Ausgabe 32 | November 2019

wascosa infoletter

Aktuelles für die Güterwagenbranche

CO_2 vermeiden? Verkehr auf die Schiene!

Die Debatte zur Klimapolitik nimmt quer durch Europa Fahrt auf. Unbestritten trägt die Verbrennung fossiler Brennstoffe erheblich zur Erderwärmung bei, völlig unbenommen, ob ein Anteil der Erderwärmung ein natürlicher Prozess ist. Vor allem der Verkehr müsste liefern. Die Verlagerung auf die Schiene wäre dazu der schnellste und wirkungsvollste Weg.

Von Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht, TU-Berlin

In den meisten Wirtschaftssektoren Europas sind die CO_2-Emissionen seit 1990 erheblich zurückgegangen, ausser im Personen- und Güterverkehr. Hier haben die Emissionen sogar noch zugenommen. Der Verkehr ist auf bestem Wege, die dominierende Emissionsquelle zu werden.

Vergleicht man die einzelnen Verkehrsträger in ihrer Emissionseffizienz je Tonnenkilometer, so fällt auf: Der Schienenverkehr emittiert sehr wenig. Im Fall elektrischer Traktion ist der Schienenverkehr sogar zu 100% emissionsfrei, da allfällige CO_2-Emissionen aus der Stromproduktion der Energiesparte zuzurechnen sind. Der Bahnsektor kümmert sich ausserdem oft direkt um die Herstellung erneuerbarer Energie und greift so dem Energiesektor unter die Arme[1], was aber für die Emissionsberechnung völlig belanglos ist. Der Dieselbetrieb ist jedoch kritisch, da er drei Emissionen aufweist: Treibhausgas, Stickoxid und Partikel (Russ). Zudem ist der Wirkungsgrad sehr viel geringer und die Bremsenergie des ganzen Zuges geht immer verloren, während mit Elektrolokomotiven zunehmend die Bremsenergie des Zuges in elektrische Energie umgewandelt und zurückgespeist (rekuperiert) wird[2].

Fortsetzung auf Seite 2

Rückblick: innovatives Wascosa Village an der transport logistic 2019 4

Revidierte ECM-Verordnung: Ergänzung um sicherheitskritische Komponenten 6

1 Jahr danach: erfolgreiche Integration von Nacco Deutschland 8

Liebe Leserinnen und Leser

Der Klimaschutz ist in aller Munde. Besonders der Verkehr müsste und könnte beitragen. Eine neue Lösung braucht es dazu nicht. Die Schiene war und ist schon immer grüner als andere Transportmittel. Aber wie Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht in seinem Leitartikel zeigt: Die Politik ist mehr denn je gefordert, entsprechende Rahmenbedingungen zu schaffen, wenn die Masse der Gütertransporte in ganz Europa wirklich von der Strasse auf die Schiene verlagert werden soll, so wie sie das heute immerhin auf der Alpentransversale durch die Schweiz schon sind.

Neben den Rahmenbedingungen braucht es aber auf der Schiene eine Qualitätssteigerung durch Innovation. Solche Innovationen waren an der transport logistic 2019 in München das beherrschende Thema. Lesen Sie auf Seite 4 in unserem Rückblick auf die transport logistic, welche spannenden neuen Konzepte wir mit unseren Partnern unter dem Motto «More wagons – More ideas!» präsentieren konnten. Sie ermöglichen auch, die Emissionen weiter zu verringern und den Güterverkehr noch effizienter und attraktiver zu machen.

Mehr Gewicht zu haben, um sich in der aktuellen Diskussion einzubringen und Forderungen zu stellen, ist sicherlich von Vorteil. Mit der Bekanntgabe der Übernahme von Nacco Deutschland Ende 2018 haben wir einen Wachstumssprung gemacht und sind zum viertgrössten europäischen Güterwagenvermieter avanciert. Unser Chief Sales Officer, Yann Bonguardo, blickt im Interview auf Seite 8 auf die erfolgreich abgeschlossene Integration zurück. Die gestärkte Position werden wir nutzen, damit die Schiene im Güterverkehr endlich das Gewicht erhält, das sie verdient, nicht zuletzt für den Klimaschutz.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre mit unserem aktuellen infoletter!

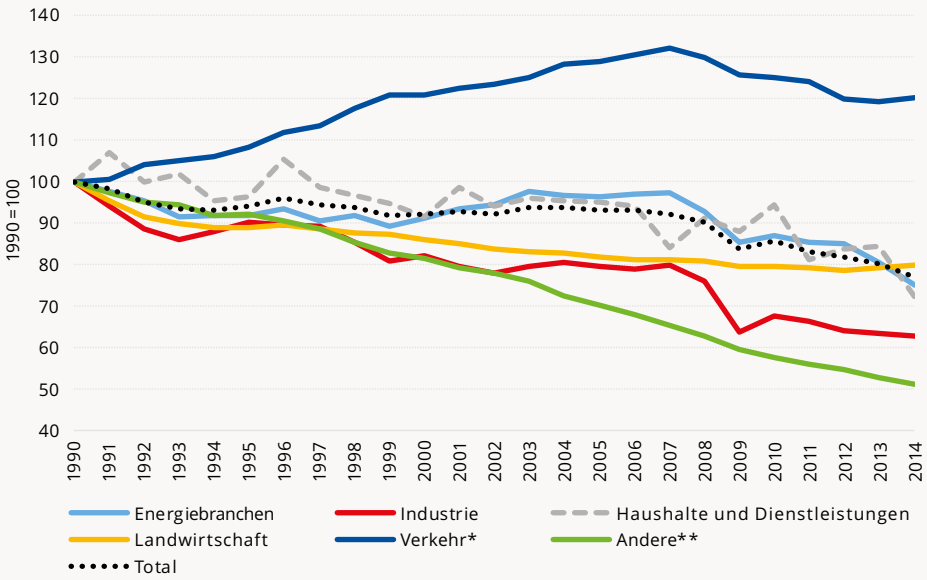
Philipp Müller
Präsident des Verwaltungsrates

Fortsetzung von Seite 1

Alternative Antriebe nutzen ...

