Ausgabe 38 | November 2022

wascosa infoletter

Aktuelles für die Güterwagenbranche

Schluss mit der Kleinstaaterei

Der Schienengüterverkehr kann seine Stärken am besten beim Transport grosser Mengen auf langen Strecken ausspielen. In Europa werden die Transporte auf der Schiene jedoch immer wieder ausgebremst. Während LKWs ungehindert vom Nordkap bis Sizilien fahren, stossen Güterbahnen regelmässig auf nationalstaatliche Barrieren, welche die Weiterfahrt erschweren. Dabei wissen wir, wie es besser geht.

Von Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene

Deutschland ist das Haupttransitland in Europa. In keinem anderen Land der EU werden absolut gesehen mehr Tonnen auf der Schiene bewegt als in der Bundesrepublik. Rund 60 Prozent davon sind grenzüberschreitend. Im Wettbewerb mit anderen Güterverkehrsträgern bleibt der Marktanteil der Schiene in der EU seit Jahrzehnten jedoch weit unter seinem Potenzial. In Deutschland und den anderen grossen Volkswirtschaften der EU ist der Anteil seit 10 Jahren leicht rückläufig und jeweils unter der magischen 25-Prozent-Grenze (siehe Abbildung auf der nächsten Seite). Magisch, weil die Bundesregierung das 25-Prozent-Marktanteilsziel schon Anfang des Jahrtausends ausgerufen hat – bislang ohne Erfolg. Die aktuelle Bundesregierung hat das 25-Prozentziel in ihrer Koalitionsvereinbarung erneut aufgegriffen. Allerdings soll die 25-Prozentmarke nun erst im Jahr 2030 erreicht werden.

Fortsetzung auf Seite 2

Erfolgreich: Markteintritt in Grossbritannien 6

Finanzstark: Neue Eigentümer für die Zukunft 10

Dringlich: Start des digitalen Umbruchs 16

Liebe Leserinnen und Leser

Ich kann Dirk Flege nur zustimmen: Der europäische Schienenverkehr muss dringend seine nationalen technischen Grenzen überwinden. Die Effizienznachteile gegenüber der Strasse lassen sich sonst nicht kompensieren.

Wie Sie wissen, denke ich aber immer positiv. Allein die unschlagbaren Umweltvorteile der Schiene gegenüber der Strasse sind ein guter Grund, warum es sich lohnt, dafür zu kämpfen, dass die Grenzen baldmöglichst zum Wohle aller fallen müssen. Wie gross diese Vorteile der Schiene sind, zeigen einmal mehr die Berechnungen von InRoll (ab Seite 14).

Das entscheidende Mittel kennen wir schon lange: Innovation dank Digitalisierung. Die europaweiten Initiativen ERTMS und DAK können den gordischen Knoten zerschlagen. Höchste Zeit, dass die Umsetzung Fahrt gewinnt. Der positiven Erwartungshaltung von Gilles Peterhans, UIP, (vgl. Seite 16f.) kann ich mich nur anschliessen.

Dass sich mit Innovation und Kundenorientierung Wachstumsgrenzen überwinden lassen, haben wir bei Wascosa mit unserem Aufstieg zum viertgrössten Wagenvermieter Europas bewiesen. Und mit der Finanzkraft von Vauban Infrastructure und Swiss Life Asset Managers, den neuen Besitzern der Wascosa Holding (vgl. Seite 10f.), hat Wascosa jetzt auch für die Zukunft die notwendigen Mittel, um ihre Erfolgsgeschichte weiterzuschreiben.

Grenzen zu überschreiten und neue Märkte zu erschliessen, gehören dazu. Wascosa hat deshalb jüngst drei neue Niederlassungen in Italien, Spanien und Grossbritannien eröffnet. Mit Erfolg: Unsere fortschrittlichen Güterwagensysteme und unser Know-how im Infrastrukturbereich ermöglichten in Grossbritannien einen Markteintritt nach Mass (ab Seite 6).

