

«Die Bahn muss noch flexibler werden und **neue Konzepte entwickeln.**»



Kann man also sagen: Tags verkauft Coop, nachts fährt Coop?

Nicht ganz. Nicht sensible Produkte liefern wir auch tagsüber.

Coop ist Marktleader in den Bereichen Öko- und Fairtrade-Produkte. Kommt das ökologische Gewissen auch im Transport zum Ausdruck?

Ganz klar. Trotz verschärften Wettbewerbs zählen bei uns nicht nur ökonomische, sondern auch ökologische Gesichtspunkte. Aber zwischen den beiden besteht natürlich ein gewisses Spannungsverhältnis. Wo es machbar ist, vor allem für nicht sensible Produkte, setzen wir im nationalen Verkehr die Bahn ein.

Welches sind – neben dem Umweltschutz – die Vorteile der Schiene, welches die Nachteile?

Der wesentliche Vorteil ist die Planungssicherheit; das Fehlen von Staus oder schlechten Strassenverhältnissen. Vor allem im alpenquerenden Verkehr spricht das für die Bahn.

« Der Vorteil der Bahn ist die Planungssicherheit. »

Leo Ebnetter

Der grösste ökonomische Vorteil der Bahn liegt in der Möglichkeit, grosse Volumen nachts von den nationalen zu den regionalen Verteilzentren zu verschieben. Dafür ist die Strasse flexibler. Für Frischprodukte müssen sehr kurze Bestell-Liefer-Rhythmen und kurze Reaktionszeiten möglich sein; das kann die Bahn nicht leisten.

Coop übernimmt, sofern die Wettbewerbskommission zustimmt, zwölf grosse Carrefour-Filialen. Werden diese in die Coop-Logistik integriert?

Ja, aus den Carrefour-Filialen werden Coop-Megastores, die wir mit gleichem Konzept bedienen werden.

Sie arbeiten eng mit SBB Cargo zusammen. Sagen Sie uns Ihre Meinung!

Die Flexibilität bei SBB Cargo ist gewachsen, die Preise sind besser als noch vor ein paar Jahren. Auch die Informationen fliessen besser. Problematisch ist die Verfügbarkeit von Kühlwagen und Wagen mit der Kapazität von 38 Paletten. Problematisch ist auch, dass SBB Cargo die Preise bei uns nächstes Jahr erhöhen will, was für mich wenig Sinn macht. Die steigende LSVA-Abgabe nächstes Jahr wäre doch gerade eine Chance für eine verstärkte Umlagerung von der Strasse auf die Schiene.

Ihre Wünsche an SBB Cargo?

Unsere Megastores würden wir gerne direkt ab der Plattform des nationalen Verteilzentrums Wangen per Bahn beliefern, ohne den Umweg über die regionalen Zentren. Dafür müsste SBB Cargo das Konzept der Rhätischen Bahn übernehmen: In Chur kommt der Wechselbehälter auf dem Bahnwagen direkt an unsere Rampe; es braucht keinen Lastwagen, der die Behälter von der Rampe zur Bahn bringt. Was wir bei SBB Cargo schon vor geraumer Zeit platziert haben, ist das Bedürfnis, Bahnwagen während des Tages von der nationalen Verteilzentrale aus an die regionalen Zentren zu verschieben. Dies wäre ein erhebliches zusätzliches Potenzial von der Strasse auf die Schiene. Hier muss die Bahn flexibler werden und neue Konzepte entwickeln.

Ein Detailhändler passt sein Sortiment laufend an. Hat das auch Auswirkungen auf die Logistik?

Unser Sortiment wird vor allem im Convenience-Bereich vielfältiger. Weil diese Produkte kurze Haltbarkeiten haben, steigen die Anforderungen an die Logistik; die Liefer-Rhythmen werden kürzer, grössere Flexibilität ist gefordert.

Wo erwarten Sie in Zukunft Veränderungen?

Die Erosion der Margen im Detailhandel führt zu grösserem Kostendruck. Deshalb müssen wir gemeinsam mit unseren Logistikpartnern Mittel und Wege finden, die Effizienz zu steigern.

Interview: Marcel Hänggi.

Foto: Coop.

Leo Ebnetter, 52,

leitet seit dem 1. Juli 2007 die Direktion Logistik bei Coop und ist Mitglied der siebenköpfigen Geschäftsleitung. Gleichzeitig ist er Leiter der Logistikregion Ostschweiz/Tessin; eine Funktion, die er bereits seit sechs Jahren wahrnimmt. Ebnetter hat sein Geschäft von der Pike auf bei Coop erlernt: Seit 29 Jahren arbeitet er für die zweitgrösste Detailhandelsgruppe der Schweiz.

Coop betreibt über 1500 Verkaufsstellen und beschäftigt über 45 000 Mitarbeitende. Eine Besonderheit in der Zusammenarbeit von Coop und SBB Cargo: Für das neue regionale Coop-Verteilzentrum in Aclens (Kanton Waadt) eröffnete SBB Cargo vergangenes Jahr eigens den Bahnhof Vuflens-la-Ville.

Herr Ebnetter, wenn die Coop-Filialen Feierabend machen: Was geschieht dann hinter den Kulissen?

Da wird rund um die Uhr gearbeitet. Unsere Logistik beginnt am Sonntagnachmittag zu arbeiten und beendet die Woche am Samstag gegen Abend. Nachtbetrieb herrscht in den Bäckereien sowie in den Logistik-Abteilungen Früchte/Gemüse und Spedition. Die Frischprodukte – Früchte/Gemüse, Blumen und Convenience-Produkte – werden von unseren Lieferanten abends in die regionalen Verteilzentren geliefert, von wo sie dann frühmorgens mit dem Brot in die Filialen gelangen. In den nationalen Verteilzentren Wangen und Pratteln treffen bis gegen 20 Uhr die Bestellungen ein; um Mitternacht verlassen die letzten Bahnwagen die Plattform und fahren zu den regionalen Verteilzentren.