Aus Umweltgründen sind zwei Zielrichtungen für den Schienengüterverkehr zu verfolgen: Erstens gilt es, die vorhandene Dieseltraktion durch alternative Antriebe zu ersetzen. Fahrdrahtelektrische Antriebe oder zumindest Hybridantriebe, die einen allfällig vorhandenen Fahrdraht immer nutzen können, sind dabei zu bevorzugen. Zweitens gilt es, den Verkehr von Strasse und Luft auf die dann emissionsfreie Schiene zu verlagern. Die zweite Zielrichtung kann den 20-fachen Effekt der ersten Zielrichtung bringen[3,4], da jeder Liter Diesel zu 2,7 kg CO_2 verbrannt wird[4] und alternative Antriebe auf der Strasse sehr viel unwirtschaftlicher als auf der Schiene sind. Moderne Abgasnachbehandlung bei der Dieselverbrennung mit Adblue und Russfiltern verbessert nur den Stickoxidausstoss

Entwicklung aller Treibhausgasemissionen der EU seit 1990 nach Sektoren



** Inkl. Luftverkehr; exkl. internationaler Schiffsverkehr*
*** Flüchtige Emissionen aus Brennstoff- und Abfallwirtschaft sowie indirekte CO_2-Emissionen*

Quelle: Europäische Kommission, https://ec.europa.eu/clima/policies/transport_en

Dirk Flege,
Geschäftsführer der Allianz pro Schiene

Seit kurzem befördern sowohl Wasserstoffzüge als auch Batteriezüge im deutschsprachigen Raum im Praxiseinsatz Fahrgäste auf Strecken ohne Oberleitung. Das ist das richtige Signal: Alternative Antriebe sind auf der Schiene im Alltag angekommen. Damit schafft die Eisenbahnbranche die technischen Voraussetzungen, um ihren Vorsprung im Umwelt- und Klimaschutz auszubauen. Die Schiene ist so weit – sie ist bestens gerüstet für das Ende des Dieselzeitalters. Die Allianz pro Schiene setzt sich sowohl für eine Elektrifizierungsoffensive als auch für den Einsatz alternativer Technologien auf der Schiene ein. Das Verkehrsbündnis hat im vergangenen Jahr mit der Bahnbranche die Vision für den Verzicht auf neue Dieselfahrzeuge ab Ende 2024 im Nahverkehr entwickelt.

«Die Vorreiterrolle beim Klimaschutz gehört zur DNA der Schiene.»

Die technischen Lösungen für einen klimaneutralen Verkehr stehen in der Schienenbranche bereit. Allerdings hat sich die Erkenntnis noch nicht überall herumgesprochen. An die Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr geht die Bundesregierung bisher ausgesprochen zögerlich heran. Eine entschlossene politische Unterstützung ist aber angesichts der technologischen Herausforderungen unverzichtbar.

und den Partikelausstoss, nicht aber die CO_2-Erzeugung. Der neue Bahndiesel mit Stage V Qualität hat je Liter verbrauchtem Diesel genau gleichviel CO_2-Emission wie ein 40 Jahre alter Dieselmotor.

... und neue Güter für die Schiene gewinnen

Gemäss einer vom Netzwerk europäische Eisenbahnen (NEE) in Auftrag gegebenen Studie besteht allein in Deutschland durch Verkehrsverlagerung auf die Schiene ein Einsparpotenzial von 10 Mio. t CO_2 jährlich[3]. Das kann aber nur erreicht werden, wenn neue Güter für die Schiene gewonnen werden.

