

cargo

Das Logistikmagazin von SBB Cargo

2 | 11



Einzigartig... 4

... ist das Portfolio im Wagenladungsverkehr.

Neu positioniert... 7

... soll SBB Cargo die Herausforderungen meistern.

Dynamisch... 10

... überwindet die Allianz Xrail Grenzen.

International... 18

... zu denken, fällt Michail Stahlhut leicht.

Bild der Saison.



Bildschirmschoner: jetzt downloaden.

Der Wagenladungsverkehr (WLV) ist das Kerngeschäft und das Rückgrat von SBB Cargo, er generiert etwa 50 Prozent des Umsatzes. Und mehr noch: Der WLV ist auch das Rückgrat der Schweizer Wirtschaft – weshalb das so ist, erklärt CEO Nicolas Perrin im Interview (siehe Seite 7 bis 9). Im Bild: Ein Zug von SBB Cargo vor dem Schloss Grandson am Neuenburgersee. Entdecken Sie die virtuelle Transportreise durch die Bildwelten dieses Magazins – als Bildschirmschoner. Einfach auf Ihren Computer laden. Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen!





Wir bieten Ihnen Aussergewöhnliches.

Liebe Leserin, lieber Leser

Die Gütertransportbranche stand in jüngerer Vergangenheit nicht nur auf der Sonnenseite. So steht auch SBB Cargo vor grossen Herausforderungen. Um diese zu meistern, sind wir daran, das Unternehmen neu zu positionieren, und heute können wir sagen: Wir sind mit den ersten Schritten auf gutem Weg. In diesem Heft stellen wir Ihnen vor, was Sie von SBB Cargo in Zukunft als Kraft für effiziente und nachhaltige Transportlösungen erwarten können.

Diese Ausgabe erscheint kurz vor der Messe Transport Logistic in München. Wir sind vor Ort, um uns mit Ihnen austauschen zu können. Erleben Sie uns als modernes und kundenorientiertes Schweizer Unternehmen. SBB Cargo bietet einen attraktiven Treffpunkt für Partner, Kunden und potenzielle Neukunden. Vor vier Jahren haben wir den Entscheid gefällt, unseren Stand von der Halle ins Aussenge-lände zu verlegen. Wir wollen damit einen offenen Raum kreieren, wo man in angenehmer, ruhiger, intensiver Atmosphäre Beziehungen pflegen kann. Unser Stand – Sie finden ihn unter der Nummer 804/1 – ist eine Oase abseits der Messehektik, dafür nahe am Kerngeschäft, der Eisenbahn. Kurzum: ein Ort, wo man gerne hingehet um Leute zu treffen, und über das Geschäft zu sprechen.

Wir sind davon überzeugt, dass wir Ihnen als Kunden nicht nur mit unserem Stand in München Aussergewöhnliches bieten können, sondern auch mit unseren Leistungen. Überzeugen Sie sich selber davon. Ich wünsche Ihnen spannende Lektüre.

Nicolas Perrin
CEO SBB Cargo

Inhalt.

- 4 Europameister.**
Der Wagenladungsverkehr in der Schweiz.
- 6 Wechselprogramm.**
«Bahn & Umschlag» für den Binnen-KV.
- 7 Gute Trümpfe in der Hand.**
Interview mit CEO Nicolas Perrin.
- 10 Pünktlicher, transparenter.**
Die internationale Allianz Xrail nimmt Fahrt auf.
- 12 Kundennähe und Effizienz.**
SBB Cargo International will noch besser werden.
- 14 Schotter.**
Verhaltenskodex. Standort Olten. ChemOil.
- 16 Ameisengewusel.**
Die Zukunft der Logistik?
- 17 Gesamtkunstwerk.**
Gastkolumne von Professor Uwe Clausen.
- 18 Mentalitäten zusammenbringen.**
Michail Stahlhut leitet SBB Cargo International.



Viel Anschluss in diesem Land.

Nirgendwo sonst in Europa werden anteilmässig so viele Güter auf der Schiene transportiert wie in der Schweiz. Und das trotz kurzer Distanzen. Der Wagenladungsverkehr ist denn auch zentral für SBB Cargo. Was macht diese Transportlösung so attraktiv für die Kunden?

TEXT: BERNHARD RAOS

Es sind eindruckliche Zahlen, die SBB Cargo für den Schweizer Wagenladungsverkehr (WLV) vorzuweisen hat: Täglich verkehren auf dem Schweizer Schienennetz über 3000 Wagen mit durchschnittlich 55 Tonnen Ladegewicht. Um die Transporte des Wagenladungsverkehrs mit Lastwagen zu transportieren, müssten zusätzlich rund 7000 Lastwagen – ein 40-Tönnner hat eine Nutzlast von gut 25 Tonnen – verkehren.

Der Wagenladungsverkehr ist das Kerngeschäft von SBB Cargo und generiert etwa 50 Prozent des Umsatzes. Die verladende Wirtschaft in der Schweiz ist auf dieses Angebot angewiesen und hat ihre Logistik darauf ausgerichtet. SBB Cargo ist mit einem Anteil von 23 Prozent an der Transportleistung im Binnenverkehr – ein Spitzenwert in Europa – denn auch der mit Abstand grösste Transporteur der Schweiz.

Herausforderung für die Zukunft.

Diese Marktposition zu festigen und die Eigenwirtschaftlichkeit zu erreichen, ist die grosse Herausforderung für SBB Cargo, denn in der kleinräumigen Schweiz sind die Transportdistanzen sehr kurz. Hierzulande ist eine Ladung im Durchschnitt nur 145 Kilometer auf der Schiene unterwegs, in der EU sind es 250 Kilometer.

90 Prozent aller Güter werden über private Anschlussgleise transportiert. Bund und Unternehmen investieren jährlich rund 40 Millionen Franken in den Bau und den Unterhalt dieser Anschlussgleise.

Etwa 3500 WLV-Kunden sind über Anschlussgleise am öffentlichen Bahnnetz angeschlossen. «Die Breite unseres Kundenportfolios ist europaweit einzigartig. Wir transportieren im WLV auch grosse Mengen für Branchen, die nicht als «bahnaffin» gelten, wie etwa den Handel», erklärt Adrian Kohler, Leiter Angebots-

«Die Breite unseres Kundenportfolios ist europaweit einzigartig.»

Adrian Kohler

planung bei SBB Cargo. Die Bahn nützt dabei den regulatorischen Vorteil, den ihr die Politik mit dem Nacht- und Sonntagsfahrverbot für Lastwagen zuspielt. Somit können Transporte auf der Schiene auch über Nacht angeboten werden, was für viele Kunden ein entscheidender Vorteil der Bahn ist. Wichtig ist im Weiteren die hohe Zuverlässigkeit der Transporte. Im vergangenen Jahr hat SBB Cargo die betriebliche Pünktlichkeit innerhalb der Schweiz von hohem Niveau nochmals markant auf 98,2 Prozent steigern können.

Ziel ist die Eigenwirtschaftlichkeit.

Gegenwärtig wird die Strategie im Schweizer Wagenladungsverkehr überarbeitet und anschliessend schrittweise über mehrere Jahre umgesetzt. Das Ziel ist es, dass der Schweizer Wagenladungsverkehr mittelfristig ein positives Ergebnis erzielt, das auch die notwendigen

Reinvestitionen in Rollmaterial und den Finanzaufwand abdeckt. In enger Zusammenarbeit mit den Kunden und SBB Infrastruktur werden damit die Voraussetzungen für einen langfristig erfolgreichen Güterverkehr im hoch ausgelasteten Schweizer Schienennetz geschaffen. Mit welchen Massnahmen die Eigenwirtschaftlichkeit erreicht werden kann, wird in diesem Jahr erarbeitet (siehe Interview auf Seite 7). Um den WLV auch grenzüberschreitend zu verbessern, hat SBB Cargo 2010 zusammen mit sechs anderen europäischen Güterbahnen die Allianz Xrail gegründet (siehe Seite 10). ■

So funktioniert der Wagenladungsverkehr.

