

Herzlich Willkommen

GS1 Excellence Days 2023

Transport & Logistik

«Logistik im Spannungsfeld zwischen
Wirtschaftlichkeit, Versorgungsunsicherheit und
Nachhaltigkeit»



Nachhaltige Technologien – wie digitale Plattformen die Logistik nachhaltig machen

Dr. Lukas Budde
Division Deputy & Post-doc
Universität St.Gallen





Universität St.Gallen

Institut für Technologiemanagement



Nachhaltige Technologien – wie digitale Plattformen die Logistik nachhaltig machen.

GS1 Strategietag 2023

Dr. Lukas Budde

31.05.2023

Bern

*“From insight
to impact”* 

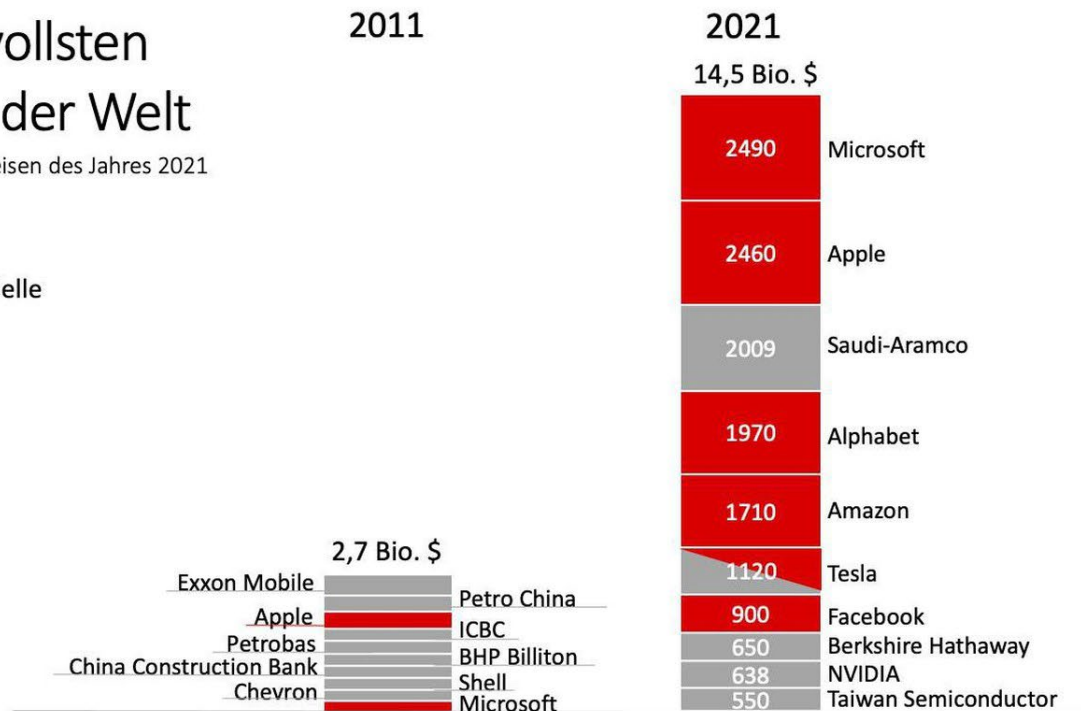
Digitale Plattformen dominieren unsere Wirtschaft

Die weltweit wertvollsten Unternehmen

Die zehn wertvollsten Unternehmen der Welt

Börsenwert in Bio. Dollar / In Preisen des Jahres 2021

- Lineare Geschäftsmodelle
- Plattform-Modelle



© Copyright 2021 DEIX GmbH | deix.de | www.theoriginalplatformfund.com

THE ORIGINAL PLATFORM FUND

Weitere Quellen: Crunchbase, 2020; Statista, 2020; Sennder, 2021

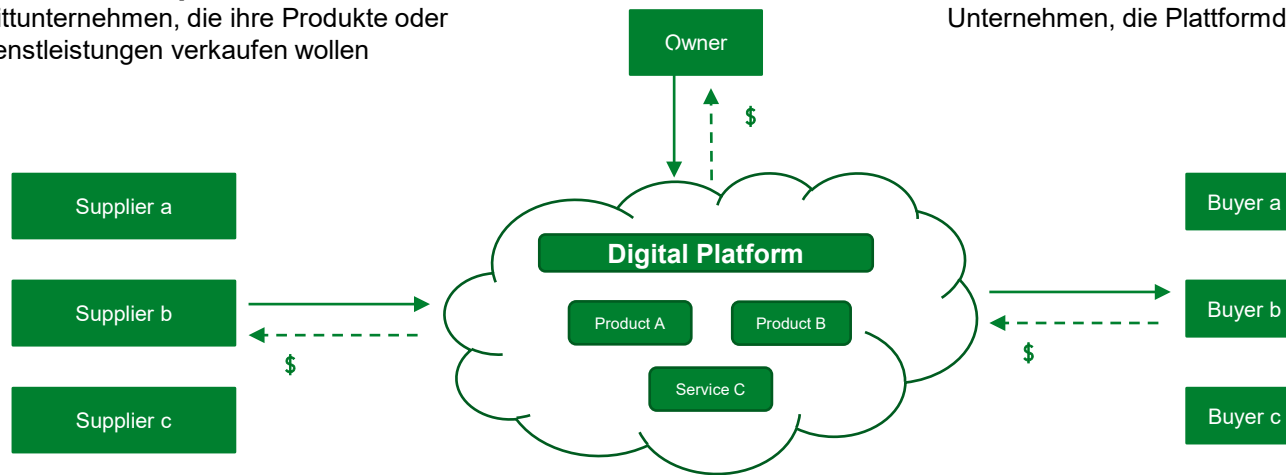
Digitale Plattformen vermitteln und orchestrieren unterschiedliche Seiten in einem Markt



Platform Owner
Zentrale Firma, die die Plattform betreibt und die Interaktionen orchestriert

Provider/Complementor
Drittunternehmen, die ihre Produkte oder Dienstleistungen verkaufen wollen

User
Unternehmen, die Plattformdienste nutzen



Core Value Proposition

Typ1 - Transaktionsplattform:
Senkung der Transaktionskosten durch verbesserte Vermittlung und bessere Verfügbarkeit von Informationen

