

cargo

Das Logistikmagazin von SBB Cargo

3 | 08



Korn. 4

Fenaco braucht flexible Transporte.

Wagenladung. 8

Hier ist SBB Cargo am stärksten.

Aushub. 14

1,3 Millionen Tonnen im Stossverkehr.

Lotsendienst. 16

Menschen lehren Vögel fliegen.



Bild der Saison.

Bildschirmschoner: Jetzt downloaden.

Ein Labyrinth von Röhren durchzieht die Zürcher Mühle Swissmill. Sie ist eine der grossen Kundinnen von Fenaco, dem Unternehmen von und für Schweizer Bauern. Dafür, dass das Getreide zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort ist, sorgt SBB Cargo mit ihrem Wagenladungsverkehr – der Transportlösung für kleine Einheiten (Bild: Bernhard Lochmatter).

Entdecken Sie die virtuelle Transportreise durch die Bildwelten dieses Magazins – und zwar als Bildschirmschoner.

Einfach auf Ihren Computer laden. Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen!





Verlagern. Verkehre und Inhalte.

Liebe Leserin, lieber Leser

Vor Ihnen liegt das erneuerte Cargo Magazin: Wir haben es in Auftritt und Inhalten nicht ganz neu, aber frischer gemacht. Dabei stellen wir unsere Kunden, deren Unternehmen und Logistik noch stärker als bisher in den Vordergrund. Aus Transportgeschichten sollen vor allem Unternehmensgeschichten werden. Zudem lesen Sie in jeder Ausgabe die Kolumne eines Logistikspezialisten (Seite 17) und erfahren in den Marktnews Aktuelles von unseren Kunden (Seite 13). Das Cargo Magazin ist farbiger, zeigt mehr Menschen und bietet mehr Stoff zur Interaktion – ab sofort finden Sie das Cargo Magazin auch online unter www.cargomagazin.ch (Artikel Seite 7).

Das Schwerpunktthema dieser Ausgabe heisst Wagenladungsverkehr. Es ist das wichtigste Angebot von SBB Cargo für die verladende Wirtschaft in der Schweiz: 3500 Kunden hängen am Bahnnetz. SBB Cargo will diesen Wagenladungsverkehr gemeinsam mit ihren Kunden sichern und weiterentwickeln. Dafür braucht es bessere Rahmenbedingungen. Nur so können wir auch in Zukunft unseren Kunden täglich eine ökonomisch und ökologisch nachhaltige Verkehrsabwicklung garantieren. Mehr dazu lesen Sie ab Seite 7 und unter www.cargomagazin.ch.

Adrian Kohler
Leiter Marketing & Kommunikation SBB Cargo

Inhalt.

- 4 **Bauernselbsthilfe.**
Fenaco ist auf flexible Transporte angewiesen.
- 7 **Schotter.**
Internetauftritt. Emissionsvergleich.
- 8 **Wagenladungsverkehr.**
Das wichtigste Angebot von SBB Cargo.
- 10 **Wirtschaftsrückgrat.**
Warum Wagenladungsverkehr so wichtig ist.
- 12 **Bierflaschentransport.**
Per Bahn vom Glaswerk in die Brauerei.
- 14 **Durchmesserlinie.**
1,3 Millionen Tonnen Aushub im Stossverkehr.
- 16 **Waldrappenbegleitung.**
Alpenquerender Verkehr für schräge Vögel.
- 17 **Logistiklogik.**
«Logistik» kommt von «loger». Beherbergen.
- 18 **Güterzugfahrplan.**
Stefan Kreuzmann plant für SBB Cargo.

Der Mann für das gute Korn:
Fortunat Schmid.



Über die Selbsthilfe hinausgewachsen.

Fenaco ist der Hauptakteur auf dem hiesigen Agrarmarkt und vermarktet rund die Hälfte der gesamten Getreideernte der Schweiz. Die drohende Getreideknappheit auf dem Weltmarkt stellt die erfolgreiche Unternehmensgruppe jedoch vor neue Herausforderungen.

TEXT: URSULA HOMBERGER – FOTOS: BERNHARD LOCHMATTER



Das Büro von Fenaco-Bereichsleiter Fortunat Schmid ist nüchtern, das Gebäude in Winterthur, in dem es untergebracht ist, ebenfalls. Das passt zur Philosophie von Fenaco, die sich in den fünfzehn Jahren ihres Bestehens –

Wir sollten unseren Bauern Sorge tragen.

Fortunat Schmid

von der Öffentlichkeit kaum bemerkt – zur gewichtigsten Unternehmensgruppe der schweizerischen Agrarwirtschaft entwickelt hat. Dennoch bezeichnet sie sich immer noch als «Selbsthilfeunternehmen der Schweizer Bauern» – ein Selbsthilfeunternehmen allerdings mit vielen Marken, Bereichen und Tochtergesellschaften. Volg, Landi und Agrola sind die bekanntesten unter ihnen.

Fortunat Schmid ist Mitglied der Geschäftsleitung der Bereichsgruppe Getreide, Ölsaaten und Futtermittel, kurz GOF, und verantwortlich für Qualitätsmanagement, Logistik und Projekte. Der Handelsbereich GOF nimmt den Bauern Getreide und Ölsaaten ab, um sie zu verkaufen oder in ihren eigenen Werken zu Mischfutter zu verarbeiten. Dieses wird wiederum an die Bauern verkauft. Darin liegt eine der Besonderheiten von Fenaco: Die Bauern, denen Fenaco über die landwirtschaftlichen Genossenschaften (Landi) gehört, sind gleichzeitig Eigentümer, Lieferanten und Kunden. Dies ist eine grosse Herausforderung: Der Getreidebauer strebt einen möglichst hohen Verkaufspreis für seine Produkte an, der Tierhalter einen möglichst tiefen für das Futter.

Leistungsfähige Produktionsanlagen.

«Diesen Spagat muss Fenaco schaffen», sagt Fortunat Schmid. Der Ingenieur-Agronom FH kennt beide Seiten, wertet keine höher als die andere und weiss um die gegenseitige Abhängigkeit. Seit 22 Jahren arbeitet Schmid bei Fenaco respektive der Fenaco-Tochter Volg; aufgewachsen ist er als Bauernsohn im Kanton Graubünden.

«Fenaco bewältigt diese Aufgabe, indem sie das Angebot am Markt bündelt, die Kosten für Vermarktung und Logistik tief hält und gleichzeitig in leistungsfähige Produktionsanlagen für Futtermittel investiert», sagt Schmid. So hat sie 2002 im bernischen Herzogenbuchsee eines

der modernsten Mischfutterwerke Europas in Betrieb genommen. Täglich werden dort im Dreischichtbetrieb bis zu 1500 Tonnen Rohwaren (Getreide, Soja und anderes) verarbeitet.

Das Beispiel illustriert nebst der wirtschaftlich-politischen die logistische Herausforderung, der sich GOF gegenüber sieht: Das ganze Jahr über muss ein kontinuierlicher Warenfluss gewährleistet sein, obwohl das Getreide innert zwei bis drei Wochen geerntet wird. In dieser Zeit liefern die Bauern ihr Getreide bei einer der hundert Sammelstellen des Genossenschaftsnetzes ab. Aus Platzgründen müssen danach bis zu 100 000 Tonnen verschoben werden. Die GOF muss mit den Sammelstellen, den Verarbeitern und Lagerhäusern

Eine halbe Million Tonnen auf 650 Relationen.

