

cargo

Das Schweizer Logistikmagazin

3 | 2018



Quer durch die Schweiz

**Schneeschaufeln reisen
vom Kanton Solothurn in
die Ostschweiz.**

Ab Seite 4



Pakete, die Kinderaugen zum Leuchten bringen

Bei ihrer letztjährigen Weihnachtsaktion durfte die Hilfsorganisation ADRA Schweiz knapp 4000 Pakete an bedürftige Familien und Waisenkinder aus Moldawien schicken. Vor Kurzem fand die Paketaktion «Kinder helfen Kindern!» – koordiniert von der TTS Transport & Terminal Services AG in Buchs SG – erneut statt: Anfang Dezember wurden die Geschenke nach Moldawien gebracht. Wiederum hat auch SBB Cargo die Aktion mit einem Güterwagen unterstützt.



Mehr Infos im Blog:
tiny.cc/adra

Impressum

Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint dreimal pro Jahr in Deutsch, Französisch und Italienisch.

Redaktion SBB Cargo: Brigitte Hager, Peter Imfeld, Lea Meyer, Tamara Ritter
Konzept und Realisation: Infel AG, Zürich **Redaktion:** Alexander Jacobi, Katharina Rilling, Michelle Russi

Projektleitung: Bärbel Jördens **Art Direction:** Murielle Drack

Übersetzungen: UGZ Übersetzer Gruppe Zürich GmbH, Zürich

Druck: Hertig + Co. AG, Lyss

Redaktionsadresse: SBB Cargo, Redaktion Logistikmagazin «cargo», Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, cargomagazin@sbbcargo.com

Gesamtauflage: 6000 Exemplare

Das Copyright liegt bei SBB Cargo. Der Abdruck von Artikeln ist mit Quellenangabe gestattet. Bitte schicken Sie ein Belegexemplar an die Redaktionsadresse.

Gratisabonnement auf www.sbbcargo.com/de/abonnement. Abonnieren Sie das «cargo»-Magazin schweizweit kostenlos oder lesen Sie die Onlineversion unter www.sbbcargo.com. Adressänderungen oder Löschung des Abonnements bitte an cargomagazin@sbbcargo.com.

Editorial



Sanierung und Innovation zugleich

Was im Personenverkehr seit Jahrzehnten Usus ist, revolutioniert nun die Güterbahn: SBB Cargo startet im Februar 2019 als erste europäische Güterbahn mit der automatischen Kupplung und der automatischen Bremsprobe in den Realbetrieb. 22 Loks und 105 Güterwagen haben die Teams im SBB-Industriewerk Bellinzona in den letzten Monaten entsprechend umgerüstet. Wir haben sie in der Werkstatt besucht und dabei erfahren, wo die Schwierigkeiten bei der Umsetzung dieses Meilensteins liegen und wie die Automation unseren Kunden dient. Lesen Sie mehr dazu ab Seite 16.

Nach den positiven Zahlen zum ersten Halbjahr 2018 setzt SBB Cargo alles daran, diesen Kurs zu halten. Neben dem Abbau von Strukturkosten überprüft die Güterbahn gemeinsam mit den Kunden auch ihr Angebot. Dabei wird geklärt, ob es Alternativen zu einer fixen täglichen Bedienung gibt. In den ersten überprüften Kantonen Jura und Neuenburg sowie im Berner Oberland konnten gute Lösungen für die Verlader gefunden werden. Der grösste Teil der Verkehre bleibt damit auf der Schiene. Auch Georg Mäder von der Swiss Krono Group und Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo, unterhalten sich im Gipfeltreffen unter anderem über die Bedienpunctethematik (siehe S. 12).

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre.

Tamara Ritter
Kommunikation SBB Cargo

4–11 Logistik-Fokus: Nachhaltigkeit

Wie gelangen Schneeschaukeln vom nationalen Verteilbetrieb der Migros im solothurnischen Neuendorf bis in eine Filiale im Kanton Thurgau? Unsere Reportage liefert die Antwort.



16–17 Auf einen Blick

Schraubenkupplung, automatische Kupplung und Hybridkupplung: Was funktioniert wie?

18–21 Innovation

Schneller, effizienter, besser: Mit neuen Hybridkupplungen will SBB Cargo die Betriebsabläufe vereinfachen und die Produktivität steigern.

22–23 Grenzüberschreitend

Xrail kurz erklärt. Unsere Übersicht zeigt, was es ist und was es den Kunden bringt.

12–15 Gipfeltreffen

«Wie die meisten Schweizer mag ich die Bahn und die SBB»



24–27 Kundensicht

Der Basler Güterbahnhof Wolf soll zum smartesten Areal der Schweiz werden. Im neuen «Smart City Lab» wird bereits an Logistiklösungen getüftelt.

28–29 Mittendrin

«Ich liebe schwierige Fälle» – Kurzfristplaner Dirk Anders über seinen Job, die Topografie der Schweiz und die neue Planungssoftware CAROS.



30 Schotter

Zahlen, Fakten und News aus der Logistikbranche.

31 Objekt

Ein mobiles Endgerät namens Lisa hilft beim Rangieren

Schneeschaufeln auf Reisen

Weniger Stau, pünktlichere Auslieferungen und ein gehaltenes Nachhaltigkeitsversprechen: Seit Frühjahr 2018 transportiert die Migros sämtliche Produkte vom nationalen Verteilbetrieb Neuendorf in die Betriebszentrale der Migros Ostschweiz in Gossau SG mit SBB Cargo. Wir haben ein typisches Winterprodukt auf seiner Bahnreise begleitet.

Text: Michelle Russi Fotos: Anne Gabriel-Jürgens







Blick auf den nationalen Verteilbetrieb der Migros im solothurnischen Neuendorf.

damit wir nicht an unsere Kapazitätsgrenzen stossen.» Gut, dass hier ein eingespieltes Team am Werk ist. Noch während Stickel erzählt, beginnt einer der Logistiker nämlich bereits damit, die Palette mit den Schneeschaukeln per Gabelstapler in die Halle zu fahren. Hier wird sie für den Weitertransport in die Filiale bereitgestellt.

Nur noch auf Schienen

Sechzig Bahnwagen pro Tag, 1,4 Millionen an- und ausgelieferte Paletten im Jahr sowie mehr als 230 Supermärkte, Fachmärkte, Gastronomiebetriebe, Freizeitanlagen und Klubschulen, die es zu beliefern gilt: Die Betriebszentrale Gossau ist die Drehscheibe der Migros Ostschweiz. Sie versorgt Filialen in sieben Kantonen und im Fürstentum Liechtenstein. Tiefkühlwaren und Non-Food-Produkte erhält die Migros dabei direkt aus dem Verteilbetrieb Neuendorf. Seit Frühjahr 2018 finden diese Transporte vollumfänglich auf der Schiene statt. «Damit konnten wir einerseits die Qualität der Anlieferzeiten verbessern, weil unsere LKW-Fahrer nicht mehr stundenlang im Stau stehen», erklärt Daniel Balmer, seit zehn Jahren Leiter Transportlogistik der Migros Ostschweiz. Andererseits sei der Bahntransport mit SBB Cargo sehr stabil, ökologischer und nachhaltiger als der Transport auf der Strasse: «Damit kommt die Migros einem ihrer Versprechen aus dem Programm ‹Generation M› nach.» (Siehe Box S. 7)

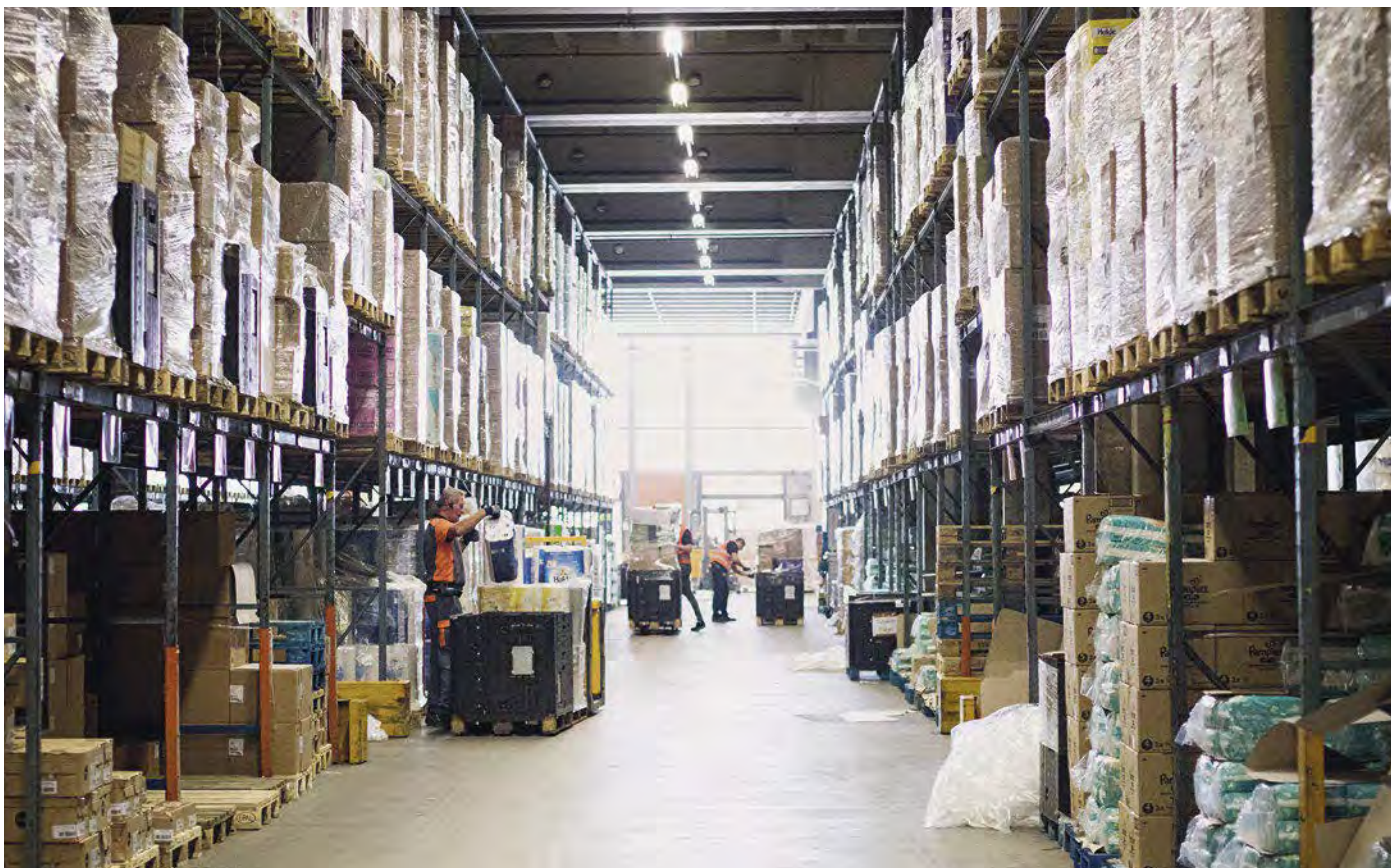
Immer offen für Neues

Balmer sitzt in seinem Büro, von wo aus er auf die An- und Auslieferhalle hinunterblicken kann. Obwohl er uns während unseres Besuchs auch in der Verladehalle herumführt, hat er für gewöhnlich wenig mit dem operativen Geschäft zu tun. «Ich bin froh, dass die Abteilungsleiter und ihre Teams so gute Arbeit leisten. So kann ich mich vor allem auf strategische Fragen konzentrieren», sagt der langjährige Migros-

