Kaderverband des öffentlichen Verkehrs KVöV
Associazione dei quadri dei trasporti pubblici AQTP
Association des cadres des transports publics ACTP
www.kvoev.ch www.actp.ch

Bern, 9. Juni 2025

«Herausforderungen im Flottenmanagement der Schienenfahrzeuge von SBB Infrastruktur»

Der Vortrag von Michel Godinat, Leiter SBB Infrastruktur Einkauf, Supply Chain und Produktion I-ESP, in Kurzfassung

Am 4. Juni 2025 hielt Michel Godinat, Leiter Einkauf, Supply Chain und Produktion bei SBB Infrastruktur (I-ESP), im Rahmen einer Veranstaltung des Kaderverbands des öffentlichen Verkehrs (KVöV) einen Vortrag über die aktuellen Herausforderungen im Flottenmanagement der SBB-Infrastrukturfahrzeuge. Der Vortrag beleuchtete auf fundierte Weise die komplexe Aufgabe, eine leistungsfähige Fahrzeugflotte für Bau, Instandhaltung und Betrieb der Bahninfrastruktur bereitzustellen und gleichzeitig strategischen, finanziellen und ökologischen Anforderungen gerecht zu werden.

1. Die Rolle von I-ESP und die Bedeutung der Fahrzeugflotten

Godinat stellte zunächst die Mission seiner Organisationseinheit I-ESP vor: Sie verantwortet die gesamte Supply Chain, also Beschaffung, Einkauf, Logistik, Qualität und Sicherheit – mit dem Ziel, die Division Infrastruktur in ihrer Kernaufgabe optimal zu unterstützen. Dazu zählen nicht nur klassische Beschaffungsaufgaben, sondern auch sicherheitsrelevante Leistungen auf Baustellen sowie der Verkauf von Infrastrukturleistungen an B2B-Kunden.

Im Zentrum des Vortrags stand das Flottenmanagement der SBB Infrastruktur, das sowohl die Schienenfahrzeugflotte der Infrastruktur als auch die Straßenfahrzeugflotte der gesamten SBB umfasst. Besonders betonte Godinat die Vielfalt und Komplexität der eingesetzten Schienenfahrzeuge: Die Flotte umfasst derzeit rund 2.461 Einheiten, darunter 47 Hybrid-Rangierlokomotiven des Typs Aem 940 sowie 35 Spezialfahrzeuge der Baureihe Tm 234-4. Hinzu kommen zahlreiche Sonderfahrzeuge für Lösch- und Einsatzzwecke, Mess- und Diagnosetechnik sowie für den Transport von Materialien wie Schotter und Weichen. Die meisten Fahrzeuge sind dabei SBB-spezifische Einzelanfertigungen oder Prototypen.

Die wichtigsten internen Kunden dieser Fahrzeuge sind Einheiten, die für Instandhaltung, Erneuerung, Intervention und Rangierproduktion verantwortlich sind – allesamt mit spezifischen und hohen Anforderungen an Verfügbarkeit, Sicherheit und Funktionalität.

2. Zahlen, Fakten und wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Rund 1.100 Mitarbeitende sind innerhalb von I-ESP mit der Beschaffung und Logistik für Dienstleistungen und Güter im Wert von etwa 2,2 Milliarden Franken jährlich betraut. Der Unterhalt der Strassen- und Schienenfahrzeuge verursacht jährliche Kosten von rund 70 Millionen Franken. Mit 2.698 Strassenfahrzeugen ergänzt die Strassenflotte die betriebliche Mobilität der SBB.

Ein zentrales Thema ist der wirtschaftliche Umgang mit der Alterung der Fahrzeugflotte. Viele Fahrzeuge stammen aus den letzten Jahrzehnten und nähern sich dem Ende ihres Lebenszyklus. Aufgrund knapper Mittel ist eine umfassende Neubeschaffung derzeit nicht überall realisierbar. Stattdessen wird geprüft, ob sich eine Lebensdauerverlängerung lohnt – mit dem Ziel, bestehende Mittel gezielt und effizient einzusetzen.

3. Strategiewechsel in der Fahrzeugbeschaffung

Ein bedeutender Teil des Vortrags widmete sich der Neuausrichtung der Beschaffungsstrategie. Weg von individuellen SBB-Spezifikationen („SBB-Finish"), hin zu standardisierten, marktverfügbaren Fahrzeuglösungen („off-the-shelf") mit möglichst wenigen Sonderanforderungen. Hersteller sollen ihre Produkte mit möglichst hohem Reifegrad (mindestens Stufe 6) anbieten, und umfassende Tests vor der Kaufentscheidung stellen eine gute Tauglichkeit im SBB-Betrieb sicher.

Dieser Strategiewechsel hat mehrere Vorteile: Er reduziert Entwicklungskosten, verbessert die Wartbarkeit und ermöglicht einen effizienteren, schnelleren Beschaffungsprozess. Gleichzeitig bedeutet dies auch einen kulturellen Wandel: weg vom Perfektionismus technischer Sonderlösungen hin zu pragmatischen, marktorientierten Entscheidungen.

4. Klimaziele und technische Herausforderungen

Ein weiteres zentrales Thema war die Umweltverträglichkeit der Fahrzeugflotte. Im Zuge der übergeordneten SBB-Klimastrategie ist auch das Infrastruktur-Flottenmanagement gefordert, CO_2-Emissionen zu reduzieren. Der Einsatz synthetischer Kraftstoffe, insbesondere HVO-Blends (Hydrotreated Vegetable Oil), ist ein wichtiger Zwischenschritt. Wo immer möglich, sollen herkömmliche Antriebe durch Hybridlösungen ersetzt werden, etwa durch Elektro-/Diesel-Kombinationen oder alternative Antriebstechnologien.

Doch auch hier sind die Rahmenbedingungen nicht einfach: Technische Umsetzbarkeit, begrenzte Fahrzeugverfügbarkeit am Markt sowie wirtschaftliche Hürden verlangen kreative Lösungen und ein sorgfältiges Abwägen von Investitionen.

5. Fazit

Der Vortrag von Michel Godinat zeigte auf eindrückliche Weise, wie vielschichtig und anspruchsvoll das Flottenmanagement bei SBB Infrastruktur ist. Zwischen wachsenden betrieblichen Anforderungen, technologischen Umbrüchen, ökologischen Zielsetzungen und finanziellen Restriktionen bedarf es eines ausgewogenen, strategischen Vorgehens. Mit einer klaren Neuausrichtung auf Standardlösungen, gezieltem Ressourceneinsatz und konsequenter Prüfung der Wirtschaftlichkeit positioniert sich SBB Infrastruktur zukunftsorientiert – und setzt dabei bewusst auf Partnerschaft mit der Industrie, Pragmatismus und Nachhaltigkeit.

©2025 KVöV – ACTP