Core Value Proposition

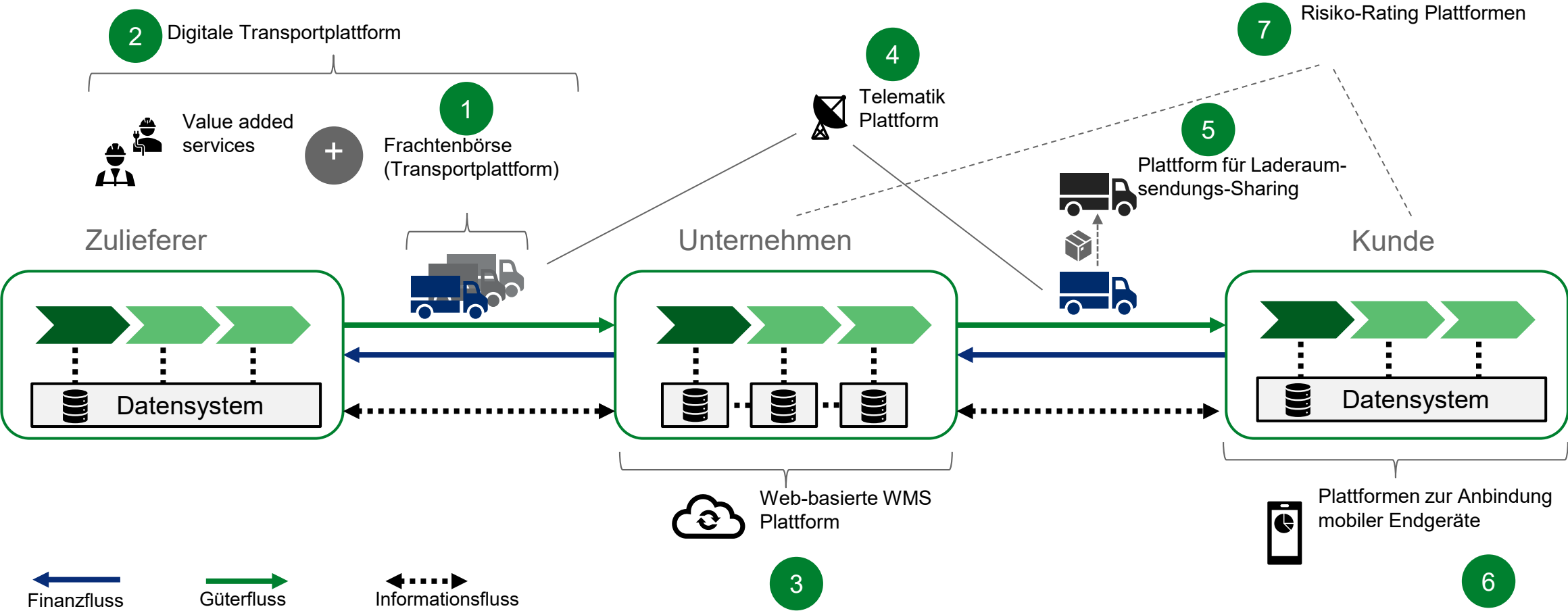
Typ2 - Innovationsplattform:
Senkung der Innovationskosten durch Bereitstellung eines modularen Kerns, auf dem ergänzende Dienste entwickelt werden können

Pricing model

Die Plattform kann die Interaktionen durch eine Transaktionsgebühr oder durch das Angebot ergänzender Dienstleistungen zu einem Preis - z. B. Logistik - monetarisieren.

Digitale Plattformen beginnen im industriellen Umfeld zu disruptieren

Anwendungsbeispiele digitaler Plattformen in einer dreistufigen Supply Chain sind vielfältig



Seiter et al., 2019; Hein et al., 2020

Das Startup forto kreiert einen Mehrwert, indem es Traceability (Verfolgbarkeit) und Visibility (Sichtbarkeit) in der Lieferkette schafft.

+49(0)30-31196044 | [Login](#) | [Deutsch](#) |

 for to

[Warum Forto](#) [Technologie](#) [Lösungen](#) [Kunden](#) [Ressourcen](#) [Über uns](#) [Jetzt testen](#)

Own your Supply Chain.

Ihr Unternehmen entwickelt sich stetig weiter. Ihre Logistik sollte damit Schritt halten können.

Wechseln Sie zu Logistik-Services, mit einer visionären Technologie, welche über reine Speditionsleistungen hinausgehen und so die Zukunft Ihrer Lieferkette sichern.

[Jetzt ausprobieren](#)

Das Startup nexxiot kreiert einen Mehrwert, indem es Transparenz in der Lieferkette schafft.

nexxiot

SOFTWARE ▾ GATEWAYS ▾ MONITORS ▾ COMPANY ▾

Login ▾

LEAD WITH INTELLIGENCE

Remove Uncertainty in Cargo Transportation

Request Demo

Events

- Geofence Crossing** 19/05/2023
← LEFT OHCR - CP 138 13:38
Some time earlier
- Geofence Crossing** 19/05/2023
→ ENTERED OHCR - CP 138 13:36
1 minute ago



Digitale Plattformen besitzen ein enormes Disruptionspotential



Trends

- Ausbreitung von Plattformen geht voran
 - Anteil von Digitalen Plattformen unter den Einhörnern ~ 40%
- **Auch im SCM spürbar**
- «Sennder» als neues Einhorn mit einer Bewertung von 1.1 Mrd. \$ (*Stand 2021*)
- «Forto» als wertvollstes Logistik-Einhorn mit einer Bewertung von 2.1 Mrd. \$ (*Stand 2021*)



Wie entsteht der Erfolg?

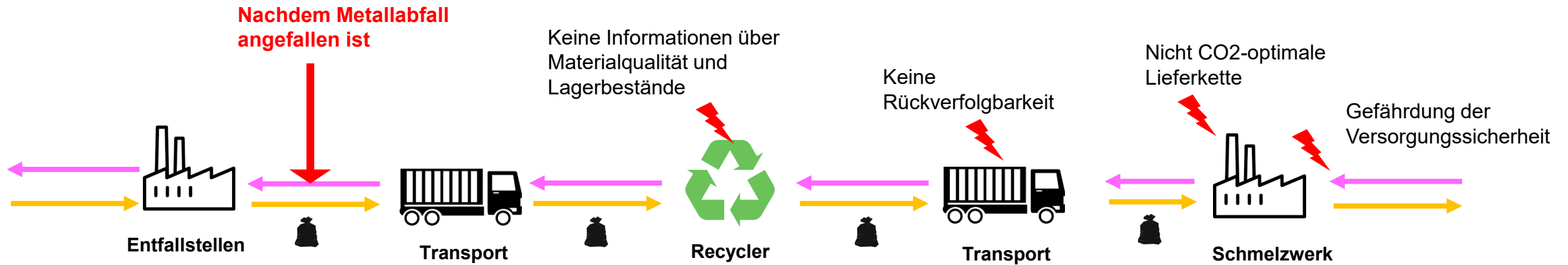
- **Netzwerkeffekte:** Je mehr Nutzer auf der Plattform, desto höher ist deren Wert.
- **Skalierbarkeit:** Schnelles und kostengünstiges Wachstum
- **Wandlungsfähigkeit:** Digitale Plattformen sind sehr wandlungsfähig und folglich agil.
- **Datenbasierte Verbesserungen**

Wie tragen digitale Plattformen zu mehr Nachhaltigkeit bei?