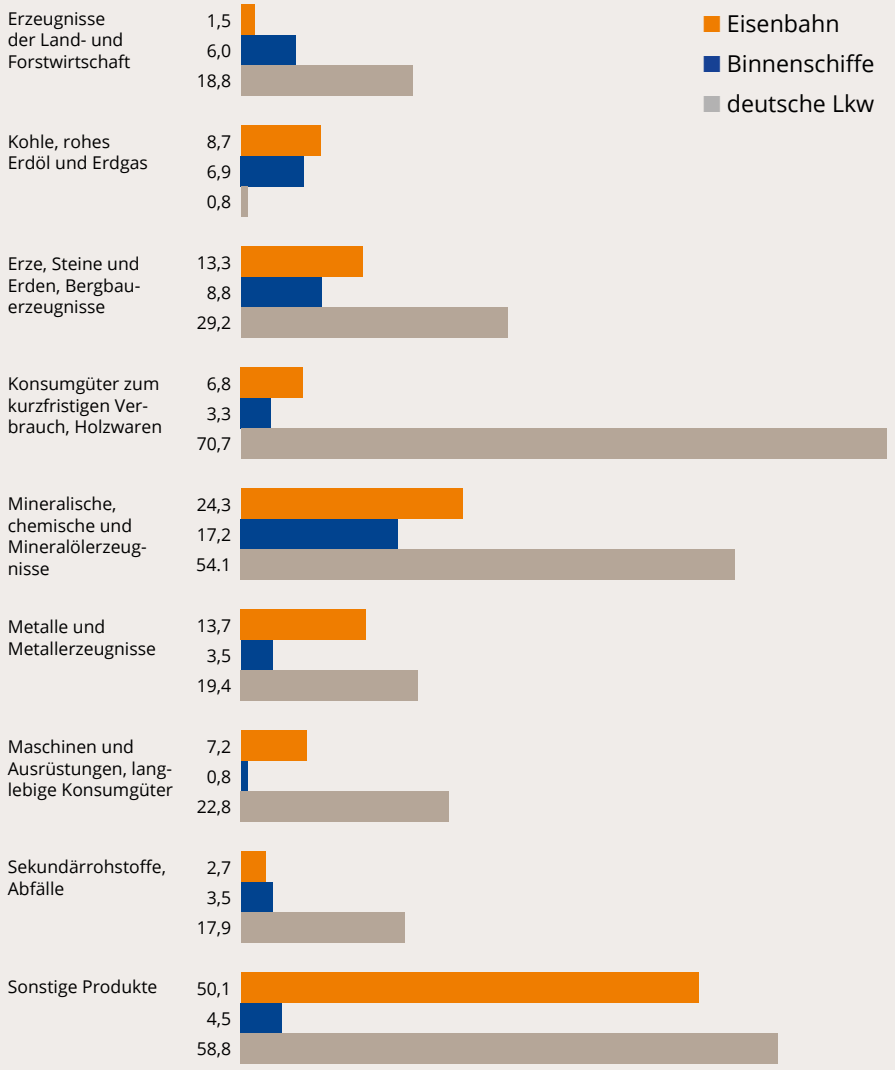
Heute ist der Schienenverkehr sehr stark bei Gütern, deren Transportmengen künftig rasch schrumpfen werden, wie Kohle, Mineralöl und Erze. Um zu wachsen, muss er das mit Zukunftsmärkten, wie Konsumgüter und Land- und Forstwirtschaftsprodukte, insbesondere Lebensmittel, überkompensieren. Das geht jedoch nur mit verbesserter Qualität[5]. Flugzeuge und Lastwagen setzen heute hier die Qualitätsstandards. Es gibt aber auch Mitnahmeeffekte: Verbesserungen, die gar nichts kosten. Dazu gehört schnelles Fahren mit sehr kleiner Veränderung des Rollmaterials auf ETCS Strecken[6]. Nur sind diese Chancen auch zu nutzen.

Qualitätsverbesserung notwendig

Eine Basisvoraussitzung ist ein zuverlässiges Netz. Hier gibt es vor allem in Deutschland Verbesserungsbedarf. Die siebenwöchige Sperrung der Rheintalbahn[7] ist noch immer nicht aufgearbeitet. Ein grosses Problem ist die mangelnde Verantwortlichkeit der Infrastruktur für Qualität (in Deutschland: DB Netze), wie sie erneut von der Monopolkommission angemahnt wurde[8]. Als Teil ihres Klimaschutzprogramms hat die deutsche Bundesregierung immerhin kürzlich angekündigt, dass bis 2030 EUR 86 Milliarden in das Schienennetz investiert werden sollen.

Der Schienengüterverkehr steht an einem Scheideweg: Entweder er bleibt weitgehend wie er heute ist und die tragenden Gutarten brechen weg, mit einem erheblichen Schrumpfungsprozess als Ergebnis. Oder er schlägt zugunsten der Umwelt einen immensen Wachstumspfad ein, indem er seine systemischen Stärken wie Automatisierbarkeit, Pünktlichkeit, Planbarkeit, Verlässlichkeit, Lärmarmut usw. weiterentwickelt und nutzt. Automatische Kupplung, automatische Bremsprobe, Taktfahrplan, Wagen mit GC-Profil, Hybridlokomotiven, Diagnose, Laufwegverfolgung und Kundennähe wären eine gute Basis für den Wachstumspfad[9].

Güterverkehrsleistung in Mrd. tkm nach drei Verkehrsträgern und neun Gutarten in Deutschland 2016



Quelle: N.N.; Verkehr in Zahlen 2018, Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur, Berlin 2019

1 *Vuitton, Jonas, Hecht, Markus, Alternative Antriebe im SPNV zum Dieselersatz, Internationales Verkehrswesen September 2019, Seite 42-46*
2 *Hecht, M.; Transportlogistik und Klimaschutz; Jahrbuch Logistik 2019, S. 34-37*
3 *Netzwerk europäische Eisenbahnen, Klimaeffekt der Verlagerung im Güterverkehr, Berlin, Studie KCW, 3.9.2019*
4 *Culemann, C.-R.; Hecht, M.; Klimaschutz als Chance für die Bahn, Dezember 2018, Deine Bahn, Seite 14-17*
5 *Hecht, M.; Die Zukunft des Einzelwagenverkehrs; Mai 2019, Privatbahn Magazin, Seite 26-27*
6 *Jobstfinke, D.; Gülker, M.; Hecht, M.; Güterzüge mit ep-Bremse und ETCS: Höhere Geschwindigkeiten, weniger Verschleiss; April 2019; ZEVrail, S. 124-129*
7 *Hecht, M.; Rastatt und Bahnlärm; Dezember 2017, ETR, Nr. 12, S. 28-32*
8 *Monopolkommission; Sektorgutachten Bahn, mehr Qualität und Wettbewerb auf der Schiene, 25.07.2019; https://www.monopolkommission.de/de/pressemitteilungen/298-7-sektorgutachten-bahn-2019-mehr-qualitaet-und-wettbewerb-auf-die-schiene.html*
9 *Technischer Innovationskreis Schienengüterverkehr, Weissbuch intelligenter Güterzug 2019; https://tis.ag/download/tis_weissbuch_intelligenter_gueterzug/*

Treibhausgasemissionen je tkm nach Verkehrsmittel siehe Seite 16 (Rückseite)

transport logistic 2019: Neuheiten lockten viele Besucher ins Wascosa Village

Zum neunten Mal war Wascosa im Juni 2019 an der transport logistic in München präsent. Unter dem Motto «More Wagons – More Ideas!» und im Bewusstsein, dass die besten Lösungen in Zusammenarbeit mit starken Partnern entwickelt werden, präsentierte Wascosa im neu konzipierten «Wascosa Village» ihre Innovationen mit BASF, Hoyer, Van Hool sowie den Partnerfirmen InRoll, Sersa und Sternico.