Jährlich transportiert SBB Cargo für Fenaco gut eine halbe Million Tonnen Getreide, Ölsaaten und Futterrohwaren.

Die Verkehre werden mit starken saisonalen Schwankungen (Spitze zur Erntezeit im Sommer) innerhalb eines grossen Netzwerkes abgewickelt. Dieses besteht aus 130 Abgangs- und 100 Empfangsorten in der ganzen Schweiz. Dadurch ergeben sich 650 gefahrene Relationen. Die Abgangsorte sind die Getreidesammelstellen der landwirtschaftlichen Genossenschaften und, für Getreideimporte, die Basler Häfen. Dort fällt die Hälfte des Transportvolumens an.

Fenaco besitzt 80 Anschlussgleise. Jeden Tag verkehren zwischen 30 und 50 Wagen für Fenaco und ihre wichtigen Kunden, wie beispielsweise Swissmill in Zürich (Bild). Damit ist Fenaco einer der wichtigsten Kunden von SBB Cargo im Wagenladungsverkehr. Die Strassen Transporte werden grösstenteils vom gruppen-eigenen Transportunternehmen Traveco abgewickelt. Dieses fährt mit 255 Fahrzeugen jährlich über 2 Millionen Tonnen Güter für die Fenaco-Gruppe und für Drittkunden.





Mischfutter für Schweizer Vieh: Fenaco-Tochter Ufa.

KLIPP & KLAR

AUSGANGSBAHNHOF

130 Abgangsorte in der Schweiz
(Bahnhöfe und Bedienpunkte)

BESTIMMUNGSORT

100 Zustellorte in der Schweiz
(Bahnhöfe und Bedienpunkte)

DISTANZ

von 20 bis 520 km

TRANSPORTGUT

Getreide, Ölsaaten, Futtermittel-
rohwaren

WAGEN

Tagnpps (Getreidewagen)

EMPFÄNGER

Öl- und Getreidemühlen,
Futterwerke, Lagerhäuser

abstimmen, was wohin transportiert werden soll, um einen Angebotsdruck am Markt oder unnötige Lagerkosten zu vermeiden. Schmid und seine Mitarbeiter versuchen, bereits vor der Ernte abzuschätzen, wie diese ausfallen wird, welche Volumen als Brotgetreide verkauft und welche als Futtergetreide weiterverarbeitet oder eingelagert werden können.

Auf Importe angewiesen.

Das Thema der Getreideverfügbarkeit ist im Hause Fenaco aktueller denn je. Während sich die Schweiz mit Brotgetreide praktisch vollständig selber versorgen kann, ist sie bei den Futtermitteln zu rund 60 Prozent auf Importe angewiesen. Der GOF kommt daher auch als Importeurin eine wichtige Rolle zu – eine Rolle,

die mit der weltweiten Knappheit an Getreide schwieriger wird. «Wir gehen Partnerschaften ein und schliessen Verträge ab, um uns abzusichern», sagt Fortunat Schmid. «Doch es kommt durchaus vor, dass ein Lieferant nicht mehr berücksichtigt werden kann, weil das Getreide in seinem Land zu knapp ist und der betreffende Staat Exportrestriktionen verfügt. Absolute Sicherheit gibt es nicht.»

Fortunat Schmid ist überzeugt, dass das Jahr 2007 als Trendwende in die Geschichte eingehen wird: «Nach langen Jahren der Überschüsse und der fallenden Weltmarktpreise setzt sich das Bewusstsein durch, dass die Lebensmittelrohstoffe begrenzt sind.» In den nächsten fünf bis zehn Jahren, schätzt er, dürfte die Versorgungssicherheit noch ge-

währleistet sein, «daher sollten wir unseren Bauern Sorge tragen». Fenaco steht deshalb dafür ein, dass die Rohstoffe weiterhin in der Schweiz angebaut werden und die Verarbeitungsbetriebe, die den Bauern die Abnahme gewährleisten, erhalten bleiben.

Gegenseitige Abhängigkeit.

Fenaco ist sich ihrer Verantwortung in dieser Situation bewusst. Sie ist bereit, in zukunftsgerichtete Produktionsanlagen zu investieren, muss aber gleichzeitig die Gewähr haben, diese auch vor dem Hintergrund veränderter internationaler Getreidemärkte und agrarpolitischer Rahmenbedingungen auslasten zu können. Dies ist nur möglich, wenn die Schweizer Bauern in der Lage sind, genügend Getreide zu liefern. Gerade dieser Faktor ist jedoch ungewiss: «Ein mögliches Agrarfreihandelsabkommen mit der EU oder ein starker Zollabbau im Rahmen der WTO-Verhandlungen würde die Bauern vor grosse Herausforderungen stellen. Während ihre Produktionskosten wie Löhne, Sämereien, Düngemittel, Maschinen, aber auch ausserlandwirtschaftliche Kosten gleich bleiben oder noch steigen, erzielen sie tiefere Preise für ihre Erzeugnisse. Dadurch erhalten sie bei weltweit sinkenden Getreidevorräten falsche Signale», befürchtet Schmid. Angesichts der heutigen Situation müsse die Agrarpolitik deshalb auch der langfristigen Versorgungssicherheit wieder mehr Aufmerksamkeit widmen, nebst den Interessen der Wirtschaft. ■

Fenaco in Zahlen

Fenaco wurde 1993 aus sechs regionalen landwirtschaftlichen Genossenschaftsverbänden als Selbsthilfeunternehmen der Schweizer Bauern gegründet. In den 342 landwirtschaftlichen Genossenschaften (Landi) sind 50 000 Landwirtschaftsbetriebe (80 Prozent der Schweizer Bauern) organisiert. In Partnerschaft mit diesen Genossenschaften versorgt Fenaco die Landwirte mit Produktionsmitteln, übernimmt deren Erzeugnisse, veredelt und vermarktet sie. Zudem betreibt Fenaco die Detailhandelsketten Volg und Landi. Seit ihrer Gründung ist sie ständig gewachsen; die Gruppe umfasst heute über achtzig Geschäftsbereiche und Tochtergesellschaften, darunter Ufa (Mischfutter), Agri Natura (Fleischverarbeitung), Ramseier (Getränke) und Agrola (Treibstoffe).

Fenaco beschäftigt 7500 Mitarbeiter, je ein Drittel im Detailhandel, in der Nahrungsmittel-Veredelungsindustrie und im Landwirtschaftsbereich. Ihr konsolidierter Umsatz 2007 betrug 4,875 Milliarden Franken (3 Milliarden Euro), der Gewinn 64 Millionen (40 Millionen Euro).



Online vorausfahren – www.cargomagazin.ch

Das neue Webportal www.cargomagazin.ch macht die Leistung von SBB Cargo erlebbar – aktuell, hintergründig, kurz und doch umfassend.



Die Kunden und Partner von SBB Cargo sowie die Leser des Cargo Magazins profitieren ab dieser Ausgabe von einem echten Mehrwert: Auf der neuen Website www.cargomagazin.ch ist die Leistung von SBB Cargo und ihren Kunden live erlebbar.

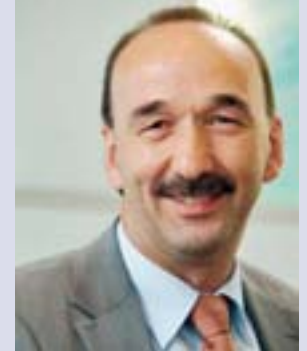
Einfach und gehaltvoll

Bereits die Startseite kennzeichnet den Stil: übersichtlich, stilvoll, einfach zugänglich, kundennah und mit neuen Funktionen wird SBB Cargo im Internet zur aktuellen Informationsplattform für Fachleute.