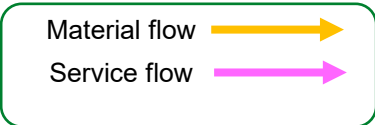
Prozesse zu Metallabfalltransporten in Schmelzwerke (heute)

Praxisbeispiel

Wie kommen Metallabfälle zum Schmelzwerk?



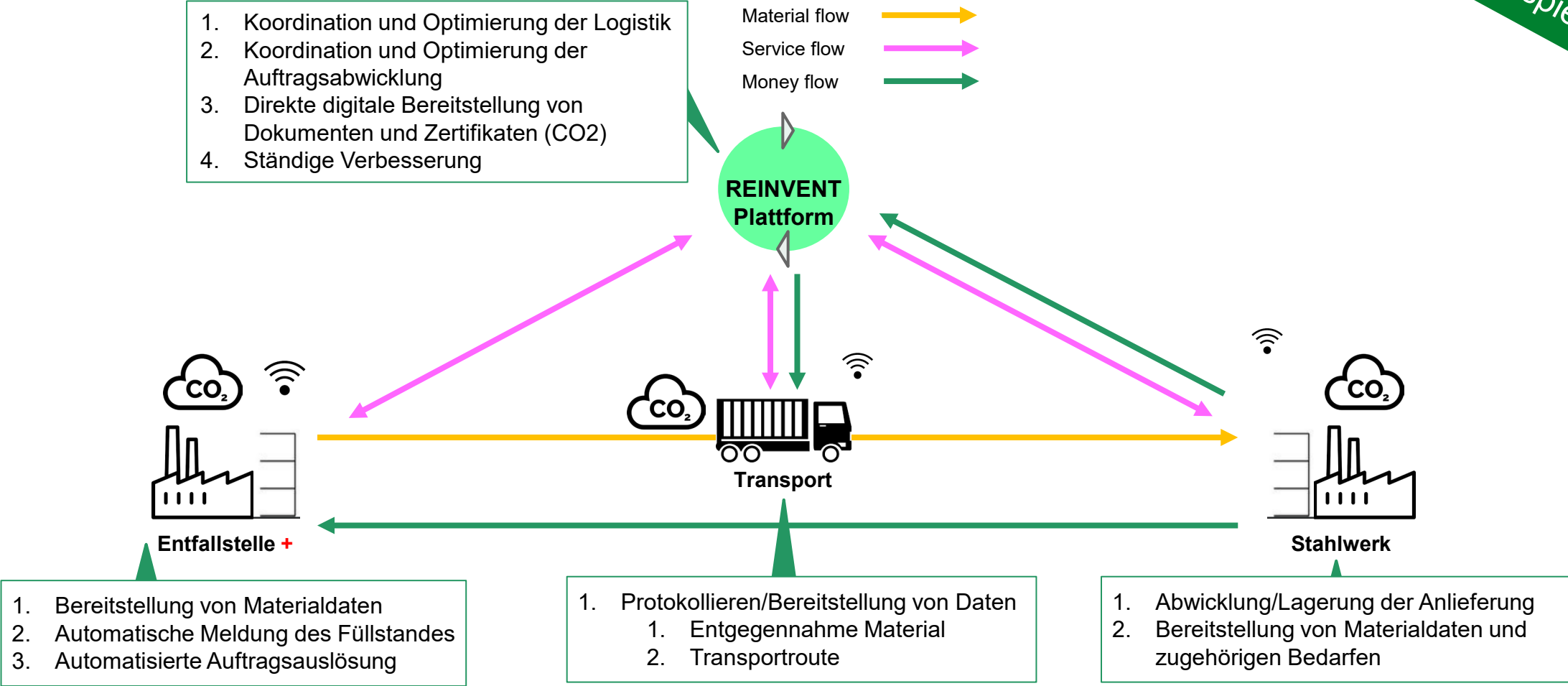
Entladen, Sortieren, Beladen



Wie könnte der Prozess ideal aussehen?

Wie Metallabfälle mit digitaler Plattform in ein Schmelzwerk transportiert werden

Praxisbeispiel



Vorteile der Lösung mit digitaler Plattform

Praxisbeispiel

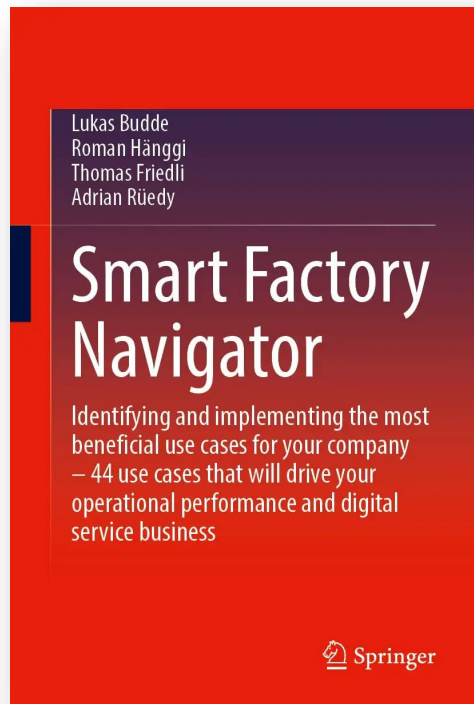
- ✓ CO2-Einparungen durch...
 - Reduzierung von Transportvorgängen
 - Bessere Ausbeute bei der Stahlproduktion
- ✓ Eliminierung unnötiger Auf- und Abladetätigkeiten
- ✓ 100%ige Rückverfolgbarkeit durch digitalen Schatten
- ✓ Vorabkontrolle der Stahlqualität durch intelligente Bildverarbeitungssysteme
- ✓ Automatisierte Beschaffung

Durch die digitale Plattform wurde ein Business Ecosystem geschaffen, welche Innovationen von unterschiedlichsten Akteuren ermöglicht!

Lessons Learned und Tipps

- Es existieren **drei Plattfortmtypen: Transaktions-, Innovations- und Hybridplattformen**
- **Digitale Plattformen** bieten die Möglichkeit die **Lieferketten neu zu organisieren**
- Digitale Plattformen ermöglichen eine **höhere Effizienz** und tragen zu **mehr Nachhaltigkeit** bei
- Der Aufbau einer digitalen Plattform ist eine **komplexe Aufgabe**
- Die **beteiligten Akteure** in der Wertschöpfungskette müssen sich auf eine **neue Core Value Proposition** verständigen
- **Geschäftsmodelle** von beteiligten Unternehmen müssen sich zum Teil **verändern**

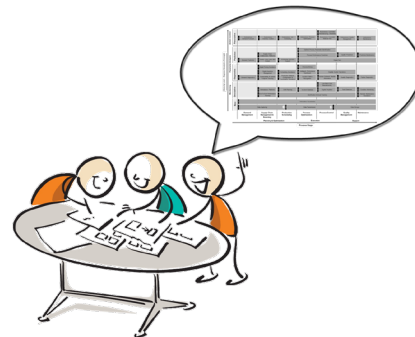
Get in Touch!