Der gemeinsame Auftritt im Wascosa Village war für alle Beteiligten ein grosser Erfolg und bot Gelegenheit für viele, neue Kontakte. Ein Besuchermagnet war der neue BASF Class Tankcontainer (B-TC) für Druckgase. Mit einem Volumen von 81.300L und 27 bar Prüfdruck (P27BH) ist er der bisher grösste nach ADR/RID zugelassene Container für Druckgase. Am Messestand waren zudem ein 45‘ B-TC (63.000L - L4BH) auf einem neu entwickelten 48‘ Containertragwagen des Wascosa flex freight system® und ein 52‘ B-TC (73.500L - L4BH) für Bulk auf einem Automated Guided Vehicle (AGV) zum automatisierten Transport der B-TC auf dem BASF Werksgelände zu sehen.

«Viele Besucher informierten sich über unser innovatives Konzept zum intermodalen Transport mit den BASF-Class Tankcontainern (B-TC) und dem Automated Guided Vehicle (AGV), das mittlerweile bei BASF am Standort Ludwigshafen in Betrieb ist. Viele Kunden – aber auch Unternehmen, mit denen wir bisher noch nicht zusammenarbeiten – konnten sich vor Ort ein Bild machen und sich direkt mit uns austauschen, welche Möglichkeiten bestehen, dieses Konzept auch bei sich einzuführen», erklärt Harald Schlegel, Projects & Terminals von BASF SE im Rückblick auf die erfolgreichen Messetage.

Wascosa flex freight system® mit noch mehr Anwendungen

Zusammen mit Sersa präsentierte Wascosa im Wascosa Village die neuen Bauzugmodule für die schienengebundene Baustellenlogistik und zeigte damit den Besuchern ein ganz neues Einsatzgebiet des Wascosa flex freight system® auf: Der 54‘ Containerwagen Sgmmns war mit einem Tunnelelement-Manipulator und einem Element für die Tunnelsanierung auf je einem 20‘ Containerflat bestückt. «Mit diesen zwei Elementen konnten wir den vielfältigen Einsatz des Sgmmns in den für uns wichtigen Kompetenzbereichen der schienengebundenen Baustellen- und Schüttgutlogistik aufzeigen», freut sich Rudi Hoz, Leiter Kunden- und Marktbetreuung bei Sersa. Der relativ kurze vierachsige Containertragwagen mit hoher Nutzlast eignet sich hervorragend für den Transport von Schüttgütern mit hohem spezifischem Gewicht wie Schotter, Sand und Aushub, aber auch für Aggregatcontainer oder Mobilkranaufbauten.

Erweiterung des Wascosa flex freight system® für die Baustellenlogistik.

Digitaler Datenaustausch optimiert die Instandhaltung

An einem speziell für Werkstätten und Güterwagenhersteller organisierten Event zum Thema «Digitalisierung der Güterwageninstandhaltung» stellte Sternico ihre neue Plattform COMAP vor. Diese ermöglicht und erleichtert den elektronischen Datenaustausch zwischen Wagenhalter und Werkstatt für das komplette Instandhaltungsmanagement. Durch die digitale Vernetzung und Standardisierung wird eine deutlich bessere Datenqualität für Wartung und Betrieb der Güterwagen er-

Wascosa Village aus der Luft: BASF, Hoyer, Van Hool, InRoll, Sersa, Sternico und Wascosa präsentieren sich gemeinsam.

zielt. Kurzum: ein Effizienzgewinn für die Werkstätten und Güterwagenhalter und eine höhere Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs insgesamt. Auch Wascosa setzt COMAP als zentrales Asset Management System ein (vgl. Infoletter Ausgabe 31/Mai 2019).

Neuer Schüttgutwagen Tanpps – ein Wagen für mittige und seitliche Entladung

Eine weitere Neuheit war der gemeinsam mit Kali + Salz entwickelte Schüttgutwagen Tanpps im Wascosa Village. Der Wagen wurde für den Transport von Düngemitteln und Salz entwickelt und bietet ein optimales Verhältnis von maximaler Zuladung und minimaler Wagenlänge bei bestmöglichem Entladeverhalten der Produkte. Er ist sehr vielseitig einsetzbar und die Be- und Entladeeinrichtungen sind robust und leicht bedienbar. Dank eines neu entwickelten Auslaufsystems kann er seitlich wie auch mittig entladen werden. Weiter schützt eine spezielle Innenbeschichtung den Wagen vor Korrosion. Dank des innovativen Drehgestells DRRS 25L mit Kompaktbremse und korrosionsresistenten Gummirollfeldern verfügt der Tanpps zudem über sehr gute Laufeigenschaften. Damit wird Energie eingespart und Lärmemissionen werden deutlich reduziert.

Besuchermagnet: Das Wascosa flex freight system® für Chemieprodukte mit den BASF Tankcontainern B-TC.

Neue ECM-Verordnung regelt Umgang mit sicherheitskritischen Komponenten

Im Mai 2019 wurde als Teil der neuen Durchführungsverordnung der EU 2019/779 im Artikel 4 auch der Umgang mit sicherheitskritischen Komponenten geregelt. Die für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) muss künftig nicht zu unterschätzende Anforderungen erfüllen.