Kernstück sind die Videointerviews mit Kunden. Sie krönen die Foto-strecken, Diashows, Bildschirmschoner und E-Tools wie etwa die interaktive CO₂-Berechnung von EcoTransIT (siehe den Kurzbericht auf dieser Seite).

Die Online-Ausgaben des Printmagazins (im Archiv) ergänzen speziell zusammengestellte Dossiers zu Transportthemen oder zu Firmenkunden. Auch Direktzugriffe wie jener zur Logistikmarktstudie Schweiz sollen in Zukunft erweitert und ausgebaut werden.

www.cargomagazin.ch



Neuer Leiter SBB Cargo International.

Die Geschäftsleitung von SBB Cargo hat den 53-jährigen Edmund Prokschi am 1. Juli 2008 zum Leiter des Geschäftsbereichs International bestimmt. Im August 2004 wurde Edmund Prokschi gemeinsam mit Annette Jordan mit dem Aufbau der Länderorganisation in Deutschland beauftragt und fungiert inzwischen auch als Geschäftsführer von SBB Cargo in Deutschland. Dort ist er verantwortlich für die Vertriebsaktivitäten. Seine neue Funktion übernimmt Prokschi zusätzlich zu seiner bisherigen Aufgabe.

Emissionen genauer vergleichen.

EcoTransIT vergleicht den Schadstoffausstoss des Gütertransports von Eisenbahn, Lastwagen, Schiff und Flugzeug.

Das Internet-Tool EcoTransIT kann neu auch Parameter wie Beladungsgrad, Leerfahrtenanteil und Umschlagsart in die Berechnungen miteinbeziehen. Dieser optimierte Inhalt wurde am 24. Juni von der European Environment Agency (EEA) in Kopenhagen vorgestellt. EcoTransIT wurde von SBB Cargo gemeinsam mit anderen europäischen Bahnen, der Universität

Hannover und dem unabhängigen Institut für Energie- und Umweltforschung (ifeu) Heidelberg entwickelt. Das Programm ist über die Internetseite www.ecotransit.org öffentlich zugänglich. Es erlaubt dem Benutzer, den Schadstoffausstoss und den Energieverbrauch des Gütertransports von Eisenbahn, Lastwagen, Schiff und Flugzeug zu vergleichen.

Erstellen Sie Ihren Emissionsvergleich: www.ecotransit.org/sbb



Agenda.

4./5. September

Efficient Consumer Response Day (ECR-Tag), Zürich.

17. September

Parlamentsdebatte Güterverkehr, Bundeshaus Bern.

22. bis 24. Oktober

25. Deutscher Logistik-Kongress, Berlin.

13./14. November

Stahl Düsseldorf.

Ein Netz – 3500 «Genossenschafter».

Der Wagenladungsverkehr ist das wichtigste Dienstleistungsangebot von SBB Cargo für die verladende Schweizer Wirtschaft. In einem hart umkämpften Umfeld ist es jetzt entscheidend, sich neuen Herausforderungen zu stellen und die Rahmenbedingungen zu verbessern.

Text dazu auf Seite 10 ►

TEXT: SUSANNE WAGNER – FOTOS: GIAN VAITL





linke Seite: Die Transportlösung für kleine Einheiten: Das Team der Regionalen Cargo Produktion holt die Wagen bei jedem einzelnen Kunden mit Anschlussgleis ab.

ganz oben: Massgeschneiderte Transporte: 323 Bedienpunkte, 200 Kundenlösungen und 3500 bediente Kunden.

oben rechts: Die Kunden des Wagenladungsverkehrs (WLV) investieren in ihre Anschlussgleise. Sie sind wie Genossenschafter des Netzes.

oben: Die hohe Qualität ist einer der Gründe, weshalb sich der WLV in der Konkurrenz mit der Strasse bewährt.

rechts: 2100 Mitarbeiter erwirtschaften mit dem Wagenladungsverkehr einen Umsatz von über 400 Millionen Franken.





Text zur Bildergeschichte Seiten 8/9.

Schon die erste Eisenbahn der Schweiz transportierte neben Passagieren auch Güter. Auf der 30 Kilometer langen Strecke zwischen Zürich und Baden beförderte die «Spanisch-Brötli-Bahn» auch Spanische Brötchen – das Blätterteiggebäck eines Badener Bäckers.

Transportlösung für kleine Einheiten.

Aus dieser einen Strecke hat sich ein komplexes Schienensystem entwickelt. Das Bedienraster des Wagenladungsverkehrs von SBB Cargo zieht sich über das ganze Land. Und aus einem einzigen Kunden sind über 3000 geworden. «Unsere Kunden sind wie Genossenschafter des Netzes», erklärt Adrian Keller, Leiter des Schweizer Geschäfts von SBB Cargo. 3500 Kunden hängen am öffentlichen Bahnnetz. «Die Kunden investieren in ihre Anschlussgleise. Nur wenn das Netz gesichert und weiterentwickelt werden kann, lohnen sich diese Investitionen.»

Eine positive CO₂-Bilanz ist neben Zuverlässigkeit und Effizienz für viele Kunden ein immer

Individuell angepasste Transportlösungen: Wagenladungsverkehr.

wichtiger werdendes Argument, um auf die Bahn zu setzen. Nur mit dem fein verzweigten Bedienungsangebot ist SBB Cargo in der Lage, kundengerechte Transportangebote zu machen und damit einen wichtigen Beitrag zu einer ressourcenschonenden Verkehrsabwicklung zu leisten.

Mit der Beförderung von einzelnen Wagen und Wagengruppen ist der Wagenladungsverkehr die Transportlösung der Schiene für kleinere Beförderungseinheiten: Das Team der Regionalen Cargo Produktion holt die Wagen in der Regel bei jedem einzelnen Kunden mit Anschlussgleis ab. Die Wagen werden erst am Knoten verschiedener Anschlussgleise, meist einem Bahnhof, gebündelt, dann zum «Teambahnhof» des RCP und schliesslich zu den Rangierbahnhöfen geführt. Gemäss ihrer Enddestination gruppieren die Rangiermitarbeiter die Wagen neu und befördern sie weiter in die

Zielregion. So zirkulieren täglich über 3000 beladene Wagen auf dem Netz – 40 Prozent davon sind Import-/Exportverkehr.

«SBB Cargo behauptet sich derzeit gegenüber Mitbewerbern auf Schiene und Strasse gut. Die Kunden schätzen die hohe Qualität der Transportleistung», sagt Keller. Die Pünktlichkeit lag 2007 bei über 93 Prozent.

Die Beförderung von Einzelwagen und Wagengruppen von Anschlussgleis zu Anschlussgleis bleibt jedoch aufwendig, kosten- und personalintensiv. Eine Voraussetzung, dass weiterhin grosse Warenmengen auf der Bahn bleiben, ist laut Adrian Keller daher die Sicherung des dichten Anschlussgleissystems.

Anschlussgleise müssen laufend erneuert werden, um das Bedienungsnetz gleich stark auszulasten – und dies bei wirtschaftlich härteren

«Unsere Kunden sollen sicheren Zugang zur Bahn haben.»