Mit schnellen Schritten schreitet er die sechs Bahnwagen entlang, schiebt jede Tür auf, steckt den Kopf hinein, lässt den Blick über die Paletten schweifen und geht weiter. Im zweitvordersten Wagen wird er fündig: «Hier sind die Schneeschaukeln!» Adrian Stickel ist die erste Person, der die Schaukeln – unser ausgewähltes Produkt – an diesem Morgen in der Betriebszentrale der Migros Ostschweiz in Gossau SG begegnen. Die Nacht haben sie in einem Bahnwagen von SBB Cargo zusammen mit weiteren Non-Food-Produkten der Migros verbracht. Auf ihrer

Reise vom nationalen Verteilbetrieb der Migros im solothurnischen Neuendorf in die Filiale Amriswil im Kanton Thurgau ist die Betriebszentrale Gossau die einzige Zwischenstation.

Es ist ein ruhiger Empfang, von Hektik keine Spur, ein Mittwoch, kein Freitag. «Freitags ist hier immer viel mehr los», sagt Stickel. Der Leiter Spedition der Migros Ostschweiz weiss, wovon er spricht: «An Spizentagen kommen bis zu sechzig Bahnwagen von verschiedenen Auslieferorten bei uns an, dann wird es schon hektisch, und wir müssen die Kapazitäten sehr gut planen,



Mehr als 2,6 Millionen Paletten verlassen das riesige Migros-Logistikzentrum in Neuendorf durchschnittlich jedes Jahr.



Schnelle Transporthelfer: Gabelstapler mit ihren geübten Fahrerinnen und Fahrern.

Nachhaltige Migros

Mit dem Nachhaltigkeitsprogramm «Generation M» setzt sich die Migros für eine intakte Umwelt, nachhaltigen Konsum und einen gesunden Lebensstil ein. Dazu zählt auch die Verlagerung der Warentransporte von der Strasse auf die Schiene. Pro Jahr wird im Auftrag der Migros eine Gesamtfracht von über einer Million Tonnen per Bahn bewegt. Damit ist das Unternehmen die wichtigste Kundin von SBB Cargo. Das Mineralwasser von Aproz etwa ist gemäss Angaben der Migros das einzige Wasser in der Schweiz, das umweltschonend per Bahn ausgeliefert wird. In den letzten fünfzig Jahren wurden gut 4,2 Milliarden Liter Aproz-Getränke auf der Schiene transportiert und dadurch rund 58 000 Tonnen CO₂ eingespart.



Ankunft des Bahnwagens mit den Schneeschaufeln in der Betriebszentrale der Migros Ostschweiz in Gossau.



Kurzer Zwischenstopp für die Schneeschaufeln: In Gossau werden sie für den Weitertransport in eine Ostschweizer Migros-Filiale bereitgestellt.

Mitarbeiter. Er mag es, kreativ zu sein, bestehende Konzepte zu überprüfen und neue Transportstrategien, insbesondere Transportnetzwerke, zu entwickeln.

Häufig geschieht dies in enger Zusammenarbeit mit SBB Cargo. Regelmässig stellt sich die Migros Ostschweiz für Pilotprojekte zur Verfügung, beispielsweise um neue Bahnwagen zu testen. Balmer findet: «Etwas Neues muss man irgendwann ausprobieren, um zu sehen, ob es funktioniert.» Zudem spürten seine rund 300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die Innovation und könnten sich frühzeitig und vor Ort damit befassen, was sehr wichtig sei. Balmer selbst hat 1985 bei der Migros angefangen und sich fast von Beginn weg mit Logistikthemen beschäftigt, die heute unter den Begriff «Digitalisierung» fallen würden. Die Zusammenarbeit mit SBB Cargo erachtet er als sehr gut, «und zwar sowohl was das Tagesgeschäft anbelangt als auch die strategischen Entwicklungen».

90 000 Paletten zusätzlich

Und was ist mit den Mitarbeitenden an der Front, merken sie überhaupt etwas von der Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene? «Ja klar», entgegnet Balmer, «schliesslich verladen sie nun jährlich 90 000 Paletten mehr als bisher.» Über zu viel Arbeit beklagen sich die Logistiker trotz der grösseren Transportmengen nie, im Gegenteil: Sie scheinen Spass an ihrem Job zu haben. Dieser Eindruck entsteht, wenn wir ihnen in der Halle dabei zusehen, wie sie die kleinen elektrischen Gabelstapler schnell und scheinbar mühelos von A nach B manövrieren. Das Schauspiel erinnert ein wenig an Putschauto-Fahren auf einer «Chilbi» – nur geordneter und ohne «Putschen», denn Orhan Akaydar und seine Kollegen sind schlicht zu geübt im Umgang mit ihren Gabelstaplern. «Kollisionen gibt es keine, notfalls können wir ja hupen», meint der Logistiker und lacht. Überhaupt sei das Fahren mit den Gabelstaplern gar nicht so schwierig: «Wenn du es mal draufhast, ist es kein

Problem mehr.» Sagt's und kurvt bereits die nächste Palette mit dem schnellen Transporthelfer durch die Gänge.

Gabelstapler zu steuern, bereitet Akaydar also keine Mühe mehr, obwohl er erst seit einigen Monaten in der Spedition tätig ist. Zuvor war er als LKW-Fahrer acht Jahre lang mit einem wesentlich grösseren Gefährt unter-

«Mit der Bahn haben wir einen sehr stabilen Betrieb.»

Daniel Balmer,
Leiter Transportlogistik, Migros-Betriebszentrale
Gossau

wegs. «Mir gefällt es in der Spedition, weil es nie langweilig wird und jeder Tag anders ist», sagt Akaydar. Ob es denn andere Herausforderungen gebe bei seiner Arbeit, wollen wir wissen. «Dass wir die Zeiten einhalten und die Waren so schnell wie möglich ausladen müssen, ist manchmal schon stressig.» Auch er verweist in diesem Zusammenhang vor allem auf den Freitag, wenn die grossen Mengen angeliefert werden. Der Grund dafür ist übrigens, dass die Migros-Filialen ihre Verkaufsaktionen jeweils am Dienstag starten und deshalb die Auslieferung der Produkte von Gossau am Freitag zuvor erfolgen muss.

Die Migros-Betriebszentrale Gossau in Zahlen



Bis zu **60**
Bahnwagen pro Tag



Rund **1,4 Mio.**
an- und ausgelieferte
Paletten im Jahr



Mehr als **230**
belieferter Supermärkte,
Fachmärkte,
Gastronomiebetriebe,
Freizeitanlagen
und Klubschulen

Regel Austausch zwischen Rangierern

Zurück zu den Schneeschaukeln. Inmitten von Paletten mit Mineralwasser, Bohrmaschinen, Toilettenpapier und sonstigen Non-Food-Produkten warten sie darauf, dass die Reise weitergeht. Knapp 14 000 Schneeschaukeln hat die Migros im letzten Winter in der ganzen Schweiz verkauft. Falls dieses Jahr ähnlich viel Schnee fällt wie im Vorjahr, dürfte die Nachfrage nach den roten und schwarzen Werkzeugen mit den Holzstielen in den kommenden Wochen wieder steigen. Dann werden sich weitere Schaufeln vom Verteilbetrieb Neuendorf auf den Weg in Richtung Ostschweizer Migros-Filialen machen und knapp drei Stunden mit dem Zug durch die Schweiz nach Gossau fahren, ehe sie von Adrian Stickel und seinen Leuten frühmorgens umgeladen werden.

Am Bahnhof Gossau, unweit der Migros-Betriebszentrale Gossau gelegen, kümmert sich das Rangierteam von SBB Cargo um die ankommenden Güterzüge. Hier werden auch die Züge aus Neuendorf «verarbeitet», wie Teamleiter Andreas Giezendanner es nennt. Gemäss Umschlagsplanung der Migros werden die Wagen hier neu zusammengestellt und gruppenweise in die Betriebszentrale hinüberschickt. Anschliessend holen die SBB-Rangierer die Leerwagen wieder ab. Die enge Zusammenarbeit verlangt eine gute Kommuni-



Die letzten Kilometer ihrer Reise legen die Schneeschaukeln in einem Lastwagen der Migros zurück.



Sorgt mit seinem Team für einen reibungslosen Verlad der Waren in Gossau: Speditionsleiter Adrian Stickel.



Die Migros-Betriebszentrale Gossau beliefert Filialen in den Kantonen Zürich, Schaffhausen, Thurgau, St. Gallen, Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden, Graubünden sowie im Fürstentum Liechtenstein.

kation. «Wir stehen in regem Austausch mit dem Rangiererteam der Migros», erklärt Giezendanner, «die Zusammenarbeit ist sehr angenehm.» Das gilt auch für die letzten Monate, als die Verantwortlichen die Rangierabläufe aufgrund der Umstellung auf den Schienentransport anpassen mussten. «Der Mehrverkehr erforderte viel Planung, aber für uns ist er super: je mehr, desto besser», meint Giezendanner lachend.

