



Aus Foshan in eine Schweizer Küche: die lange Reise einer Mikrowelle.

Gut 19 000 Kilometer und rund 40 Tage ist ein Mikrowellengerät vom Hersteller in China bis in die Schweiz unterwegs – per Bahn, Schiff und Lastwagen. In dieser Transportkette des kombinierten Überseeverkehrs bildet SBB Cargo ein wichtiges Glied.

TEXT: BERNHARD RAOS



Exportgüter werden im Perlfussdelta mit kleineren Schiffen zu den Übersee-Containerfrachtern gebracht, welche die Container anschliessend in die grossen Seehäfen in Europa wie Rotterdam, Antwerpen, Bremerhaven oder Hamburg transportieren.

Foshan ist eine von mehreren Millionenstädten im stark industrialisierten Perlfussdelta im Süden Chinas. Foshan ist auch das Zentrum der chinesischen Elektronikindustrie, grosse Unternehmen sind hier zu Hause. Bei einer dieser Firmen hat Peter Becker, Leiter Internationale Transporte beim Grossverteiler Coop, über ein Einkaufsbüro in Hongkong mehrere Containerladungen Mikrowellengeräte abgerufen.

Bestellt hatte die Geräte die Beschaffungsabteilung von Coop. «In einem einzigen Container haben rund 600 Mikrowellengeräte Platz. Wir rufen nicht den ganzen Jahresbedarf auf einmal ab, das bindet nur unnötig Kapital, belegt Lagerplatz und generiert damit zusätzliche Kosten», sagt Becker.

Die Mikrowellen sind bereits unter dem Label der Coop-Eigenmarke produziert sowie mit allen Etiketten und dem EAN-Strichcode versehen. Die dreisprachige Bedienungsanleitung liegt bei. Im Vorfeld hatte Coop ein Mustergerät angefordert und im eigenen Prüflabor in Basel getestet. Anschliessend kümmerte sich das Einkaufsbüro in Hongkong darum, dass die von Coop definierten Spezifikationen und die Produktionstermine eingehalten wurden und veranlasste Qualitätskontrollen vor Ort. Die Abläufe sind eingespielt.

Peter Becker, dessen Abteilung die Konditionen mit internationalen Transportdienstleistern zentral aushandelt, weiss an den richtigen Stellschrauben zu drehen: «Wir verhandeln direkt mit dem Dienstleister, der die Leistung

auch tatsächlich erbringt. Wir kaufen die Ware grundsätzlich auf Basis FOB – free on board. Das heisst, unser Lieferant ist für das Beladen und den Transport des Containers bis zum Hafenterminal in Foshans Stadtteil Shunde verantwortlich.» So würden die Kunden von den günstigsten Transportkosten profitieren. Und Coop könne die Importe optimal planen und steuern. Alle weiteren Prozesse sind danach in der Hand des Grossverteilers.

China-Importe in Milliardenhöhe.

Im Jahr 2010 wurden Waren im Wert von 6,1 Milliarden Franken aus China in die Schweiz importiert. Der grösste Teil der Ware gelangt über den Seeweg nach Europa. Die Kategorie >



Produkte aus China für Coop Schweiz...

...reisen auch per Zug: Von Rotterdam gehts via Basel ins Coop-Zentrallager...

«Maschinen, Apparate und Elektronik» machte 2010 mit 2,2 Milliarden Franken wertmässig mehr als ein Drittel der ganzen China-Importe aus.

Das Räderwerk beim Transport des Containers mit den Mikrowellen greift ineinander: Der Lieferant hat aufgrund der Vorgaben von Coop einen Platz auf dem Containerschiff reservieren lassen, und für die Anlieferung im Hafen gilt ein «closing date». Das heisst, der Container muss 48 Stunden vor Verschiffung im Terminal von Shunde sein. Niemand liefert zu früh, denn das kostet zusätzlich.

Der Containerverkehr aus Übersee ist in jeder Hinsicht spektakulär. Der Wechsel zwischen den Verkehrsträgern – wie hier vom Lastwagen aufs Schiff – wird durch weltweit standardisierte Ladeeinheiten erleichtert. «Unser» Container mit den Mikrowellengeräten misst 20 Fuss (6,058 Meter); es gibt auch 40- und 45-Fuss-Container. Im Terminal von Shunde werden die Container vorsortiert; ein Kran hebt die Container dann in eine zugewiesene Schiffszelle.

Die «Containerisierung» hat die Liegezeiten der Schiffe stark verkürzt, was die Wirtschaftlichkeit erhöht. Je nach Reederei werden in Shunde erst kleinere Schiffe eingesetzt, die das «Mutterschiff» versorgen: Grosse Containerschiffe laufen nämlich wegen des Tiefgangs wie auch wegen der Wirtschaftlichkeit nur ganz grosse Häfen an – zum Beispiel das nahe Shunde gelegene Hongkong, wo im letzten Jahr 23,7 Millionen Container umgeschlagen wurden. Es gibt mittlerweile Containerschiffe, die echte Meeresriesen sind: Sie fassen rund 14 000 Container, sind fast 400 Meter lang, mehr als 50 Meter breit und haben über 16 Meter Tiefgang. Würde man ihre Fracht aneinanderreihen, reichte der Containerwurm über 84 Kilometer – etwa die Strecke von Zürich nach St. Gallen.

