

## Medienmitteilung

Nominationen zum Swiss Logistics Award 2010

### Schweizer Innovationen – wer gewinnt?

**Bern, 15. September 2010 – Die fünf nominierten Projekte für den Swiss Logistics Award 2010 sind bekannt - allesamt sehr innovative, interessante und durchdachte Lösungsansätze im Bereich der Logistik. Die Projekte besitzen ein grosses Potential für einen überdurchschnittlichen Markterfolg und unterstreichen die Möglichkeiten und Bedeutung der Innovation in der Schweiz. Das Gewinner-Projekt wird anlässlich der Award-Verleihung am 24. November 2010 ausgezeichnet.**

**Für den Award wurden folgende Projekte (alphabetische Reihenfolge) nominiert:**

#### **Badertscher Transport – Projekt Kombi-Auflieger**

Mit dem Kombi-Auflieger gibt es für den Milchtransporteur die Möglichkeit, feste und flüssige Güter mit dem gleichen Fahrzeug zu transportieren. Dadurch vermindern sich Leerfahrten, was ökologische und wirtschaftliche Vorteile bringt.

#### **Innofreight – Projekt WoodTainersystem**

Die WoodTainertechnologie ermöglicht einen sehr leistungsfähigen Transport im kombinierten Verkehr. Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ergibt sich eine sehr flexible und damit effiziente und leistungsfähige Equipmentbewirtschaftung.

#### **Metzger Gabriel AG – Projekt LOGAB**

Der Metzgereibetrieb hat trotz relativ geringem Produktionsvolumen eine automatische Lager- und Fördertechnik installiert. Dabei wurde auf Multifunktionalität gesetzt. Die einzelnen technischen Komponenten können für mehrere Funktionen eingesetzt werden.

#### **SBB Cargo – Xrail Service im internationalen Wagenladungsverkehr**

Xrail als neue Dienstleistung von sieben europäischen Bahnen steigert Angebotsgeschwindigkeit, Zuverlässigkeit und Transparenz von Einzelwagenverkehren dank grenzüberschreitender Fahrplan-

und Laufzeitüberwachung. Damit verbessern die beteiligten Bahnunternehmen die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs und leisten einen aktiven Beitrag zur Entlastung der Strassen und der Umwelt.

### Valora – Projekt TRAF0

Mit dem Projekt Transformation Logistik, kurz TRAF0, ist der Zustand der Logistik innerhalb der Firma Valora verbessert worden. Inhalte sind der Umzug des Logistikcenters von Muttenz nach Egerkingen, die Ablösung und Reduktion der 17 verschiedenen Logistiksysteme und die Einführung der dezentralen Einzelplatzkommissionierung im Bereich Presse.

Standardisation  
Collaboration  
Information  
Learning  
Support  
Events  
Network

**GS1 Schweiz** ist ein Fachverband von über 4700 führenden Unternehmen zur Optimierung der Wertschöpfungsketten vom Produzent bis zum Endverbraucher. Ziele sind die Verfügbarkeit, Sicherheit, Information, Nachhaltigkeit, Kostensenkung und Wertschöpfung zu verbessern. Dazu werden am „runden Tisch“ Standards, Mittel und Methoden erarbeitet, welche die Effektivität, Effizienz und Transparenz fördern. Diese vereinfachen die Identifikation, Logistik sowie fortschrittliche Zusammenarbeitsmodelle zwischen den Wirtschaftspartnern. Als Träger dreier eidgenössischer Prüfungen und Anbieter einer breiten Weiterbildungspalette versorgt GS1 Schweiz die Wirtschaft mit kompetenten Fach- und Führungskräften in der Logistik. GS1 Schweiz ist als Not-for-Profit Organisation Betreiber eines nationalen und Teil eines weltweiten Netzwerkes von über 1,5 Millionen Unternehmen in über 140 Ländern und Mitglied des GS1 Weltverbandes, von Efficient Consumer Response Europe und der European Logistics Association ELA. [www.gs1.ch](http://www.gs1.ch).

