

Migros

Entwurf September 2016

Niemandem der in der Schweiz lebt, muss der Begriff MIGROS erklärt werden. Der kapitalstarke genossenschaftlich organisierte Einzelhandelsriese erzielte 2015 mit über 100'300 Mitarbeiter einen Gruppenumsatz von 27,4 Mrd. Franken. Neben den 648 Verkaufsstellen bestehen umfangreiche Industrieunternehmen zur Lebensmittelherstellung und –verarbeitung sowie im Near Food Bereich. Zahllose Produkte werden aus der eigenen Fertigung exportiert und weltweit von zum Teil eigenen Lieferanten importiert.

Migros spricht nicht nur über Umweltschutz, sondern lebt dies in allen Bereichen mit bemerkenswerter Konsequenz. Wer als Lieferant die Migros beliefern will, muss mindestens 70 % aller Transporte mit der Bahn abwickeln. Im Inlandverkehr beträgt der Transportanteil der Bahn um die 50 %. Mit jährlich 75'000 Waggonladungen ist Migros der grösste Kunde von SBB Cargo.

Der Migros Genossenschaftsbund (MGB) unterhält schweizweit drei grosse Verteilzentren, in Neuendorf für Tiefkühlprodukte und Non-Food, in Suhr für Food und in Volketswil für Textilien.

Für die Organisation aller Transporte unterhält der MGB in Zürich die Direktion Logistik Transport mit ca. 30 Mitarbeitern. Davon ist gut die Hälfte für die Verzollung zuständig. Alle importierten Produkte werden gleich verzollt, es bestehen keine Zollfreilager. Organisatorisch ist der Bereich in drei Sparten aufgeteilt, in International, National und in Migros Tauschgeräte-Management. Dazu ein paar Aspekte.

Internationale Transporte

Etwa 80 % aller Überseeimportgüter per Container kommen aus Fernost und weitere 10 % aus Indien. Ein Grossteil davon kommt über die Nordseehäfen. Dabei ist Maschen Rbf die bedeutendste Zwischenstation.

Zukünftig möchte man einen wesentlichen bedeutenderen Importanteil über die ligurischen Häfen Vado Ligure / Savona, Genua und La Spezia abwickeln. Dadurch liesse sich die Transportzeit um 4 – 10 Tage kürzen. Der bevorzugte Transportweg führt von La Spezia über Melzo nach Frenkendorf. Diese Verbindung ist sehr flexibel. So verkehren zwischen La Spezia und Melzo täglich zwei Containerzüge, was die *Demurrage* (Standgeld im Hafen) reduziert. Weiter vorteilhaft ist, dass der Terminal Melzo bis zu einer Woche lang kein Standgeld einfordert und von Melzo aus wiederum zahlreiche Verbindungen via Gotthard oder Lötschberg in die Schweiz bestehen. Da aber, bedingt durch die Routenpläne der Reedereien, nicht alle Güter über La Spezia eingeführt werden können, wird ein Teil über Genua und den Terminal Melzo, oder alternativ Busto Arsizio, importiert. Mit dem Ausbau des Hafens Vado Ligure könnte die Verbindung via dem Terminal Rivalta, 15 km östlich von Alessandria, ab 2018 an Bedeutung gewinnen. Bereits heute sind für Textilien via Italien Transportzeiten von Indien in die Schweiz innert sieben Tage möglich! Dies ist insbesondere für saisonale Modeartikel entscheidend.

Durch die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und mit den laufenden milliarden schweren Ausbauten der italienischen Infrastruktur sowohl der Häfen als auch Terminals und den Bahnstrecken wird sich in wenigen Jahren der Importverkehr nach Süden verlagern.

Um per Bahn erfolgreich internationale Transporte abwickeln zu können, ist ein paariges Verkehrsvolumen unabdingbar. Die Frage lautet daher immer, gibt es in der Region bereits leere

Waggons? Dies ist beispielsweise für den Import aus Spanien kaum zu erreichen.

Der MGB bezieht seine Pelati (Tomaten in Büchsen) per LKW aus Napoli. Diese Transporte möchte man auf die Bahn verlegen, dabei handelt es sich immerhin um ein Volumen von jährlich 500 – 600 Waggons. Das kommt jedoch nur zu Stande, weil man leere Schiebewandwaggons fand, die ab Deutschland Zucker nach Napoli bringen. Das Besondere daran ist, dass in der Kundenzeitschrift *SBB Cargo* in der Ausgabe 4/98 bereits auf die erfolgreiche Verlagerung dieser Pelati-Transporte auf die Bahn berichtete! Auch damals war das gegenläufige Transportgut Zucker und zusätzlich aus Grossbritannien Coils für die Dosen.

