



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

**Schiedskommission im  
Eisenbahnverkehr**

**MIGROS**

# Ungeplante Sperrungen auf den Güterverkehrskorridoren - Herausforderungen identifizieren und Kooperation stärken

Rainer Deutschmann, Leiter Direktion Logistik Transport, Migros Genossenschafts-Bund

**MIGROS**

Migros-Genossenschafts-Bund | Direktion Logistik Transport | Referat UVEK SKE 4.5.2018 | Rainer Deutschmann

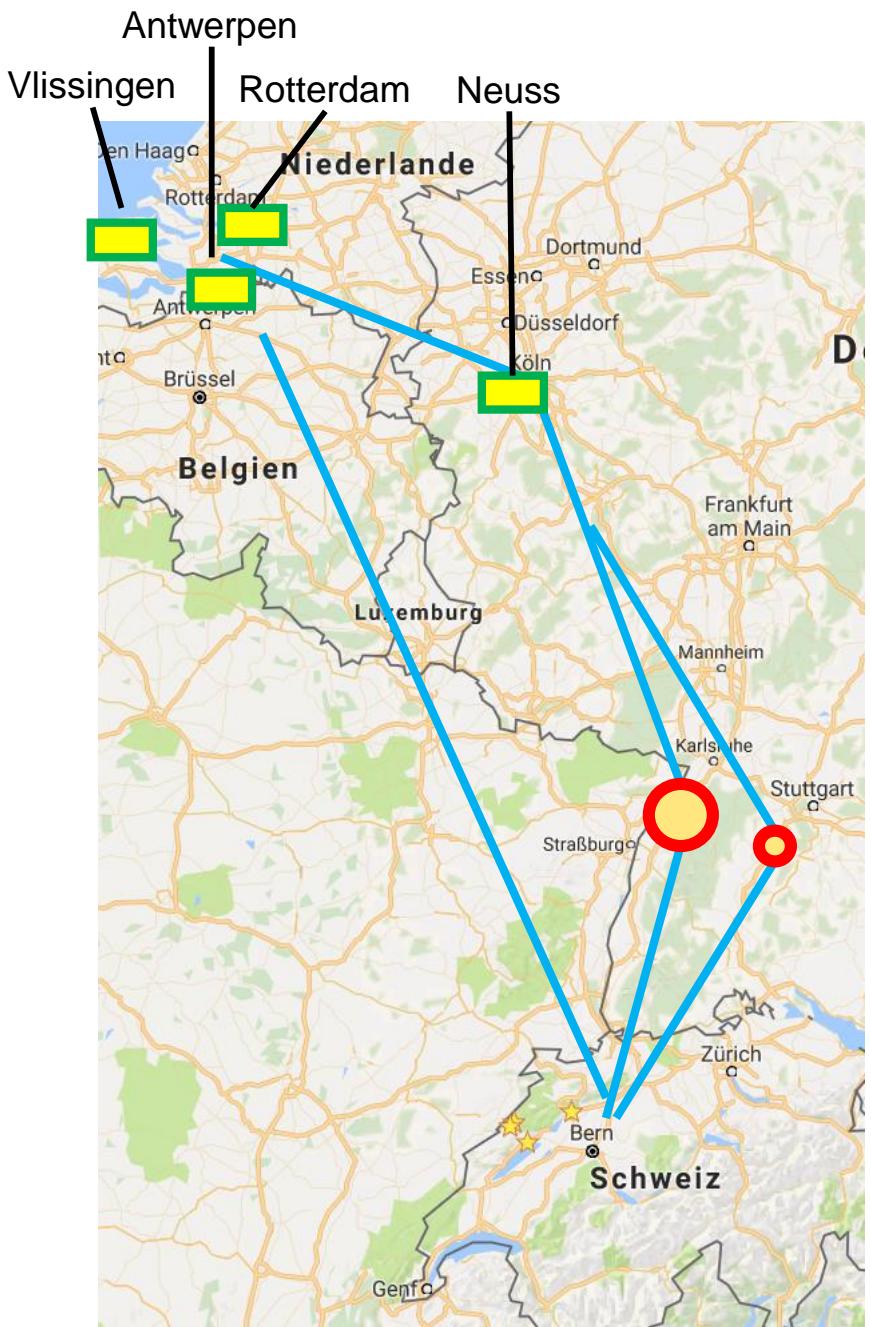
# Inhalt

- 1 «Rastatt» aus Sicht Migros
- 2 Integriertes Baustellen-Mgmt
- 3 Fortschritt durch Digitalisierung
- 4 Fazit