### Weitere Informationen:

GS1 Schweiz  
Länggassstrasse 21  
3012 Bern  
[www.gs1.ch](http://www.gs1.ch)

Thomas Bögli  
Tel.: 0041 (0)58 800 71 53  
Fax: 0041 (0)58 800 71 61  
E-Mail: [thomas.boegli@gs1.ch](mailto:thomas.boegli@gs1.ch)

## Nominationen SLA 2010 - die Projekte im Detail (alphabetisch)

### Badertscher Transport - Projekt Kombi-Auflieger

Im Zusammenhang mit der Liberalisierung in der Landwirtschaft sind die Milchverwerter in den letzten Jahren von grossen strukturellen Änderungen betroffen gewesen. Die Konsequenzen sind grosse Milchverschiebungen in die Westschweiz. Da es kaum Flüssigprodukte gibt, die regelmässig zurück in die Ostschweiz transportiert werden, ergeben sich kaum Rücktransporte.

Mit dem Kombi-Auflieger gibt es nun eine Möglichkeit, feste und flüssige Güter mit dem gleichen Fahrzeug zu transportieren. Dadurch vermindern sich Leerfahrten, was ökologische und wirtschaftliche Vorteile bringt.

#### Wie funktioniert der Kombi-Auflieger?

Der Flüssigtransport erfolgt in einem Zisternentank, welcher in einen Kunststoff-Aufbau gelegt ist. Dieser Aufbau kann, nach erfolgtem Flüssigtransport, an die Decke gehoben werden. Der Zeitaufwand für den Hebevorgang über einen Seilzug beträgt ungefähr drei Minuten. Danach können für die Rückfahrt feste Güter geladen und transportiert werden.

#### Was sind die Vorteile?

Betrieb: Bereits seit einiger Zeit sind zwei Kombi-Auflieger täglich im Einsatz. Nach erfolgtem Milch-Ablad werden verarbeitete Milchprodukte geladen und transportiert.

Ökologie: Dank dem weitgehenden Wegfall der Leertransporte verbessert sich das Transportkonzept auch aus ökologischer Sicht. Pro Jahr werden über 600 Leertransporte eingespart.

Wirtschaftlichkeit: Mit der optimalen Auslastung der Kombi-Auflieger ergibt sich bei den Transportkosten ein klarer Wettbewerbsvorteil gegenüber den Mitbewerbern.

Potential: Durch die weiter steigenden Abgaben im Strassentransport sowie anhaltend hoher Dieselpreise sind Transporteure mit einem hohen Leerfahrtenanteil nicht mehr konkurrenzfähig. Dementsprechend gibt es im nationalen und internationalen Verkehr ein grosses Potential für den Kombi-Auflieger.

Auskünfte: *Badertscher Badi-Transport AG, Urs Badertscher, badi.transport@bluewin.ch,  
Tel. 052 305 20 50, www.badi-transport.ch*

---

## Innofreight – Projekt WoodTainersystem

Die WoodTainertechnologie kombiniert in idealer Form alle Anforderungen einer modernen Logistik und ermöglicht einen sehr leistungsfähigen Transport im kombinierten Verkehr. Unter Verwendung der WoodTainertechnologie in Kombination mit dem neuartigen Abdeckungssystem ergibt sich für die Eisenbahnverkehrsunternehmen eine sehr flexible und damit effiziente und leistungsfähige Equipmentbewirtschaftung.

### Produkte

WoodTainer: Das Innofreight-WoodTainersystem besteht aus dem WoodTainer XXL. Dies ist ein Open-Top-Container kombiniert mit der speziellen Drehentladetechnologie. Die Beladung der Container erfolgt mittels Radlader, die Entladung wird mittels Gabelstapler durchgeführt. Hierbei wird der Container durch den Gabelstapler bei der Entladung um 360 Grad gedreht.