Sicher ans Ziel

Und dann heisst es für die Schneeschaukeln Abschied nehmen von Gossau, gut zwei Stunden nach ihrer Ankunft. Der Tag ist noch jung, es ist kurz vor neun Uhr. Die letzten Kilometer legen sie per Lastwagen zurück, weil die Migros-Filialen keinen Bahnanschluss haben. Am Steuer sitzt Kurt Hefti. 42 Jahre ist der gebürtige Thurgauer bereits auf den Strassen unterwegs, die letzten 20 als LKW-Fahrer für die Migros. «Man erlebt viel, wenn man immer herumfährt», sagt Hefti und steuert das schwere Vehikel in Richtung Hauptstrasse. Er habe aber Nerven wie Drahtseile, so dass ihn mittlerweile nicht einmal mehr die aggressive Fahrweise anderer Verkehrsteilnehmer aus der Ruhe bringen könne. Man glaubt es ihm. Hefti spricht ruhig und mit Bedacht. Er ist es offenbar nicht gewohnt, einen Gesprächspartner neben sich im LKW zu haben. «Ich mag die Stille am frühen Morgen und bin gerne alleine unterwegs», erklärt er denn auch. Dass er jetzt, da die LKW-Fahrer die Waren nicht mehr im Verteilbetrieb Neuendorf abholen müssen, viel seltener im Stau steht als früher, ist für Hefti ein grosses Plus. «Zudem ist es so viel schöner, denn wir können mehr Waren transportieren und der LKW ist voller.» Halb leer, betont der Chauffeur, fahre man ja nicht gerne.

Wie die Schneeschaukeln den Abschluss ihrer Reise im Laderaum des Lastwagens erlebt haben, wissen wir selbstverständlich nicht. Fest steht, dass sie ihr Ziel, die Migros-Filiale in Amriswil, an diesem Mittwoch sicher und pünktlich erreichen.

Tiefer geblickt



Daniel Balmer, Leiter Transportlogistik, Betriebszentrale Gossau, Genossenschaft Migros Ostschweiz

«Mehr transportieren zu dürfen, ist ein Privileg»

Welche Vorteile bringt der Waretransport per Bahn der Migros Ostschweiz?

Neben weiteren Vorteilen spielt die bessere Planbarkeit bei den Anlieferzeiten eine grosse Rolle. Unsere Filialen müssen wissen, wann welche Ware kommt. Mit der Bahn haben wir einen sehr stabilen Betrieb und eine hohe Zuverlässigkeit. Auf der Strasse gab es zunehmend Probleme. Zudem ist der Nachhaltigkeitsgedanke zentral bei der Migros: Wir machen es nicht nur aus Marketinggründen, sondern lassen die Nachhaltigkeit auch in die Infrastruktur und die Prozesse einfließen. Das ist eine ganzheitliche und ehrliche Art.

Seit der Umstellung muss Ihr Team noch mehr Produkte verladen. Ist das nicht stressig?

Mir ist wichtig, dass unsere Mitarbeitenden wissen, warum wir welche Strategie wählen. Viel Arbeit an sich war für sie nie etwas Negatives. Im Gegenteil: Es ist ein Privileg, dass wir immer mehr transportieren dürfen, denn es bedeutet sichere und spannende Arbeitsplätze, auch in Zukunft. In meinen 33 Jahren bei der Migros Ost-


schweiz hatte ich nie auch nur einen Augenblick Angst, dass wir einen Bereich schliessen müssen. Dass Veränderungen nötig sind, steht ausser Frage. Aber ganz gleich, wie wir uns veränderten, es durften immer Mehrmengen verarbeitet werden.

Was ist das schlimmste Szenario für Sie und Ihr Team vor Ort?

Es ist zum Glück selten, aber wenn auf der Schiene einmal etwas geschieht, dann sind die Auswirkungen für uns nachher sehr gross: ganze Züge, viele Wagen und Paletten sowie viele betroffene Filialen. Wenn etwa ein Zug mit Non-Food-Produkten nicht oder zu spät in Gossau eintrifft und wir eine oder mehrere Filialen beliefern sollten, die nur einmal am Tag angefahren werden, dann können wir die Produkte nicht einfach später nachliefern. Dafür ist unser Wirtschaftsgebiet zu gross. Das ist wie eine verpasste Chance für uns. Ein solcher «Ausfall» ist sehr mühsam, aufwendig und kostspielig.

Kommt es vor, dass die falschen Produkte in Gossau eintreffen?

Falschliefungen haben wir sehr, sehr selten. Dabei hilft es uns, dass wir immer mehr Möglichkeiten aufbauen, die Lieferungen flächendeckend elektronisch zu überwachen. Im Fachjargon heisst das «Supply Chain Visibility». Wir arbeiten hier mit einem neuen System, das einen Alarm auslöst, wenn eine Palette falsch verladen wird. So arbeiten wir immer weiter an der Entwicklung der Supply Chain – eine spannende Aufgabe, die ich nicht missen möchte.

A photograph of two men standing in a lumber yard. They are both wearing light blue shirts and dark trousers, with high-visibility yellow safety vests over them. The man on the right is pointing upwards with his right hand. In the background, there are several log trucks loaded with logs, and a large industrial structure. The ground is dirt and covered with wood chips.

«Wir sind auf gutem Weg, mit der Bahn passende Lösungen zu finden»

Georg Mäder redet im Stammhaus der Swiss Krono in Menznau mit Nicolas Perrin über den Wegfall von Bedienpunkten im Wagenladungsverkehr. Die beiden sind sich einig, dass das Holz für die Herstellung von Laminat- und Spanplatten auch künftig möglichst oft per Bahn angeliefert werden soll.

Interview: Stefan Boss Fotos: Daniel Winkler

Herr Mäder, Anfang April wechselten Sie von der Sika zur Swiss Krono Group: Sie sind Mitglied der Konzernleitung und für Marketing und Vertrieb zuständig. Ihr erster Eindruck von der neuen Tätigkeit in der Holzwerkstoffbranche?

Georg Mäder: Sehr positiv. Vieles ist neu, es gibt aber auch Anknüpfungspunkte. Ich war zuvor schon in der Baubranche tätig, beim Bauchemiekonzern Sika. Bei der Swiss Krono produzieren wir ja ebenfalls für die Bauwirtschaft. Nun bin ich für den Verkauf von Holzwerkstoffen zuständig, früher bei Sika waren es chemische Produkte. Kunden und Vertriebskanäle sind sehr ähnlich. Seit August bin ich zusätzlich Leiter des Schweizer Standorts der Swiss Krono in Menznau und somit für die Produktion in der Schweiz verantwortlich. Das kam etwas überraschend. Als ausgebildeter Chemieingenieur bin ich aber mit solchen industriellen Prozessen vertraut.

Haben Sie eine spezielle Beziehung zur Güterbahn?

Mäder: Wie die meisten Schweizer mag ich die Bahn und die SBB. Zudem finde ich es aus Gründen des Umweltschutzes sinnvoll, dass man möglichst viele Güter per Bahn transportiert. Meine Grundeinstellung zum Bahntransport ist also sehr positiv. Aber natürlich schauen wir auch auf das Preis-Leistungs-Verhältnis.

Herr Perrin, wie ist es bei Ihnen, haben Sie einen speziellen Bezug zum Wald oder zum Werkstoff Holz?

Nicolas Perrin: Ich mag Bäume, wenn sie noch leben, ich jogge zum Beispiel gerne im Wald. Den Bezug zum Holz bekam ich auch über den Transport. Es ist eines der Güter, die auf der Schiene dominieren. Der Wald und die Fabrik sind eigentlich zwei sehr gegensätzliche Orte, und wir als Transportunternehmen stehen in der Mitte. Wir transportieren einerseits Rundholz für Firmen wie die Swiss Krono, die das Holz dann verarbeiten und veredeln, andererseits aber auch Holzschnitzel.

SBB Cargo ist zurzeit daran, im Wagenladungsverkehr die Hälfte seiner 344 Bedienpunkte zu überprüfen und unrentable Bedienpunkte aufzuheben. Herr Mäder, können Sie diesen Entscheid nachvollziehen?

Mäder: Grundsätzlich ja. Wir sind ja auch ein Unternehmen, das Gewinn machen muss. Ab 2019

fallen für SBB Cargo Subventionen weg, das Unternehmen muss auf Effizienz getrimmt werden. Wenn das nicht gemacht würde, gäbe es SBB Cargo vielleicht bald nicht mehr. Wir haben ein vitales Interesse daran, dass es SBB Cargo gut geht. Klar schauen wir bei diesem Überprüfungsprozess auch auf unsere Bedürfnisse.

Die Swiss Krono war unter anderem im Berner Oberland und im Jura von der Überprüfung von Bedienpunkten betroffen und musste ihre Verkehre anpassen. Wie erlebten Sie diese Situation?

Mäder: Die Swiss Krono begann bereits vorher, die Holztransporte zum Teil auf Ganzzüge zu bringen – also Züge, die direkt in unser Werk nach Menznau fahren ohne Umweg über die Rangierbahnhöfe. Praktisch an jedem Bedienpunkt wird auch Holz

«Meine Grundeinstellung zum Bahntransport ist sehr positiv.»

Georg Mäder, Chief Sales and Marketing Officer,
Swiss Krono Group

verladen. Die geplante Aufhebung von Bedienpunkten trifft uns sicher hart, aber ich denke, wir sind auf gutem Weg, mit der Bahn passende Lösungen zu finden. In der Schweiz beträgt unser Bahnanteil gemessen an der gesamten Transportmenge rund vierzig Prozent.

Werden Sie die gesamte Menge künftig mit Ganzzügen transportieren?