Der WLV ist die Transportlösung für einzelne Wagen und Wagengruppen. SBB Cargo holt die Wagen im Freiverlad oder direkt im Anschlussgleis ihrer Kunden ab. Die Wagen werden dann gebündelt, zum Bahnhof der Regionalen Cargo Produktion RCP geleitet und von dort zu den Rangierbahnhöfen geführt. Dort werden die Wagen entsprechend den einzelnen Destinationen gruppiert und zu einem Rangierbahnhof in der Nähe ihres Zielorts befördert. Anschliessend werden die Wagen an ihre Enddestinationen gebracht. Von den über 3000 Bahnwagen, die täglich unterwegs sind, verkehren etwa 40 Prozent im Import/Export, der Rest ist reiner Binnenverkehr.



«Bahn & Umschlag», das Angebot für den kombinierten Binnen- verkehr.

Im internationalen Transit ist der Kombinierte Verkehr, bei dem Güter per Schiff, Bahn und Lastwagen befördert werden, nicht mehr wegzudenken. Um diese Arbeitsteilung auch innerhalb der Schweiz trotz kurzer Distanzen zum Erfolg zu führen, hat SBB Cargo 2010 das Angebot «Bahn & Umschlag» lanciert.

TEXT: BERNHARD RAOS

Seit über zwanzig Jahren ist die Dreier AG mit Hauptsitz im aargauischen Suhr im kombinierten Verkehr aktiv. «Wenn Leistung und Preis stimmen, sind unsere Kunden gerne bereit, auf die Schiene zu wechseln. Dazu kommt der Imagevorteil durch den umweltschonenderen Transport», sagt CEO Hans-Peter Dreier. Das Angebot «Bahn & Umschlag» von SBB Cargo entspreche diesen Kriterien. Dreier wickelt unter anderem einen Auftrag für den Grossverteiler Lidl ab. Dabei werden Frischwaren mit ständiger Temperaturüberwachung an sechs Tagen der Woche im kombinierten Binnenverkehr in die Lidl-Fillialen gebracht. Dass ein deutscher Lebensmitteldiscounter seine Frischwaren per Bahn transportiert, spricht für ein wettbewerbsfähiges Angebot von «Bahn & Umschlag».

Dabei nutzt der Kunde den Nachtsprung und das Expressnetz von SBB Cargo. «Der Bahntransport ist vor allem im Vorteil, wenn wegen der Ruhe- und Arbeitszeiten eine Schicht auf der Strasse nicht ausreicht», erklärt Dreier. Eine Kombilösung Strasse-Schiene mache auf kürzeren Distanzen dann Sinn, wenn Lade- und Abdestelle im Umkreis von 30 Kilometern eines Terminals lägen. Wobei Strassen- und Schienenweg nicht entgegengesetzt verlaufen sollten.

Die Dreier AG ist einer der Pilotkunden von «Bahn & Umschlag». Marc Falconnier, Leiter Kundenprojekte bei SBB Cargo, spricht von einem Schlüsselprojekt im kombinierten Binnenverkehr: «Wir standardisieren unser Angebot mit fixem Fahrplan sowie fixen Relationen und machen es allen Transporteuren einfach zugänglich. Bei entsprechender Nachfrage ist ein Taktfahrplan geplant.» SBB Cargo ist dabei für den Bahnlauf von Terminal zu Terminal sowie den Umschlag im Terminal zuständig. Individuelle Verkehrslösungen für Kunden sind aber neben diesem standardisierten Angebot weiterhin möglich.

Wie läuft «Bahn & Umschlag» ab?

Die Kunden von SBB Cargo – Spediteure und Firmen mit eigenen Lastwagen – bringen ihre Container zum Terminal. Dort werden die Waren auf die Bahn umgeschlagen und zum Zielterminal befördert. Der Transporteur holt seine Ware wieder ab und liefert sie seinen Endkunden. SBB Cargo nimmt in diesem standardisierten Angebot eine neutrale Position ein – den Kontakt zum Endkunden und die Auftragsführung wickeln die Transporteure weiterhin selbst ab. ■



Die guten Karten noch **besser spielen.**

Seit dreieinhalb Jahren ist Nicolas Perrin CEO von SBB Cargo. Die Wirtschaftskrise war eine der grossen Herausforderungen in dieser Zeit – und nicht die einzige. Heute bewegt sich das Unternehmen in die richtige Richtung: Im internationalen Geschäft ist die neue Tochtergesellschaft gut gestartet, im Binnenverkehr wird die Positionierung dieses Jahr geklärt.

TEXT: HEINI LÜTHY

Nicolas Perrin, 2009 hat SBB Cargo einen Verlust von 62,5 Millionen Franken ausgewiesen, 2008 waren es knapp 30 Millionen. Wie sieht die Situation 2010 aus?

Wir sind in unserer Planung davon ausgegangen, dass 2010 und 2011 zwei sehr schwierige Jahre sein würden. Einerseits wegen der Kosten, die für die Restrukturierung von SBB Cargo anfallen, andererseits wegen struktureller Verluste in den

Krisenjahren. Jetzt macht uns der starke Franken massiv zu schaffen. Wir haben 2010 mit 64 Millionen Franken einen Verlust in der gleichen Grösßenordnung wie 2009 zu verzeichnen.

Der Wechselkurs zwischen Franken und Euro ist also Ihr grösstes Problem zurzeit?

In der Tat ist der Wechselkurs im operativen Geschäft mit Abstand unser grösstes Problem. >

Gerade mit dem Transitverkehr, aber auch mit Import- und Exporttransporten erbringen wir als Schweizer Unternehmen eine Dienstleistung für Kunden im Euroraum. Damit haben wir die gleichen Probleme wie die Schweizer Exportindustrie oder der Tourismus. Mengenmässig hatten wir ein massives Wachstum, im Geschäftsbereich International steigerten wir die Verkehrsleistung wegen der guten Konjunktur um 15,4 Prozent. Das liegt leicht über dem Branchendurchschnitt. Doch die Abwertung des Euro gegenüber dem Franken betrug im Jahr 2010 über 20 Prozent, wodurch dieser Zuwachs negativ kompensiert wurde. Zudem hat sich die Schweizer Wirtschaft, die von der Krise weniger stark betroffen war als andere, nachher auch weniger stark entwickelt. Gewisse Branchen stagnieren sogar.

Welche Konsequenzen wird das für die Kunden haben?

Beim aktuellen Eurokurs werden wir leider nicht darum herumkommen, für die internationalen Transporte, zum Beispiel im Import- und Exportverkehr, im Lauf dieses Jahres die Preise zu erhöhen.

Sie haben auf die Marktveränderungen der jüngsten Vergangenheit früh reagiert und SBB Cargo erkennbar umgebaut. Betrachten wir einmal SBB Cargo International. Wie sieht da Ihre erste Bilanz aus?

Die Gründung dieser Gesellschaft ist für mich ein sehr positiver Schritt. Wir sind plangemäss im Januar 2011 gestartet, der operative Übergang wurde problemlos vollzogen. Zwar wirkt sich auch hier der Wechselkurs belastend aus, aber wir sind dank diesem Schritt heute fitter am Markt, als wir es sonst wären.

Es drängen sich also keine Korrekturen auf?

Wir haben uns diesen Schritt sehr gut überlegt und längerfristig ausgelegt. Erfreulich ist, dass wir ihn zusammen mit Hupac geschafft haben, einem Partner, der uns als Bahn sehr gut ergänzt.

Wie reagiert der Markt?