SBB Cargo-Chef Nicolas Perrin spricht sich vehement für den Wagenladungsverkehr in der Schweiz aus. Obwohl – oder gerade weil – grosse Investitionen anstehen.

INTERVIEW: ADRIAN KOHLER
UND CHRISTOPH RYTZ
FOTO: EQ-IMAGES



Nicolas Perrin, SBB Cargo macht den Wagenladungsverkehr (WLV) zum Thema. Weshalb?

Der Wagenladungsverkehr war für SBB Cargo immer wichtig. Er fährt einen Drittel unseres Umsatzes ein. Vor zwei Jahren hat SBB Cargo die Geschäftsbereiche International und Schweiz gebildet und sich damit für den Heimmarkt ausgesprochen. Jetzt wollen wir den Wagenladungsverkehr sichern und weiterentwickeln. Seine Bedeutung wird steigen.

Inwiefern?

Der Wagenladungsverkehr ist zum einen der grösste regionalpolitische Beitrag von SBB Cargo. Zum andern ist er das logistische Rückgrat der Schweizer Wirtschaft. Das Netz ist sehr effizient. Den Nachteil der kurzen Distanzen machen wir mit überdurchschnittlicher Produktivität wett.

Anderswo wurde der WLV praktisch abgeschafft.

Wir haben immer an ein leistungsfähiges, flächendeckendes WLV-Netz geglaubt. Man hat uns mancherorts deswegen belächelt. Inzwischen setzen aber auch grosse Bahnen wieder auf den WLV.

Das grosse Geld winkt im WLV aber kaum.

Darum geht es nicht. Unser Auftrag lautet: In der Schweiz für die verladende Wirtschaft eigenwirtschaftlich ein flächendeckendes Netz anbieten. Weil jetzt viele Ersatzinvestitionen in Wagen und Loks anfallen, brauchen wir eine höhere Rendite.

Bedingungen. So sind moderne Weichen erforderlich, die den sicheren Anschluss von privaten Gleisanlagen an das hochtechnologische Netz der SBB ermöglichen. «In den nächsten Jahren sind die Mittel eher für Erneuerungen als für den Neubau von Anschlüssen

Unsere Kunden sind wie Genossenschaftler des Netzes.

Adrian Keller

gleisen gefragt. Hier muss eine flexiblere Praxis bei den Anschlussgleis-Beiträgen des Bundes diskutiert werden», sagt Adrian Keller.

Trassenpreise sind entscheidend.

Ob der verladenden Wirtschaft auch weiterhin ein umweltfreundliches flächendeckendes Netz zur Verfügung stehen wird, hängt auch von der Preispolitik der Trassen ab. Der Preis für die Benutzung der Trassen ist gesetzlich geregelt. Das bestehende Trassenpreissystem belastet den Güterverkehr stärker als den

Personenverkehr, weil es vor allem auf das Zuggewicht abstellt. Die heute gewährten Trassenpreissubventionen und Ermässigungen gleichen das Ungleichgewicht aus. Ihr Fortbestehen ist aber nicht gesichert.

Damit der Trassenpreis auch künftig marktfähig bleibt, ist es wichtig, dass er das heutige, ermässigte Niveau nicht übersteigt. Ein Schlüssel dazu könnte sein, das Trassenentgelt künftig stärker in Abhängigkeit von der Qualität der Trassen als vom Gewicht des Zuges festzulegen. Im dichten Fahrplan des Personenverkehrs muss der Güterverkehr häufig um Trassen kämpfen und nicht selten auch mit schlechteren Qualitäten vorliebnehmen.

SBB Cargo ist mit Hochdruck daran, neue Angebots- und Produktionskonzepte zu entwickeln. Adrian Keller: «Ein Thema für einen zukunftsfähigen Wagenladungsverkehr ist die Vertaktung für den Güterverkehr. Wie in jedem Netzgeschäft ist die Steigerung der Produktivität der Schlüssel des Erfolgs.» ■

Experten behaupten, das gehe nicht zusammen. Zwischen flächendeckend und eigenwirtschaftlich liegt ein Zielkonflikt. In der Schweiz haben wir zudem eine aufwendige Struktur mit kurzen Distanzen. SBB Cargo erreichte 2007 dennoch ein gutes Resultat. Langfristig besteht ein enormer Finanzbedarf, weil Ersatzinvestitionen in Wagen und Loks fällig sind. Diese Herausforderung meistert SBB Cargo nur gemeinsam mit den Kunden.

Wie wollen Sie den WLW weiterentwickeln?

Wir brauchen neue Angebots- und Produktionskonzepte. Dazu haben wir das Projekt Cargo PASS gestartet. Dabei nutzen wir die Trassen im immer dichter werdenden Fahrplan noch effizienter. Zudem sollen unsere Kunden einen sicheren Zugang zur Bahn haben – über Anschlussgleise und leistungsfähige Terminals. Dazu müssen die Rahmenbedingungen stimmen, etwa bei der Gestaltung der Trassenpreise. Nur so erreicht SBB Cargo die notwendige Produktivität.

SBB Cargo will 2009 die Preise erhöhen. Weshalb?

Die Kosten steigen weiter. Die starke Nachfrage nach Rohstoffen wie Stahl treibt die Materialpreise in die Höhe. Aber auch Strom und Diesel sind teurer geworden, und die Löhne steigen. Die Preisentwicklung der letzten Jahre hat diese Kostensteigerung nicht berücksichtigt. Im Gegenteil: Mit der Liberalisierung im internationalen Geschäft sanken die Preise. Der Markt profitierte überdies

von besseren Produkten. Jetzt müssen wir ins Schweizer Binnenverkehrsnetz investieren. Diese Investitionen sollen langfristig gesichert sein.

Sie haben bereits 2008 an der Preisschraube gedreht.

Die geplante Erhöhung fällt im Vergleich zur Strasse und nach der Preisentwicklung der vergangenen Jahre moderat aus. In der Transportbranche werden die Preise weiter steigen.

Wir machen die Nachteile durch Produktivität wett.

Nicolas Perrin

Hätten Sie nicht Wettbewerbsvorteile, wenn Sie die Preise auf dem heutigen Niveau belassen?

Die Wachstumsraten zeigen, dass wir offensichtlich mit guten Produkten zu vernünftigen Preisen auf dem Markt etabliert sind. Die Kunden wollen unsere Produkte und sind bereit, den angemessenen Preis zu bezahlen.

Steigen die Preise 2010 erneut?

Der Trend zu höheren Material- und Energiekosten trifft die Transportbranche besonders stark. Zu-

Wagenladungsverkehr in Zahlen.

Im Wagenladungsverkehr (WLW) von SBB Cargo werden Einzelwagen und Wagengruppen auf einem flächendeckenden Netz in der ganzen Schweiz befördert.

- SBB Cargo befördert im Wagenladungsverkehr **täglich 3250 Wagen** (55 Tonnen Ladegewicht/Annahme) über eine durchschnittliche **Distanz von 120 Kilometern**. Das ergibt **21 450 000 Tonnenkilometer**. Um diese Leistung mit Lastwagen zu erbringen, müssten zusätzliche **7150 Lastwagen** (25 Tonnen Ladegewicht) pro Tag verkehren.
- **323 Bedienpunkte**, rund 200 Kundenlösungen, total über **3000 bediente Anschlussgleise**.
- **2100 Mitarbeitende** im Geschäftsbereich Schweiz, davon über 400 Lokführer.
- **442 Millionen Franken Umsatz** (2007). 276.2 Millionen Euro (Umrechnungssatz 1.60)



dem zieht die Inflation an, deshalb rechnen wir mit weiteren Steigerungen.