Available now...

Dr. Lukas Budde

- Division Deputy & Post-Doc
- lukas.budde@unisg.ch
- +41 (0)71 224 72 19



Lukas Budde

Scientist | Entrepreneur | Innovations | Smart
Factory | Digitalization | Platforms



Source: *Smart Factory Navigator: Identifying and Implementing the Most Beneficial Use Cases for Your Company—44 Use Cases That Will Drive Your Operational Performance and Digital Service Business Hardcover, Lukas Budde, Roman Hänggi, Thomas Friedli, Adrian Rüedy, Springer (2023) ISBN 978-3031172533



Switzerland

Güterverkehrs- und Logistikkonzept – Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Logistik

Markus Traber
Amtschef
Kanton Zürich, Amt für Mobilität





**Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Mobilität**

Güterverkehrs- und Logistikkonzept

–

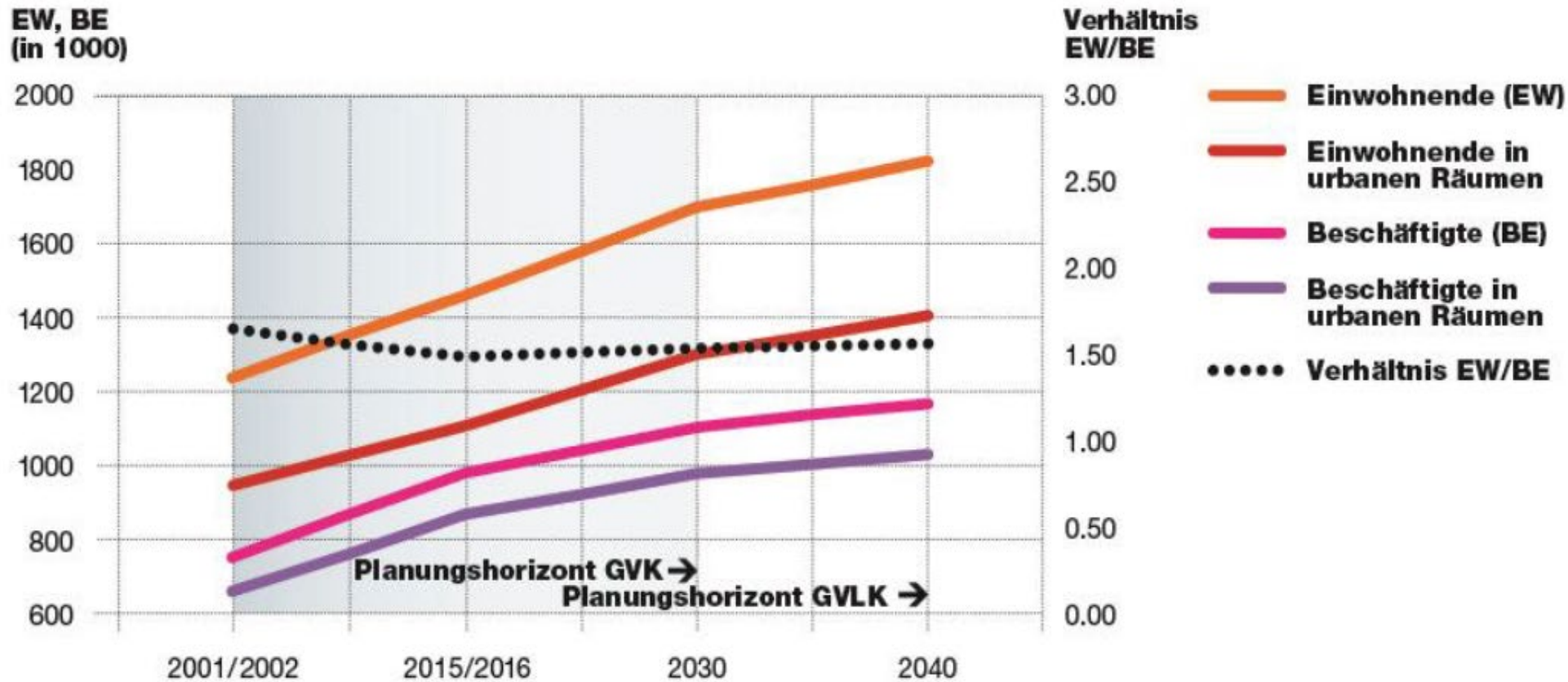
Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Logistik