Wir konnten bereits im ersten Monat neue Kunden gewinnen. Das beweist, dass das Angebot am Markt tragfähig ist und dass die Kunden erkennen, dass die Gesellschaft als Traktionär neutral operiert und bestmögliche Leistungen anbietet.

Neu ist auch die internationale Xrail-Allianz. Ist hier die erste Bilanz ebenso positiv?

Für jede Bahn, die Wagenladungsverkehr betreibt, ist der Import- und Exportverkehr ein

wichtiger Teil. Wir sind mit Xrail gut gestartet und es ist richtig, die einzelnen nationalen Netze besser miteinander zu verknüpfen. Es zeigt sich aber, dass in diesem Bereich Nachholbedarf besteht. Es braucht einige Aufholarbeit, bis wir Früchte ernten können. Erste positive Impulse sind am Markt spürbar.

Ein weiteres Thema ist die Terminalstrategie in der Schweiz. Was können Sie uns dazu sagen?

Hier arbeitet SBB Cargo zurzeit an zwei konkreten Projekten: Das eine ist der Gateway Limmattal, wo es um die Verteilung des Langdistanz-Containerverkehrs auf die kleineren schweizerischen Terminals und in Anschlussgleise geht. Das zweite Projekt haben wir zusammen mit den Basler Rheinhäfen neu aufgegleist. Damit wollen wir eine deutlich bessere Verbindung zwischen Schiff und Bahn prüfen. Das sind für uns zwei Kernprojekte, mit denen wir die heute ungenügende Terminalstruktur langfristig deutlich verbessern wollen.

Welche Pläne haben Sie für den Binnen-KV?

Das ist in der Schweiz mit den kurzen Distanzen heute ein ziemlich limitierter Markt. Hier geht es darum, ein System zu entwickeln, um

Eigenwirtschaftlichkeit im WLW ist ja auch eine Vorgabe des Bundes...

Richtig, das entspricht auch den Erwartungen des Bundes. Unser Ziel ist es, ein gutes Logistiksystem für die Schweizer Wirtschaft bereitzustellen. Wir gehen mit der Frage heran, wie wir das Gesamtsystem tragfähig gestalten können, sodass es den Marktbedürfnissen entspricht. Wir müssen aber sicher auch Massnahmen ergreifen, um die finanziellen Ziele zu erreichen. Das betrachten wir umfassend; wir schauen also nicht nur die Kostenseite wie die Produktionssysteme oder Strukturen genau an, sondern auch die Preissysteme und die Marktpositionierung.

Seit Längerem ist bekannt, dass SBB Cargo wie alle anderen Bahnen ihre Produkte standardisieren will. Was kann man sich darunter vorstellen?

Die Bahnen haben bis heute noch keine Standardisierung erreicht. Sei es bei der Produktspezifikation, in technischer Hinsicht oder auch bei den Prozessabläufen. Heute funktionieren wir mit einer gewerblichen Denkweise und bieten individuelle Lösungen an, sowohl beim Verkauf wie bei der Produktion. Der Schritt hin zur

«Die Erhaltung und der Ausbau des Schienengüterverkehrs sind nicht einfach grüne Anliegen, sondern haben einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen.»

Nicolas Perrin

die Wettbewerbsfähigkeit auch auf kurzen Distanzen sicherzustellen und damit die Marktfähigkeit zu steigern. Mit den zunehmenden Staus auf der Strasse und den längerfristig höheren Mineralölpreisen gibt es sicher auch neue Potenziale.

Wie wollen Sie den Wagenladungsverkehr weiterentwickeln?

Der Wagenladungsverkehr ist das Kerngeschäft und das Rückgrat von SBB Cargo, er generiert etwa 50 Prozent unseres Umsatzes. Er ist auch das Rückgrat der Schweizer Wirtschaft, denn die wesentlichen Verloader in der Schweiz wickeln einen grossen Teil ihrer Logistik über SBB Cargo mit dem Wagenladungsverkehr ab. Das bestätigt auch die Tatsache, dass wir mit 23 Prozent Anteil an der Transportleistung im Binnenverkehr der mit Abstand grösste Transporteur der Schweiz sind. Mit welchen Massnahmen wir die gesetzten Ziele zur Eigenwirtschaftlichkeit erreichen, klären wir in diesem Jahr ab.

industriellen Logik ist für uns unausweichlich. Einerseits werden wir fixe Leistungskomponenten definieren, andererseits die Vielfalt im Wagenpark oder bei der IT drastisch reduzieren müssen. Diese Einführung von standardisierten Leistungen wird bei uns intern, aber auch bei Kunden und Partnern grosse Veränderungsprozesse auslösen.

Was werden die Kunden wann davon spüren?

Ein konkreter erster Schritt wird die durchgehende Standardisierung der Prozessketten von der Offerte bis zur Abrechnung sein. Das Produkt wird aus klar definierten Leistungskomponenten bestehen, und es wird auch so abgerechnet werden. Der Vorteil für den Kunden: Er bekommt viel mehr Transparenz. Damit kann er seine Kosten besser beeinflussen als heute, indem er genau das einkauft, was wir ihm liefern, und vor allem, was er auch braucht. Dafür werden gewisse individuelle Lösungen angepasst werden müssen.

Sie sind jetzt seit dreieinhalb Jahren CEO. Welche Veränderungen sind für Sie die wichtigsten?

Am deutlichsten sichtbar ist der Prozess im Bereich International, wo wir uns in der Partnerschaft mit Hupac völlig neu aufgestellt haben. Wir haben aus der Bahnliberalisierung gelernt und hier einen grossen Schritt nach vorn gemacht. Zweitens haben wir die Fähigkeit entwickelt, unser Unternehmen agiler zu steuern. Es ist uns dadurch gelungen, in der Krise einen massiven Absturz zu vermeiden. Im Binnenverkehr, drittens, ist die Neuausrichtung im Gang, hier sind noch keine Ergebnisse sichtbar, aber die Arbeiten, die laufen, sehe ich als sehr positiv an. Als vierten Punkt möchte ich hervorheben, dass wir in der Langfristplanung der Infrastruktur mit Bahn 2030 stärker integriert sind. Die Bedürfnisse von Cargo haben bei der SBB einen hohen Stellenwert.

Wie werden sich SBB Cargo und der Transportmarkt allgemein entwickeln?

Ich bin davon überzeugt, dass die optimale Nutzung der Infrastruktur von Schiene und Strasse immer zentraler wird. Verkehrsinfrastruktur wird tendenziell knapper, sodass ihre Verteilung pragmatisch statt dogmatisch erfolgen muss. Die Schiene hat eine sehr hohe Effizienz in der Nutzung der Infrastruktur, und diesen Vorteil können wir ausspielen. Deshalb glaube ich an die Zukunft des Schienengüterverkehrs. Mir ist es in diesem Zusammenhang wichtig, festzuhalten, dass die Erhaltung und der Ausbau des Schie-

nengüterverkehrs nicht einfach Umweltanliegen sind, sondern für unsere Kunden einen hohen wirtschaftlichen Nutzen haben. Es zeigt sich, etwa an der CO₂-Debatte, dass Nachhaltigkeit in der unternehmerischen Denkweise zunehmend einen höheren Stellenwert erhält. Zusammen mit hoher Effizienz und Qualität zahlt sich das auch finanziell aus. Hier hat die Bahn gute Karten in der Hand, die wir teilweise auch noch besser spielen können.

Wie weit ist die Positionierung von SBB Cargo im Frühjahr 2011 abgeschlossen?

Im Bereich International sind wir in der Phase der Umsetzung. Im Binnenverkehr werden wir die Phase der Positionierung in diesem Jahr abschliessen, im nächsten Jahr gehen wir dann in die Phase der Umsetzung. Allerdings kann ein Verkehrsnetz, wie wir es in der Schweiz heute betreiben, nicht statisch betrachtet werden. Die Logistik ist etwas Lebendiges, und wir müssen laufend mit dem Markt mitgehen.