Goldene Herbsttage und eine anregende Lektüre, auch aller weiteren informativen Artikel dieses Wascosa infoletter, wünscht Ihnen

Philipp Müller

Fortsetzung von Seite 1

Andere grosse Wirtschaftsräume dieser Erde kennen deutlich höhere Marktanteile ihrer Güterbahnen als Europa. In den USA, Australien oder China beispielsweise überspringen die Güterbahnen die 30-Prozent-Grenze, ja sogar die 40-Prozent-Grenze. In Europa liegen nur die baltischen Staaten, die Schweiz und Slowenien über der 30-Prozent-Grenze.

Kleinstaaterei als Schranke

Ein wesentlicher Grund, warum die Güterbahnen in Europa ihr Wachstumspotenzial nicht heben können, ist die Kleinstaaterei auf der Schiene. In den einzelnen Nationalstaaten gibt es nach wie vor unterschiedliche Leit- und Sicherungstechniken sowie verschiedene Stromsysteme. Dazu kommen abweichende Betriebsvorschriften und teilweise unterschiedliche Spurbreiten. Als ob dies nicht schon genug Widrigkeiten wären, müssen Lokführer beim grenzüberschreitenden Transport auch noch die jeweilige Landessprache beherrschen.

Eine weitere Barriere sollte in Zeiten der sich zuspitzenden Klimakrise schleunigst beseitigt werden: die fehlende Oberleitung an vielen Grenzübergängen. Von den 57 Grenzübergängen, die Deutschland auf der Schiene mit seinen Nachbarländern verbinden, sind lediglich 28 elektrifiziert (siehe Seite 3). Deutschland und Osteuropa sind mehr als 30 Jahre nach dem Mauerfall immer noch durch einen Eisernen Vorhang getrennt – zumindest für Elektro-Loks. Güterbahnen brauchen aber die Stromzufuhr, wenn sie preislich wettbewerbsfähig mit dem LKW sein und dazu ihren Klimavorteil voll ausspielen wollen. Der Lokomotivwechsel ist zeitaufwändig, teuer und schlecht für die Klimabilanz.

Es braucht zwei Dinge: Elektrifizierung und Digitalisierung

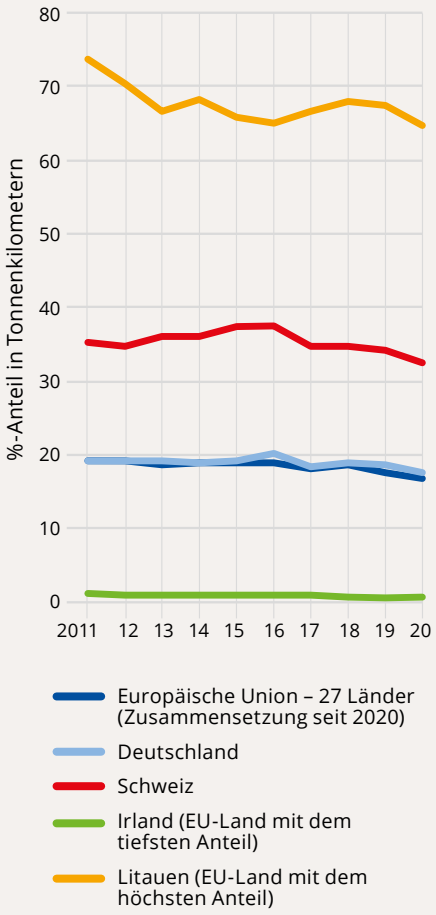
Sowohl die Streckeninfrastruktur als auch die Technik der Waggons müssen elektrifiziert werden, damit der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr sein Wachstumspotenzial heben kann. Noch hat die EU kein Elektrifizierungsziel für die Schieneninfrastruktur. In Deutschland sollen bis zum Ende des Jahrzehnts 75 Prozent des Schienennetzes mit einer Oberleitung ausgestattet sein – ein Plus von 13 Prozentpunkten im Vergleich zum Status quo.