Von Markus Vaerst, Chief Operations Officer, Wascosa

Sicherheitskritische Komponenten erfordern besondere Aufmerksamkeit und Priorität bei der Instandhaltung. Weil jedoch die Kritikalitätsaspekte einer Komponente mit dem besonderen Design des Fahrzeugs und den besonderen Funktionen der Komponente zusammenhängen, sollte bei der Konstruktion eines neuen Fahrzeugtyps der Hersteller die Kritikalität der Komponenten durch eine risikobasierte Analyse feststellen und dies in die technischen Unterlagen aufnehmen – ob sich daraus in Zukunft eine Liste der sicherheitskritischen Komponenten entwickelt bleibt abzuwarten. Die ECM sollte Zugang zu den Unterlagen haben und die vom Hersteller erstellten spezifischen Wartungsanweisungen berücksichtigen.

Erhält eine ECM während der Wartung eines Fahrzeugs Kenntnis, dass ein zuvor nicht als sicherheitskritisch eingestuftes Bauteil gegebenenfalls doch als sicherheitskritisch anzusehen ist, so soll sie unverzüglich den Hersteller der Komponente unterrichten (und parallel dazu auch den Inhaber der Fahrzeugtypgenehmigung und den Inhaber der Fahrzeuggenehmigung). Der Hersteller wiederum muss umgehend eine Risikobewertung durchführen. Je nach Ergebnis muss die ECM ihre Instandhaltungsverfahren anpassen.

Parallel informiert die ECM den Eisenbahnsektor bzw. die Zulieferer über neue oder unerwartete sicherheitsrelevante Erkenntnisse, wenn die damit verbundenen Risiken für mehrere Akteure relevant sein könnten und das sich ergebende Risiko nicht hinreichend sicher beherrscht wird. Dazu soll das Safety Alert Information Tool (SAIT) der Europäischen Eisenbahnagentur verwendet werden.

Bei **sicherheitskritischen Komponenten** ist davon auszugehen, dass ein einzelner Ausfall zu einem schweren Unfall führt. Im Sinne der EU-Sicherheitsrichtlinie (2016/798) fallen neben Ereignissen mit beträchtlichem Schaden für die Fahrzeuge, Infrastruktur oder Umwelt insbesondere Zugkollisionen oder -entgleisungen mit mindestens einem Todesopfer oder mindestens fünf Schwerverletzten unter den Begriff **schwerer Unfall.**

Der Radsatz wird von den meisten Akteuren als sicherheitskritische Komponente eingestuft.

Kirsten Trost neue Leiterin Investor Relations der Wascosa

Seit 1. Juli 2019 leitet Kirsten Trost (55) als Chief Investment Officer der Wascosa den Ausbau der von der Gesellschaft verwalteten Wagenflotte. Kirsten Trost ist seit 1997 in der Bahnleasingbranche tätig. Sie begann bei GATX in San Francisco und kam 2001 nach Europa, wo sie für GATX, AAE und zuletzt bei ihrer eigenen Beratungsfirma Respicio GmbH tätig war.

Als Mitglied des Managementteams bringt sie ihr umfangreiches Know-how in die Wascosa ein, um die Wachstumsoffensive mit den Schwerpunkten Serviceangebot und Investitionsmöglichkeiten für ihre Investoren zu leiten. Gemeinsam mit dem Investor Relations Team freut sie sich darauf, an der weiteren Expansion von Wascosa auf dem europäischen Markt mitzuwirken.

Peter Balzer, CEO Wascosa:
«Wir freuen uns, Kirsten Trost an Bord zu haben. Sie ist eine absolute Expertin, die uns bei der Gestaltung unseres zukünftigen Wachstums aktiv unterstützen wird.»

«Anfassen ausdrücklich erlaubt» – Kesselwagenschulungstage bei Wascosa

Anlässlich der ersten Kesselwagenschulungstage bei Wascosa in Luzern erhielten Mitarbeitende aus allen Arbeitsbereichen die Gelegenheit, ihr theoretisches Wissen zu aktualisieren oder sich neu anzueignen und einen Schulungskesselwagen praxisnah zu erleben. Die positiven Reaktionen zeigen: Das Schulungsangebot kam an.

Von Markus Vaerst, Chief Operations Officer, Wascosa

Sehr gut ausgebildete und motivierte Mitarbeitende machen den Unterschied und bilden das Rückgrat der Wascosa. Um die Mitarbeitenden zu fördern und weiterzuentwickeln wurden deshalb im August 2019 zusammen mit der Firma Railtraining GmbH für die gesamte Belegschaft Kesselwagenschulungstage in Luzern organisiert. Für die verschiedenen Mitarbeitergruppen, die unterschiedliches Wissen und Voraussetzungen mitbringen, wurden individuell ausgerichtete theoretische Lektionen zu den verschiedenen Ausrüstungsteilen, der Funktionsweise diverser Armaturen, der Dichtungstechnik und der Vermeidung von Fehlbedienungen und Störungen angeboten.

Praktisches Erleben als Highlight

Unter dem Motto «Anfassen und berühren ausdrücklich erlaubt», folgte der Praxisteil am Schulungskesselwagen. Alle drei Gefahrgutsysteme – Mineralöl, Druckgas und Chemie – konnten an diesem Fahrzeug erklärt und verglichen werden. Die Bauteile und Einrichtungen wie Bodenventile, Domanschlüsse und -deckel sind am Schulungskesselwagen in Originalausführung vorhanden und durften von den Schulungsteilnehmern auch betätigt werden. Besonders das durch eine Tür am Tankboden begehbare Innere des Kesselwagens beindruckte die Teilnehmenden, von denen viele noch nie in einem Tankinnern waren.