Markus Traber

Chef Amt für Mobilität, Kanton Zürich

**GS1 Excellence Days
Strategietag, 31. Mai 2023**

Herausforderungen: Mehr Menschen



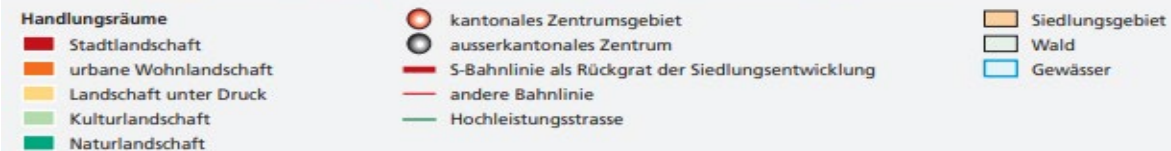
Herausforderungen: Mehr Güter



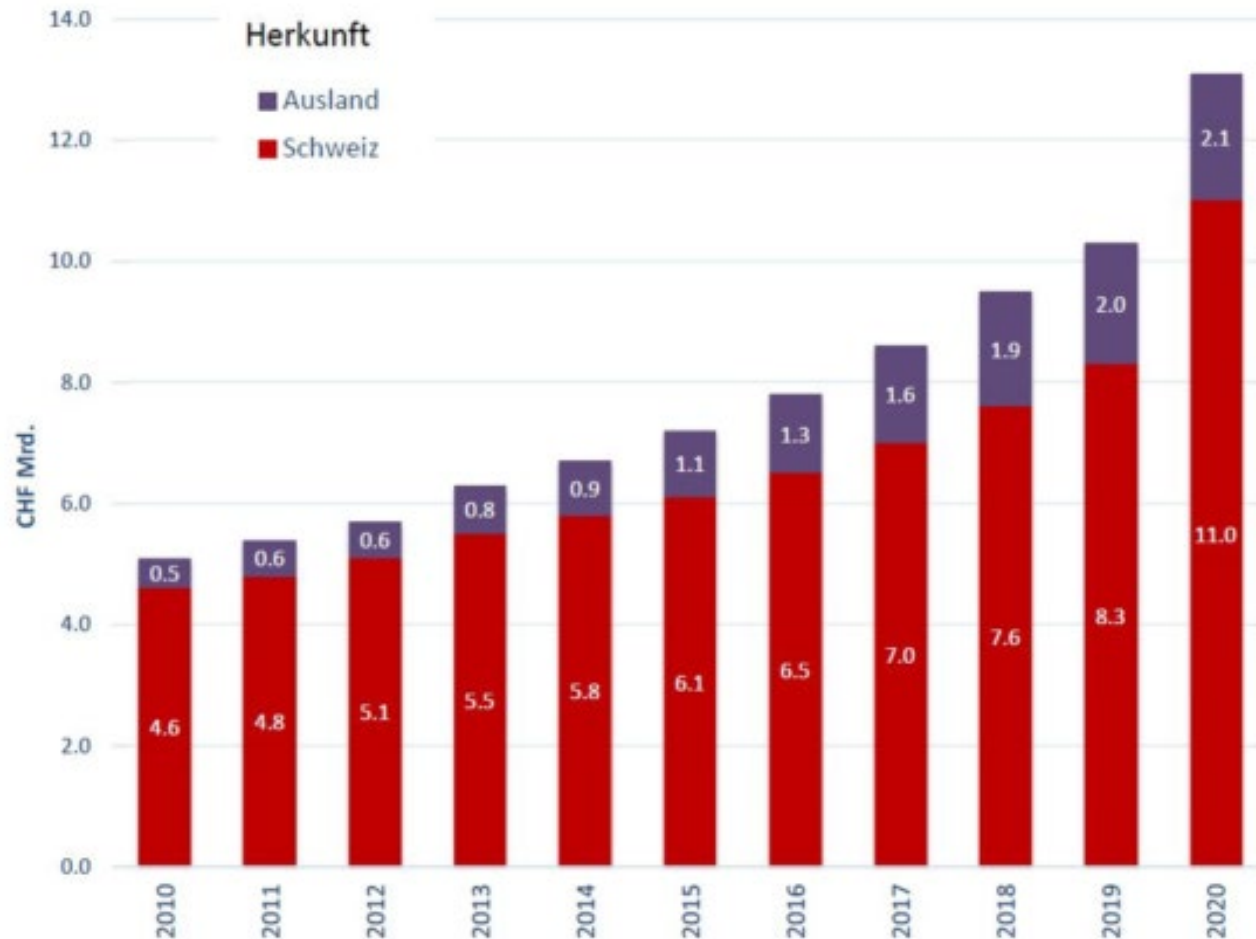
Der Güterverkehr wird gemäss Prognosen bis 2040 von heute 94 Mio. Tonnen auf 108 Mio. Tonnen wachsen.

Herausforderungen: Knappe Flächen

Die Konkurrenz um Flächen zwischen dem Güterverkehr und anderen Nutzungen verschärft sich weiter, vor allem in den urbanen Räumen.



Herausforderungen: Mehr Onlinehandel, mehr Lieferwagen



Die Umsätze des Onlinehandels nehmen weiter zu. Das führt aufgrund der Kleinteiligkeit zu mehr Lieferwagen auf unseren Strassen.

Herausforderungen: Belastungen reduzieren

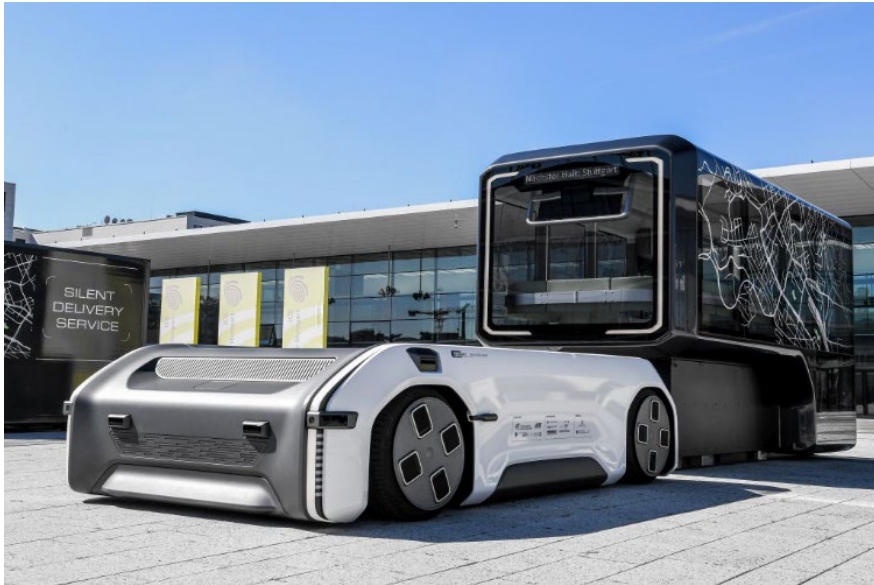


Flächenverbrauch, Lärm, Abgase, CO₂-Emissionen müssen reduziert werden.

Der Kanton Zürich unterstützt die E-Mobilität mit dem Förderprogramm Ladeinfrastruktur.



Herausforderungen: Innovation



Solche Lieferwagen namens «Transporter» will der kalifornische Spezialist Udelv 2023 auf die Strasse bringen.

Unbemannte Paketdienste bald in Europa

Als erstes europäisches Transportunternehmen wagt die Schweizer Firma Planzer den Schritt zum vollautonomen Lieferwagen ohne Fahrerkabine. Was steckt hinter dem Unternehmertum? VON HERBIE SCHMIDT



Quellen: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), NZZ, Swissloop, CST

Einflusspotenziale des Kantons

Nr.	Handlungsfeld	Einflusspotenzial Kantone		
		gross	mittel	gering
1	Konzepte/Strategien	gross		
2	Regulierung		mittel	
3	Raumplanung	gross		
4	Infrastrukturplanung	gross		
5	Infrastrukturbetrieb/ Steuerung		mittel	
6	Finanzierung		mittel	
7	Kooperation/ Partnerschaften		mittel	
8	Förderung/Anreize		mittel	
9	Ausbildung/ Schulung			gering
10	Grundlagen/Monitoring/ Controlling	gross		

Quelle: ARE CH
(2021):
Wirtschaftsverkehr in
urbanen Räumen

Die Basis im Kanton

Das Güterverkehrs- und Logistikkonzept GVLK

Legt die Grundsätze für die erwünschte künftige Versorgung und Entsorgung im Planungshorizont bis 2040 fest.