Um den Strom auf die Güterwaggons zu bringen, ist Wascosa mit der E-Car-Innovation für Kühltransporte vorgeprescht und hat dafür den Clara-Jaschke-Innovationspreis bekommen. Eine EU-weite Zulassung steht noch aus – genau wie bei der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK), die Strom auf alle Güterwaggons bringt.

Insbesondere bei der Elektrifizierung der Grenzübergänge und der europaweiten Einführung der DAK ist die EU gefordert. Zielvorgaben per Ordnungsrecht kombiniert mit finanzieller Förderung («Zuckerbrot und Peitsche») versprechen den grössten Erfolg. Bis 2030 darf es für die Güterbahnen keine Eisernen Vorhänge und Schraubenkupplungen mehr geben.

Die seit Jahrzehnten propagierte Einführung des European Train Control Systems (ETCS) muss mit einer Digitalisierung der gesamten Schieneninfrastruktur einschliesslich der Stellwerke einhergehen. Die «Digitale Schiene» soll in Deutschland bis zum Jahr 2035 flächendeckend reali-

Rückläufige Entwicklung des Anteils des Schienengüterverkehrs am Binnengüterverkehr in europäischen Ländern



Quelle: Eurostat (online data code: tran_hv_frmod)

Für eine Übersicht zum Fahrplan der Einführung von ETCS siehe Seite 20.

siert sein. Zurzeit gibt es erste Pilotanwendungen, die problemlos funktionieren. Auch hier fehlt ein Ziel auf EU-Ebene.