Nicht die Schiffsgrösse, sondern Kostenfragen und Termintreue interessieren den Transportverantwortlichen von Coop: «Wir sind in eine europäische Kooperation eingebunden und verhandeln direkt mit den grossen Reedereien. Wir kalkulieren mit Zehntausenden Containern pro Jahr.» Dank diesem Volumen und dem Direkteinkauf können günstigere Frachttarife fixiert werden. Vom Endpreis der Mikrowelle machen die gesamten Transportkosten zwischen 10 und 15 Prozent aus.

durchs Mittelmeer. In Rotterdam wird das Schiff entladen und der Container mit den Mikrowellen wird innert zwei bis drei Tagen vom Umschlagplatz auf einen Shuttle-Zug von Hupac disponiert. Hupac ist ein unabhängiger Operateur des kombinierten Verkehrs, für den auch SBB Cargo International fährt. Er verfügt über rund 5600 Wagenmodule und bündelt die Sendungen verschiedener Auftraggeber zu ganzen Zügen. Diese pendeln zwischen Umschlagterminals auf langen Strecken hin und her.

Die Transportkosten machen nur gerade 10 bis 15 Prozent des Kaufpreises aus.

Legt das Containerschiff vom chinesischen Hafen ab, dauert es je nach Reederei, Seeroute und Zwischenstopps 30 bis 35 Tage, ehe es in Rotterdam wieder anlegt. Die Reise geht über rund 18 000 Kilometer via Suezkanal und

Vom Schiff auf die Bahn.

Unser Container aus Rotterdam kommt inzwischen am Terminal in Basel an, wo er verzollt und von SBB Cargo übernommen wird. Welche Bedeutung SBB Cargo in der globalen Transportkette von Produkten hat, die in die Schweiz importiert und aus dem Land exportiert werden, erklärt SBB Cargo-Chef Nicolas Perrin mit einem einfachen Zahlenbeispiel: «Jeder dritte Wagen, den wir befördern, hat einen Bezug zum Ausland.» Um in diesem Bereich auch für die Zukunft gewappnet zu sein, plant SBB Cargo den Gateway Limmattal (siehe Kasten).

Gateway Limmattal.

Für SBB Cargo-CEO Nicolas Perrin ist er das «schweizerische Tor der globalen Logistik»: der Gateway Limmattal, dessen Eröffnung für 2016 vorgesehen ist. Der zentrale Umschlagplatz für Container ist die Antwort von SBB Cargo auf den zunehmenden Verkehr mit dieser Ladeeinheit. Heute kommen jeden Tag 200 000 Container in Europa an, 2030 sollen es doppelt so viele sein. Nach Schätzungen gelangt rund 1 Prozent davon in die Schweiz. Vor allem die beiden deutschen Nordseehäfen Hamburg und Bremerhaven setzen auf die Schiene. Dort gelöschte Überseecontainer kommen also mehrheitlich mit der Bahn hierzulande an.

SBB Cargo plant, die rund 750 Meter langen Züge direkt zum Rangierbahnhof im Limmattal zu führen. Der Gateway funktioniert dann wie ein Umsteigebahnhof für Stahlbehälter: Die ankommenden Containerzüge fahren in den Terminal ein, und die Container werden von Kranen auf weiterfahrende Anschlusszüge umgeladen. Das geht rascher und ist günstiger als das Rangieren der einzelnen Wagen.

Der Gateway Limmattal ist so ausgelegt, dass täglich bis zu 600 Container umgeladen werden können. Von diesen 600 Containern sollen 80 Prozent das Limmattal auch wieder auf der Schiene und nicht auf der Strasse verlassen. Damit leistet SBB Cargo ihren Beitrag zur Verkehrsverlagerung.



...und von dort in die regionalen Verteilzentren, zum Beispiel nach Aclens VD. Für die letzte Etappe der Weltreise bis in die Filialen übernimmt der Lastwagen.

Die nächste Etappe des Überseetransports misst 45 Kilometer und führt direkt aufs Anschlussgleise im Coop-Zentrallager in Wangen bei Olten. «Swiss Split» heisst das Anschlussystem für den internationalen kombinierten Verkehr in der Schweiz. SBB Cargo gewährleistet damit den täglichen Zubringerdienst und die Feinverteilung intermodaler Ladeeinheiten wie des Überseecontainers aus Shunde. In Wangen wird der Container von Mitarbeitern des Grossverteilers geöffnet und entladen. Einzelne Mikrowellengeräte werden kon-

trolliert, und die Lieferung wird anschliessend auf Paletten zwischengelagert – möglichst kurz, denn Geräte am Lager binden Kapital und brauchen Platz.

Und noch einmal setzt Coop auf SBB Cargo: Sobald eine Filiale ihre Mikrowellengeräte bestellt, werden sie in Wangen ladengerecht kommissioniert und im Wagenladungsverkehr (WLV) von SBB Cargo – im sogenannten Nachtsprung – in die regionalen Verteilzentren transportiert. Für die letzte Etappe übernimmt

dann wieder der Lastwagen. Er fährt die Mikrowellen in die Filiale, wo die Geräte in der Regel innerhalb von 21 Stunden nach der Bestellung auf Rollbehältern eintreffen, bereit, um schon bald in irgendeiner Schweizer Küche in Betrieb genommen zu werden. Dort endet dann die gut 19 000 Kilometer lange Transportkette. ■