Das heisst, Sie blicken optimistisch in die Zukunft?

Wir stehen vor grossen Herausforderungen. Dafür haben wir Lösungen erarbeitet und sind daran, sie zu realisieren. Wir packen diese Herausforderungen Schritt für Schritt an und können bereits auf die ersten Punkte bauen. ■

Mehr Transportleistung, trotzdem Verlust.

SBB Cargo steigerte die Transportleistung 2010 um insgesamt 12,3 Prozent auf 13'111 Millionen Nettotonnenkilometer. Vor allem im Kombinierten Verkehr und bei den Transporten für die Stahlindustrie legte SBB Cargo aufgrund der konjunkturellen Erholung deutlich zu. Die internationalen Verkehre vermochten ebenfalls spürbar zuzulegen, während im Binnenverkehr das Wachstum deutlich geringer ausfiel. Trotz gestiegenem Transportvolumen schloss SBB Cargo das Jahr 2010 mit einem Verlust von 64 Millionen Franken ab (2009: -62,5 Mio.). Das Resultat wurde insbesondere vom schwachen Euro negativ beeinflusst.

Der Geschäftsbereich International steigerte die Nettotonnenkilometer wegen der guten Konjunktur massiv um 15,4 Prozent. Der tiefe Eurokurs neutralisierte jedoch die positive Verkehrsentwicklung und bewirkte einen gegenüber dem Vorjahr nahezu unveränderten Transporterlös. Im Inland spürte SBB Cargo den schleppenden Konjunkturverlauf der massgebenden schweizerischen Wirtschaft. Einige Branchen stagnierten gar, sodass im Jahr 2010 der Binnenverkehr nur leicht wuchs. Im Kombinierten Verkehr und bei Transporten für die Stahlindustrie und die Chemie legte SBB Cargo deutlich zu. Die Verkehre der Baubranche stagnierten hingegen, und die Verkehrsleistungen in den Postverkehren sowie im Handel waren leicht rückläufig.

Im internationalen Verkehr setzt SBB Cargo die neue Strategie seit 2011 um. Die neue Positionierung im Binnenverkehr wird aktuell erarbeitet. Das Ziel ist es, ein gutes Logistiksystem für die Schweizer Wirtschaft anzubieten.



Aluminiumwalzprodukte auf der Schiene – dank Xrail hat die Firma Novelis weniger Umtriebe.



Wagen um Wagen in Europa Terrain zurückgewinnen.

Zusammen mit sechs anderen europäischen Bahngesellschaften hat SBB Cargo vor einem Jahr die Allianz Xrail gegründet. Gemeinsam wollen die Partner den internationalen Wagenladungsverkehr wieder in Fahrt bringen. Kunden erkennen bereits erste Verbesserungen.

TEXT: STEPHAN DIETRICH – FOTO: BERNHARD LOCHMATTER

«Die Verleihung des Swiss Logistics Award an Xrail war ein Highlight und zeigt, dass wir mit diesem Kooperationsmodell die Weichen richtig gestellt haben», sagt Sassan Rabet, Vertreter von SBB Cargo und stellvertretender CEO von Xrail in Brüssel (siehe Kasten). Durch die Allianz soll der grenzüberschreitende Wagenladungsverkehr (WLV) schneller, pünktlicher, transparenter und einfacher werden, Letzteres dank geringerem administrativem Aufwand.

In all diesen Punkten besteht tatsächlich Handlungsbedarf. Nicht nur gegenüber dem Strassen-transport, sondern auch im Vergleich zum Verkehr mit Ganzzügen hat der internationale WLV mit seinen privaten Anschlussgleisen in den letzten Jahren an Bedeutung verloren. Gründe dafür gibt es verschiedene: in erster Linie komplizierte administrative Abläufe zwischen den verschiedenen Bahngesellschaften sowie langsame und unpünktliche Transporte.

Das soll jetzt anders werden. «Unser Ziel ist eine Pünktlichkeit von mindestens 90 Prozent», verspricht Chantal Schilter, Service-Managerin bei Xrail. Verbesserungen soll es auch bei den Offertzeiten geben. Früher dauerte es von der Anfrage bis zum konkreten Angebot oft mehrere Wochen. Mit Xrail soll diese Frist auf drei Tage schrumpfen.

Weniger administrative Umtriebe.

Offensichtlich zeigen sich bereits die ersten Erfolge: «Dank Xrail haben wir punkto Administration eine klare Vereinfachung festgestellt», erklärt Bertrand Carrupt, Manager Business Services von Novelis, dem weltweit grössten Hersteller von Aluminiumwalzerzeugnissen. Zu dieser Gruppe gehört nach mehreren Fusionen auch die frühere Aluisse. Vom und zum Werk in Sierre, Kanton Wallis, werden Aluprodukte quer durch Europa geschickt. «Unsere wichtigsten Kunden in Europa sind fast alle per Bahn erreichbar, und die Transportsicherheit wird für uns ein immer bedeutenderer Erfolgsfaktor», betont Carrupt.

«Nach und nach soll dank Xrail ein europäischer Transportfahrplan von Anschlussgleis zu Anschlussgleis entstehen», erklärt Chantal Schilter. Zusätzlich hat der Auftraggeber via Internet jederzeit Zugriff auf die Statusinformationen zu seinen Transporten. Bei Verspätungen wird der Kunde informiert und ihm wird die neu berechnete Ankunftszeit mitgeteilt. Ein weiteres Unternehmen, das konsequent auf den Schie-



Sieben Bahngesellschaften, die in elf Ländern tätig sind: Karte mit dem Teil Europas, der von Xrail bedient wird.

nenverkehr und SBB Cargo setzt, ist Migros, die grösste Kundin von SBB Cargo. Per Bahn befördert der Schweizer Grossverteiler zum Beispiel Bananen von den deutschen Häfen, Zerealien aus Holland sowie Campingartikel und Getränke aus Österreich in die Schweiz.

Europäischer Transportplan von Anschlussgleis zu Anschlussgleis.

Markus Helg, Leiter Internationale Transporte bei Migros, freut sich über die verbesserte Zusammenarbeit der europäischen Bahnen und sieht erste positive Ergebnisse: «Das Online-Track&Trace hat in Bezug auf den Überwachungsstatus Transparenz geschaffen und die Verpflichtung von Xrail zu einer 90-Prozent-Ankunftstermingarantie hilft uns bei der Planung», stellt er fest. Im Verkehr mit Deutschland erhofft er sich im Vergleich mit dem Verkehrsträger Strasse konkurrenzfähigere Konditionen. Von grosser Bedeutung wäre für Migros eine Ausdehnung des Xrail-Netzes nach Italien und Frankreich, um weitere Produkte, die für den Transport auf der Schiene besonders geeignet

sind (wie etwa Mineralwasser), von der Strasse auf die Schiene verlagern zu können.

Sassan Rabet richtet den Fokus vorerst allerdings ganz auf den Aufbau des Netzes in den Ländern, welche die Allianz bedient: «Während die Xrail-Partner voll auf die Zukunft des internationalen Wagenladungsverkehrs setzen, ist anderenorts zum Teil ein gegenteiliger Trend festzustellen», konstatiert er. Trotzdem will er die Hoffnung nicht aufgeben, dass Xrail in Zukunft ihr Netz erweitern kann. ■

SBB Cargo ist in Brüssel gut vertreten.

Auf Initiative des internationalen Eisenbahnverbands UIC ist Xrail im Februar 2010 in Zürich gegründet worden. Ihren Sitz hat die Allianz in Brüssel. Nebst SBB Cargo gehören zu den sieben Gründungspartnern DB Schenker Rail (Deutschland, mit Transporten auch in Dänemark und den Niederlanden), Rail Cargo Austria (Österreich, auch Ungarn), CD Cargo (Tschechische Republik), Green Cargo (Schweden, auch Norwegen), SNCB Logistics (Belgien) sowie CFL Cargo (Luxemburg). Jedes Unternehmen schickt einen Vertreter in das Leitungsgremium. SBB Cargo wird durch Sassan Rabet vertreten, der als stellvertretender CEO von Xrail fungiert.

