Zeitschrift: Energeia : Newsletter des Bundesamtes für Energie
Herausgeber: Bundesamt für Energie
Band: - (2017)
Heft: 3

Artikel: "Kultur des Ausprobierens"
Autor: Meyer, Andreas
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-681858

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

«KULTUR DES AUSPROBIERENS»

Wie die Digitalisierung die Mobilität der Zukunft prägt und die Geschäftsstrategie der Schweizerischen Bundesbahn verändert, verrät CEO Andreas Meyer im Interview.

Herr Meyer, wie stellen Sie sich die Mobilität der Zukunft vor?

Sie hat schon längst begonnen – mit selbstfahrenden Fahrzeugen, Fernbussen und Drohnen, die Waren und vielleicht bald Menschen transportieren. Dies sind Zeichen grosser Veränderungen. Die digitale Welt und technologische Entwicklungen bringen neue Markteilnehmer und Bedürfnisse hervor. In Zukunft wird man sich etwa nicht mehr selber um eine bevorstehende Reise kümmern, sondern nur noch Termin und Zielort im Kalender definieren. Ein Mobilitätsdienstleister des Vertrauens arrangiert dann im Hintergrund die Reise – anhand individueller Bedürfnisse. Deshalb investieren wir in neue Technologien und fördern gezielt Innovationen.

> «Einen Geisterzug ohne Personal im Fernverkehr kann ich mir heute nicht vorstellen.»
> *Andreas Meyer, CEO der SBB*

Warum setzen Sie in einem neuen Pilotprojekt auf selbstfahrende Shuttlebusse in der Stadt Zug?

Der Pilotversuch in Zug entspricht unserem Anspruch, die Kombination aller Mobilitätsträger zu organisieren. Selbstfahrende Shuttles werden ein wichtiger Bestandteil der Mobilität in den Städten von morgen sein. Wir erhoffen uns vom Pilotversuch wichtige Erkenntnisse für die Gestaltung der Mobilitätskette.

Denkbar wären für Sie ebenfalls Tests mit selbstfahrenden Zügen.

Wir prüfen Möglichkeiten einer weiteren Automatisierung des Bahnbetriebs. Derzeit untersuchen wir, auf welchen Strecken, mit welchen Kompositionen Tests mit oder ohne Lokführer durchgeführt werden können. Wir sind überzeugt, dass diese Entwicklung den Kunden viele Vorteile bringen wird. Bis erste Fahrten mit automatisierten Zügen durchgeführt werden, dauert es noch eine Weile. Einen Geisterzug ohne Personal im Fernverkehr kann ich mir heute nicht vorstellen.

Ihre Lokführer erhalten Geschwindigkeitsempfehlungen via Tablet, um die «grüne Welle» auszunutzen. Wie viel Energie spart die SBB so?

Schon heute können wir dank dieses innovativen Systems durchschnittlich über 137'000 Kilowattstunden pro Tag einsparen. Auf ein ganzes Jahr gerechnet, entspricht dies dem Energieverbrauch aller Haushalte von Yverdon-les-Bains. Wir rechnen damit, dass wir dieses Jahr so insgesamt 72 GWh einsparen können. Die «grüne Welle» ermöglicht den Lokführern ein flüssigeres Fahren und vermeidet das Anhalten vor roten Signalen. Gerade das Anfahren von schweren Zügen verbraucht unglaublich viel Energie. Ein 1000 Tonnen schwerer Güterzug, der aus 80 Kilometern pro Stunde zum Stillstand kommt und wieder anfahren muss, verbraucht dabei so viel Strom wie ein Haushalt in einer Woche. Im Güterverkehr ist das Einsparpotenzial daher besonders gross.

Die SBB ist Teil von Energie-Vorbild-Bund.

Ich bin besonders stolz auf unsere gesamte Leistung. Unser Ziel ist es, mit einem umfangreichen Massnahmenpaket 20 Prozent des prognostizierten Jahresverbrauchs von 2025 oder insgesamt 600 Gigawattstunden Energie pro Jahr einzusparen. Das entspricht etwa dem gesamten Jahresverbrauch der 150'000 Haushalte des Kantons Tessins. Bis Ende 2016 haben wir bereits knapp 240 GWh eingespart. Wir sind gut unterwegs. Um unsere Ziele vollständig zu erreichen, sind weitere Anstrengungen, innovative Ideen und das Engagement aller SBB-Mitarbeitenden nötig. Damit unterstützen wir den Bund in seiner Energiestrategie und leisten einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Gestaltung der Mobilität der Zukunft.

Sie sind seit über zehn Jahren bei der SBB. Sind Ihre Kunden heute anspruchsvoller?