Mäder: In ferner Zukunft sollte dies möglich sein. Es ist natürlich eine Frage der Distanz und des Preises. Wenn Bedienpunkte aufgehoben werden und wir Transporte bündeln, müssen die Holzverlader weiter fahren, dafür müssen wir sie entschädigen. Wenn wir die gesamte Menge Holz, die zurzeit per Bahn antransportiert wird, auf Ganzzüge verladen, gäbe dies sieben Ganzzüge pro Woche. Auf der Strecke von Langenthal nach Menznau, wo sich unser Stammwerk befindet, darf ein Güterzug höchstens zwölf Wagen umfassen. Der Verlad auf Ganzzüge würde uns in der In-house-Logistik entlasten, weil wir unsere Prozesse anders takten könnten.





Vom Standort Menznau aus exportiert die Swiss Krono Holzwerkstoffe in über achtzig Länder.

Herr Perrin, sind Sie zufrieden mit der gefundenen Lösung?

Perrin: Es ist ein gutes Beispiel, wie es funktionieren sollte: in gemeinsamen Gesprächen eine bessere Transportlogistik zu finden. Ich erwarte jedoch, dass nach der Bündelung der Transporte auch die Umschlagsanlagen verbessert werden. Es ist ja immer wichtiger, dass Transporte dank integrierter Konzepte effizienter und professioneller werden.

Kann man das Modell auch auf andere Unternehmen und andere Branchen übertragen?

Perrin: Im Zentrum steht die Frage, wie man Güter so sammeln und bündeln kann, dass sie auf die Bahn gebracht werden können. Beim Getreide oder bei der Entsorgung und dem Recycling, die beispielsweise auch oft dezentral anfallen, geht es um dasselbe Thema. Transporte können natürlich nicht nur auf Ganzzüge gebündelt werden, sondern auch auf Verladepunkte im System-Wagenladungsverkehr. Rentable Bedienpunkte mit täglichem Verkehr stehen ja bei unserer Überprüfung nicht zur Diskussion.

Besteht die Gefahr, dass durch die Streichung von Bedienpunkten ganze Regionen vom Bahntransport abgeschnitten werden?

Perrin: Wo es viel Holz gibt, existiert im Allgemeinen wenig Industrie. Deshalb sind Synergien nicht immer einfach zu finden. Dank dem Fokus auf die effektiven Kundenbedürfnisse und der Flexibilität beider Seiten gelingt es, neue Lösungen zu finden. Mir ist es aber auch wichtig, dass wir in wirtschaftlich starken Regionen mit stabilen Mengen auch Neues aufbauen und damit wachsen. Das ist die beste Garantie, dass wir ein schweizerisches Netzwerk anbieten können.

Herr Mäder, die Swiss Krono Group ist ein global operierendes Unternehmen. Welche Bedeutung hat der Schweizer Markt für die Gruppe?

Mäder: Der Schweizer Markt ist für den ganzen Konzern zwar relativ klein, aber sehr wichtig. Als sogenanntes «Ursprungsland» erwartet die Holding von uns eine klare Marktführerschaft und den

«Rentable Bedienpunkte stehen bei unserer Überprüfung nicht zur Diskussion.»

Nicolas Perrin,
CEO SBB Cargo AG

Vertrieb qualitativ hochstehender Produkte. Die Gruppe erwartet zusätzlich, dass wir hier in der Schweiz eine hohe Innovation schaffen, welche dann auch in andere Werke ausstrahlt. Neben dem sehr wichtigen Schweizer Markt exportieren wir vom Menznauer Standort in über achtzig Länder. Insgesamt steuern wir rund 250 Millionen Franken zum Gesamtumsatz der Gruppe von 1,8 Milliarden bei.

Herr Perrin, SBB Cargo macht rund zwei Drittel des Umsatzes in der Schweiz. Im Auslandsgeschäft (SBB Cargo International) lief es 2017 wirtschaftlich besser. Hält der Trend an?

Perrin: Die Schweiz ist mit kurzen Distanzen und Flächenbedienung traditionell ein schwieriger Markt. Zudem hat seit 2015 der starke Franken die Deindustrialisierung noch beschleunigt. Im Auslandsgeschäft bei SBB Cargo International

haben wir Herausforderungen wie die Verschärfung des Wettbewerbs erfolgreich gemeistert. Wir haben aber bei SBB Cargo International dieses Jahr grosse Herausforderungen und auch weniger Umsatz aufgrund der vielen Baustellen auf der Nord-Süd-Achse sowie akuten Lokführermangels in Deutschland.

SBB Cargo setzt stark auf Digitalisierung. Neu ist es zum Beispiel möglich, Wagen an der Rampe mit dem Handy einzuchecken und auf einer App ihren Sendungsstatus zu verfolgen. Welchen Nutzen bringen diese Anwendungen der Swiss Krono?

Mäder: Wir durften in der Pilotphase am Projekt mitarbeiten. Das mobile Einchecken des Bahnwagens an der Rampe ist für uns sehr hilfreich, da unsere Verlader oft kleine Einzelunternehmer sind, die über keine grosse Infrastruktur verfügen. Da wir keine verderbliche Ware verarbeiten, müssen wir dagegen während des Transports nicht wissen, wo sich ein Wagen befindet.

Setzt die Swiss Krono auch auf Digitalisierung?

Mäder: Auf jeden Fall, es gibt kein Unternehmen, das nicht mit dieser Frage konfrontiert wird. Für uns besteht die Chance, die Produktion stärker zu automatisieren und die Wertschöpfungstiefe zu erhöhen. Ich denke, dass es in Zukunft auch ganz generell wieder zu einer Rückverlagerung der Produktion in die Schweiz kommen könnte. Konkret heben wir zurzeit in unserer Gruppe die Unternehmenssoftware für Planung und Ressourcen auf ein neues Level. Das hilft uns für weitere Digitalisierungsschritte. Man weiss allerdings heute nicht, wo der «Digitalisierungsweg» genau hinführen wird.

SBB Cargo hat nach einigen Verzögerungen eine neue Software zur Personal- und Lokführerplanung (CAROS) eingeführt. Bringt diese auch den Kunden Vorteile?

Perrin: Wir setzen in der aktuellen Einführungsphase alles daran, dass die Kunden nichts von den Umstellungen auf CAROS merken. Das ist für uns eine grosse Herausforderung, die wir nur mit viel Einsatz aller Mitarbeitenden leisten können. Jeder Ersatz von IT-Systemen im Kern der Produktion ist schwierig. Die Software ist eine Standardanwendung und wurde nicht mehr eigens für uns konstruiert. Auch beim Ersatz der Buchungssoftware CIS werden wir auf eine Standardanwendung setzen. Dies erlaubt es hoffentlich in Zukunft, unsere IT-Welt direkt mit denjenigen der Kunden zu verknüpfen.



Die Gesprächspartner

Georg Mäder (53) ist seit April 2018 Chief Sales and Marketing Officer (CSMO) in der Konzernleitung der Swiss Krono Group. Seit August 2018 ist er ad interim auch noch Standortleiter der Swiss Krono in Menznau LU, des Stammhauses der Gruppe. Zuvor war der Chemieingenieur ETH in verschiedenen Positionen für das Spezialitätenchemieunternehmen Sika tätig.

Die Swiss Krono Group hat zehn Werke in acht Ländern (u. a. in Russland und neu in den USA) und stellt Holzwerkstoffe wie Lamine, Spanplatten und Faserplatten her. Das Familienunternehmen hiess bis 2016 Kronospan und machte im Geschäftsjahr 2016/2017 einen Umsatz von 1,8 Milliarden Franken.

Nicolas Perrin (59) leitet SBB Cargo seit 2007. Er gehört der SBB-Konzernleitung an und präsidiert den Verwaltungsrat der Tochter SBB Cargo International. SBB Cargo machte im Jahr 2017 einen Umsatz von 838 Millionen Franken. Perrin ist diplomerter Bauingenieur ETH und arbeitet seit 1987 bei der SBB. Er war als stellvertretender Leiter am Bahn-2000-Konzept beteiligt.



Das ganze Interview mit Georg Mäder und Nicolas Perrin im Blog: tiny.cc/swiss-krono

Kuppeln leicht gemacht

Im Personenverkehr schon lange verbreitet, kommen automatische Kupplungen nun auch im Güterverkehr vermehrt zum Einsatz. Sie versprechen einen Zeitgewinn, weniger körperliche Arbeit und mehr Sicherheit. Das Kuppeln erfolgt durch langsames Zusammenfahren und das Entkuppeln durch einen Handgriff aussen am Wagen.

Text: Alexander Jacobi Infografik: Pia Bublies

Schraubenkupplung

Herkömmliche Güterwagen werden mit einer Schraubenkupplung miteinander verbunden. Kuppeln und Entkuppeln wie auch das Verbinden der Druckluftleitung erfolgen manuell. Das ist eine langwierige, schwere körperliche Arbeit.

Automatische Kupplung

Zur Effizienzsteigerung testet SBB Cargo automatische Kupplungen. Sie sind rein mechanisch (nichts Elektrisches). Beim Kuppeln werden auch die Druckluftleitungen der Wagenbremsen verbunden. Das Kuppeln erfolgt durch Zusammenschieben der Wagen. Zum Entkuppeln muss ein Kabelzug manuell betätigt werden.



Zugabfertigung via Tablet

Automatische Kupplung und automatische Bremsprobe machen es möglich und sind entscheidende Elemente des angestrebten Ein-Personen-Betriebs.