Transitzug von SBB Cargo für IFB bei Wynigen in der Nähe von Burgdorf (Kanton Bern).



Neue Lösungen für die Nord-Süd-Achse

SBB Cargo International fährt bereits beachtliche Volumina für wichtige Kunden. Das junge Unternehmen zu nachhaltigem Erfolg zu führen, erfordert noch mehr Kundennähe, aber auch den Abbau von Kapazitätsengpässen und technischen Einschränkungen.

TEXT: URSULA HOMBERGER – FOTO: GIAN VAITL

Zu Beginn dieses Jahres ist SBB Cargo International auf der Nord-Süd-Achse durch die Schweiz als neues Unternehmen in den Markt eingetreten. Die Erwartungen, welche die Kunden an SBB Cargo International haben, sind so hoch wie klar. Renzo Capanni, seit Februar 2011 Business Unit Manager South beim belgischen Operateur Inter Ferry Boats IFB, formuliert es so: «Wir wünschen uns einen neutralen Traktionsanbieter für den kombinierten Verkehr, der hochproduktiv arbeitet und damit kosteneffiziente Qualitätsleistungen erbringt.» IFB transportiert täglich 70 Shuttlezüge auf ihrem europäischen Netzwerk.

SBB Cargo International fährt zurzeit gut 60 Züge pro Woche für IFB aus Frankreich und Belgien nach Italien. Das Netzwerk und die Verbindungen werden jedoch kontinuierlich ausgebaut. So wurde im vergangenen Herbst eine neue Verbindung von Nordfrankreich nach Mailand aufgenommen, und im Februar dieses Jahres folgte das Produkt Zeebrugge – Mailand. 50 Prozent des Transportvolumens werden unter der Ägide von SBB Cargo International von Aachen an der belgisch-deutschen Grenze durch Deutschland nach Basel geführt. Die restliche Leistung erfolgt via Frankreich durch die Produktionsgemeinschaft Sibelit, an der SNCB

Logistics, SNCF Fret, CFL und SBB Cargo beteiligt sind. In Basel übernimmt SBB Cargo International.

Gemeinsam für mehr Effizienz.

IFB beabsichtigt, in der zweiten Jahreshälfte das von SBB Cargo International transportierte Volumen um rund 10 Prozent zu steigern. Vertreter beider Seiten haben sich deshalb zu einer Arbeitsgruppe «Product Redesign» zusammengeschlossen. Die Gruppe hat es sich zum Ziel gemacht, den Effizienzgrad des Eisenbahnverkehrs deutlich zu erhöhen. «Bisher sind wir mit >

Inter Ferry Boats – in alle Himmelsrichtungen.

Das belgische Unternehmen Inter Ferry Boats IFB bietet multimodale Transportlösungen auf einem europäischen Netzwerk an. Dieses erstreckt sich von West- nach Osteuropa und von Nord- bis Südeuropa und verbindet die wichtigsten logistischen Drehscheiben. Zudem betreibt IFB an den Schlüsselstellen der Transportkette eigene Terminals. IFB gehört zu der am 1. Februar neu gegründeten Aktiengesellschaft SNCB Logistics SA und setzt jährlich 250 Millionen Euro um.

den Leistungen von SBB Cargo International zufrieden», fasst Capanni zusammen. «Die Erfahrungen der nächsten Monate in Bezug auf die Resultate aus der Arbeitsgruppe, aber auch hinsichtlich Neutralität und Qualitätsperformance werden für einen weitergehenden Ausbau unserer Zusammenarbeit entscheidend sein.»

Auch Michail Stahlhut, Chef von SBB Cargo International, ist mit dem bisherigen Geschäftsgang zufrieden. Nebst dem Mehrverkehr von IFB hat sein Unternehmen im Januar mit dem niederländischen Operateur ERS Railways einen Rahmenvertrag für eine langfristige Zusammenarbeit auf der Nord-Süd-Achse abgeschlossen. «Die Maschine läuft ordentlich und stottert nicht. Nun gilt es, dafür zu sorgen, dass sie immer genug Sprit hat», bilanziert Michail Stahlhut. Das heisst: Damit die «Maschine» weiterhin gut oder sogar besser läuft, braucht das Unternehmen weitere Kunden. Stahlhut sucht deshalb, wie schon bei IFB, das Gespräch: «Wir wollen die Erwartungen der Kunden abholen, hören, wo wir uns verbessern und wie wir unsere Produkte ausweiten können.» Dazu will er sich im ersten Halbjahr auf eine «Roadshow» begeben. Er wird sich im hart umkämpften Eisenbahnmarkt auf die Marke «SBB» berufen, die laut seinen Einschätzungen einen guten Ruf geniesst.

Kapazität unter der Lupe.

Erfolg ist jedoch nicht allein von Kundenzuwachs abhängig, sondern auch von der verfügbaren Kapazität. «Wenn wir an Wachstum und Effizienz denken, müssen wir uns auch über Kapazitätsengpässe Gedanken machen», sagt Michail

Stahlhut. Damit spricht er einerseits die Bahninfrastruktur und damit die Staaten als Investoren an. Andererseits bezieht er die Kapazitätsfrage auch auf die verfügbaren Lokomotiven. «Wenn wir erfolgreich grenzüberschreitend arbeiten wollen, braucht es hier neue Lösungen wie Mehrsystemfähigkeit und Interoperabilität, insbesondere bei den Sicherungssystemen. Hier müssen wir schlanker werden. Es kann zum Beispiel nicht sein, dass zwei Lokomotiven desselben Herstellers nicht kompatibel und deshalb nicht in Doppeltraktion einsetzbar sind, bloss weil sie nicht aus derselben Baureihe stammen.» Er will deshalb den Dialog mit den Herstellern suchen und Verbesserungen erreichen.

Der Erfolg einer internationalen Güterbahn hängt noch von zwei weiteren Faktoren ab: Da sind zum einen die Betriebsabläufe und die Interoperabilität des Eisenbahnverkehrs als Gesamtes. «Aufenthalte an der jeweiligen Landes-

Die Produktionsstandorte der europäischen Industrie intelligent vernetzen.

grenze sind genauso zu minimieren wie technische Einschränkungen der Kapazität des Systems Eisenbahn, etwa unterschiedliche Strom- und Sicherungssysteme oder unterschiedliche maximale Zugslängen», sagt Michail Stahlhut. Und zum andern ist da auch der Mensch: «Gute, mehrsprachige Lokführer mit Ausbildung auf verschiedenen Systemen sind ein grosses Plus für uns.»

Wenn Michail Stahlhut in die fernere Zukunft blickt, könnte er sich vorstellen, das Know-how von SBB Cargo International auch auf einer anderen Strecke zu nutzen und die gegenwärtige Nord-Süd-Achse in Zusammenarbeit mit geeigneten Partnern um eine zusätzliche Passage via Brenner zu erweitern. «Wenn wir Europa als weltweiten Handelshub erhalten wollen, müssen wir Bahngesellschaften die Produktionsstandorte der europäischen Industrie intelligent vernetzen.» ■

SBB Cargo International: das Angebot.

SBB Cargo International wurde 2010 von SBB Cargo und dem Kombi-Operateur Hupac als eigenständige, neutrale Gesellschaft für den alpenquerenden Transitverkehr zwischen Deutschland und Italien gegründet. Das Angebot für Kombi- und Ganzzüge ist auf die globalen Warenströme ausgerichtet und trägt der Schlüsselrolle der Nordseehäfen für die Versorgung Europas Rechnung. Mittels schlanker Strukturen und eines vertakteten Produktionssystems strebt SBB Cargo International auf der Nord-Süd-Achse preislich attraktive Angebote an.