HardTop mit Deckelmanipulator: In der Schweiz ist es verboten, Open-Top-Container ohne Abdeckung auf Zügen zu transportieren. Aus diesem Grund hat sich Innofreight Swiss entschlossen, eine Abdeckung mit integrierter Manipulatoreinheit zu entwickeln.

Für Innofreight ergeben sich durch diese Entwicklung gute Möglichkeiten, das internationale Containernetzwerk weiter auszubauen.

### Was ist neu?

Die wesentlichen Vorteile im Vergleich zu den bisher eingesetzten Technologien sind:

- Die Behälter weisen keinerlei bewegliche Teile auf und sind daher sehr instandhaltungsfreundlich
- Das grosse Ladevolumen der Behälter bietet um bis zu 50 % mehr Ladevolumen pro Waggon im Vergleich zu anderen Systemen
- Das WoodTainersystem verwendet den 20 ft-Containerstandard und schafft damit internationale Kompatibilität zu allen Trägerfahrzeugen
- Die Kompatibilität zu anderen am Markt eingesetzten Systemen ist vorhanden
- Das flexible Abdeckungssystem erweitert das Einsatzspektrum enorm und ermöglicht die zusätzliche Zuladung

Standardisation
Collaboration
Information
Learning
Support
Events
Network

### Betriebswirtschaftlicher Nutzen

Den größten Nutzen haben die Kunden von Innofreight durch:

- Kosteneinsparungen im Transport durch gesteigerte Zuladungen und schnelle Entladung
- Verkürzung der Umlauf- und Umschlagszeiten
- Kostengünstige Möglichkeit der Zwischenlagerung
- Sehr hohe Systemstabilität und somit Versorgungssicherheit

Damit wird wesentlich zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene beigetragen.

Auskünfte: Innofreight swiss GmbH, Giorgio Mauro, [giorgio.mauro@innofreight.com](mailto:giorgio.mauro@innofreight.com),  
Tel. 062 961 34 04, [www.innofreight.com](http://www.innofreight.com)

### Metzger Gabriel AG – Projekt LOGAB

In den vergangenen Jahren hat sich das relativ kleine Unternehmen überdurchschnittlich gut entwickelt. Damit sind auch die Anforderungen an die internen Prozesse, die Organisation und die damit verbundenen Systeme gewachsen. Aus diesem Wachstum entstand ein akuter Platzmangel. Dieser Platzmangel wiederum führte zu einer schwierigen und ineffizienten Arbeitsweise.

Als Problemlösung wurde der Betrieb auf eine automatische Lager- und Fördertechnik umgerüstet. Damit diese Lösung finanzierbar und wirtschaftlich blieb, setzte man auf intelligente Multifunktionalität.

### Lösungsansatz

Das Schlüsselwort heisst „Multifunktionalität“. Nur wenn die einzelnen technischen Komponenten für mehrere Funktionen eingesetzt werden können, ist bei diesem relativ geringen Produktionsvolumen ein wirtschaftlicher Einsatz von automatischer Lager- und Fördertechnik finanzierbar.

#### Hochregallager

Herzstück der Anlage ist ein vollautomatisches, multifunktionales Hochregallager, welches folgende Funktionalitäten abdeckt:

- Bestandslager
- Sortieranlage für Verpackung
- Sortieranlage für die Auslieferung
- Leergebindepuffer Picklager

#### Picklager

- Lagerung und Bereitstellung von Fertigprodukten zur Entnahme für die Kommissionierung
- Bereitstellung von sauberen Leergebinden für den Pickbereich.

#### Expresslift

Der Expresslift verbindet die zwei Produktions-Etagen und wird für drei Funktionen genutzt:

- Der Expresslift befördert die Gebinde nach oben.
- Über je eine Aufgabestelle pro Etage können Gebinde von einer Etage zu der anderen befördert werden.
- Der Expresslift versorgt die Zerlegeabteilung mit sauberen Leergebinden.