# 1. «Rastatt» aus Sicht Migros

# 1. Fakten

- Streckenunterbruch der Bahn bei Rastatt seit dem 12. August 2017 sowie Einschränkung der Bahn bei Stuttgart
- Bahnstreik Frankreich vom 11.-13.9.2017
- Gleisüberschwemmung am 8.9.2017 in Brüssel
- Weiterhin intakte linksrheinische Strecken
- Offizielle Informationen gehen von einer Wiedereröffnung der Strecke bei Rastatt am 2. Oktober 2017 aus
- Die Krisenstäbe der Bahnen sind aktiviert, der Bund ist ebenfalls involviert
- Von der Situation betroffen sind für Migros
  - A. 40-50% der Containertransporte per Bahn ab Rotterdam
  - B. die konventionelle Bahntransporte ab NL/D
- Die LT-Task-Force informiert die Warenbewirtschafter regelmässig.



## 2. Erkenntnisse

- Massive Einschränkung der Bahn-Kapazität auf den Nord-Süd-Korridoren
- Partielle Lieferverzögerungen von teilweise 7-14 Tagen für die betroffenen Migros-Firmen
- Vorhandensein der Risiko-basierten Aufteilung der Transporte auf Nord- und Südhäfen für Migros
- Eingespielte Kooperation zwischen Warenbeschaffern, LT und Transportpartner.



### 3. Konsequenz

- Priorisierung der Lieferungen in Absprache zwischen den Warenbeschaffern und LT
- Transport dringender Lieferungen per LKW
- Überführung der Container ab Rotterdam in den Rheinterminal Neuss/Deutschland per Bahn oder Rheinschiff, anschliessend
  - Weiterleitung mit limitierter Kapazität per Bahn via Stuttgart / Ulm nach Frenkendorf oder
  - Weiterleitung per Rheinschiff nach Basel
- Aufrechterhaltung des Shuttlezugs von Frenkendorf nach Neuendorf zwecks Sicherstellung des Wareneingangs MVN
- Transport von Kühlcontainern ab Rotterdam per Rheinschiff nach Basel
- Weiterführung der Bananen-Bahntransporte ab Antwerpen via linksrheinische Strecken
- Intensivierung der Nutzung von Südhäfen.



## 2. Lösungsansatz «Baustellen-Mgmt»

## 4. Integriertes Baustellen-Mgmt

Ein integriertes Baustellen-Mgmt umfasst folgende Aspekte: es

- ist im Planungsfall proaktiv
- ist im Krisenfall sehr schnell reaktiv
- umfasst nebst allen Infrastrukturbetreiber auch die Frachtführer / Frachtzahler und die Terminalbetreiber
- liefert kundenspezifische Informationen über die individuelle Betroffenheit
- entschädigt für Mehraufwände
- ist gestützt auf eine moderne Informatik