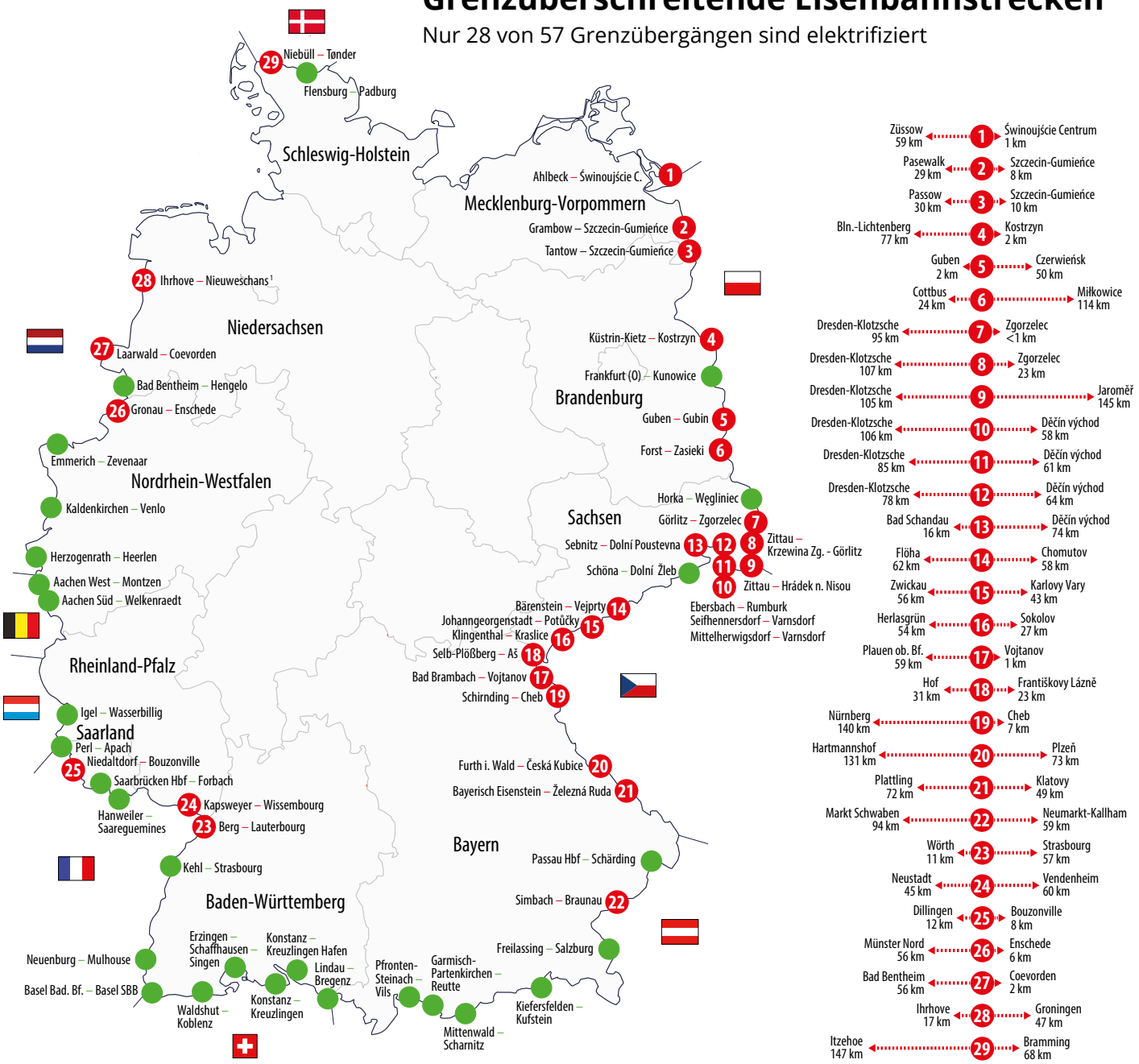
Speziell für die Güterzüge kommt mit der DAK eine weitere Innovation hinzu, die zwingend notwendig für den Erfolg der Güterbahnen ist. Den ersten Praxistest hat die DAK in diesem Frühjahr in einer europäischen Testfahrt bestanden. Bis Anfang 2023 will die Branche alle noch offenen Details geklärt haben. Dann sind die EU und die Nationalstaaten am Zug, von denen eine signifikante finanzielle Förderung erwartet wird, um der DAK zum Durchbruch zu verhelfen. Ziel muss eine europaweite Ausstattung sämtlicher Güterwaggons mit der DAK bis zum Jahr 2030 sein.

Vorteil der Schiene: fünfmal energieeffizienter

Dem energieeffizienten Schienengüterverkehr gehört die Zukunft. Der Rollwiderstand von Stahl auf Stahl ist dreimal geringer als der von Gummi auf Asphalt – ein wesentlicher Grund, warum die Güterbahnen ihre Fracht fünfmal energieeffizienter transportieren können als LKWs. Politisch und praktisch wissen wir, wie der Marktanteil des (grenzüberschreitenden) Schienengüterverkehrs massiv gesteigert werden kann. Auch ist die Technologie vorhanden und erprobt. Die Verkehrswende scheitert nicht an der Technik, sondern bislang an den Menschen. Es ist Zeit zum Handeln. Jetzt.

Grenzüberschreitende Eisenbahnstrecken

Nur 28 von 57 Grenzübergängen sind elektrifiziert



¹ vorübergehend ausser Betrieb

Quelle: Allianz pro Schiene | 12/2021

https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2017/08/211201_Elektrifizierte_Grenzuebergaenge.pdf

Nach dem Brexit – neue britisch-schweizerische Möglichkeiten im Schienenverkehr

In gewissen Bereichen mag der Brexit Herausforderungen mit sich bringen, er eröffnet jedoch neue britisch-schweizerische Möglichkeiten. Dazu gehört eine noch engere Zusammenarbeit im Schienenverkehr.