### Logistischer Nutzen

Die realisierte Lösung zeichnet sich vor allem durch das aussergewöhnliche Konzept und das erstmalig konsequente Umsetzen in dieser Betriebsgrösse aus. Die einzelnen Logistikbausteine wurden zu einer einfachen Gesamtlösung zusammengefügt und durch Detaillösungen an den gewerblichen Einsatz angepasst.

### Betriebswirtschaftlicher Nutzen

Die Lösung zeigt, dass sich Investitionen in die Intralogistik auch für kleinere Gewerbebetriebe rechnen dank der kompakten Bauweise, der Multifunktionalität der Anlage und der ausgewählten Realisierungsmethode. Dadurch sind künftig auch Unternehmen dieser Grössenordnung in der Lage, ihre Prozesse noch effizienter zu gestalten, ihre Kosten zu senken und flexibel auf die Marktbedürfnisse zu reagieren.

Auskünfte: Metzger Gabriel AG, Thomas Vogler, [tvogler.g@briel.ch](mailto:tvogler.g@briel.ch), Tel. 041 629 70 30  
[www.metzgergabriel.ch](http://www.metzgergabriel.ch)

## SBB Cargo – Projekt Xrail Service im internationalen Wagenladungsverkehr

Xrail als neue Dienstleistung von sieben europäischen Bahnen steigert Angebotsgeschwindigkeit, Zuverlässigkeit und Transparenz von Einzelwagenverkehren dank grenzüberschreitender Fahrplan- und Laufzeitüberwachung. Damit verbessern die beteiligten Bahnunternehmen die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs und leisten einen aktiven Beitrag zur Entlastung der Strassen und der Umwelt.

Die Logik hinter Xrail basiert auf der Vernetzung der bereits bestehenden IT-Systeme der Bahnen und die Planung und Überwachung der Fahrpläne in einem unabhängigen IT-System durch die Xrail-Gesellschaft mit Sitz in Brüssel.

### Wie funktioniert Xrail?

Die Transportpläne der einzelnen Bahnunternehmen werden durch die zentralen Xrail-Rechner zu gemeinsamen Transportplänen verknüpft. Diese Pläne werden im Lauf der Zeit stetig verfeinert und

angepasst. Etwa einen Monat vor Durchführung des Transportes werden die tagesgenauen Pläne generiert und eine Woche vor Transportdurchführung nochmals aktualisiert. Ab dann werden die Pläne nicht mehr verändert, um dem Kunden eine Planungssicherheit zu geben. Sämtliche nun erfolgenden Veränderungen des Fahrplans schlagen als Abweichung vom Plan auf und werden in den KPI-Reports ausgewiesen.

Während der Transportdurchführung werden an definierten Messpunkten des Wagenlaufs europaweit standardisierte Meldungen generiert und zur Verarbeitung an die Xrail-Rechner gesendet.

Die KPI-Reports ermöglichen es den Bahnen einerseits, Transparenz über eigene und fremde Verspätung und deren Gründe zu erhalten. Zum anderen zeigen sie den Kunden auf, wann welche Wagen weshalb zu spät waren. Dadurch ermöglicht Xrail einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess auch über die Grenzen.

### **Was konkret bietet die SBB Cargo ihren Kunden an?**

Vor dem Transport: Der Kunde kann mittels einer Web-Applikation am Xrail-Server die angebotenen Verbindungen prüfen. Auf dieser Basis kann der Kunde die für seinen Transport relevante Verkehrslage abfragen und den Transportentscheid treffen.

Während dem Transport: Wird ein Wagen am Ausgangsbahnhof abgeholt, generiert Xrail auf Wunsch eine Meldung, welche an den Empfänger des Wagens gesendet werden kann. Auch bei Ankunft am Ziel kann eine Meldung generiert werden, welche die korrekte Zustellung bestätigt. Kommt es im Verlauf des Transports zu Abweichungen, berechnet das Xrail System automatisch die voraussichtliche neue Ankunftszeit und generiert eine Verspätungsmeldung, welche an die vom Kunden definierten Adressaten versendet wird.