Läuft die Sanierung nach Plan?

Wir müssen die Massnahmen weiterhin konsequent und beharrlich umsetzen. Nur so können wir das Angebot langfristig sichern. Wir sind auf gutem Weg. Die schwierigste Phase wird im nächsten Jahr kommen. Dann müssen alle Massnahmen greifen.

Sucht SBB Cargo Partner für den internationalen Verkehr?

Ja, wir suchen seit diesem Sommer einen international tätigen Partner. Er soll für SBB Cargo die Leistung und das Angebot ausbauen. Ich hoffe, dass bis Ende Jahr eine Vorselektion vorliegt.

Was gibt Ihnen die Zuversicht, dass SBB Cargo den Turnaround schafft?

Wir haben gute, motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Und unsere Kunden nutzen und schätzen unsere Leistungen. Darauf bauen wir.

Das ganze Interview mit Nicolas Perrin sehen Sie auf www.cargomagazin.ch





Glücklicher Umschlag ohne Scherben.

Mit einer neuen Umschlagsplattform in Camnago-Lentate baut SBB Cargo ihr Angebot in Norditalien weiter aus. Im Auftrag von Fertrans transportiert sie darüber jährlich 60 Millionen leere Glasflaschen aus der Region Mailand direkt ins Anschlussgleis von Feldschlösschen.

TEXT: RETO NEYERLIN – FOTOS: BERNHARD LOCHMATTER

Auch in der Golfregion wird Bier getrunken. 60 Millionen Flaschen des alkoholfreien Biers Moussy braut die Feldschlösschen Getränke AG jährlich für Saudi-Arabien und die benachbarten Staaten (siehe *cargo* Nr. 2|2008).

Wie es sich für ein aussergewöhnliches Bier gehört, ist auch die Flasche speziell. Diese wird in der Vetreria di Corsico Vidrala, einem Glaswerk bei Mailand, hergestellt. Zuerst per Lastwagen, den weitesten Weg aber dann auf der Schiene gelangen die leeren Flaschen nach Rheinfelden.

Verlagerung mit Qualitätssprung.

Diesen Transport betreut SBB Cargo Italia im Auftrag des Bahnlogistikdienstleisters Fertrans. Auf der Plattform LTM in Lentate sul Seveso wird das Leergut vom Lastwagen auf die Bahn umgeschlagen. Diese fünfte und jüngste Plattform von SBB Cargo in Norditalien hat 25 000 Quadratmeter Lagerkapazität und ist auf palettierte Ware spezialisiert.

Seit dem 1. März bringt die Bahn von hier aus jährlich 60 Millionen Glasflaschen in die

Schweiz, ein Transport, der bis dahin komplett auf der Strasse abgewickelt wurde.

Die Bahn für alles.

«Beim Strassentransport kam es immer wieder zu Problemen», sagt Massimiliano Caglio, Leiter der Fertrans-Niederlassung in Chiasso. «Deshalb haben wir dem Kunden versprochen, das Verkehrsmittel zu wechseln.» Dank dieser Verlagerung auf die Schiene entfallen 600 Lastwagenfahrten pro Jahr, welche 200 Tonnen Kohlendioxid in die Atmosphäre ausstossen würden. >

Den Ausschlag für die Schweizer Güterbahn hat vor allem die Waggonverfügbarkeit gegeben. Das Glasleergut kommt in monatlich hundert mit Trennwänden ausgestatteten Wagen pünktlich und sicher im Wagenladungsverkehr von SBB Cargo nach Rheinfelden.

Bei SBB Cargo stimmen Service und Preis.

Massimiliano Caglio

«Mit SBB Cargo haben wir nun einen verlässlichen Partner, bei dem Service und Preis stimmen», sagt Caglio.

Besonders schätzt der Niederlassungsleiter die einfache Auftragseingabe über CIS-online, das Cargo Informationssystem. Nebst der Waggonbestellung und Zugsbildung übernimmt SBB Cargo in enger Zusammenarbeit mit Fertrans auch die Abwicklung der Zollformalitäten in Chiasso und sogar die Organisation der Lastwagen für den Vorlauf. «Wir übernehmen für Fertrans den ganzen Weg, vom Glaswerk bis ins Anschlussgleis von Feldschlösschen», sagt Paolo Lang, der zuständige Key Account Manager.

Fertrans und SBB Cargo verbindet eine langjährige Kooperation. Für die Zukunft sind über die Plattform LTM auch gemeinsame Entsorgungstransporte aus Italien in die Schweiz geplant. Im September sollen erste Testtransporte nach Lausanne und Genf erfolgen.

Auch Tomaten, Wein und Wasser.

Ein weiterer langjähriger Kunde, der von der neuen Plattform profitiert, ist Newsped Transport & Logistics SA in Chiasso. Newsped verfrachtet für Denner, Coop und andere Schweizer Detailhändler Tomaten, Wein und Wasser in die Verteilzentren in der Schweiz. «Wir pflegen eine kontinuierliche und intensive Zusammenarbeit mit LTM und SBB Cargo, damit die Transporte entsprechend den Kundenvorgaben ausgeführt werden», sagt Cinzia Pedio von Newsped. Mit der neuen Plattform LTM sei man sehr zufrieden. So zufrieden, dass Newsped auch Holz- und Sandtransporte aus Deutschland und Österreich nach Italien durch SBB Cargo in Camnago-Lentate abwickeln lässt. Dasselbe gilt auch für Italsempione Satis in Chiasso: Diese schlägt Stammholztransporte bei LTM um. ■

KLIPP & KLAR

AUSGANGSBAHNHOF

Lentate

BESTIMMUNGSORT

Rheinfelden
(Kanton Aargau)

DISTANZ

323 km

TRANSPORTGUT

Glasflaschen

WAGEN

Hbbil

EMPFÄNGER

Feldschlösschen



Plattformen: Schlüsselemente in Italien.

Nebst Turin, Desio, Brescia und Lonato verfügt SBB Cargo mit der Plattform in Camnago-Lentate neu über fünf Umschlagsstationen in Norditalien, die jeweils zusammen mit einem Partner betrieben werden. Um als Bahnunternehmen in Italien Erfolg haben zu können, sind solche Umschlagsplattformen von entscheidender Bedeutung. Denn im Gegensatz zur Schweiz verfügen die wenigsten Industriebetriebe über Anschlussgleise, sodass der Vor- oder der Nachlauf praktisch immer per Lastwagen erfolgen müssen. Die Plattformen sind komplett in das Gesamtnetz von SBB Cargo integriert und Teil der Achse von den Nordseehäfen bis nach Italien.

MARKTNEWS

Neues Diplomstudium.

Die Universität St.Gallen bietet neu ein Diplomstudium Logistikmanagement an. Anhand von praxisnahen Modellen, Konzepten und Methoden entwickeln die Teilnehmer ihre Fachkompetenz. Das berufs begleitende Diplomstudium richtet sich an berufs- und führungserfahrene Fachspezialisten mit oder ohne Hochschulabschluss aus den Bereichen Logistik, Produktion, Transport und Verkehr oder verwandten Bereichen.

www.diplom-logistik.unisg.ch



Manor ausgezeichnet.