Pilotversuch im kombinierten Verkehr

Test Hybridkupplung
am Rangierbahnhof Basel
mit allen Fahrzeugtypen



Aug

Sep

Okt
2018

Nov

Dez

Jan

2019

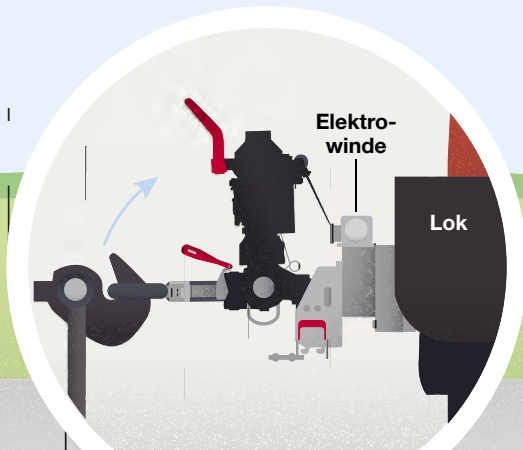
105 Güterwagen
mit automatischer
Kupplung ausgestattet

12 Streckenlokomotiven Re 420
und 10 Rangierlokomotiven Am 843
mit Hybridkupplung ausgerüstet

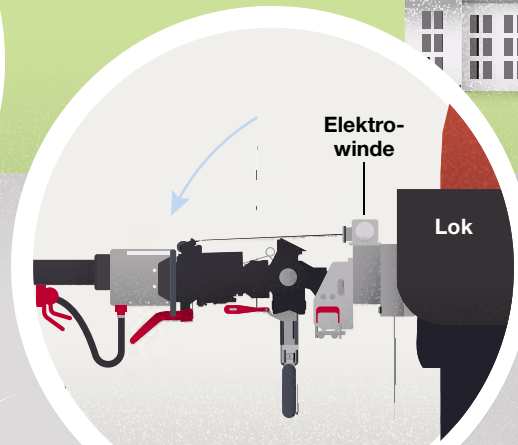
Start Pilotversuch mit
automatischer Kupplung
und automatischer Brems-
probe an fünf Terminals
des kombinierten Verkehrs
(via den Hub Dottikon)

Hybridkupplung

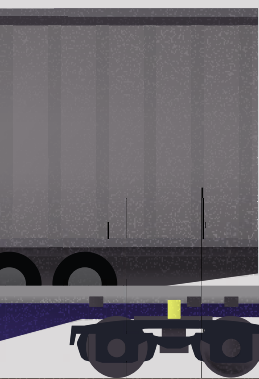
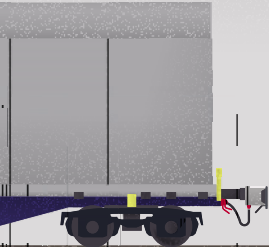
Die Lokomotiven werden mit einer sogenannten Hybridkupplung ausgestattet. Das ist eine Kombination einer automatischen mit einer Schraubekupplung. Dadurch kann eine Lok Wagen mit beiden Kupplungsarten anhängen. Bei der Hybridkupplung lässt sich die automatische Kupplung mithilfe einer Elektrowinde nach oben wegklappen, worauf die Schraubekupplung zum Einsatz kommen kann.



Stellung Schraubekupplung
Automatikkupplung angehoben



Stellung Automatikkupplung
Automatikkupplung abgesenkt





Blick aus der Lok: Zwei Werksmitarbeiter montieren die neue Hybridkupplung.

Hybridgekuppelt – schneller bereit

Von der Einführung neuer Hybridkupplungen verspricht sich SBB Cargo schnellere Prozesse, attraktivere Arbeitsbedingungen und einen Wettbewerbsvorteil gegenüber dem Strassenverkehr. Im Industriewerk Bellinzona ist der Einbau dieser Kupplung bereits in zwölf Streckenlokomotiven erfolgt.

Text: Robert Wildi Fotos: Claudio Bader

In Bellinzona steht mitten in der Stadt eines von vier SBB-Industriewerken. Wir haben im Rahmen eines Werkrundgangs soeben die Lackierhalle betreten, in der verbleichte Loks und Bahnwagen einen neuen Anstrich bekommen. Insgesamt fast 400 Arbeiter, Ingenieure, Mechaniker, Schlosser, Lackierer und Büroangestellte gehen im Industriewerk ihrem täglichen Job nach. Es herrscht eine geschäftige und gleichwohl entspannte Atmosphäre an diesem sonnigen Spätsommernmorgen. Die mit orangen Sicherheitswesten bekleideten Männer und wenigen Frauen sind auf ihre Aufgaben konzentriert. In Bellinzona findet überwiegend die «schwere Instandhaltung» des Rollmaterials von SBB Cargo statt. Ob Lokomotiven oder Güterwagen: Jedes Schienengefährt wird hier im Mehrjahresrhythmus von A bis Z zerlegt, geprüft, repariert und so für weitere Einsatzjahre auf Vordermann gebracht.

Im vierten Quartal 2018 zirkulieren in auffällender Häufigkeit zwölf Streckenloks Re 420 aus den 1970er-Jahren im Tessiner Werk. Ihnen wird eine ganz besonders intensive Behandlung zuteil: Ihre alten Kupplungen werden durch moderne Hybridkupplungen ersetzt. Damit können die Loks sowohl an Güterwagen mit automatischer Kupplung als auch an solche mit der alten Schraubekupplung andocken. Im Juli 2018 hat der Umbau der ersten Lok begonnen. Jeweils für zwei bis drei Arbeitswochen machen sich permanent zwei Arbeiter an ihr zu schaffen – bohren, schweissen, montieren, lackieren.

Neue Kupplungen für alte Loks

Die neuen Hybridkupplungen hat SBB Cargo im Dezember 2017 bei der deutschen Herstellerfirma Voith GmbH bestellt. Zusammen mit dem Einbau in die zwölf Loks ergeben sich Gesamtkosten von rund 2 Millionen Franken. Der hohe finanzielle und zeitliche Initialaufwand, um Güterwagen in Zukunft automatisch statt von Hand zu kuppeln, ist gleichwohl mehr Pflicht als nur Wunsch. «Der Wettbewerbsdruck vonseiten der Strasse steigt permanent», erklärt Fabio Lo Piccolo, der uns auf unserem Werksbesuch begleitet. Als Mitarbeiter im Geschäftsbereich Asset Management und Transformation von SBB Cargo ist Lo Piccolo stark

in das im Februar 2019 offiziell anlaufende Pilotprojekt «Automation im kombinierten Verkehr» involviert. Die Stichworte zum Konkurrenzdruck von der Strasse liefert er gleich mit: Elektromobilität, selbstfahrende Fahrzeuge und immer mehr Lastwagenchauffeure aus EU-Oststaaten mit niedrigen Lohnkosten.

Da müsse die Bahn dagegenhalten, ist Lo Piccolo überzeugt. Der Einsatz moderner Technologien könne für SBB Cargo neue Potenziale freisetzen, um die Produktivität zu steigern. Konkret sollen im Rahmen des Pilotprojekts durch gezielte Innovationen am Rollmaterial sowie eine Vereinfachung der Betriebsabläufe die Transportqualität und die Leistungsfähigkeit gesteigert werden. «Im Fokus stehen

—————>

Die USA und Russland kuppeln schon automatisch

Europa ist im Bereich des automatischen Kuppelns von Güterzügen ein Drittweltkontinent. Aufgrund föderaler Strukturen mit Dutzenden von Staatsbahnen konnte man sich in der Vergangenheit trotz mehrerer Anläufe nicht auf einen gemeinsamen Standard und einen Migrationsplan einigen. SBB Cargo ist mit den bevorstehenden Testreihen für den produktiven Einsatz eine Vorreiterin. Anders die USA und Russland, wo Güterzüge schon länger automatisch gekuppelt werden. Die

Motivation für die Umstellung in den beiden Ländern hat aber nicht in erster Linie mit Betriebs- und Kosteneffizienz zu tun, sondern vor allem mit Sicherheitsfragen (USA) und dem überwiegenden Einsatz von langen und schweren Zügen (Russland). Mit dem schweizerischen Einzelwagenladungsverkehr ist dies kaum vergleichbar. Erfahrungen aus den USA und Russland können deshalb nicht in das Pilotprojekt Automation von SBB Cargo einfließen.

Rund 2 Millionen Franken lässt sich SBB Cargo die Innovation und den Einbau kosten.



Eine von zwölf: Diese Lok Re 420 erhält eine Hybridkupplung.



Vor der Montage wird die Oberfläche der Lokomotive zunächst abgeschliffen.

Genügend Mitarbeitende dank Ein-Personen-Betrieb

Die Innovationen automatische Kupplung und automatische Bremsprobe sind zentrale Elemente auf dem Weg zur Einführung des Ein-Personen-Betriebs beim Rangieren. Dieser verspricht nicht nur einen wesentlichen Zeitgewinn, sondern dürfte auch – wegen des attraktiveren Berufsbilds mit weniger körperlicher Arbeit – das Nachwuchsproblem von SBB Cargo bei den Rangiermitarbeitenden entschärfen.



Fast geschafft:
Die neue Kupplung
muss nur noch fest-
geschraubt werden.
Rechts: Fabio Lo
Piccolo, Mitarbeiter
Asset Management
und Transformation
bei SBB Cargo.



dabei die Elemente automatische Kupplung, automatische Bremsprobe und teilautonome Rangierlok», fasst Lo Piccolo zusammen.

Mehr Komfort für Kunden und Mitarbeitende

Die Implementierung neuer Technik in bald fünfzigjähriges Rollmaterial ist indes nicht ganz einfach. So seien die Re-420-Lokomotiven von SBB Cargo eigentlich nicht für die Aufnahme happiger Stosskräfte über die Mitte der Fahrzeugfront (statt über die Puffer) konstruiert, wie sie nach dem Einbau der neuen Hybridkupplungen bei entsprechenden Manövern wirken werden. «Allein die Bewältigung dieser Herausforderung mithilfe diverser Nachbesserungen hat unsere Topingenieure während längerer Zeit beschäftigt und diverse Köpfe zum Rauchen gebracht», erzählt Lo Piccolo.

Die intensive Vorarbeit dürfte sich dereinst bezahlt machen. So soll sich die Abfertigung eines Güterzugs künftig mit nur noch einer Person realisieren lassen. Neben Personalkosten kann damit auch wertvolle Zeit eingespart werden. «Die Zugvorbereitung dürfte künftig deutlich schneller realisierbar sein», ist Lo Piccolo überzeugt.

SBB Cargo sieht sich auch als Arbeitgeberin in der Pflicht. «Berufe wie Rangierer oder Lokführer verlieren seit Jahren an Attraktivität, wogegen wir mithilfe der Automation ankämpfen wollen», sagt Lo Piccolo. Das manuelle Anheben der schweren Schraubenkupplung fällt bei einer automati-

schon Kupplung weg, was negative gesundheitliche Langzeitfolgen verhindert. Der Lokführer kann beim Kuppeln künftig sogar in seinem Führerstand bleiben.

Neuer Elan im Wettbewerb mit der Strasse

Auch für die Kunden soll der Alltag komfortabler werden. Die schnellere Zustellung des Rollmaterials könnte für SBB Cargo Freiräume schaffen, um den Kunden zusätzliche oder gar neue Verbindungen anzubieten.