Ja, Kunden interessieren sich sehr für neue Mobilitätsangebote und gewichten den Umweltschutzaspekt stärker als früher. Das grosse Interesse an unserem Pilotprojekt «Green Class», dem weltweit einmaligen Kombiangebot für Schiene und Strasse, zeigt deutlich auf, dass nachhaltige Mobilitätsangebote sehr gefragt sind. Über 2500 Kunden wollten daran teilnehmen und ausprobieren, wie sich Elektroautos mit dem GA 1. Klasse sowie mit Mobility-Fahrzeugen und PubliBikes nachhaltig kombinieren lassen. Sie stehen für die unzähligen Menschen in der Schweiz, die einen nachhaltigen und energieeffizienten öffentlichen Verkehr wollen.

> «Wir gehen davon aus, dass durch die Digitalisierung und Big Data die Kapazität des Schweizer Bahnnetzes um bis zu 30 Prozent gesteigert werden kann.»
> *Andreas Meyer, CEO der SBB*

Big Data könnte helfen, das Verkehrsaufkommen in Echtzeit intelligent zu steuern.

Dies hat ein grosses Potenzial. Wir gehen davon aus, dass durch die Digitalisierung und Big Data die Kapazität des Schweizer

Andreas Meyer
Der 56-Jährige ist seit 2009 CEO der SBB mit über 33'000 Mitarbeitenden. Andreas Meyer studierte Rechtswissenschaft an den Universitäten Basel und Fribourg (1981–1986). Danach arbeitete er bei der ABB Schweiz (1990–1996) und einer deutschen Firma für Energie- und Umwelttechnik (1996–1997). Ab 1997 war er für die Deutsche Bahn in verschiedenen Managementfunktionen tätig.

Quelle: © SBB

Bahnnetzes um bis zu 30 Prozent gesteigert werden kann. Hierzu treibt die SBB die Automatisierung der Fahrplanerstellung, des Bahnbetriebs sowie der Zugsteuerung voran. Mit der Bahntechnik der Zukunft lässt sich das Bahnsystem viel effizienter nutzen. Sie ermöglicht uns, den Einsatz von mehr Zügen, einen dichteren Fahrplantakt, weniger Störungen, eine bessere Funkverbindung und eine genauere Kundeninformation im Störungsfall. Selbstverständlich braucht es aber weitere Ausbauten, nämlich dort, wo das Netz Kapazitätsengpässe hat.

Die SBB betreibt wichtige Infrastrukturen. Wie schützt sie sich vor Cyberangriffen?

Durch die wachsende Vernetzung vergrössert sich die potenzielle Angriffsfläche für Cyber-Kriminelle. Die SBB investiert deshalb massiv in Sicherheitstechnologien. Sicherheit erreichen wir nicht nur mit technischen Mitteln und Compliance-Vorgaben. Der Schlüssel für eine schlagkräftige «Cyber Security» ist der Mensch und vor allem: gesunder Menschenverstand. Unsere Mitarbeitenden müssen in der Lage sein, Risiken zu erkennen und entsprechende Massnahmen zu antizipieren. Um ihr Bewusstsein im Umgang mit möglichen Cyberangriffen zu schärfen, führen wir intern gezielte Sensibilisierungskampagnen durch.

Welche innovativen Ideen verfolgen Sie sonst noch?

Grundsätzlich kombinieren wir die Stärken der Bahn mit dem Potenzial neuer Technologien. Das gilt für alle Bereiche der SBB. Daraus resultieren viele Innovationen wie neue Services für die Reise von Tür zu Tür, digitale Bahnhöfe, intelligente Güterwagen oder die Kapazitätssteigerung dank weiterentwickelter Bahntechnik. Wir testen bereits heute an verschiedenen Standorten in der Schweiz Billettautomaten, die mittels Videoberatung den Kunden Auskunft geben können. Gemeinsam mit Kunden und Partnern werden wir die SBB so noch besser machen. Um die Innovationskraft zu steigern, haben wir ein konzernübergreifendes Innovationsmanagement lanciert und einen Innovationsfonds geschaffen. Wir wollen aus Innovationen möglichst rasch konkrete Angebote entwickeln und testen.

Was ist wichtig für ein erfolgreiches Innovationsmanagement in einem traditionsreichen Unternehmen wie der SBB?

Die Innovationsfähigkeit ist in Zeiten des Wandels für die SBB zentral. Deshalb ist die Erhöhung der Innovationsfähigkeit ein zentraler Bestandteil unserer Unternehmensstrategie. Wer Innovationen will, muss immer auch etwas ausprobieren und das Produkt stoppen, wenn es sich nicht bewährt. Gerade für uns als Schweizer Bahnunternehmen ist dies eine grosse Herausforderung. Weil wir nämlich als Bahn und als Schweizer stark zur Perfektion neigen. Denn wir kommen aus einer Kultur, die eigentlich keine Fehler toleriert. Bei Innovationsprozessen sind wir aber auf gutem Weg in eine offene Kultur des Ausprobierens. Das heisst, wir gehen explorativ und mutig vor und riskieren vielleicht auch mal eine nicht so positive Schlagzeile. *(bra)*