Das Simulationssystem der Manor AG überzeugte die Jury der European Logistics Association (ELA): Die Warenhauskette belegte im Wettbewerb um den European Logistics Award den dritten Platz. Das Simulationssystem mit über 100 Einflussgrößen und 200 quantitativen Beziehungen deckt Optimierungspotenziale in der Supply Chain auf. Langfristig rechnet die Manor AG, damit mehrere Millionen Franken einsparen zu können.

www.manor.ch



Was bedeutet Modal Split?



Das lateinische Wort *modus* (Mehrzahl: *modi*) steht, nebst anderen Bedeutungen, für «Art und Weise». In der Kombination mit dem englischen *split* – «Aufteilung» – meint es die Art der Fortbewegung, also das Verkehrsmittel. Der Modal Split definiert in der Verkehrsstatistik die Verteilung eines Transportes auf verschiedene Verkehrsträger. Dabei fügen sich je nach Transportweg Bahn-, Bus-, Schiff-, Lastwagen-, Fussgänger- und Radfahreranteile zum Modal Split.



SBB Cargo transportiert den **Aushub** ab.

SBB Cargo hat den Zuschlag für die Aushubtransporte des Weinbergtunnels erhalten. Der neue Eisenbahntunnel ist ein Kernstück der sogenannten Durchmesserlinie unter der Stadt Zürich. Insgesamt sollen bis zu 1,3 Millionen Tonnen Material aus dem Tunnel abtransportiert werden.

TEXT: SUSANNE PERREN – FOTOS: SBB

Der Grossauftrag, bei dem sich SBB Cargo gegen harte internationale Konkurrenz durchgesetzt hat, ist eine logistische Herausforderung. Bis zu sieben beladene Güterzüge täglich sollen zusätzlich zum bestehenden dichten Tagesverkehr im Bahnhof Zürich-Oerlikon eine Trasse finden. Das erfordert ein hohes Mass an Transportlogistik-Kompetenz und spezifisches Wissen über den Bahnbetrieb der SBB. «Wir sind für diese Transporte darauf angewiesen, dass sie flexibel nach unseren zeitlichen

Vorgaben abgewickelt werden. Dabei zählen wir auf die Erfahrung von SBB Cargo und deren Vernetzung im Bahnbetrieb», sagt Josef Bolliger, Projektleiter der Arbeitsgemeinschaft Tunnel Weinberg, des Auftraggebers der Transporte.

Planen mit Unbekannten.

Während der ersten Bauphase, die im März begonnen hat und bis zum Herbst 2008 dauern wird, verkehren vorerst drei Züge täglich. >



Die Bagger graben unter dem Hauptbahnhof Zürich einen neuen Verkehrsweg.

2009 beginnt der Vortrieb mit der Tunnelbohrmaschine: Dann sollen 1,1 Millionen Tonnen Aushubmaterial anfallen und in 1400 Ganzzügen à 16 Wagen (Kippwagen des Typs Fans-u) abtransportiert werden. Das sind sechs bis sieben Zugpaare täglich.

Der Auftrag übertrifft bisherige Operationen an Komplexität und ist «ein Gesellenstück für SBB Cargo», wie sich Mark Wildi, Projekt-

Dieser Auftrag ist ein **Gesellenstück** für SBB Cargo.
Mark Wildi

manager SBB Cargo, ausdrückt. «Bis anhin haben wir die Zeitpläne eingehalten, weil wir die optimale Lösung gefunden haben.» Weil die schweren, voll beladenen Züge zu langsam sind, um auf der stark ausgelasteten Strecke zwischen Oerlikon und Glattbrugg – dem direkten Weg zum Zielort – zu verkehren, müssen sie den Umweg über Winterthur und Bülach nehmen. «Die Situation im Bahnhof

Oerlikon bedingt eine enge Zusammenarbeit mit der Betriebsführung von SBB Infrastruktur», erklärt Wildi.

Auf die Minute genau.

Das Aushubmaterial wird via Bülach und Schaffhausen nach Wilchingen-Hallau in die Deponie der Firma Hablützel geliefert. Die Transporte verkehren tagsüber von Montag bis Freitag – gemäss dem Rhythmus des Baustellenbetriebs. Auf den Strecken Winterthur-Bülach sowie Rafz-Schaffhausen befahren die Güterzüge Einspurstrecken.

Von Schaffhausen nach Wilchingen-Hallau überwinden sie zudem einen Streckenabschnitt ohne Fahrleitung mit einer Steigung von 17 Promille. «Damit das ganze Konzept mit sechs bis sieben Zügen funktioniert, muss die Verladelogistik in Oerlikon auf die Minute genau stimmen», sagt Mark Wildi. ■

KLIPP & KLAR

AUSGANGSBAHNHOF
Zürich-Oerlikon

BESTIMMUNGSORT
Wilchingen-Hallau

DISTANZ
49 km

TRANSPORTGUT
Aushubmaterial

WAGEN
Kippwagen des Typs Fans-u

EMPFÄNGER
Firma Hablützel

Durchmesserlinie Zürich.

Die SBB steigert die Kapazität des Hauptbahnhofs Zürich. Die Durchmesserlinie unterquert ab 2013 als doppelspurige Linie die Stadt Zürich von Altstetten über den Hauptbahnhof bis nach Oerlikon. Parallel zur Durchmesserlinie wird das Dienstleistungs- und Einkaufsangebot am Hauptbahnhof Zürich erweitert: In der neuen Passage Gessnerallee und Halle Löwenstrasse entstehen rund 2500 Quadratmeter neue Ladenflächen.



Noch in Verhandlung.

Zurzeit steht SBB Cargo noch in Verhandlung über die Anlieferung von Kies und Tübbings für das spektakuläre Tunnelbauwerk, das unter der Stadt Zürich bis zum neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse führen wird. Die Tübbings sind die Bauteile der Innenschale des Tunnels. Diese werden während des Vortriebs mit der Tunnelbohrmaschine benötigt.





Lotsen für einen **schrägen Vogel.**

Einst waren die Waldrappe stark im alpenquerenden Verkehr. Heute müssen sie diesen von den Menschen wieder erlernen.

TEXT: MARCEL HÄNGGI – ILLUSTRATION: MICHAEL MEISTER

Als am 18. August 2003 ein Ultraleichtflugzeug vom Flugplatz Scharnstein in Oberösterreich abhebt, hat es eine besondere «Fracht» – nun, nicht an Bord, sondern im Schlepptau: 21 junge Waldrappe.

Der Waldrapp ist ein Vogel, dem der gute Geschmack seines Fleisches zum Verhängnis wurde: Im 17. Jahrhundert wurde er in Europa ausgerottet. Lediglich zwei Kolonien haben bis heute überlebt: eine in Marokko mit 200 und eine in Syrien mit einem Dutzend Tieren.

Der merkwürdige Vogel mit seinem nackten Gesicht, von dessen einstiger Präsenz im

Voralpenraum viele Flurnamen zeugen, soll in Europa wieder heimisch werden. Nun hat man schon viele Tierarten erfolgreich wieder angesiedelt. Beim Waldrapp aber stellt sich ein besonderes Problem – ein logistisches.

Wo gehts bitte sehr über die Alpen?

Der Waldrapp ist nämlich ein Zugvogel. Wenn der Sommer zu Ende geht, fliegt er los. Dieser Zugdrang ist ihm angeboren. Nur ist ihm, anders als etwa den Singvögeln, dummerweise die Zugroute nicht angeboren. Neu angesiedelte Waldrappe, die keine älteren Artgenossen als Lehrmeister zur Verfügung haben,

fliegen in eine x-beliebige Richtung und kommen nie mehr zurück.