Von Sir Stephen Timms, Prime Minister's Trade Envoy for Switzerland and Liechtenstein, UK and Northern Ireland

Letztes Jahr wurde ich vom Premierminister zum Handelsbeauftragten für die Schweiz und Liechtenstein ernannt. Einer der ersten, der sich meldete, war Mick Tinsley, Wascosas umtriebiger Vertreter im Vereinigten Königreich. Es hat mich sehr gefreut, am 28. Juni 2022 gemeinsam mit Peter Balzer, dem CEO von Wascosa, Mick sowie seinen Kollegen in der Victoria Station die Ankunft des neuen Rollmaterials für GB Railfreight zu feiern.

Das Vereinigte Königreich und die Schweiz sind seit langem enge Partner. In den letzten zwei Jahrzehnten hat der Handel zwischen uns stark zugenommen. Im vergangenen Jahr erreichte er trotz der doppelten Herausforderung durch die globale Pandemie und den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU ein Volumen von über 38 Milliarden Pfund. Ein grosser Teil davon ist dem Handelsabkommen zwischen dem Vereinigten Königreich und der Schweiz zu verdanken: «Mind the Gap», wie die Schweizer Regierung das Abkommen nannte. Die bestehenden Handelsregeln zwischen dem Vereinigten Königreich und der Schweiz konnten damit nach dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU im Wesentlichen beibehalten werden.

Die Änderungen an der britischen Grenze waren für Schweizer Unternehmen, die aufgrund ihrer Lage ausserhalb der Zollunion bereits an Kontrollen an der EU-Grenze gewöhnt sind, grösstenteils überschaubar. Schweizer Firmen profitierten auch von Schonfristen in Bereichen wie der Sicherheitszertifizierung, wobei der Übergang vom CE-Zeichen der EU zum UKCA-Zeichen bis zum 1. Januar 2023 in allen Sektoren vollständig umgesetzt werden soll.

Britischer Schienengütermarkt reif für Weiterentwicklung

Mit dem Bestreben nach einer Dekarbonisierung und «Net Zero» ist der britische Markt für den intermodalen Verkehr und Schienengüterverkehr reif für eine Weiterentwicklung. Weniger als 40 Prozent des Schienennetzes sind derzeit elektrifiziert. In Verbindung mit einem akuten Mangel an Güterwagen und dem Bedarf an alternativen Antriebsarten wie Batterie- oder Wasserstoffantrieb ergeben sich daraus zahlreiche Möglichkeiten für Unternehmen mit Fachwissen in diesem Sektor, auch für solche aus der Schweiz.

Viele grosse und kleine Unternehmen in beiden Ländern sind bereits auf diesem Gebiet tätig, auch dank Initiativen wie Great British Railways und der damit verbundenen Möglichkeit längerer Mietverträge für Rollmaterial. Eine Reihe von Interessenvertretern im britischen und schweizerischen Eisenbahnsektor, darunter Wascosa, haben enorme Vorteile für beide Seiten durch engere Beziehungen im Eisenbahnbereich festgestellt. Ich freue mich darauf, dass sich diese Partnerschaft weiter entwickeln wird.

In der Victoria Station wird die Ankunft des neuen Rollmaterials von Wascosa für GB Railfreight gefeiert.

Dekarbonisierung und «Net Zero»: Der britische Markt für den intermodalen Verkehr und Schienengüterverkehr ist reif für die Weiterentwicklung.

Natürlich gilt es auch Herausforderungen zu bewältigen. Der Eisenbahnsektor ist zersplittert und weist unterschiedliche Normen, Grössen und Systeme auf, was für Exporteure und Importeure zu Komplikationen bei technischen Zulassungen sowie internationalen Fracht- und Passagierdiensten führt. Engere Beziehungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der Schweiz können hier helfen.