MARKTNEWS

Rekordtransport durch den Gotthard.

11,2 mal 3,7 mal 4,4 Meter und 180 Tonnen: Das sind die Daten eines Transformators für das Alpiq-Unterwerk in Lavorgo TI. An vier Wochenenden transportierte SBB Cargo jeweils einen dieser von Siemens gebauten Kolosse auf einem Spezialwagen der Firma Felbermayr durch den Gotthard – das grösste Stückgut, das diese Strecke je passiert hat. Zwei Jahre dauerte die Vorbereitung für diesen Transport, denn an einigen Stellen in Tunneln blieben nur Zentimeter zwischen der Fracht und der Tunnelwand.

Unter www.sbbcargo.com/trafo finden Sie ein Video von diesem Transport.



Foto: Alain D. Beillat

Was ist das CIS?



Track&Trace ist heute ein eminent wichtiger Faktor in der Logistik: die Möglichkeit, jederzeit über den Stand eines Transports informiert zu sein. Für die Kunden von SBB Cargo und SBB Cargo International macht dies das «Cargo Informations System» CIS möglich. Die Sendungsdaten werden jeweils über Nacht aufbereitet. Weiter können die Kunden über CIS online Beförderungsaufträge erteilen und Güterwagen disponieren. Über die Website www.sbbcargo.com ist das CIS erreichbar, unter dem Link Cargo online > CIS-online steht das Benutzerhandbuch im PDF-Format zum Download zur Verfügung.



Verhaltenskodex für alle Mitarbeitenden der SBB.

«Der Verhaltenskodex legt die Verhaltensregeln fest, die Grundlage sind für all unser Handeln im Geschäftsalltag und für Sicherheit, Qualität und Nachhaltigkeit bürden.» Diese Worte leiten ein neues Regelwerk ein, das im gesamten Unternehmen SBB seit 1. Januar dieses Jahres gilt, also auch bei SBB Cargo. Es soll die Mitarbeitenden bei der Umsetzung der Geschäftsstrategie unterstützen, die auf nachhaltigen Erfolg ausgerichtet ist.

Der Verhaltenskodex regelt die verschiedenen Bereiche wie Arbeitsnormen mit Punkten wie unter anderem Persönlichkeitsschutz, Diskriminierung und Belästigung, Gesundheit und arbeitsgesetzliche Vorgaben, Sicherheit, Kommunikation und Kundeninformation. Weiter Umwelt und Nachhaltigkeit, Antikorruption und Interessenkonflikte sowie gesetzliche Vorschriften und interne Weisungen; hier ist unter anderem der Umgang mit Datenschutz, Wettbewerbsrecht und Rechnungslegung geregelt.

Dieser Verhaltenskodex gilt für alle Beschäftigten der SBB. Die Kunden erhalten damit noch deutlicher die Gewissheit, dass sich die SBB für Sicherheit, Qualität und Nachhaltigkeit einsetzen.

SBB Cargo International an einem **neuen, geschichtsträchtigen Standort.**

Die auf den internationalen Kombi- und Ganzzugverkehr ausgerichtete SBB Cargo International operiert jetzt von Olten aus.

Der Standort ist ideal und symbolträchtig: Dort, wo sich die Schweizer Ost-West- und die internationale Nord-Süd-Achse des Schienenverkehrs kreuzen, hat SBB Cargo International ihren neuen Sitz. Und sogar die Adresse, Riggenschtrasse 8, hat eine besondere Bedeutung: Der gebürtige Elsässer Niklaus Riggenschtrasse wurde 1856 Chef der Werkstätten der Schweizerischen Centralbahnen in Olten. Hier entwickelte er ein System für Zahnradbahnen, das bei der 1871 eröffneten Rigi-Bahn erstmals erfolgreich eingesetzt wurde und dort immer noch in Betrieb ist.

Von diesem geschichtsträchtigen Standort aus operiert das Unternehmen unter der Leitung von Michail Stahlhut (siehe Seiten 12 und 18). Über 600 topqualifizierte Mitarbeitende in der Schweiz, Deutschland und Italien gewährleisten mit ihrem Engagement und ihrem Wissen 365 Tage im Jahr die Qualität und die Sicherheit von SBB Cargo International.

Kontaktadresse:

SBB Cargo International, Kundenservice, Riggenschtrasse 8, 4600 Olten
Telefon aus der Schweiz: 0800 707 100, Telefon aus Europa: 00800 7227 2224
E-Mail: info@sbbcargo-international.com

www.sbbcargo-international.com



Kundenzufriedenheit 2010: Verbesserungen in einzelnen Bereichen.

Nach mehreren Jahren mit steigenden Werten ist die Zufriedenheit der Kunden mit SBB Cargo 2010 minimal gesunken. Mit wirksamen Massnahmen konnte sie allerdings in einzelnen Bereichen markant gesteigert werden.

Insgesamt beurteilen die Schweizer Kunden SBB Cargo mit 7,46 von 10 Punkten recht positiv (2009: 7,61). In einzelnen Bereichen verteilen sie sogar bessere Noten als im Vorjahr. Am besten bewerten sie die kommerziellen Ansprechpartner, die Qualität der Transportabwicklung, die Kommunikation und den Kundenservice. Erfreulich ist zudem, dass dank Verbesserungen im Jahr 2010 die Rechnungsstellung und das Beschwerdemanagement deutlich positiver bewertet wurden als früher.

Die Zufriedenheit mit der Transportabwicklung konnte 2010 weiter gesteigert werden. Dasselbe gilt für die Information über Transportunregelmässigkeiten. SBB Cargo will die Qualität und den Service weiter verbessern. So sollen dieses Jahr der Offertprozess, der Kundenservice und das Beschwerdemanagement optimiert werden.



ChemOil: Logistikkosten ohne Qualitätsverlust sparen.

Die SBB Cargo-Tochtergesellschaft ChemOil bietet individuelle Produkte für Gefahrguttransporte an. Dank ihrem Know-how können ihre Kunden ohne Qualitätsverlust Logistikkosten sparen.

Das Raffinerieprodukt Refined Benzene Heartcut (RBHC) – ein als Gefahrgut eingestuftes Benzolgemisch – fällt in der Raffinerie Trecate, Norditalien, als Restprodukt an. Für die weitere Verarbeitung muss RBHC nach Rotterdam transportiert werden. Rotterdam kann aber ausschliesslich per Binnenschiff Ware empfangen. Daher müssen Schiene und Schiff zu einer Gesamtlösung kombiniert werden.

Früher fuhren Ganzzüge von Trecate nach Mannheim. Mit einem neuen Konzept optimiert ChemOil seit April 2007 diesen Transport: Statt nach Mannheim fahren die Transporte nach Basel-Birsfelden, wo zwei Tanks mit einer Kapazität von 3600 Kubikmeter zur Verfügung stehen. Von hier aus wird das Raffinerieprodukt mit dem Schiff weitertransportiert, und dank dieser Pufferkapazität kann der Wasserweg auch dann genutzt werden, wenn der Pegelstand des Rheins sehr tief ist. Mit dieser Optimierung kann eine ganze Wagenkomposition eingespart werden – was deutlich tiefere Kosten bedeutet.

Solche Konzepte für den Transport von Gefahrgütern sind Teil des Kerngeschäfts von ChemOil. «Wir gehören zu den grössten Schweizer Anbietern von massgeschneiderten Gesamtlösungen für Gefahrguttransporte», sagt Geschäftsführer Richard

Seebacher. «ChemOil verfügt über ein fundiertes, praktisches Know-how.»