- **Leitsatz 1:** Standortsicherung für Umschlaganlagen
- **Leitsatz 2:** Ausreichendes Angebot im Schienengüterverkehr
- **Leitsatz 3:** Unterstützung von Kooperationen
- **Leitsatz 4:** Innovationsfreundliche Rahmenbedingungen
- **Leitsatz 5:** Luftfracht als globaler Wettbewerbsfaktor



- **Ziel 1:** Optimieren der Erreichbarkeit
- **Ziel 2:** Sichern und stärken des Bahnanteils
- **Ziel 3:** Vermindern des Ressourcenverbrauchs und der Belastung für Mensch und Umwelt



- **Strategie 1:** Güterverkehrsintensive Branchen:
 - Reduktion von Lastwagenfahrten durch Verlagerung auf die Schiene
 - Siedlungsverträgliche Güterverkehrserschliessung
- **Strategie 2:** Güterbahn- und Umschlaganlagen
 - Schienengüterverkehr erhalten und weiterentwickeln
 - Flächen für den Güterumschlag Schiene–Strasse sichern
 - Flächeneffizienz von Umschlag- und Logistikflächen optimieren



- **Strategie 3: Strasse und Feinverteilung**
 - Ausnutzung der Strasseninfrastruktur optimieren
 - Zufahrten siedlungs- und umweltverträglich abwickeln
 - Optimierte City-Logistik und Kooperationen unterstützen
- **Strategie 4: Innovationen und neue Systeme**
 - Innovation unterstützen und ermöglichen
- **Strategie 5: Kooperation und Vernetzung**
 - Kompetenz für Güterverkehr und Logistik stärken
 - Zusammenarbeit mit Partner im Güterverkehr und in der Logistik stärken

Umsetzung: Standortsicherung



Massnahmen:

- Überarbeitung Kapitel Güterverkehr im Kantonalen Richtplan
- Entwicklungsstudien für Standorte
- Anpassung der Nutzungsplanungen (in Zusammenarbeit mit den Gemeinden)
- Standortentwicklung in Abstimmung mit den Grundeigentümern und Standortgemeinden

Umsetzung: Bahntransport Kies/Aushub



Massnahmen:

- Vollzug der Bahntransportpflicht bei Kies und Aushub (Federführung BD/AWEL)
- Studien und Analysen für Umschlaganlagen von Kies- und Aushubtransporten

Umsetzung: Umgang mit Innovationen



Massnahmen:

- Mitwirken bei kooperativen City-Logistik-Konzepten
- Rechtliche Rahmenbedingungen zur kooperativen City-Logistik abklären
- Innovationsprojekte unterstützen und ermöglichen

Umsetzung: Koordination



Massnahmen:

- Schaffung einer zentralen kantonalen Anlauf- und Koordinationsstelle für Güterverkehrsfragen (KGL)
- Prüfung von Anreizen und Rahmenbedingungen, um Kooperationen zu fördern

Die Koordinationsstelle Güterverkehr & Logistik (KGL)

36

Grundlagen und Forschung

- Erarbeitung von Grundlagen, damit der Kanton seine Aufgaben und die Interessenswahrung im Themenfeld Güterverkehr erfüllen kann.
- Mitwirken bei zukunftsorientierten Konzepten für eine leistungsfähige, effiziente Logistik in den Städten.
- Begleitung relevanter Forschungsarbeiten.



Die Koordinationsstelle Güterverkehr & Logistik (KGL)

Planungen und Koordination

- Strategische Flächen sichern und deren Entwicklung gegebenenfalls aktiv begleiten (Umschlaganlagen).
- Kantonsintern inhaltlich federführende Stelle bei Geschäften des Güterverkehrs.
- Studie Angebotsziele Schienengüterverkehr 2050.



Die Koordinationsstelle Güterverkehr & Logistik (KGL)

Beratung und Austausch

- Zentrale Anlaufstelle in Güterverkehrsfragen für Regionen, Gemeinden, Wirtschaft, Verbände, Forschung und Planende.
- Pflege eines institutionalisierten Dialogs mit den Anspruchsgruppen.
- Beratung, Projektbegleitung



Das Motto: Logistik ist Leben.



Kontakt



Markus Traber, Amtschef
Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich
Amt für Mobilität
Neumühlequai 10, Postfach
8090 Zürich
markus.traber@vd.zh.ch

<https://www.linkedin.com/in/markus-traber/>



Kann der CO₂- und energieeffiziente Schienentransport die Kundenbedürfnisse von morgen abdecken?

Désirée Baer
CEO
SBB Cargo



Kann der CO2 und energieeffiziente Schienentransport die Kundenbedürfnisse von morgen abdecken?

Désirée Baer, 31.05.2023

GS1 Excellence Days, Strategietag





SBB Cargo führt Transporte in diversen Branchen durch, die spezifische Kundenbedürfnisse haben, die zu erfüllen sind.


Sped./Transport
 2 Mio.
Nto


Detailhandel
 1.3 Mio.
Nto


Baustoffhersteller
 3.5 Mio.
Nto

Siderurgie
 2.0 Mio.
Nto

Baugewerbe
 1.7 Mio.
Nto


EVU
 3.6 Mio.
Nto


Mineralöl
 3.1 Mio.
Nto

Chemie
 1.4 Mio.
Nto


KEP
 2.4 Mio.
Nto


Land/Forstw.
 0.8 Mio.
Nto


Abfall/Recycling
 1.3 Mio.
Nto

Partnerzug
 3.5 Mio.
Nto

Food
 0.3 Mio.
Nto

KV Operateure
 0.4 Mio.
Nto

Armee
 0.1 Mio.
Nto

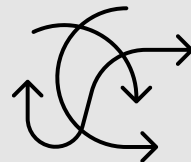
Papier
 0.3 Mio.
Nto

Transportvolumen 2022: 28 Mio. Nettotonnen

Die wichtigsten Kundenbedürfnisse im Überblick.



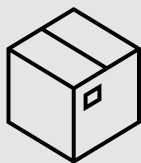
**Hohe Zuverlässigkeit
und Pünktlichkeit**



Hohe Flexibilität



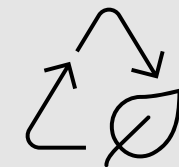
Hohe Geschwindigkeit



Kleine Sendungsgrößen

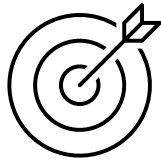


Tiefer Preis



Nachhaltigkeit

Kundenbedürfnis Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit.



Zuverlässigkeit heisst, dass die Transporte sicher durchgeführt werden und pünktlich beim Empfänger ankommen.