### **Nutzen**

Die Schiene wird nun auch für internationale Verkehre einzelner Wagen attraktiver, vor allem für umwelt- und qualitätsbewusste Kunden. So ist die Bahn europaweit ein attraktiver Partner auch für

zeitsensible Warenströme. Die Allianz der Bahnen setzt ein Signal, auch weiterhin in den Wagenladungsverkehr zu investieren.

Auskünfte: *Medienstelle SBB, [press@sbb.ch](mailto:press@sbb.ch), Tel. 051 220 41 11, [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)*

---

## Valora – Projekt TRAF0

Die Valora Logistik Schweiz war Anfang 2008 in einem Zustand, der aus Kosten-, Qualitäts- und Kapazitäts Gesichtspunkten als unbefriedigend einzustufen war. Zudem bestanden durch die veralteten Systeme und Infrastrukturen hohe Ausfallrisiken im operativen Geschäft.

### Was ist TRAF0?

Im Frühjahr 2008 wurde die Logistikstrategie 2010 erarbeitet. Kernpunkt war die Definition des Projektes Transformation Logistik, kurz TRAF0, bestehend aus drei Teilprojekten:

1. Umzug des Logistikcenters von Muttenz nach Egerkingen
2. Ablösung und Reduktion der 17 verschiedenen Logistiksysteme
3. Einführung der dezentralen Einzelplatzkommissionierung und Ablösung der zentralen Anlagenkommissionierung im Bereich Presse

### Erfolge:

1. Mit dem Umzug wurden folgende Ziele erreicht:
  - Interne Warenflüsse/Prozesse sind optimiert
  - Logistikcenter ist an zentralem Standort
  - Der strategische Transportpartner ist im neuen Logistikcenter integriert
  - Die Kopfstation Aarburg und die Drehscheibe Oensingen sind im Logistikcenter integriert
  - Die Paket-Zuführung bei den Presseremissionen ist automatisiert
2. Durch die Vereinheitlichung der verschiedenen Systeme wurden folgende Ziele erreicht:
  - Ausliefersicherheit ist gewährleistet
  - Anlieferqualität ist erhöht

- Prozesseffizienz ist erhöht
  - Grundstein für Optimierung ist gelegt
3. Durch die Einführung der dezentralen Einzelplatzkommissionierung wurden folgende Ziele erreicht:
- Durchlaufzeit beträgt maximal 24 Stunden bei Zeitschriften
  - Verringerung des Risikos eines Ausfall der Presseanlagen; Auslieferung ist gesichert
  - Prozess- und Systemwelten für Zeitschriften und Zeitungen sind harmonisiert
  - Kosten der Presse-Kommissionierung können durch Outsourcing variabel gestaltet werden
  - Auslieferqualität wird durch Anreizsystem im Vergütungsmodell erhöht
  - Höhere Ladedichte im Transport und damit Einsparung von Transportkosten

### Ergebnisse der Transformation Logistik

Kosten: Die Transformation hat zur Erreichung einer wettbewerbsfähigen Kostenstruktur beigetragen. Erreicht wurde eine Einsparung von rund 14 Prozent innerhalb von 16 Monaten.

Qualität: Die heutige Lieferbereitschaft, -treue und -qualität in der Waren- wie auch der Presselogistik entsprechen den marktüblichen Standards.

Durchlaufzeit: Die Anlieferflexibilität für die Verlage konnte bei den Zeitschriften deutlich gesteigert werden. Die reduzierte „time to market“ ist im rückläufigen Pressemarkt ein gewichtiges Kriterium.

Standardisierung, Transparenz und Komplexitätsreduktion: Die Prozesse in der Waren- und Presselogistik sind standardisiert, transparent und die Systemanzahl wurde deutlich reduziert.

Auskünfte: Valora, Corporate Communications, Stefania Misteli, [stefania.misteli@valora.com](mailto:stefania.misteli@valora.com),  
Tel. 058 789 12 01, [www.valora.com](http://www.valora.com)