, Mineralöl

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

Selbstauslöser.

Wir fahren als Erste in Eigenregie auf der Nord-Süd-Nord-Achse.

Von Duisburg bis Novara in einem Zug: SBB Cargo ist die erste und einzige Güterbahn, die Ihre Transporte von A bis Z in Eigenregie von Nord nach Süd oder Süd nach Nord durchführt. Neben dem bereits oben erwähnten kombinierten Verkehr bringen wir auch Stahl nach Molteno oder Holz nach Lecco. Pünktlich, sicher und zuverlässig und mit ausgereiften Packages.

Detailinfos: www.sbbcargo.com