Ein empfindliches und massenreiches Transportgut sind Bananen. Die müssen auf dem gesamten Transportweg eine Temperatur von 13,9° C einhalten. Bemerkenswert ist, dass heute nur noch 52 % per Kühlschiff nach Europa gelangen, 2007 waren es noch 72 %. Der Transport verlagert sich zusehends auf Reefercontainer.

Ab Frankfurt a. M. beispielsweise verkehren täglich Waggons nach Suhr, mit Produkten von Alnatura, die bereits auf die einzelnen Filialen fertig vorkonfektioniert sind.

In der Vorbereitung befindet sich mit der *SBB Cargo* ein Waggonladungsverkehr, mit je drei wöchentlichen Verbindungen, zwischen Antwerpen via Frankreich nach Basel und einer Transportzeit von weniger als einem Tag.

Insbesondere temperaturgeführte Nahrungsmittel in 45' ECS Kühlcontainer ab Italien möchte der MGB auf die Bahn verlagern. Das entsprechende Kühlaggregat am Auflieger möchte man während der Bahnfahrt nicht mit Diesel betreiben, sondern ab der Fahrleitung versorgen. Diese banale Idee ist jedoch in ihrer Umsetzung alles andere als banal. Zusammen mit einem Waggonvermieter sind jedoch entsprechende Entwicklungen im Gang.

Nationale Transporte

Täglich werden national insgesamt in 2000 Aufträgen 5800 Tonnen Güter auf 16'000 Paletten befördert. Im Kombinierten Verkehr (KV) werden mit steigendem Anteil täglich 150 Verbindungen bedient.

Die nationalen Bahntransporte übernimmt alle *SBB Cargo*, wobei ein wesentlicher Teil mit dem KV Angebot «Swiss Split» erfolgt.

Es gibt ein paar MGB eigene Züge, so beispielsweise zwischen Neuenhof und Frenkendorf, wo täglich 16 – 20 Waggon zirkulieren. In Frenkendorf befindet sich das Tochterunternehmen Mifa AG das hauptsächlich Pflege- und Reinigungsprodukte herstellt und dessen Produkte ins Zentrallager nach Neuendorf müssen und ab Neuendorf nach Frenkendorf zur Belieferung der Filialen. Obwohl der Zug mit relativ wenigen Waggons verkehrt, ist dies zeitlich und finanziell vorteilhafter als die Waggons in das Einzelwagensystem über die Rangierbahnhöfe Limmattal und Muttenz einzuspeisen.

Die Belieferung der Tessiner Filialen mit Food und Near Food Produkten ab der Deutschschweiz erfolgt im KV, ab dem Verteilzentrum Suhr auf der Strasse zum Terminal Dietikon und ab per Bahn vom zum Terminal Cadenazzo und weiter zum regionalen Verteilzentrum S. Antonino wiederum auf der Strasse. Seit Juli 2015 ist auch nach der Terminal Lugano Vedeggio mit eingebunden. Insgesamt hat die Sicherstellung der Belieferung der Filialen die oberste Priorität. Erforderlich sind dazu täglich 8 – 12 Trailer. Um Leerfahrten zu vermeiden, liefern italienische Lieferanten insbesondere Früchte und Gemüse sowie Reis zum Terminal Stabio. Angestrebt wird nun die Einbindung der Verkehre für die Tochterfirmen Denner und Globus.

Tauschgeräte

Das Migros-Tauschgeräte-Management (MTM) sichert innerhalb der Migros-Gruppe, zusammen mit über 1500 Lieferanten und Partnern, den Warenumsatz mit Mehrwegverpackungen und Gebinden. Der Inventarwert all dieser Gebinde wie Paletten, Aufsetzgitter, Harasse, etc. erreicht gut 100 Mio. Franken.

Zusammen mit Chiquita erfolgt die Einführung eines Mehrweggebundes für den Bananenimport. Dadurch werden jährlich eine halbe Million Bananenschachteln eingespart. Die sogenannten Returnable Plastic Banana Container (RPBC) lagern auf mehreren Zwischenböden die sensiblen Früchte. Dies mannshohen Gebinde sind auf Kühlcontainer optimiert und lassen sich wie normale Paletten behandeln. Für den Rücktransport sind sie zusammenfaltbar. Die RPBC rechnen sich nicht nur ökologisch sondern auch ökonomisch.