Geplante Erweiterung des Handelsabkommens

Bei den Gesprächen zwischen dem britischen Premierminister und dem Schweizer Bundespräsidenten im April dieses Jahres in London haben sich beide Seiten verpflichtet, das bestehende Handelsabkommen zu erweitern. Die Verhandlungen, die voraussichtlich 2023 beginnen werden, bieten eine einmalige Gelegenheit, auf unseren bereits starken Beziehungen aufzubauen und ein ehrgeiziges, noch nie dagewesenes Abkommen auszuhandeln, das der modernen Welt gerecht wird. Ein solches Abkommen hat auch das Potenzial, unsere beiden Volkswirtschaften anzukurbeln und der Welt zu zeigen, was zwischen zwei gleichgesinnten und innovativen europäischen Nationen möglich ist.

Sir Stephen Timms freut sich sehr über die Partnerschaft mit Wascosa.

Führende Vertreter der Schweizer Wirtschaft haben ihre Begeisterung für eine Vertiefung unserer Wirtschaftspartnerschaft durch ein erweitertes Freihandelsabkommen zum Ausdruck gebracht. Es könnte neue Modelle für die Zusammenarbeit in Regulierungsfragen sowie Möglichkeiten im gesamten Dienstleistungssektor eröffnen.

In Bereichen wie dem Schienenverkehr – einem für beide Länder wichtigen Exportsektor für Waren und Dienstleistungen – könnte ein verbessertes Freihandelsabkommen Vorteile bringen, wie beispielsweise eine stärkere Unterstützung für KMU und einfachere Regeln für den grenzüberschreitenden Handel. Auch in der Forschung und Entwicklung im Schienenverkehr gibt es viele Möglichkeiten für eine Zusammenarbeit, die zur Erschliessung neuer Partnerschaften beitragen.

Markteintritt nach Mass: britischer Bahninfrastrukturbetreiber setzt auf Wascosa

Für die Effizienz auf ihren Baustellen setzt Network Rail auf Wascosa als fachkundige, progressive und bestens vernetzte Partnerin. Ab sofort kommen in den nächsten 10 Jahren 570 neue, von Wascosa gemietete Güterwagen zum Einsatz: 50 JNA-Kastenwagen, 260 MLA-Kastenwagen sowie 260 Wascosa flex freight system® 60'-Tragwagen. Mehr als 140 hochkarätige Branchenvertreter feierten mit Wascosa am 28. Juni 2022 ihren erfolgreichen Markteintritt sowie den Rollout der ausgelieferten Wagen in der ehrwürdigen Londoner Victoria Station.

Knapp 27 Milliarden Pfund investiert Grossbritannien aktuell jährlich in seine Infrastruktur. Grossen Anteil daran hat Network Rail, die Inhaberin und Betreiberin der britischen Schienenverkehrsinfrastruktur, die aktuell unter dem Railway Upgrade Plan verschiedene Milliardenprojekte vorantreibt.

Massgeschneiderte Neuentwicklung überzeugt

Speziell für den Einsatz auf den Baustellen von Network Rail wurde von Wascosa ein MLA-Wagen Falcon mit 43m³ Fassungsvermögen entwickelt. Mit einer Tonne pro Laufmeter entspricht seine Tonnenkapazität genau den spezifischen Anforderungen der Baustellen. Der Güterwagen verfügt über die gleiche zusätzliche Verstärkung des Aufbaus wie der typischerweise in Grossbritannien für den Schottertransport eingesetzte JNA-Kastenwagen. Die niedrigen Seitenwände des MLA ermöglichen jedoch das Be- und Entladen unter den Oberleitungen auf Baustellen.

Wascosas modulare Güterwagen werden zum Standard, auch in UK

Die vor mehr als 10 Jahren eingeleitete Erfolgsgeschichte modularer Güterwagen setzt Wascosa beim Markteintritt in Grossbritannien erfolgreich fort. Network Rail überzeugten die Effizienzvorteile, die mit dem modularen System beim Transport verschiedener anderer für den Gleisbau notwendigen Infrastrukturmaterialien mit dem bewährten Wascosa flex freight system® erreicht werden können.