Deshalb muss der Mensch, wenn er den Vogel wieder aussiedeln will, auch dessen Lehrmeister sein: Das war die Einsicht des Waldrappenteams, das seit 2002 Waldrappe nicht nur aufzieht, sondern auch trainiert und schliesslich in ihr Wintergebiet südlich der Alpen begleitet. Johannes Fritz, Projektleiter, hat dabei selber als «Ziehvater» gewirkt: Die Vögel folgen nämlich ihren Eltern. Also versucht man in Scharnstein die Jungvögel auf ihre menschlichen Betreuer zu «prägen», wie es im Fachjargon heisst. Fritz hielt sich täglich >

bei seinen Schützlingen auf. Während des Flugs (und zuvor während der Flugtrainings) trug er dasselbe gelbe T-Shirt wie während der Aufzucht und lockte die Jungvögel mit Rufen und Pfiffen hinter sich her. «Die Vögel auf uns zu prägen», sagt Fritz, «ist unsere Kernkompetenz. Das Fliegen ist technisch anspruchsvoller, aber das lässt sich lernen.»

Bruchlandung und Flugstreik.

Die erste Alpenüberquerung gelang noch nicht nach Plan. Die Prägung der Vögel war zu schwach, und es gab technische Probleme. Die Fluggeräte waren zu schnell und mussten immer wieder kreisend auf die Tiere warten. Die Vögel wurden schliesslich streckenweise in Fahrzeugen zur Lagune von Orbetello in der Toskana gebracht, die als ihr Winterquartier vorgesehen war. Doch 2004, diesmal mit Fluggeräten, die 45 bis 55 Stundenkilometer langsam fliegen konnten, klappte es – trotz einer Not- und einer Bruchlandung des Fluggeräts, widrigen Wetterverhältnissen und einem dreitägigen Flugstreik der Vögel in Umbrien. Die Vögel brachten die 858 Flugkilometer in 14 Flug- und 22 Ruhetagen hinter sich.

Die Vögel müssen sich flexibel zeigen. Normalerweise, sagt Fritz, fliegen sie mittags. Doch die extralangsam fliegenden Fluggeräte – Gleitschirme mit einem motorisierten Sitz, sogenannte Paraplanes – müssen dann fliegen, wenn es am wenigsten Turbulenzen gibt: in den Morgenstunden. Die durchschnittliche Tagesdistanz betrug auf der ersten Reise 61 Kilometer, die längste Etappe war 90 Kilometer lang. Unterdessen aber sind die ersten beiden Generationen selbstständig unterwegs und fliegen bis zu 380 Kilometer an einem Tag. Sie können das, sagt Fritz, weil sie sehr gute Segler sind, welche die Thermik und den Rückenwind ausnützen.

Bis anhin ist das Ziel des Projekts die Forschung, doch schon bald soll die eigentliche Wiederansiedlung der Waldraupe mittels der in Oberösterreich erprobten Technik anlaufen – auch in Bayern und der Schweiz. Dann werden die Tiere hierzulande vielleicht wieder so vertraut wie damals, als der erste «Ornithologe» über sie schrieb: der Stauffer-Kaiser Friedrich II. im 13. Jahrhundert. ■

KLIPP & KLAR

AUSGANGSBAHNHOF

Flugplatz Scharnheim,
Oberösterreich

BESTIMMUNGsort

Laguna di Orbetello,
Toskana

DISTANZ

858 km

TRANSPORTGUT

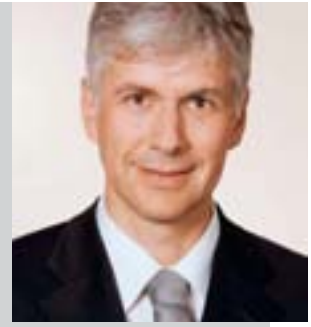
Jungvögel

VERKEHRSMITTEL

Paraplanes
(Einsitzer)

EMPFÄNGER

die freie Wildbahn



Intelligente Logistik – alles logisch?

Liebe Logistiker

Die Logistik hat sich – in Wirtschaft und Wissenschaft – zu einer eigenständigen Disziplin gemauert. Nun schreien alle nach «intelligenter Logistik». Ein Management-Hype?

Die Vermutung liegt nahe: Logistik hat mit Logik zu tun. Das hiesse, jeder Logistiker würde per se «logisch» und damit auch ein Stück weit intelligent (nicht zufallsgetrieben) handeln. Welche Illusion! Der Wortstamm von Logistik findet sich in französisch «loger» wieder. Logistiker entscheiden nach Standorten, Beherrbergungen und Lagermöglichkeiten, was nicht per se zu logischem Vorgehen oder zu logistischen Funktionen (der Mathematik) führt.

Andere behaupten, Logistik hätte nichts mit Wertschöpfung zu tun, sei unproduktiv und sollte tunlichst vermieden werden. Glaubten wir ihnen, würden sich Logistik und intelligentes, Wert schaffendes Management ausschliessen. Muss sich «intelligente Logistik» daher stärker auf Wertschöpfung konzentrieren, um eine Überlebensberechtigung zu haben?

Betriebswirtschaftlich schafft der Nutzen den Wert. Einen Nutzen erfährt ein Kunde dann, wenn er in den Besitz eines Produktes kommt. Die physische Verfügbarkeit des Produktes setzt voraus, dass es am richtigen Ort und zur richtigen Zeit bereitgestellt und mit allen für den Kunden relevanten Informationen versehen wird. Für weitere Nutzensbestandteile, beispielsweise ein ansprechendes Design, sind andere Unternehmensbereiche zuständig. Damit ist Logistik nicht alles, aber ohne Logistik ist alles nichts!

Intelligent ist Logistik, wenn die Verfügbarkeit der Produkte bei den Kunden oder an den Bedarfspunkten auf hohem Niveau sichergestellt wird und die logistischen Prozesse möglichst effizient, das heisst mit wenig Ressourcen, erbracht werden. Im Idealfall erfährt die Steuerung der Warenströme eine Unterstützung durch innovative Verkehrstelematik.

Heute verarbeiten Tourenplanungs- und Dispositionssysteme «on trip» aktuelle Verkehrsinformationen. Kurzfristige Engpässe auf dem Strassen- oder Schienengüternetz werden so umfahren. Solche Lösungen sehen künftig die aktive Kommunikation einzelner Fahrzeuge untereinander vor.

«Intelligente Logistik» ergibt aus technologischer Sicht Sinn. Inwieweit Missverständnisse innerhalb und ausserhalb der Logistik-Community vermieden werden, obliegt dem missionarischen Eifer von überzeugten Logistikern!

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle
Ordinarius, Lehrstuhl für Logistikmanagement,
Universität St.Gallen



Taktisch denken, praktisch lenken.

Stefan Kreuzmann denkt das Cargo-Kursbuch täglich neu. Er und sein Team bestimmen den Takt.

TEXT: SUSANNE PERREN – FOTO: GEORG ANDERHUB

Schachspieler denken anders als Glücksritter. Strategisch. In Varianten und mit Eventualitäten. Stefan Kreuzmann, Leiter Produktionsplanung und -steuerung (PPS) bei SBB Cargo, spielt nicht Schach, denkt aber täglich so.