### 3. Fortschritt durch Digitalisierung

### 3. Digitalisierung: LT-OPEX-Tower I/IV

**MGB** LOGISTIK TRANSPORT **Monitoring International**

CSMU6078131

0014316049 - MIGROS - CALMER Schuhkippe Eiche f

Produktion

Transport zum CFS

Warehouse

Transport zum Verschiffungshafen

Verschiffungshafen

Meer

Bestimmungshafen

keine Elemente

keine Elemente

keine Elemente

keine Elemente

keine Elemente

285 120  
435 163

13W 3d  
12W 4d  
11W 3d  
11W  
9W 3d  
9W 3d  
9W 3d  
9W 2d

38 13  
68 21  
10W 4d

Details

Journal

Details

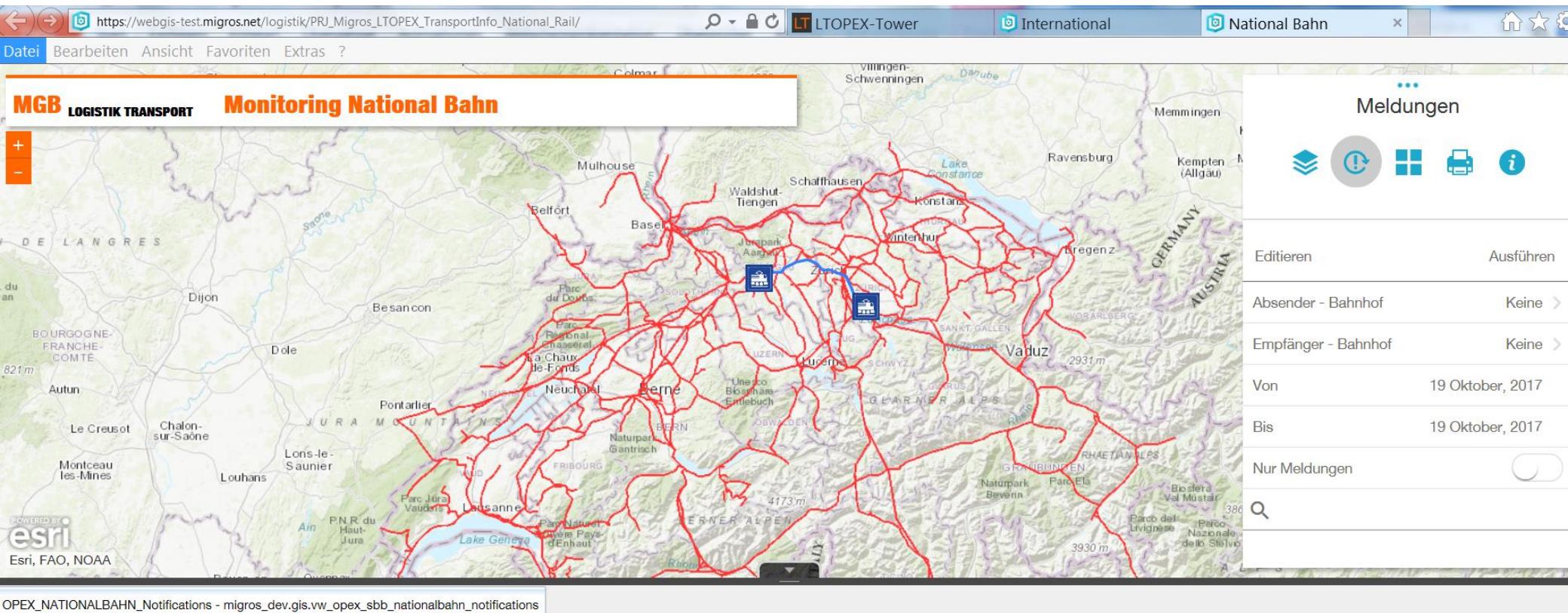
Status Verspätet

**Fracht**

Bereich	WOHNMÖBEL
Artikel	CALMER Schuhkippe Eiche f
Artikelnummer	<b>4073266</b>
Verpackung	CT
Verpackung Anz.	368
Anzahl	368
Volumen	14.72
Bestellnummer	<b>0014316049</b>
Container	CSMU6078131
Container Art	FCL (CY/CY)
Container Typ	22G0
Empfänger	MVN NEUENDORF AG NF
Mandant	MIGROS
Reederei	MAERSK STEAMSHIP LINE
Spediteur	EDI KUEHNE + NAGEL AG