Insgesamt 260 Tragwagen wird Network Rail mit drei verschiedenen Aufbauten einsetzen: ein flaches Modul «Salmon» für den Transport von Gleisplatten und Schwellen, eine zweite Ausführung «Tench» mit verlängerter Stirnseiten und seitlichen Klappen für den Transport von kurzen Schienen und losen Bauteilen sowie die dritte Aufbaueinheit «Mullet» mit Bolzen und Rungen für den Transport von Weichen und Schienen.

Im Vordergrund der Wascosa flex freight system® 60'-Tragwagen mit dem Fallklappenmodul für den Transport von Weichen und Schienen.

> **«Dass sich Network Rail mit ihren hohen Anforderungen für Wascosa als Partnerin entschieden hat, zeigt, dass wir auch in einem neuen Markt wie Grossbritannien neue, grosse Kunden mit unseren erstklassigen Dienstleistungen überzeugen können. Es erfüllt uns mit Stolz und grosser Freude, dass der Mehrwert unserer flexibel einsetzbaren Wagen einen Beitrag zum Ausbau der britischen Bahninfrastruktur leisten wird.»**
>
> Philipp Müller, Präsident des Verwaltungsrats, Wascosa

Gezogen von einer neu auf den Namen Wascosa getauften Class 66-Lokomotive von GB Railfreight mit Peter Balzer im Führerstand erreichten die neuen Wascosa-Güterwagen für Network Rail die Victoria Station.

Um höchste Flexibilität im Einsatz zu bieten, nutzen sowohl das «Tench»- als auch das «Mullet»-Modul das «Salmon»-Modul als Basis. Die verlängerten Stirnseiten und seitlichen Klappen bzw. die Bolzen und Rungen können einfach entfernt werden. Die gewünschte grosse Anzahl an «Salmon»-Modulen erlaubt die perfekte Abstimmung auf das Arbeitsprogramm von Network Rail. Diese absolut flexible Systemlösung ist damit perfekt auf die Bedürfnisse des Schieneninfrastrukturbaus abgestimmt und bietet zusätzlich den Vorteil, dass im Betrieb weniger Güterwagen benötigt sowie weniger Lagerfläche auf dem Baugelände beansprucht werden und damit tiefere Kosten entstehen.

Freuen sich über den gelungenen Wascosa Markteintritt in Grossbritannien (v.l.n.r.): John Smith, Managing Director GB Railfreight, Peter Balzer, CEO Wascosa, und Philipp Müller, VRP Wascosa.

Das Wascosa flex freight system® kann praktisch jedes vom Kunden gewünschte Aufbau-Modul tragen, solange die Module nach ISO-Normen konstruiert sind und in das Lichtraumprofil des Schienennetzes passen, auf dem sie eingesetzt werden sollen.

Die Aufbau-Module der Wascosa flex freight system®-Tragwagen werden jeweils aus drei Teilen zusammengebaut und können auf jeden der Tragwagen flexibel mit einem Gabelstapler be- und entladen werden. Sind die Aufbauten nicht im Einsatz, so werden sie einfach gestapelt gelagert.

Victoria Station als einmalige Eventlocation

Mehr als 140 hochkarätige Gäste aus der Branche genossen den Rollout-Event von Wascosa auf dem Bahnsteig der denkmalgeschützten Victoria Station im Zentrum Londons. Nebst formellen Informationen bot das attraktive Programm auch einen erstklassigen Rahmen für informelle Gespräche und den freundschaftlichen Austausch. Einen kurzweiligen Einblick bietet das Video zum kompletten Rollout-Event inklusive Aftershow Party und VIP-Dinner: https://youtu.be/sC0kr4qgEis