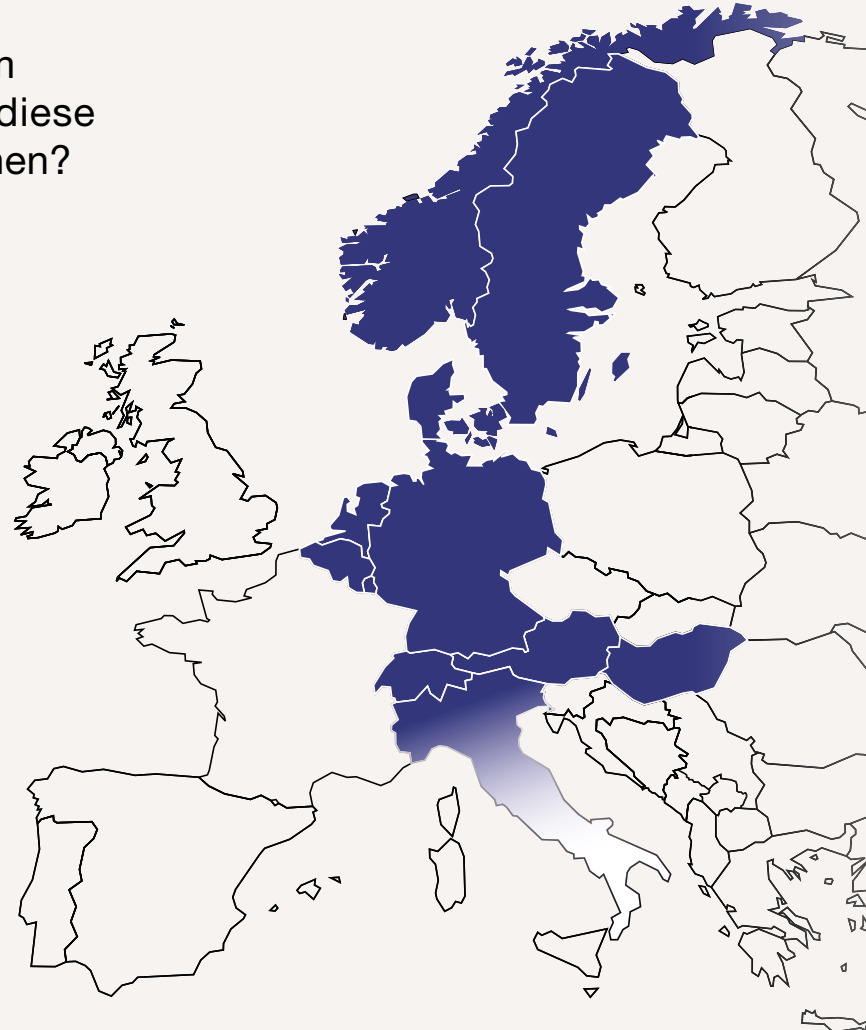
Gesunde Mitarbeitende und zufriedene Kunden: Automatisierung und Digitalisierung können dem Schienengüterverkehr neue Instrumente in die Hand geben, um den Wettbewerb mit der Strasse gestärkt in Angriff zu nehmen. Anfang 2019 sollen fünf Terminals und Loks mit der automatischen Kupplung und der automatischen Bremsprobe ausgerüstet und für erste Testfahrten bereit sein. Fabio Lo Piccolo: «Mitte 2019 werten wir die ersten Erfahrungen aus und schauen dann, wie es weitergeht.» Es gibt viel zu tun in Bellinzona. Dass entsprechend angepackt wird, spürt man als Besucher.



Nahtloser Schienengüterverkehr in Europa

Xrail ist die europäische Allianz im Einzelwagenverkehr. Was bringt diese Kooperation von sechs Güterbahnen?

Text: Alexander Jacobi



i

Xrail – was ist das?

Xrail ist eine Produktionskooperation sechs europäischer Güterbahnen:

- SBB Cargo (Schweiz)
- Lineas (Belgien)
- CFL cargo (Luxemburg)
- DB Cargo (Dänemark, Deutschland, Niederlande, Norditalien)
- Rail Cargo Group (Österreich, Ungarn, Nordostitalien)
- Green Cargo (Schweden, Norwegen)

▶

Wie ist Xrail entstanden?

Die Idee der Allianz Xrail wurde 2007 unter der Leitung des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC in Paris lanciert. Anfang 2010 wurden die Allianz Xrail und deren Servicegesellschaft mit Hauptsitz in Brüssel gegründet. Das Ziel: den europäischen Einzelwagenladungsverkehr kundenfreundlicher, effizienter und wettbewerbsfähiger zu machen.

+

Was bringt Xrail dem Kunden?

So sollen die Kunden dank Xrail beim grenzüberschreitenden europäischen Einzelwagenladungsverkehr profitieren:

- **Planbarkeit:** Die Allianzmitglieder geben ihren Kunden bei der Transportbuchung stets die geplante Ankunftszeit (Estimated Time of Arrival, ETA) bekannt.
- **Zuverlässigkeit:** Sendungen im internationalen Wagenladungsverkehr sollen stets entsprechend der geplanten Ankunftszeit durchgeführt werden.
- **Transparenz:** Xrail-Allianzpartner stellen den Kunden vor, während und nach dem Transport Informationen zur Verfügung.



Wie werden die Buchungssysteme verknüpft?

- **Phase 1:** Die Buchungssysteme von SBB Cargo, Lineas, CFL cargo und der Rail Cargo Group sind über einen sogenannten Broker (eine IT-Plattform) miteinander verbunden. Anfang 2019 werden Arbeiten aus der Projektorganisation an die Linienorganisation übergeben.
- **Phase 2:** In einer zweiten Phase soll DB Cargo Deutschland einbezogen werden. Anfang 2019 startet dazu ein Pilotversuch. Ab 2021 soll der Betrieb operativ sein.



Welches sind die Herausforderungen?

- Starker Wettbewerbsdruck durch kostengünstige LKW-Transporte
- Strengere regulatorische Anforderungen an die Schiene im Vergleich zur Strasse
- Verstärkter Wettbewerb auch auf der Schiene durch kombinierten Verkehr und Ganzzüge
- Begrenzte Verfügbarkeit der Infrastruktur wegen Priorisierung des Personenverkehrs, Bauarbeiten usw.



Wie wird Xrail genutzt?

Beispiele für heutige Warenströme via Xrail:

- Handelsgüter für den täglichen Bedarf, z. B. Kaffee, Mineralwasser und Papierwaren
- Holz, Getreide und Produkte zur Wiederverwertung (wie Schrott und Glas) von und nach Österreich
- Kombiniertes Verkehr von und nach den belgischen Häfen sowie von und nach Luxemburg



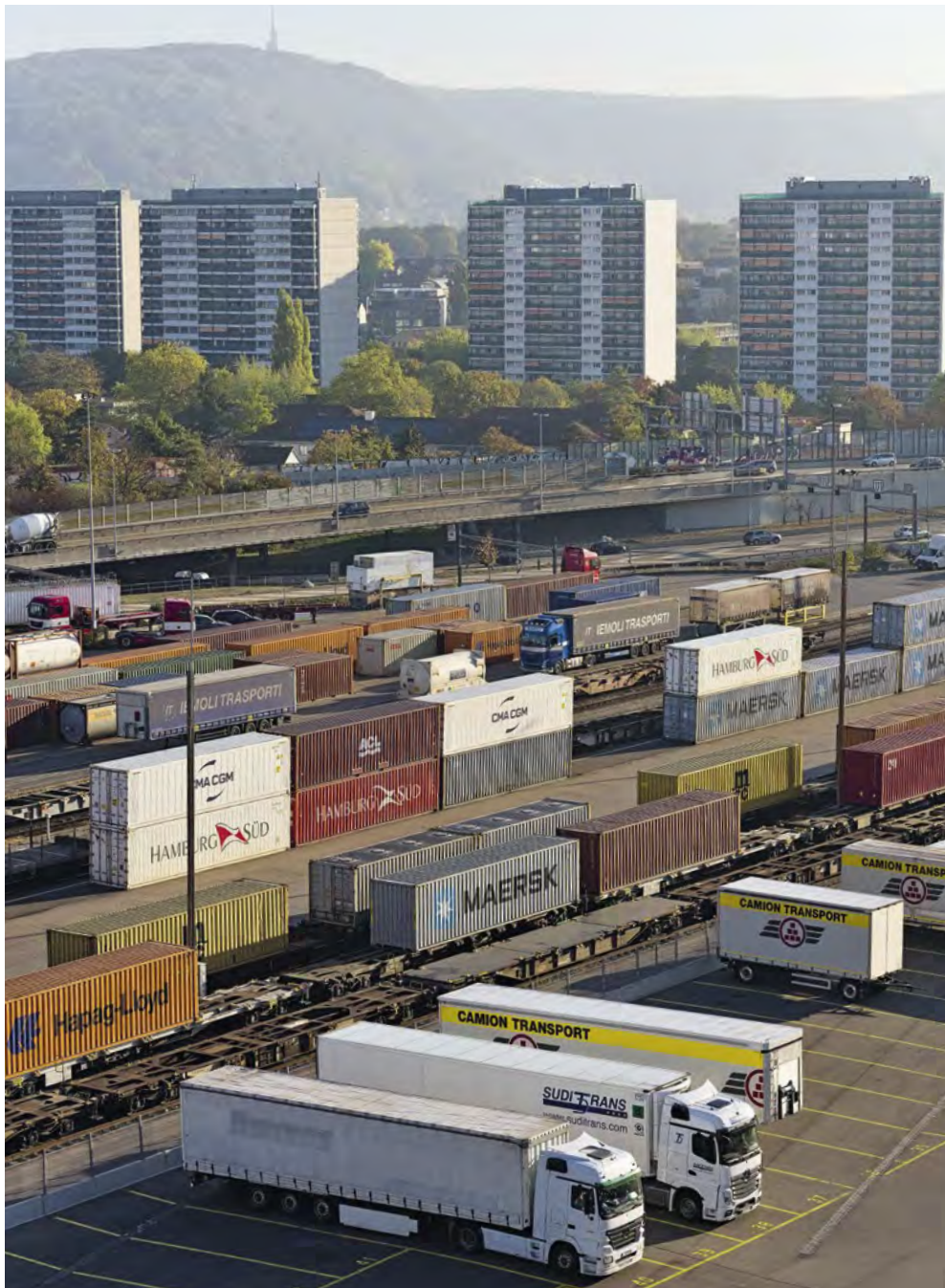
Wer führt Xrail?