In enger Koordination mit SBB Cargo und anderen Güterbahnen hat das Unternehmen individuell konfigurierbare Produkte für Ganzzüge, Wagengruppen und Einzelwagen entwickelt. «Wir verstehen uns als einen Bahnlogistiker, der sich vom reinen Eisenbahnverkehrsunternehmen unterscheidet», sagt Seebacher. So werden beispielsweise im Produkt «ChemLink» ausgewählte Chemieparcs in Deutschland und den Beneluxstaaten mit eigenen Linienzügen für Wagengruppen direkt an die Schweiz und Norditalien angebunden.

ChemOil übernimmt für Kunden aber auch das komplette Flottenmanagement mit der Wagenplanung und -bewirtschaftung. Auf Wunsch werden Auftragsabläufe und das Abrechnungssystem automatisiert. Die Kunden profitieren ferner vom Tracking-and-Tracing-System, über das jederzeit der genaue Standort der Wagen ermittelt werden kann. Auf Kundenwunsch erbringt ChemOil weitere Nebenleistungen.





Ameisenhirne für den Disponenten.

Von der Natur können wir Menschen viel lernen. So ist der Klettverschluss den Klettfrüchten abgeschaut, und die Lotuspflanze zeigt, wie man selbstreinigende Oberflächen herstellen kann. Erstaunlicherweise aber bietet die Natur sogar für komplizierte logistische Probleme eine Lösung an: den Ameisenalgorithmus.

TEXT: ROLAND FISCHER – ILLUSTRATION: MICHAEL MEISTER

Ameisen bauen Strassen, sie transportieren Waren en masse, doch Logistik kennen sie keine. Ihre Touren werden nicht koordiniert, die Wege von keiner zentralen Stelle vorgegeben. Niemand hat den Überblick, und dennoch funktioniert alles reibungslos – ein Phänomen, das die Wissenschaft erst seit Kürzerem genauer studiert und mit dem Begriff «Schwarmintelligenz» bezeichnet: Die Tierchen sind gewissermassen Zellen eines einzigen grossen Gehirns; das Ameisenvolk wird nicht gesteuert, es steuert sich selbst.

Das Ganze hat nichts Übersinnlich-Geheimnisvolles, es beruht auf simplen Mechanismen, die

indessen, tausendmal wiederholt, durchaus «kluge» Lösungen ergeben können. Das Prinzip haben sich Software-Entwickler abgeschaut, und so bekommen seit Kurzem auch die Disponenten der Migros-Camionzentrale in Zürich bei der Ausarbeitung der Tourenpläne Unterstützung von künstlichen Ameisenvölkern.

Wenn die Ameisen ausschwärmen – sei es in der Natur oder im Computer –, gehen sie zunächst wenig zielstrebig vor. Sie suchen die Umgebung nach dem Zufallsprinzip ab, gehen mal kurze, mal weite Wege, finden Futter, befördern es zurück zum Nest. Dabei hinterlassen sie, wo immer sie gehen, eine Duftspur, die

aber rasch wieder verweht wird. Diese kurzlebige Duftspur sorgt nun dafür, dass gute Wege immer weiter «verstärkt» werden: Wege, deren Duft ausgeprägt ist, werden eher von weiteren Ameisen gewählt, uninteressante Abzweigungen «veröden» nach und nach. Zwischen Futter und Nest bildet sich so automatisch die optimale Route heraus.

Probieren geht über Studieren.

Dieses tierische «trial and error»-Vorgehen inspirierte vor gut zwanzig Jahren Informatiker zu einem Optimierungsverfahren, dem sogenannten Ameisenalgorithmus. Erstaunlicherweise ist es >

mitunter viel weniger rechenintensiv, sich ohne grosse Vorahnung an eine gute Lösung heranzutasten, als ein Problem mathematisch korrekt durchzurechnen. Einen optimalen Tourenplan mit einer Vielzahl von Zielen und noch mehr möglichen Wegen dazwischen exakt zu berechnen, ist eine Mammutaufgabe, die selbst Supercomputer lange beschäftigen würde. Einen Schwarm Ameisen loszuschicken und sie nach und nach die beste Route markieren zu lassen, das schafft ein handelsüblicher Computer hingegen in weniger Minuten.

Migros liess sich von der Idee bereits überzeugen. Seit Anfang Jahr macht der Computer jeden Morgen Tourenvorschläge – der Disponent ist deswegen nicht überflüssig geworden.

Die Touren können von Tag zu Tag komplett anders sein – das erfordert **Flexibilität**.

den. «Das System funktioniert nur in Symbiose mit dem Menschen, der es nutzt», sagt Ruedi Hug, Software-Ingenieur bei Cantaluppi & Hug und zuständig für die Optimierungssoftware, die bei Migros zum Einsatz kommt. Das Programm muss vom Disponenten immer weiter justiert werden. Doch bei aller Symbiose sind die Lösungen durchaus eigenständig – und oft auch überraschend. Die künstlichen Ameisen halten nichts von Routine, was die praktische Umsetzung einschränken kann. Die ausgetüftelten Touren können von Tag zu Tag vollkommen ändern, und das setzt nicht nur beim Disponenten, sondern in der ganzen Kette vom Lager bis zum Fahrer eine grosse Flexibilität voraus. Die Post hat eine Testphase mit demselben Programm deshalb wieder abgebrochen.

Hug ist aber überzeugt, dass ähnlichen Programmen in der Logistik die Zukunft gehört: «Der nächste Schritt wäre dann die Optimierung in Echtzeit, um dynamisch reagieren zu können im Tagesverlauf: auf die Verkehrssituation, auf kurzfristige Auftragsänderungen.» Die grosse Herausforderung dabei sei der Datenfluss – alle wichtigen Informationen müssten pfannenfertig ins Fahrzeugcockpit geliefert werden. Das beherrschen noch nicht einmal die Ameisen. ■



Foto: ZVG

Chancen für den Schienengüterverkehr.

Liebe Logistikerinnen, liebe Logistiker

Die weltweite Arbeitsteiligkeit ist ein Megatrend, der auch durch das Ab und Auf von Konjunkturzyklen fortbesteht und für die Logistik gleichermassen Chance wie Aufgabe darstellt. Die Schiene profitiert von diesem Trend, wenn sie grosse Mengen zwischen industriellen Zentren oder den Seehäfen und dem Hinterland transportiert. Dieser Trend und ein güterstrukturbedingter Trend zugunsten des Verkehrsträgers Lastwagen sind gegenläufig und doch gleichzeitig zu beobachten.

In Europa besteht insbesondere in Nord-Süd-Richtung eine gute Basis durch eine im Prinzip leistungsfähige, an einigen Engpässen zu ertüchtigende Infrastruktur. Die Schweiz leistet hier im eigenen wie im europäischen Interesse mit langfristig angelegten Investitionen Vorbildliches. In den europäischen West-Ost-Achsen aber hat die europaweit vereinbarte Revitalisierung und Liberalisierung noch nicht überall die erhofften Früchte getragen beziehungsweise bislang noch nicht hinreichend stattgefunden.

Durch den Wandel vieler Staatsbahnen zu im Wettbewerb agierenden Verkehrsunternehmen und das Hinzutreten neuer Anbieter bieten sich neue Chancen auch und gerade für innovative Konzepte der Bündelung von Versandvolumina verschiedener Kunden unterschiedlicher Branchen. Dabei ist Logistik mehr als die Bewegung von Gütern von A nach B – es geht immer um ein «Gesamtkunstwerk» von Material- und Informationsfluss, das den Kundennutzen ganzheitlich erfüllt und dabei bahnbetriebliche Ressourcen wie Lokomotiven und Wagen, Personal und Trassen optimal konfiguriert. Auch wenn «die Eisenbahn» aus Verladersicht gelegentlich kompliziert scheint, ist sie tatsächlich ein steuerbares System sehr energieeffizienter Fortbewegung. Diese Stärken kontinuierlich für Aufgaben in globalen Logistiksystemen einzusetzen, ist ein Gebot der Stunde.