Positive Rückmeldungen bestätigen Schulungserfolg

Nicht nur die spontanen Reaktionen während der Schulung fielen durchweg positiv aus. Eine im Anschluss durchgeführte anonymisierte Online-Umfrage bestätigte den Erfolg: 97% bewerteten die Schulungen als gut oder sehr gut und für 98% der Teilnehmenden wurden die eigenen Erwartungen erfüllt. Diese Rückmeldung bestätigt Wascosa darin, solche Veranstaltungen auch in Zukunft durchzuführen und dabei vor allem auch den Fokus auf das praktische Erleben zu legen.

Ein Jahr danach: Wascosa profitiert von Nacco-Übernahme

Vor einem Jahr kündigte Wascosa mit der Übernahme von rund 4'400 Güterwagen von Nacco/CIT einen Wachstumssprung an. Heute hat Wascosa die Integration der Güterwagen und des Teams am Sitz in Hamburg, Deutschland, erfolgreich gemeistert: Das Hamburger-Team hat die Wascosa-Familie gestärkt, vertriebstechnisch ist alles auf Kurs und die technische Datenmigration in die bestehenden Wascosa IT-Systeme hat bestens funktioniert. Mit der Übernahme hat Wascosa an Bedeutung gewonnen und sich noch stärker im europäischen Markt positioniert, freut sich Yann Bonguardo, seit Anfang 2019 Chief Sales Officer und neu in der Wascosa Geschäftsleitung, im nachstehenden Interview.

Yann Bonguardo im Gespräch mit Thomas Jakob Ernst, Post CH, (links) und Ole Nygaard, Wascosa, (rechts) an der transport logistic

Mit der Übernahme hat sich die Wagenflotte von Wascosa auf mehr als 14'000 Wagen vergrössert. Was bedeutet das für Wascosa?

Wascosa ist mit der Übernahme zum viertgrössten europäischen Güterwagenvermieter avanciert. Wir haben aufgrund der Grösse und der geografischen Ausbreitung an Bedeutung für unsere Kunden, die Lieferanten und Werkstätten sowie die Servicepartner gewonnen.

Was heisst das konkret?

Alle unsere Kunden, ob ehemals Nacco oder Wascosa, profitieren davon, dass wir jetzt fast alle Wagentypen anbieten können. Neben zusätzlichen Kesselwagen, Intermodalwagen und Wagen anderer bestehender Typen gehören neu auch weitere strategisch wichtige Wagentypen zum Wascosa Portfolio: Konkret möchte ich die Planwagen (Shimms) für die Stahlindustrie, die offenen Güterwagen (Eanos) oder auch die Trichterwagen verschiedener Typen (Tanoos, Falns, Tadns) für Schüttgüter aller Art erwähnen. Fast alle von der Nacco übernommenen Wagen sind an Unternehmen in Deutschland vermietet. Das heisst, dass wir unsere Position im wichtigen deutschen Markt substanziell verstärken konnten. Was die Lieferanten und Werkstätten anbelangt, hat die Übernahme unser Beziehungsnetz vergrössert sowie uns als Partner noch mehr Gewicht gegeben.

Wie haben sich die Marktverhältnisse seit der Übernahme entwickelt?

Konsolidierung ist nach wie vor ein zentrales Thema. Seitens der Hersteller mussten Waggonbau Niesky (WBN), Legios und Titagarh AFR Insolvenz anmelden. Waggonbau Niesky wurde von Tatravagonka übernommen. Die Konsolidierung und die immer anspruchsvolleren Rahmenbedingungen z.B. im Sicherheitsbereich und die damit einhergehenden Kosten machen es für kleinere Anbieter schwierig, im Markt

> **«Wascosa ist als unabhängiger und flexibler Marktplayer anerkannt, profitiert von der neuen Grösse als Verhandlungspartner, ist gut organisiert, effizient, innovativ und liefert Qualität. Das schätzen unsere Kunden.»**

zu bestehen. Der Prozess führt aber auch zu Engpässen bei den Herstellern und zu steigenden Wagenpreisen. Dies, obwohl die Kosten für Stahl nicht angestiegen sind. Wascosa ist als unabhängiger und flexibler Marktplayer anerkannt, profitiert von der neuen Grösse als Verhandlungspartner, ist gut organisiert, effizient, innovativ und liefert Qualität. Das schätzen unsere Kunden.

Kann man sagen, dass die Integration abgeschlossen ist?
Grundsätzlich ja. Unser neues Team in Hamburg ist mit der Wascosa Familie bestens zusammengewachsen. Es brauchte dazu einige Gespräche, aber es hat sehr schnell sehr gut geklappt. Vertriebsseitig ist der Prozess weitestgehend abgeschlossen. Ebenso verlief die Datenmigration effizient: Wir konnten alles in die bestehenden IT-Systeme der Wascosa integrieren. Damit alle Mitarbeitenden auch alle Wagentypen kennen, wurden Schulungen durchgeführt. Die technischen Mitarbeiter der ehemaligen Nacco haben unser Wissen ideal ergänzt. Im Bereich Operations wird die Integration bis Ende 2019 abgeschlossen sein.

Wie wurde sichergestellt, dass die Prozesse reibungslos funktionieren?
Die Arbeitsweise der Hamburger Kollegen hat bei der Optimierung der Abwicklung und Betreuung der Servicepartner neue Impulse beim Team in Luzern gesetzt. Das Team in Hamburg konnte gleichzeitig von der Innovationskraft, der hohen Qualität und der Genauigkeit, die Wascosa auszeichnet, profitieren. Dass alles reibungslos ablief, hat aber auch damit zu tun, dass die Kulturen und die Prozesse von Nacco und Wascosa von Anfang an ähnlich waren. Einzig die unterschiedliche Abwicklung musste harmonisiert werden und im Sommer 2019 wurden sowohl die Wascosa in Luzern als auch unsere Niederlassung in Hamburg erfolgreich nach ISO 9001 / ECM auditiert.