Die Xrail AG ist die Servicegesellschaft der Allianz mit Hauptsitz in Basel. Das Xrail-Team besteht aus vierzehn Mitarbeitenden sowie externen Experten aus ganz Europa:

- **Sassan Rabet**
Chief Executive Officer
- **Markus Lund**
Chief Information Officer
- **Andreas Lipka**
Chief Operating Officer



Mehr zu Xrail unter:
xrail.eu



Viel Platz für smarte Ideen

Der Basler Güterbahnhof Wolf soll ab 2024 zum smartesten Areal der Schweiz werden. Ein Hauch Zukunft weht hier schon heute durch die Lagerhallen: Im «Smart City Lab» werden Logistiklösungen für morgen entwickelt. Zwei Firmen sind bereits eingezogen.

Text: Katharina Rilling Fotos: Markus Senn

Der alte Güterbahnhof hier, laut und staubig, mit seiner mehr als hundertjährigen Tradition, mit seinen riesigen Hallen, zweckmäßigen Logistikbüros, seinem Terminal für den kombinierten Verkehr und all seinen Lastwagen im Freien – dieser unwirtliche Ort aus einer vergangenen Zeit, er soll zukunftsweisend werden, smart, gar zum Wohnen einladen. An der Umsetzung dieses visionären Mammutprojekts arbeitet man in Basel gerade mit Hochdruck. Der Güterumschlag Wolf – er befindet sich zwischen dem Stadion St. Jakob und der Autobahnhausfahrt Basel City – soll schon ab 2024 zum smartesten Areal der Schweiz werden.

Wie das konkret aussehen soll, gewinnt erst langsam an Form. Fest steht: Durch Digitalisierung sollen Infrastrukturen vernetzt und städtische Abläufe effizienter werden. Der Ressourcenverbrauch soll trotz steigender Bevölkerungszahl sinken, die Lebensqualität steigen. «Die ersten Schritte sind getan. Die SBB als Grundeigentümerin des Areals und der Kanton Basel-Stadt unterzeichneten im April 2018 eine Planungsvereinbarung für das Projekt», sagt Anja Riedle. Sie ist die Person, die aus der Vision Wirklichkeit werden lassen soll: Sie trägt die Verantwortung für das konzernweite SBB-Programm «Smart City».

Das Labor – für die Logistik der Zukunft

Anja Riedles Job ist nicht einfach. Doch auch den zweiten Schritt Richtung Smart City sind Riedle und ihr Team gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt schon angegangen: Es wird eine Art Laboratorium auf dem Gelände eingerichtet, das sogenannte Smart City Lab. «Das ist eine Zwischennutzung, welche die städtebauliche Phase einleiten soll», erklärt Riedle. Hier können Unternehmen freistehende Flächen und Räumlichkeiten vorübergehend mieten. Sie sollen konkrete Lösungen für den Stadtteil der Zukunft – nicht nur in Basel, sondern schweizweit – entwickeln. «Unsere

Vision ist, dass wir im Lab innovative Firmen zusammenbringen und dadurch unterschiedlichste Technologien für die spätere Smart City entstehen.»

Zwei Firmen – ein Technologie- und Logistikunternehmen sowie ein Velo-

«Basel Wolf wird in Zukunft als Logistikstandort noch wichtiger werden.»

Stefan Gerber, Berater Strategie und Projektleiter bei SBB Cargo

kurier – sind bereits eingezogen (siehe Kästen S. 26/27). Und rund sechzig Bewerbungsdossiers liegen auf Riedles Pult und warten auf ihre Prüfung. Span-

nend für das Smart City Lab sind etwa Ideen aus den Bereichen Infrastruktur, Elektromobilität, Urban Gardening oder Energie. Der Fantasie sind hier fast keine Grenzen gesetzt. «Im Moment stehen aber klar Mobilität und Logistik im Fokus», so die Projektleiterin.

Skepsis unter Logistikern

Trotzdem: Es herrscht in der Logistikbranche Skepsis gegenüber dem Entwicklungsprojekt Basel Wolf. Befürchtet wird, dass die Gewerbenutzung zurückgehen könnte. Kein Wunder: Von den 160 000 Quadratmetern Fläche bleibt weniger als die Hälfte für die Logistiktung reserviert.

Die Bedenken werden ernst genommen: Man setzt auf Partizipation, bezogen von Beginn weg verschiedene Stakeholder und alte Mieter mit ein. Stefan Gerber, Berater Strategie und Projektleiter



Diese Hallen sollen zum inspirierenden Ort für innovative Unternehmen werden.



Vergangenheit und Zukunft: Der alte Güterbahnhof wird transformiert, erste Mieter sind eingezogen. Die Velokuriere der innovativen Rikschas Taxi Schweiz AG liefern bereits heute vom Smart City Lab aus.

bei SBB Cargo, ist aber überzeugt: «Basel Wolf wird in Zukunft als Logistikstandort noch wichtiger werden. Das Smart City Lab fokussiert nämlich stark auf die Logistik und die künftigen Anforderungen an diese.» Dadurch, dass Konzepte im Bereich urbane Ver- und Entsorgung getestet würden, gewinne die Logistik an Know-how und profitiere von erhöhter Aufmerksamkeit. «Das Lab bietet durch die hervorragende bahn- und strassenseitige Anbindung ideale Voraussetzungen für die Tests. Es zeigt sich schon jetzt, dass dies von den Kunden sehr geschätzt wird.»

Kollegin Anja Riedle ergänzt: «Arealentwicklungen, bei denen ehemalige Gewerbeareale in eine Mischnutzung übergehen sollen, sind immer heikel. Aber eine Gewerbenutzung lässt sich ja heute auch effizienter ansiedeln.» Ausserdem sei das Wolf-Areal bahnbetrieblich unternutzt gewesen. Sie verweist auch darauf, dass die Logistikknutzung teilweise umquartiert werde: «Es entsteht ein neues Logistikareal, das Gateway Basel Nord beim Rheinhafen. Dorthin wird der internationale Containerverkehr verlagert werden.»

Fakt sei, so sind sich Riedle und Gerber einig, dass die Kunden von

SBB Cargo langfristig von neuen, noch effizienteren Verfahren profitierten, um Waren in den grossen Schweizer Ballungszentren zu transportieren – man nennt dies «City-Logistik».

Und nun? In einem nächsten Schritt sollen die städtische Feinverteilung mit der Anlieferung per Bahn verknüpft und neue Umschlagstechnologien getestet werden. Dabei wird es besonders wichtig sein, Logistiker mit Technologieunternehmen zusammenzubringen. «Genau hier liegt der grosse Vorteil des Smart City Lab», meint Gerber euphorisch. «Verschiedene Firmen entwickeln und testen gemeinsam neue Ideen. Solche Konzepte bilden das Fundament, um in Zukunft trotz überbeanspruchter Infrastrukturen effizientere Logistikprozesse zu realisieren. Denn: Nur gemeinsam können die grossen Herausforderungen der Zukunft gemeistert werden.»

notime AG: «Wir sind angetan von der Idee.»

«Wir hoffen, dass hier ein richtiger Logistik-Hotspot geschaffen wird, und sind angetan von der Idee», sagt Berko Sierau, Head of Research bei der notime AG. Die junge Technologie- und Logistikfirma gehört zu den ersten Mietern im Smart City Lab und betreibt eine IT-Plattform für smarte, digitale und grüne City-Logistik. notime widmet sich vom Wolf-Areal aus der smarteren logistischen Feinverteilung in Basel mithilfe von Lastenvelos. Die Plattform ermöglicht es Online-Händlern, die gesamte Prozessplanung – von der Bestellung im Online-Shop bis zur Lieferung der Ware – vollständig zu automatisieren. notime holt die Ware beim Online-Händler ab, transportiert sie mit dem Zug in Partnerschaft mit der SBB in die Stadt und nimmt mit Lastvelo-Kurieren die Feinverteilung vor.

Rikscha Taxi: «Wir wollen die City-Logistik revolutionieren.»

Warentransporte per Elektro-Rikscha? Für die Rikscha Taxi Schweiz AG ein Kinderspiel. Das Start-up befördert mit einem standardisierten modularen Containersystem und eigens entwickelten Cargo-Rikschas (Ladevolumen: 1,8 m³) Waren bis zu einem Gewicht von 270 Kilogramm. Die von den Firmenkunden per Bahn und LKW angelieferten Waren werden in den von Rikscha Taxi betriebenen City-Hubs samt Container auf die Elektro-Rikschas umgeladen und gelangen so auf nachhaltigem und schnellstem Weg in die Innenstädte zu den Kunden. Dieser Umschlag findet nun auch beim Smart City Lab statt. «Für uns ist Basel ein Musterstandort», sagt Geschäftsführer Pascal Nydegger. «Gemeinsam mit anderen Firmen im Lab möchten wir die Stadt Basel im Bereich City-Logistik vorantreiben.» Seine Vision: «Wir wollen in den nächsten Jahren die City-Logistik in den Schweizer Städten revolutionieren.»

Tiefer geblickt



Anja Riedle verantwortet das konzernweite SBB-Programm «Smart City».

«Man darf sich auf der Lebens- qualität nicht ausruhen»

Das Wolf-Areal in Basel soll zum smartesten Areal der Schweiz werden. Warum wurde es ausgewählt?

Das Areal ist riesig (160 000 m²) sowie quartierähnlich und befindet sich in Stadtnähe. Daraus einen smarten Stadtteil entwickeln zu können, ist für uns eine einmalige Chance.

Wieso ist im Güterbahnhof so viel Fläche frei?