Charakteristika Schiene

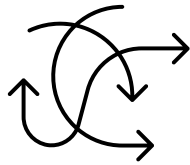
- Hohe Pünktlichkeit bei Transporten in der Schweiz – 93%.
- Sicherer Bahnbetrieb gegeben – deutlich weniger Unfälle als im Strassenverkehr.

Verbesserungsmöglichkeiten

- Bessere Planung und Berücksichtigung von Baustellen bei der Schieneninfrastruktur.
- Gleiche Spiesse zwischen Fern-/Regionalverkehr und Güterverkehr bei Trassen.

Fazit: Schiene (in CH) bietet hohe Zuverlässigkeit, kann sich aber weiter verbessern.

Kundenbedürfnis Flexibilität.



Flexibilität meint aus Sicht unserer Kunden, dass wir uns schneller und offener auf neue Situationen einstellen müssen.

Charakteristika Schiene

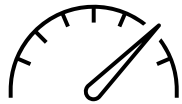
- Langfristige Planung von Fahrplänen für planbare Verkehre.
- Spontane Mehrverkehre oder kurzfristige Anpassung von geplanten Verkehren bedeuten hohen Aufwand, alle Planungen und Dispositionen des Gesamtsystems Schiene wieder aufeinander abzustimmen.

Verbesserungsmöglichkeiten

- Integrierte und digitalisierte Planung – da sind bereits grosse Fortschritte erzielt worden.
- Stärkere Integration in die Supply Chain der Kunden.

Fazit: Flexibilität ist heute nicht Stärke der Schiene. Diese muss im Gesamtsystem für Wettbewerbsfähigkeit erhöht werden.

Kundenbedürfnis Geschwindigkeit.



Geschwindigkeit hat eine doppelte Bedeutung: einmal die Geschwindigkeit des eigentlichen Transports, aber auch die Geschwindigkeit der Prozesse (z.B. Durchlaufzeiten).

Charakteristika Schiene

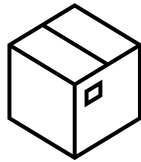
- Nachsprung sorgt für schnellere Transporte.
- Mischverkehr Personen-/ Güterverkehr sowie hohe Instandhaltungsaktivitäten wirken sich negativ auf Schienengüterverkehr aus.
- Komplexe Planungsaktivitäten.

Verbesserungsmöglichkeiten

- Mehr Expresstrassen für den Güterverkehr.
- Höhere Durchschnittsgeschwindigkeit und weniger Halte-/ Wartezeiten der Güterzüge.
- Einfachere Abläufe und integrierte, digitale Planungssysteme.

Fazit: Kunden erwarten bei der Geschwindigkeit Verbesserungen, was System Bahn fordert.

Kundenbedürfnis kleine Sendungsgrößen.



Kleinere Sendungsgrößen bedeuten, dass häufigere Bedienungen gefordert werden, womit Sendungsgrößen geringer sind und weniger Bündelungen für Transport möglich sind.

Charakteristika Schiene

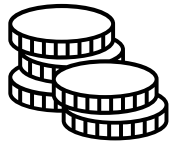
- Idealerweise grosse und schwere Güter in ganzen Zügen.
- Kleinere Mengen nur über Bündelungssystem im sogenannten Wagenladungsverkehr möglich.

Verbesserungsmöglichkeiten

- Für kleine Mengen muss Wagenladungsverkehr gefördert werden, da nicht rentabel betreibbar.

Fazit: Schiene ist für bahnaffine grosse Mengen geeignet, bei kleinen einzelnen Wagen ist eine Förderung zwingend nötig, um den Wagenladungsverkehr zukünftig noch aufrecht zu erhalten.

Kundenbedürfnis tiefer Preis.



Tiefe Preise erwarten die Kunden von der Schiene, insbesondere im Vergleich zum Verkehrsträger Strasse.

Charakteristika Schiene

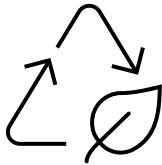
- Ganzzüge stehen im Wettbewerb mit anderen Playern (EVUs), wo sich Marktpreise bilden.
- Wagenladungsverkehr hingegen konkurrenziert mit dem LKW auf der Strasse mit ungleichen Spiessen (Internalisierung externer Kosten).
- Wettbewerbsvorteile der Schiene bestehen ab 100 km Distanz.

Verbesserungsmöglichkeiten

- Stärkere Integration der Schiene in die Supply Chain des Kunden, um Win-Win-Situationen auszuschöpfen.
- Fortsetzen der Massnahmen zur Effizienzsteigerung, u.a. durch Automation und Digitalisierung.
- Ausnutzen der bestehenden CO2 Förderungen auf der Schiene mit dem Kunden.

Fazit: Systembedingt bestehen deutliche Nachteile der Schiene im Vergleich mit dem LKW –trotz Nachtfahrverbot etc. Schiene eignet sich insb. bei grossen Mengen, schweren Gütern auf langen Distanzen. Wettbewerbsnachteil muss durch Automatisierung und Digitalisierung sowie Zuverlässigkeit aufgeholt werden.

Kundenbedürfnis Nachhaltigkeit (1/2).