Im Anschluss an die Nacco-Übernahme wurde die Geschäftsleitung angepasst. Wie erleben Sie die Zusammenarbeit in der neuen Geschäftsleitung?
Wir haben uns als Führungsteam sehr schnell gefunden. Jeder von uns bringt einen grossen Rucksack an Branchen- und Führungserfahrung mit und trägt damit dazu bei, die Kompetenzen von Wascosa als Gesamtanbieter wie auch als Anbieter von Güterwagensystemen weiter zu verbessern. Für uns im Vertrieb ist das eine wichtige Stärke, die sich auch in schnellen Entscheidungsprozessen zeigt, um zusammen mit unseren Kunden einen weiteren Schritt nach vorne zu machen und noch internationaler zu werden.

«Die Konsolidierung und die immer anspruchsvolleren Rahmenbedingungen machen es für kleinere Anbieter schwierig im Markt zu bestehen.»

«Wir wollen uns in Europa weiterentwickeln und nebst Deutschland in den anderen Nachbarländern wie Holland, Belgien oder Frankreich noch stärker werden.»

Apropos Schritt nach vorne: welche Vertriebsziele verfolgen Sie mit Ihrem Team?
Wir wollen uns in Europa weiterentwickeln und nebst Deutschland in den anderen Nachbarländern wie Holland, Belgien oder Frankreich noch stärker werden. Aber auch in Polen oder Tschechien werden Innovation und Qualität immer wichtiger und nachgefragt – also genau die Kompetenzen, wofür wir als Wascosa stehen. Zudem wollen wir in den folgenden drei Bereichen weiter wachsen: bei den Kesselwagen im Chemiesektor, bei den Schüttgutwagen und bei den Intermodalwagen. Wir priorisieren keinen der drei Bereiche, sondern wollen uns gesund und ausbalanciert entwickeln.

Haftpflichtversicherungsschutz für CRSC-Werkstätten, CRSC-Wagenhalter, Hersteller und Lieferanten

Mit Aufkündigung von Einstellverträgen, dem «Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV)» auf Grundlage der internationalen Konvention COTIF 1999 nebst Anlage CUV im Jahr 2006 hat sich die haftungsrechtliche Situation für Werkstätten und Wagenhalter nicht nur in Deutschland grundlegend verändert.

Von Peter Schenkendorf, GAYEN & BERNS · HOMANN GmbH

Mit drei AVV-Sprachen (Deutsch, Englisch, Französisch) reflektiert der AVV eine europäische Lösung und wird gleichzeitig als «General Contract of Use for Wagons (GCU)» bzw. «Contrat Uniforme d'Utilisation des Wagons (CUU)» bezeichnet.

Darüber hinaus wurde 2011 die «Entity in Charge of Maintenance (ECM)», d.h. die für die Instandhaltung zuständige Stelle für in Europa ansässige Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen geschaffen.

2016 wurde auch in Deutschland mit dem Eisenbahnregulierungsgesetz – ERegG – eine europäische Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums umgesetzt. Gleichzeitig wurde u.a. die deutsche Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung (EBHaftPflV) aufgehoben und mit dem «Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)» die Mindestversicherungssumme für Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Fahrzeughalter und Wagenhalter auf EUR 20 Mio. je Schadenereignis erhöht, 2-fach maximiert für jede Versicherungsperiode.

Mit der Modifizierung von Artikel 27.1 AVV wurde für Wagenhalter unter den dort benannten Voraussetzungen zusätzlich eine Haftung aus vermutetem Verschulden zementiert.

Der Cargo Rail Service Center e.V. (CRSC), als Selbsthilfe-Organisation und europaweit tätiger Verein, eingetragen im deutschen Vereinsregister, trägt neben einem sehr vielfältigen Angebot für seine Mitglieder auch versicherungstechnisch den vorstehend erwähnten Entwicklungen bestmöglich Rechnung.

Für europäische, dem CRSC e.V. angeschlossene Werkstätten – als haftungsrechtlich verlängerter Arm der Wagenhalter – wird ein Haftpflicht-Mastercover mit bis zu EUR 50 Mio. pauschal für Personen- und/oder Sachschäden unter Anrechnung von deren Haftpflicht-Grunddeckungen unterhalten. Dieser Versicherungsschutz steht den CRSC-Werkstätten insgesamt und ausschliesslich im Hinblick auf technische Dienstleistungen für CRSC-Wagenhalter als zusätzliches Qualitätsmerkmal zur Verfügung. Gleichzeitig wird auf diesem Weg Bilanzschutz gewährleistet, der Einzeleinkauf diesbezüglicher Kapazität entfällt und bietet somit auch einen nennenswerten Kostenvorteil. Parallel werden Mindestanforderungen an Haftpflicht-Grunddeckungen der CRSC-Werkstätten definiert.

Für dem CRSC e.V. angeschlossene, teilnehmende Wagenhalter kann eine gemeinsame Güterwagen-Haftpflichtversicherung mit bis zu EUR 100 Mio. pauschal für Personen- und/oder Sachschäden unter Anrechnung einer Grunddeckung in Höhe von mindestens EUR 50 Mio. gemeinsam bereitgestellt werden.

Hersteller und Lieferanten (Stichwort «erweiterte Produkthaftung») werden bei Bedarf individuell und ohne zusätzliche Kostenbelastung beraten.

Weitere Informationen: www.crsc.eu.com

Shelter Module von Wascosa

Das «Schutzschild» von Wascosa deckt die Versicherungslösungen ab. Haftungsrisiken und Versicherungslösungen müssen zwischen und mit den Partnern abgestimmt und ständig weiter optimiert werden. Mit diesem Modul werden Lösungen festgelegt, die den Kunden ruhig schlafen lassen.