Die Logistikknutzung wird teilweise umquartiert: Es entsteht ein neues Logistikareal, das Gateway Basel Nord. Dorthin wird der internationale Containerverkehr verlagert, der nationale verbleibt auf dem Wolf-Areal. 60 000 Quadratmeter bleiben dort aber für die Logistikknutzung reserviert. Es ist spannend, einen Güterbahnhof mit einem Wohnquartier in Einklang zu bringen.

Möchten Sie direkt auf einem Güterbahnhof leben?

Ich würde schon auf dem Wolf-Areal einziehen! Es ist superzentral gelegen. Man wird ja nicht direkt auf den Gleisen wohnen, denn die verschiedenen Nutzun-

gen werden räumlich voneinander getrennt sein, etwa durch einen Mobilitäts-Hub, eine Art Bahnhof 2.0.

Sie schauen sich Smart City Labs auf der ganzen Welt an. Wo steht die Schweiz im internationalen Vergleich?

Die Schweizer geniessen eine sehr hohe Lebensqualität. Dadurch ist es schwieriger, den Handlungsbedarf zu vermitteln, als in anderen Ländern, in denen Städte effizienter werden müssen – Not macht erfinderisch. Aber langsam kommt das Thema auch in der Schweiz in Schwung und erhält auf allen politischen Ebenen die nötige Aufmerksamkeit. Mit der Gründung des neuen Smart City Hub Switzerland wurde zudem eine Austauschplattform ins Leben gerufen.

Brauchen wir hier über- haupt smarte Städte?

Man darf sich nicht auf der hohen Lebensqualität ausruhen. Auch bei uns sind Städte herausgefordert, da die Bevölkerung wächst und die Urbanisierung zunimmt. Europa – mit Altstädten, begrenztem Raum und Denkmalschutz – hat es nicht leicht. Wie verdichtet man Städte, und zwar so, dass Lebensqualität und Stadtbild erhalten bleiben? Sogar auf dem Wolf-Areal haben wir denkmalgeschützte Gebäude. An diesen Fragen sind wir dran.

Der Mann für knifflige Fälle

Ein hochkomplexes Puzzle und praktisch keine Zeit, es zu lösen? So muss man sich die Arbeit von Kurzfristplanern vorstellen. Dirk Anders ist einer von ihnen. Zurzeit beschäftigt den langjährigen Mitarbeiter von SBB Cargo vor allem die Umstellung auf die neue Planungssoftware CAROS.

Text: Michelle Russi Fotos: Samuel Trümpy

Er denkt vernetzt, ist stressresistent und kann sich Dinge gut merken: Dirk Anders ist Fachspezialist für Personal- und Lokplanung bei SBB Cargo. Der 41-Jährige ist in der Kurzfristplanung tätig, dort, wo schnelle Entscheide gefragt sind. Fällt ein Zug aus oder kommt es zu einer anderen unvorhersehbaren Änderung in der Planung, sorgt Anders dafür, dass der Betrieb möglichst reibungslos weiterläuft. Im Wesentlichen bedeutet das, Züge, Lokomotiven und Lokführer zur richtigen Zeit am richtigen Ort zusammenzubringen und den einzelnen Strecken zuzuweisen. Viel Zeit, die beste und ressourcenschonendste Lösung zu finden, haben Kurzfristplaner – wie es der Name schon sagt – nicht. Vielmehr müssen sie die Übersicht bewahren und strukturiert arbeiten können. Anders jedoch gibt zu: «Strukturiertes Arbeiten liegt nicht unbedingt in meinem Naturell.» Doch habe er sich das in seinen achtzehn Jahren bei SBB Cargo angeeignet bzw. mit seiner «gut ausgeprägten Merkfähigkeit wettgemacht».

Umstellung braucht Zeit

Derzeit sind diese Eigenschaften wie auch Anders' Know-how als ehemaliger Lokomotivführer noch wichtiger als

sonst. Der Grund: Seit Anfang September 2018 läuft die gesamte Lokplanung von SBB Cargo über die neue Software CAROS. Sie vereint die beiden bisherigen Systeme PIPER (Personalplanung) und CERES (Lokplanung) und soll die Prozesse in der Einsatzplanung vereinfachen. Anders nimmt als sogenannter Key User eine besondere Rolle ein, denn er ist Anlaufstelle für alle Fragen der Mitarbeitenden zur neuen Software.

Dass einige Nutzer CAROS mit Vorbehalten begegnen, ist für Anders nachvollziehbar. Er selbst ist noch nicht vollends zufrieden, zum Beispiel ist die Software wenig übersichtlich, und die Planung kostet momentan sogar etwas mehr Zeit als vorher. Gleichzeitig betont er: «Uns fehlen die Erfahrungswerte mit CAROS. Deshalb ist klar, dass wir uns erst daran gewöhnen müssen.» Während bei Problemen vorher sofort Lösungen bereitstanden, müssen die Kurzfristplaner diese nun zunächst suchen. Für Anders eine positive Herausforderung, «schwierige» Fälle liegen ihm, er ist gerne kreativ.

Kein Sicherheitsrisiko vorhanden

Doch warum hat SBB Cargo die neue Software überhaupt eingeführt? «Auf jeden Fall nicht, weil ein Sicherheits-

risiko bestanden hätte», gibt Anders gleich Entwarnung. Und: «Dass eine falsche Lok am Zug ist, kann weiterhin passieren.» Allerdings wären PIPER und CERES nicht kompatibel gewesen mit weiteren Systemen, die künftig eingesetzt werden sollen. Zudem verfügt CAROS über einen sogenannten Optimierer, eine Funktion, die automatisch die optimale Lösung finden soll. Macht das Kurzfristplaner überflüssig? Anders antwortet lachend: «Der Optimierer muss erst einmal beweisen, dass er gleich viel leisten kann wie ein Mensch.» Bisher zumindest könne man sich noch nicht vollständig auf die smarte Software verlassen, und auch langfristig sei sie eher als Entlastung für die Kurzfristplaner zu sehen. Eine Herausforderung für die künstliche Intelligenz ist etwa die Topografie der Schweiz: Jede Strecke hat ihre Besonderheiten, die es bei der Planung zu berücksichtigen gilt. «Geografische Kenntnisse sind zentral», so Anders, «und die bringen wir Kurzfristplaner mit.» Für Kunden von SBB Cargo sollten sich wegen der Umstellung keine Nachteile ergeben. Anders: «Unser Ziel ist, dass sie davon gar nichts merken.»



Zur Person

Dirk Anders, 41, stiess im Jahr 2000 als Lokomotivführer zu SBB Cargo. Seit fünf Jahren ist er in der Kurzfristplanung tätig, zuvor arbeitete er mehrere Jahre als Einteiler Lokpersonal. Aktuell betreut er als Key User die Umstellung auf die neue Planungssoftware CAROS. Anders lebt mit seiner Familie im deutschen Eimeldingen in der Nähe von Basel.

«Gut kombiniert. Gut unterwegs.»

SBB Cargo macht Werbung auf zwei LKW-Aufliegern der Firma Sieber Logistik AG. «Gut kombiniert. Gut unterwegs.», steht auf den neuen Sattelaufliegern, die vor allem auf der Ost-West-Achse verkehren. Sieber liefert die neuen Auflieger am Abend im Umschlagterminal Gossau SG an, und SBB Cargo schlägt sie auf Güterwagen um. Über Nacht rollen sie dann umweltfreundlich und staufrei nach Renens oder weiter bis nach Genf. Das letzte Stück zum Kunden übernimmt dann wieder die Firma Sieber mit ihren LKW.



Sich zeigen

Die nächste Fachmesse «transport logistic» findet vom 4. bis 7. Juni 2019 in München statt. Auch SBB Cargo wird wieder an dieser weltweiten Leitmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management teilnehmen.

transport
logistic

the leading exhibition

Mehr dazu unter:
transportlogistic.de

Neues Transportangebot im Jura

SBB Cargo hat gemeinsam mit den Kunden, den Kantonen Jura und Neuenburg sowie den Chemins de fer du Jura das künftige Jura-Angebot im Wagenladungsverkehr erarbeitet. Damit bleiben achtzig Prozent des Verkehrs auf der Schiene. Ab 9. Dezember 2018 besteht einerseits ein Regelangebot im System-Wagenladungsverkehr in Delémont und

andererseits eine Kundenlösung in Glovelier mit einem Angebot zweimal pro Woche. Mit der Flexibilisierung und Straffung des Bediennetzes kommt SBB Cargo der Auflage des Bundes nach, ein eigenwirtschaftliches Angebot zu betreiben. Die Güterbahn muss nochmals effizienter werden, um mit dem Markt, also Mitbewerbern und der Strasse, mithalten zu können.



Partnersuche für SBB Cargo

Die SBB AG will Partner für eine Minderheitsbeteiligung von 10 bis 49 Prozent an der SBB Cargo AG gewinnen, um damit die unternehmerische Ausrichtung der Konzerngesellschaft zu stärken. Interessenten konnten sich bis Oktober 2018 melden. Die Verhandlungen starteten im ersten Quartal 2019 und sollten Ende 2019 beendet werden.

Mehr dazu im Blog:
tiny.cc/partnersbbcargo

12 000 t

Ein halbes Jahr nach Eröffnung eines Entsorgung-Hubs mitten in Zürich hat SBB Cargo von ERZ Entsorgung + Recycling Zürich einen prestigeträchtigen Auftrag gewonnen: Ab 2019 kann SBB Cargo jährlich die rund 12 000 Tonnen Altglas der Stadt Zürich selbst annehmen und dem Recycling zuführen.

Lisa



Clara, Marie-Theres und Trudi sind die Namen dreier Peltonturbinen im SBB-Kraftwerk Amsteg. Mit Lisa hat das oben gezeigte Gerät ebenfalls einen weiblichen Vornamen. Doch dieser steht für «Light and Integrated Shunting Accessory». Es handelt sich um ein mobiles Endgerät für die digitale Rangierkommunikation und löst nach und nach die analogen Funkgeräte SE-160 ab. Lisa ist stossfest und wasserdicht und auch mit Handschuhen zu bedienen. Das Rangierpersonal benutzt das Gerät, um beim Rangieren beispielsweise Weichen drahtlos anzusteuern oder Fahrtrassen anzufordern.



SBB CFF FFS Cargo

Bahn im
Griff – Zukunft
gestalten.

www.sbbcargo.com