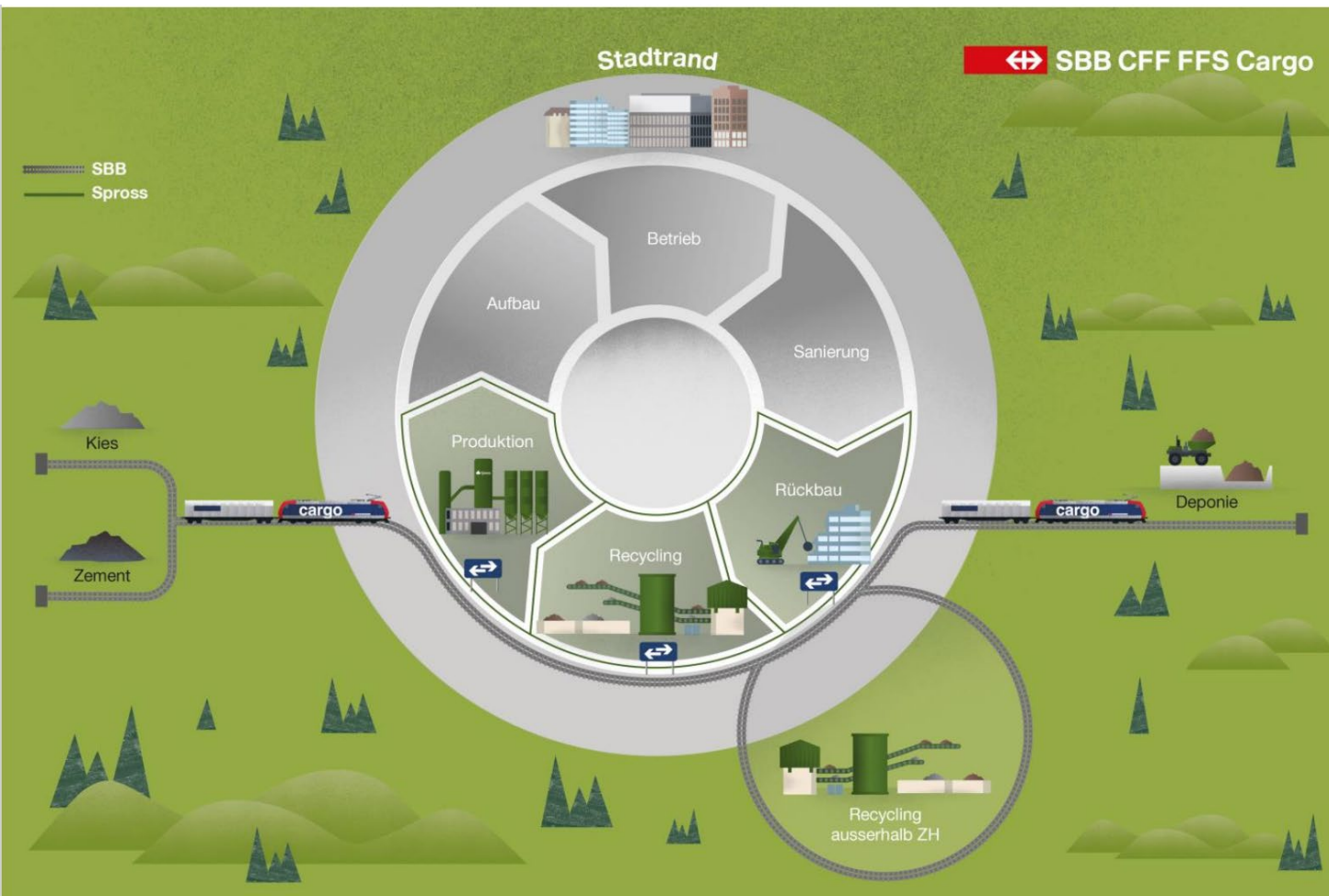
Nachhaltigkeit bedeutet weniger CO2, weniger Energie für die Transporte, weniger Flächenbedarfe und hin in Richtung Kreislaufwirtschaft.

Verkehrsträger	LKW 34-40t	LKW 7,5-12t	Schiene	Fazit
• Klimaausstosse	12,5 /12,0* kg	10.2 kg	1.1 kg	11x effizienter
• Energie	31.4 kWh	34.4 kWh	4.5 kWh	7x effizienter
• Flächenverbrauch	560 m ²	560 m ²	80 m ²	7x effizienter

Fazit: Die Schiene ist viel umweltfreundlicher und energieeffizienter als die Strasse und punktet bei diesem Kundenbedürfnis. Kunden sind aber nicht bereit, dafür mehr zu bezahlen.

Klimagasausstosse Klimagasausstoss und Energieverbrauch für eine Nutzlast von 1 Tonne über eine Distanz von 100 Kilometern (z. B. Winterthur – Basel) Flächenverbrauch ist die für den Güterverkehr zur Verfügung stehende Verkehrsfläche (Strasse oder Schiene) dividiert durch die jährlich darauf erbrachte Transportleistung (Nutzlast mal Distanz). Die Verkehrsfläche wird anteilig auf Personen- und Güterverkehr aufgeteilt. * Diesel mit 7% Bio-Diesel

Kundenbedürfnis Nachhaltigkeit (2/2).



Kreislaufwirtschaft zeichnet sich dadurch aus, dass Rohstoffe effizient und so lange wie möglich genutzt werden. Gelingt es, Material- und Produktkreisläufe zu schliessen, können Rohstoffe immer wieder von neuem verwendet werden. Davon profitieren sowohl die Umwelt wie auch die Wirtschaft.

Logistiklösung: Umschlagsplattform, bei der neben Marktabfällen (bspw. Bauschutt) auch Siedlungsabfälle wie Karton, Altglas, Papier und Dosen aus dem städtischen Entsorgungswesen übernommen, triagiert und auf der Schiene der Wiederaufbereitung zugeführt werden.

Zusammenfassung.

- **Kundenbedürfnisse** sind im Wandel und werden sich weiter für den Schienengüterverkehr verschärfen.
- **Zuverlässigkeit** wird zunehmend als Selbstverständlichkeit von Kunden wahrgenommen.
- **Flexibilität** wird von Kunden erwartet, auch wenn die Schiene ein komplexes System ist – Digitalisierung von Prozessen und Kundenschnittstellen unterstützen, einfacher und flexibler zu werden.
- **Geschwindigkeit** der Transporte und Prozesse sind auf der Schiene noch nicht zufriedenstellend, hier sind teilweise auch infrastrukturelle Voraussetzungen zu schaffen.
- **Kleine Sendungsgrößen** stellen den Schienengüterverkehr vor enorme Herausforderungen; mit dem Wagenladungsverkehr besteht zwar ein Produkt, allerdings ist dieses nicht wirtschaftlich und muss gefördert werden.
- **Tiefe (= faire) Preise** sind für grosse Mengen in Ganzzügen bereits auf Marktniveau. Beim Wagenladungsverkehr bestehen allerdings noch Nachteile, weil die Prozesse zum Grossteil manuell, aufwändig und damit teuer sind.
- **Nachhaltigkeit** wird zukünftig ein noch viel grösseres Gewicht erhalten, hier ist die Schiene bereits gut aufgestellt (Emissionen, Energieverbrauch, Flächenbedarf).

Praktische Hinweise und Tipps.

- Der Zugang zur Schiene ist nicht ganz einfach und erfordert etwas grössere Auseinandersetzungen mit Bahnpartner.
- Wenn Schienentransport einmal aufgesetzt ist, läuft er äussert zuverlässig.
- Nicht nur CO2 ist gesellschaftliche Herausforderung, sondern auch Energie. Unternehmen sollten dies auch in ihren Transporten mitbedenken – und allenfalls den Endkunden eine nachhaltige Transportoption anbieten.
- Schiene ist und bleibt der nachhaltigste Verkehrsträger für Gütertransporte in der Schweiz.
- Die Schiene kann bei wesentlichen Kundenbedürfnissen punkten und ist dort wettbewerbsfähig.
- Bei anderen Kundenbedürfnissen muss hart weiter dran gearbeitet werden, um schneller und flexibler zu werden.
- Problematisch bleibt der Wagenladungsverkehr, der gefördert werden muss, damit er auch in Zukunft seinen grossen volkswirtschaftlichen Nutzen erbringen kann.



Kontakt Daten.

Désirée Baer
CEO SBB Cargo AG
Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten
desiree.baer@sbbcargo.com



Danke, merci & grazie.