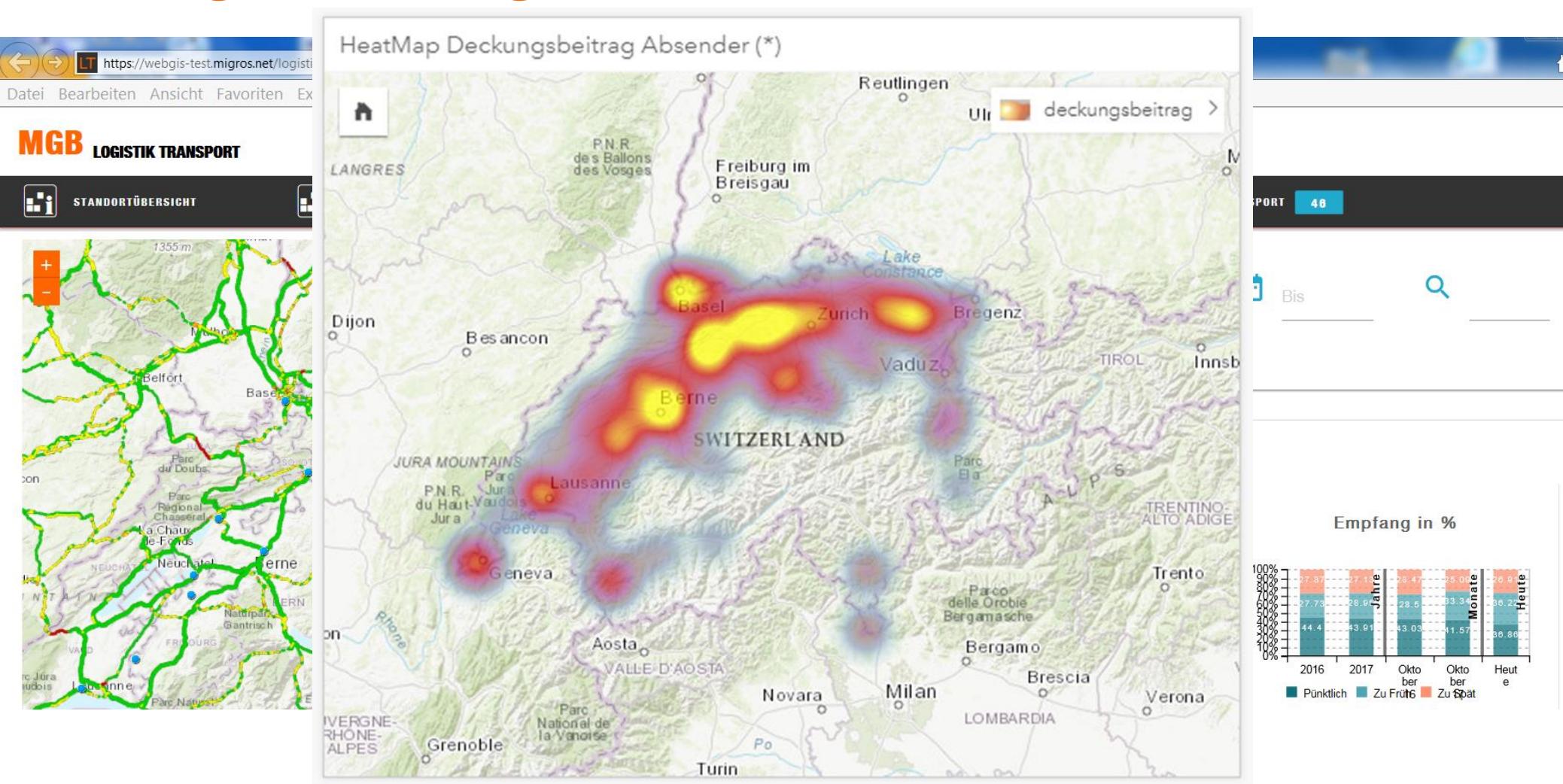
## Event-Management

### 3. Digitalisierung: LT-OPEX-Tower II/IV



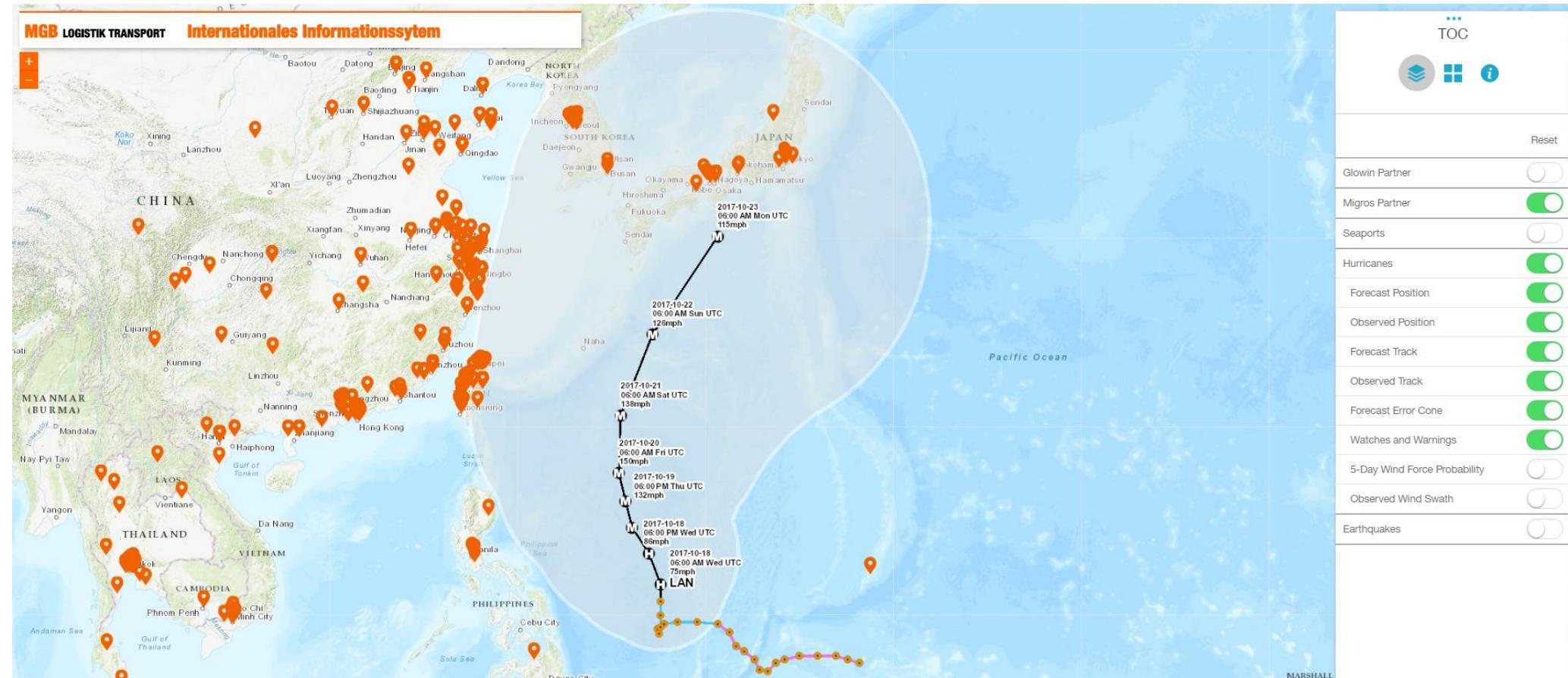
## Performance-Management

### 3. Digitalisierung: LT-OPEX-Tower III/IV



## Cost-Management

## 3. Digitalisierung: LT-OPEX-Tower IV/IV



# Risk-Management

## 4. Fazit

## 4. Fazit

- Je nach Ausmass kann es für Endkunden zu sehr grosser Betroffenheit führen
- Mit einer Risiko-orientierten Aufteilung der Transporte auf Süd- und Nordhäfen gelingt aber eine Minderung des potentiellen Betroffenheitsausmasses
- Ein integratives Baustellen-Mgmt umfasst alle Beteiligte und ist proaktiv
- Im Krisenfall werden seitens Frachtführer proaktive kundenspezifische Informationen über die Betroffenheit erwartet
- Die Frachtführer sind für ihre Mehraufwände durch die Infrastrukturbetreiber zu entschädigen (Trassen, Fahrzeug- und Personalkosten, Kosten für Terminalbetrieb, ...)
- Die Netzzugangsverordnung muss revidiert werden, sodass der Güterverkehr nicht benachteiligt wird
- Die moderne Digitalisierung ist eine gute Ausgangslage, potentielle Betroffenheit zu mindern und antizipierend einzuwirken
- Bereitschaft zum Tragen von Einschränkungen besteht insofern, dass diese rechtzeitig im voraus bekannt werden, um adäquate Umgehungsmassnahmen zu treffen. Zudem müssen je nach Fall flankierende Massnahmen getroffen werden