- Versicherungskonzepte
- Haftpflicht/Kasko
- Partnerübergreifend

Terminkalender

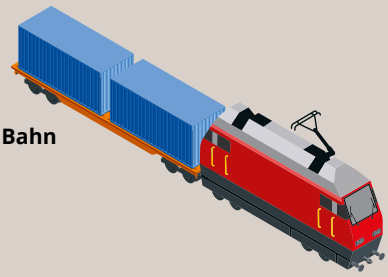
Datum	Veranstaltung	Ort	Website
2019			
04.12.2019	RNE RailNetEurope Generalversammlung	Wien, AT	rne.eu/calendars
10.12.2019	UIC Digital Awards 2019	Paris, FR	uic.org
11.12.2019	RFG Xmas Lunch	London, UK	rfg.org.uk/allevents
2020			
13.01.2020	VPI Neujahrsempfang	Hamburg, DE	vpihamburg.de/de/veranstaltungen
14.01.2020	10. VPI Symposium	Hamburg, DE	vpihamburg.de/de/veranstaltungen
24.01.2020	14. VAP-ECM-Erfahrungsaustausch	Olten, CH	cargorail.ch/verbandsarbeit
04.02.2020	RFG Member's Party	London, UK	rfg.org.uk/allevents
11. - 12.02.2020	13. BME/VDV-Forum Schienengüterverkehr	Berlin, DE	vdv.de/Termine.aspx
18.02.2020	European Railway Award 2020	Brüssel, BEL	cer.be/events
19. - 21.02.2020	9th International Railway Summit	Warschau, PL	irits.org
17. - 20.03.2020	SITL Europe (Semaine Internationale du Transport et de la Logistique)	Paris, FR	sitl.eu
21. - 22.03.2020	Railtech Track Access Charges Summit 2020	Riga, LV	events.railtech.com
März 2020	VPI Österreich Generalversammlung	Wien, AT	vpirail.at
Anfang April 2020	IBS Frühjahrskongress	noch offen	ibs-ev.com
01. - 03.04.2020	International Rail Forum & Conference (IRFC)	Prag, CZ	irfc.eu/en
02.04.2020	Rail Freight Conference	noch offen	rfg.org.uk/allevents
21. - 24.04.2020	Intertraffic 2020	Amsterdam, NL	intertraffic.com/amsterdam
23. - 24.04.2020	Talent and Expertise Development Platform	Valencia, ES	events.uic.org
27. - 30.04.2020	Transport Research Arena (TRA)	Helsinki, FIN	traconference.eu
12. - 14.05.2020	13th International Railway Infrastructure Exhibition (Infrarail)	London, UK	infrarail.com
13.05.2020	RFG Spring Group Meeting	noch offen	rfg.org.uk/allevents
13. - 14.05.2020	UIRR Generalversammlung	Brüssel, BEL	uirr.com
27. - 29.05.2020	International Transport Forum (ITF)	Leipzig, DE	itf-oecd.org/summit
02. - 05.06.2020	UIC Global Rail Freight Conference (GRFC)	Riga, LV	events.uic.org
11. - 12.06.2020	Generalversammlung der AFWP und UIP	Nizza, FR	afwp.asso.fr
16. - 17.06.2020	VPI Mitgliederversammlung und Technische Informationsveranstaltung	Bonn, DE	vpihamburg.de/de/veranstaltungen
16. - 18.06.2020	Multimodal Exhibition	Birmingham, UK	multimodal.org.uk
17.06.2020	EMC & 30th European Regional Assembly	Paris, FR	events.uic.org
24. - 26.06.2020	29th annual UNIFE General Assembly	Berlin, DE	unife.org/events/unife-events.html

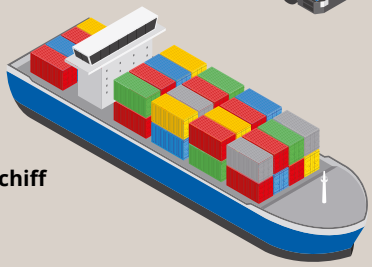
Impressum

Herausgeber	Wascosa AG, Werftestrasse 4, 6005 Luzern, Schweiz
Kontakt	T +41 41 727 67 67, infoletter@wascosa.ch
Konzept, Text und Gestaltung	Taktkomm AG und Wascosa AG
Übersetzung	Graeme High, Edinburgh
Druck	Druckerei Ebikon AG
Druckauflage	4'500 Exemplare
Erscheinung	zweimal jährlich in Deutsch und Englisch
Bildquellen	Wascosa AG; Stefan Roehl; Allianz pro Schiene; iStock; Adobe Stock
Copyright	Wascosa AG

Vergleichsdaten zur Umweltauswirkung verschiedener Verkehrsmittel

Verkehrsmittel		CO2-Emissionen		Lärm-Emissionen	
		Güterverkehr CO2-Äquivalent Gramm pro Tonnenkilometer	**Personenverkehr** CO2-Äquivalent Gramm pro Personenkilometer	**Güterverkehr** Schallpegel veschiedener Quellen in dB(A)	**Personenverkehr** Schallpegel verschiedener Quellen in dB(A)
Bahn	Antrieb			Antrieb	
	Diesel	50	150	Diesel 83	81
	Elektro*	0	0	Elektro 82	80
	Hybrid	30	80	Hybrid 83	80
LKW /PKW	Diesel	105	120	Diesel 80	74
	Hybrid	80	100	Hybrid 80	74
Schiff	Schweröl	15	40	Schweröl 90	90
Flugzeug (Start 100 m)	Kerosin	2000	400	Kerosin 95	95





** Allfällige CO2-Emissionen aus der Strompro-duktion werden der Energiesparte zugeordnet.*

Quelle: TU-Berlin, FG Schienenfahrzeuge, 2019.