«Produktionsplanung und -steuerung steht für den Cargo Fahrplan», sagt er und erklärt: «Wir übersetzen das kommerzielle Angebot der 3500 Kunden in einen stabilen Fahrplan.» Das ist eine der komplexesten Aufgaben bei SBB Cargo. >



Alle Fäden laufen in einem Dreieck zusammen: Stefan Kreuzmann und sein PPS-Team errechnen, wie viele Loks und Lokführer es braucht. Parallel dazu handeln sie mit SBB Infrastruktur einen klugen Trassenplan aus und gehen permanent auf neue oder veränderte Kundenbedürfnisse ein.

Fragen mit Folgen.

Dass ein Fahrplan nie fertig ist, illustriert das Beispiel vom Mineralwasser: Im Sommer verlassen an Spitzentagen doppelt so viele Wagen die Aproz-Abfüllanlage von Migros in Ardon als beispielsweise Anfang Januar. «Wir können einzelne Verkehre trotzdem nicht isoliert betrachten, sondern müssen aufgrund der Saisonalitäten der Kundenverkehre entscheiden, wie viele Züge wir an welchem Tag auf welcher Strecke brauchen. Wir suchen das Ideal von Kosten und Kundenbedürfnissen», sagt der Netzspezialist. Auch die Auslastung des Netzes spielt eine wichtige Rolle. Die Kapazitätsspitzen sind ein Dauerthema im Fahrplan: Sie bieten Spielraum und sollen geglättet werden, damit die Züge noch besser ausgelastet verkehren.

Eine Denkaufgabe mit vielen Fragen und Folgen: Braucht es einen Lokführer um 8.30 Uhr oder erst um 9 Uhr? Genügt ein Zug oder sind zwei Züge erforderlich? Was, wenn der Zug über Brig fahren würde, nicht via Lausanne? Könnten wir so einen Zug am Jurasüdfuss sparen? «Es gibt kein Richtig oder Falsch», beschreibt er diesen kreativen Prozess und sieht darin die grosse Faszination: Obschon die Gleise und Weichen vorgegeben sind, lasse der Eisenbahnbetrieb viel Freiraum zu. Das Detailwissen seiner 65 Mitarbeitenden ist ihm dabei enorm wichtig. «Aufgrund unserer Erfahrung tragen wir viele Ideen zusammen. Das ist entscheidend und zugleich so spannend.» Dieses Vorgehen sagt viel über seinen Arbeitsalltag: Termin folgt auf Termin, und

3 Fragen

Stichwort Chaos:

Mein Element.

Erinnern Sie sich an Ihren ersten Transport?

Als Schüler habe ich die Klassenausflüge organisiert.

Welches Talent hätten Sie gerne?

Klavier spielen, das habe ich verpasst.

weiter im Takt gehts mit Terminen. Wie aber bringt man 3500 Transportbegehren auf ein Netz, auf dem zugleich jährlich über 300 Millionen Menschen reisen?

Systematisch mit Spielräumen.

«Wir schaffen ein Grundkonzept in Form des Jahresfahrplanes. Der umfasst die 323 Bedienpunkte des Wagenladungsverkehrs und zusätzliche massgeschneiderte Lösungen. Diesen Grundfahrplan suchen wir immer wieder nach weiteren Handlungsspielräumen ab», erklärt Stefan Kreuzmann. Er weiss zu jeder Tages- und Nachtzeit, was im Netz los ist – bei täglich 5000 verkehrenden Wagen.

Die Zeit zur Reflexion nimmt er sich morgens während der einstündigen Zugfahrt von seinem Wohnort Würenlos im Aargau nach Basel. Abends genehmigt er sich eher einen Gedankenflug an ein bevorstehendes Konzert. Die klassische Musik hat es ihm besonders ange-tan, und so sitzt er ab und an in einer der grossen Konzerthallen Europas. Auch lange Zugreisen sind seine Sache: 34 Stunden gab er sich jüngst der bewegten Musse hin, um Litauen einen Besuch abzustatten. ■

Stefan Kreuzmann, 31, absolvierte eine klassische SBB-Laufbahn. Der gebürtige St. Galler begann 1994 die Lehre zum Bahnbetriebs-disponenten, absolvierte nach dem Lehrabschluss die berufsbegleitende Berufsmatura und studierte nach erfolgreichem Abschluss Betriebsökonomie an der Fachhochschule, ebenfalls berufsbegleitend. Im Jahr 2000 wechselte er zu SBB Cargo. Seit drei Jahren leitet er die Produktionsplanung und -steuerung Schweiz.



<p>Impressum.</p> <p>cargo 3 08. August 2008. Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. Auflage 20 000 Exemplare. Redaktion Susanne Perren (Leitung), Adrian Kohler, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Marcel Hänggi, Tom Schaich. Grafik / Satz Favio Werbeagentur, Basel. Litho ExactaPro, Arlesheim. Druck Stämpfli AG, Bern. Redaktionsadresse SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basel, Schweiz, Telefon +41 (0)51 229 00 16, Fax +41 (0)51 229 00 69, www.cargomagazin.ch</p> <p>Das Copyright für dieses Magazin liegt bei SBB Cargo. Der Abdruck von Artikeln ist unter Quellenangaben erlaubt. Bitte schicken Sie uns jeweils ein Belegexemplar.</p> <p>Sie wünschen ein Gratisabonnement? Sie finden das Online-Formular unter: www.sbbcargo.com/magazin. Dann erhalten Sie cargo viermal pro Jahr kostenlos ins Büro oder nach Hause gesandt.</p> <p>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 oder mit der Post an: SBB Cargo, Logistikmagazin cargo, G-CH-MS-MK, Elsässertor, 4065 Basel, Schweiz</p>	<p>Kunden Service Center:</p> <p>Kunden Service Center Rue de la Carrière 2A 1700 Fribourg Schweiz Tel. Schweiz 0800 707 100 Fax Schweiz 0800 707 010 Tel. Europa 00800 7227 2224 Fax Europa 00800 7222 4329 cargo@sbbcargo.com www.cargomagazin.ch</p>	<p>Marketing & Sales:</p> <p>Verkauf Schweiz Postfach 4065 Basel Schweiz Tel. 0800 707 100 Fax 0800 707 010 cargo@sbbcargo.com</p> <p>Vertrieb Italien SBB Cargo Srl Via Vittor Pisani 7 20124 Milano Italia Tel. +39 0331 24 86 74 Fax +39 0331 24 86 89 sbbmilano@sbbcargo.com</p>	<p>Instandhaltung:</p> <p>Asset Management Verkauf Viale Officina 18 6500 Bellinzona Schweiz Tel. +41 (0)51 227 60 10 Fax +41 (0)51 227 67 97 instandhaltung.verkauf@sbbcargo.com</p> <p>Vertrieb Deutschland SBB Cargo GmbH Schifferstrasse 200 47059 Duisburg Deutschland Tel. +49 (0)203 607 84 07 Fax +49 (0)203 607 84 09 deutschland@sbbcargo.com</p> <p>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</p>
---	--	---	--

Alles, was Sie schon immer über Logistik wissen wollten. Und vieles mehr.

In jedem Cargo Magazin.



Vergrössern Sie Ihren Wissensvorsprung. Mit dem Cargo Magazin von SBB Cargo. Es erscheint viermal im Jahr und wird direkt an Ihre Adresse geliefert. Jetzt **Gratisabonnement bestellen: www.cargomagazin.ch**