Kunden, die sich auf den Dialog mit den Bahnexperten einlassen, werden ebenso gewinnen wie die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in Zeiten steigender Ölpreise und Transportmengen den Bahnbetrieb richtig zu orchestrieren wissen.

Prof. Dr. Uwe Clausen ist Inhaber des Lehrstuhls für Verkehrssysteme und -logistik der Technischen Universität Dortmund, Institutsleiter des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik (IML) und Vorsitzender der Fraunhofer-Allianz Verkehr.



Die Schweizer sind bahnmässig **mehr als gut.**

Michail Stahlhut, Leiter von SBB Cargo International, hat zeit seines Berufslebens mit der Bahn zu tun gehabt. Neu ist für ihn die internationale Dimension – über Grenzen hinauszudenken, dürfte dem Deutschen aber leichtfallen.

TEXT: URSULA HOMBERGER – FOTO: GUY PERRENOUD

Michail Stahlhut ist ein beneidenswerter Mann. Er hat das getan, wovon alle Buben, viele Männer und vielleicht auch einige Frauen träumen: Er hat in Deutschland ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgebaut, «inklusive des Kaufs von Lokomotiven und allem, was dazu gehört», erzählt er und verhehlt dabei weder seinen Stolz noch seine Freude. Natürlich ist das längst nicht alles, was der diplomierte Bau- und Umweltingenieur in Sachen Bahnerfahrung mit in die Schweiz zu SBB Cargo International gebracht hat. Er leitete ein Cargozentrum der DB Schenker Rail (siehe Box) und ist als Vorstand mit der Osthannoverschen Eisenbahn den Weg in die Privatisierung gegangen, um dann die Wiederverstaatlichung des Unternehmens zu erleben. «Dass ich nun bei SBB Cargo International bin, ist ein logischer Schritt für mich: Ich habe Bahnerfahrung, und ich habe Erfahrung sowohl mit der Privatisierung wie auch mit einem staatlich geprägten Unternehmensumfeld.»

Voneinander lernen.

Michail Stahlhut hat noch etwas anderes in die Schweiz mitgebracht: seine Neugier auf das Land. «In Deutschland hiess es immer: Die Schweizer sind gut; von denen kannst du bahnmässig ordentlich lernen. Dann kam ich hierher und stellte fest: Die Schweizer sind bahnmässig mehr als gut; von denen kann man sogar sehr viel lernen.» Er hat aber auch Unterschiede festgestellt: «In der Schweiz diskutiert man länger, bis man weiss, wo es langgehen soll. Dafür wird dann die Umsetzung rasch vorangetrieben. In Deutschland sind die Diskussionen kurz, dafür kann es bei der Umsetzung schon mal zu Änderungen kommen.»

Er möchte nun einen Mittelweg finden. Es gehe darum, dass Deutschland, die Schweiz und Italien voneinander lernen. «Unsere Unterschiede sind unsere Chance, uns zu verbessern und international denken zu lernen. Genau das wünschen unsere Kunden.» Bewusst beruft er deshalb überregionale Treffen ein, um die verschiedenen Mentalitäten miteinander zu vernetzen.

Der 45-jährige **Michail Stahlhut** stieg nach dem Studium als Leiter eines Cargozentrums von Railion (heute: DB Schenker Rail) in die Bahnwelt ein. Danach baute er für die Eichholz Eivel GmbH ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen auf. Seine nächste Station war die Vorstandsfunktion bei der Osthannoverschen Eisenbahn OHE, der im Personenverkehr zweitgrössten und im Güterverkehr fünftgrössten Bahn Deutschlands. Nach dem Verkauf der OHE an die englische Arriva plc wurde er 2007 Geschäftsführer und Leiter Technik der Arriva Deutschland GmbH. Seit Herbst 2010 ist Michail Stahlhut Leiter von SBB Cargo International.

Etwas hat Michail Stahlhut bisher nicht mit in die Schweiz gebracht: seine Familie. Die häufigen beruflichen Wohnortswechsel wollte er seinem Sohn und seiner Tochter, die beide im Primarschulalter sind, nicht zumuten. Deshalb haben Stahlhuts in Dortmund, wo auch der Rest der Familie lebt, einen «Familien-Hub» eingerichtet. So hat Michail Stahlhut in den vergangenen Monaten als Pendler zwischen zwei Welten gelebt.

Deshalb wird es fürs Erste auch nach seinem Umzug nach Olten so bleiben; der «Familien-nachzug» ist aber angedacht. Sein Leben während der Woche war bisher sowieso vollumfänglich mit Arbeit ausgefüllt. In den ersten hundert Tagen im neuen Job hat er nicht ein einziges Mal sein Saxofon angerührt, obwohl ihm das Musikmachen viel bedeutet. Und auch seine Jogging-schuhe hat der Leichtathlet und Läufer bisher noch nicht angezogen. Michail Stahlhut nimmt es von der sportlichen Seite: «In zwei Jahren wollen wir mit SBB Cargo International ein erfolgreiches Unternehmen aufgebaut haben. Das ist keine leichte Aufgabe, aber damit muss man umgehen können, sonst braucht man gar nicht erst an den Start zu gehen.» ■

3 Fragen.

Welches war Ihre erste Logistikleistung?

«Als ich elf Jahre alt war, kauften meine Eltern ein Zechenhaus. Dessen Küchenboden musste ausgeebnet werden. Meine Aufgabe war es, die Betonmischmaschine am Laufen zu halten.»

Was fällt Ihnen zum Stichwort Chaos ein?

Mein Arbeitskeller in Dortmund – der hin und wieder von meinen Kindern und deren Freunden zu einem Teenagerwerkraum umfunktioniert wird.

Welches zusätzliche Talent hätten Sie gerne?

«Als eingefleischter Fussballfan würde ich gern so richtig gut Fussballspielen können. Ein wenig tröstet mich, dass sich mein Sohn so gut entwickelt; er ist mit zwölf schon besser als ich.»



Impressum.

cargo 2|11. Mai 2011. Das Logistikmagazin von SBB Cargo erscheint viermal pro Jahr in Deutsch, Französisch, Italienisch. **Auflage** 20 000 Exemplare. **Redaktion** Heini Lüthy (Leitung), Martin Radtke, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. **Grafik/Satz** Scholz & Friends Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Druck** Stämpfli AG, Bern. **Redaktionsadresse** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basel, Schweiz, Telefon +41 (0)43 233 88 84, Fax +41 (0)51 229 00 69 www.sbbcargo.com/magazin

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

Sie wünschen ein Gratisabonnement?

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

Änderung von Adresse oder Abonnement

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

Kunden Service:

SBB Cargo AG
Kunden Service
Centralbahnstrasse 4
4065 Basel
Schweiz
Tel. Schweiz 0800 707 100
Fax Schweiz 0800 707 010
Tel. Europa 00800 7227 2224
Fax Europa 00800 7222 4329
cargo@sbbcargo.com
www.sbbcargo.com

SBB Cargo International
Riggenbachstrasse 8
4600 Olten
Schweiz
Tel. Schweiz 0800 707 100
Tel. Europa 00800 7227 2224
info@sbbcargo-international.com

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





SBB CFF FFS Cargo

Wir leben in einer globalisierten Welt. Wer hier erfolgreich sein will, muss vernetzt agieren. Auch auf nationaler Ebene. SBB Cargo schafft die Verbindung zwischen Effizienz und Nachhaltigkeit. Mit zuverlässigen Transportleistungen nehmen wir für unsere Kunden täglich Fahrt auf. Und weisen so der Schweizer Wirtschaft den Weg in die nachhaltige Transportzukunft. *transport logistic* 2011 in München: Besuchen Sie uns im Aussenbereich, Stand FGL 804/1.



Wir sind da, wo die Wirtschaft effizient ist.