Zum Video

Mehr Flexibilität und effizientere Baustoff-Züge

BELog ist innerhalb der Schwenk Baustoffgruppe sowohl zuständig für den Transport von schütt- und rieselfähigen Massengütern wie Sand und Kies (teils aus eigener Förderung) als auch Böden, Gestein und Zement/Klinker. Nach der Anschaffung einer Eurodual-Lokomotive im Jahr 2021 hat sie ihre Flotte mit 42 topmodernen offenen Schüttgutwagen der Gattung Eamnos von Wascosa ergänzt. Damit kann BELog ihre Schüttguttransporte nicht nur effizienter und flexibler, sondern auch umweltschonender durchführen und gleichzeitig neue Markträume erschliessen und so die eigene Wettbewerbsfähigkeit steigern.

Seit einem Jahr hat die BELog auf der Strecke Sachsen-Anhalt Richtung Norden und Süden eine Eurodual-Lokomotive im Einsatz. Da die neue Lok problemlos zwischen Elektro- und Dieselantrieb wechseln kann, konnte BELog seither ihre Transitzeiten von Norden nach Süden merklich verkürzen und weitere Kies- und Zementwerke an die Schiene anbinden, die bisher aufgrund der nicht-elektrifizierten Teilstrecken nur per LKW bedient wurden.

Seit diesem Jahr hat BELog ihre Wagenflotte mit 42 neuen topmodernen Schüttgutwagen ergänzt, die das Unternehmen in Kombination mit der Dual-Lok seinem Ziel «weg von der Strasse auf die Schiene» noch einen weiteren bedeutenden Schritt näher bringen. Beschafft hat BELog die neuen Wagen des Typs Eamnos bei Wascosa, die die Neubauwagen an das Logistikunternehmen vermietet, das 2017 gegründet wurde und seit 2019 zu 100% zur Schwenk Baustoffgruppe gehört – dem ältesten Familienunternehmen der deutschen Baustoffindustrie und zugleich einem der modernsten und innovativsten Hersteller der Branche.

Effizienzgewinne und Streckenausbau

Dank des Dieselantriebs der Dual-Lok und der höheren Zuladung der neuen Eamnos-Wagen (von 71,1 t statt 65,5 t) werden auf der ersten und letzten Meile nicht nur deutlich höhere Geschwindigkeiten erreicht, sondern können auch insgesamt deutlich schwerere Züge gebildet werden. Dabei wird gleichzeitig das Verhältnis von Nettoladungsgewicht zu Bruttogesamtfahrmasse verbessert. Dies führt zu bedeutenden Effizienzgewinnen und einem geringeren Rangieraufwand, wie Timo Pape, Geschäftsführer von BELog GmbH & Co. KG erklärt: «Da die Eamnos-Wagen trotz ihrer höheren maximalen Zuladung rund 4 Meter kürzer sind als unsere bisherigen Wagen (11,30 m statt 15,74 m), bieten sie eine hohe Flexibilität beim Transport von schweren Massengütern und erlauben uns, auch kürzere Gleisanlagen ökonomisch sinnvoll anzufahren, ohne dass wir zu oft rangieren müssen.»

Kommt hinzu, dass dank der höheren Anhängelast die Sechsachslokomotive einen geringeren Energieverbrauch pro Tonnenkilometer aufweist, sodass die schweren Züge nicht nur effizienter und flexibler, sondern mit der neuen Zugkomposition auch umweltschonender transportiert werden können. Und nicht zuletzt «ermöglicht uns das Zusammenspiel der neuen Loktechnologie mit den neuen Schüttgutwagen, dass wir neu von Mitteldeutschland aus auch Bahnhöfe in Süddeutschland anfahren können», so Pape weiter.

Die neuen Eamnos-Wagen von Wascosa (rechts) dienen zum Transport von Sand in den Süden und den Rücktransport von Böden.

Gut gerüstet für die Zukunft

Ein weiterer Vorteil der Schüttgutwagen von Wascosa ist, dass alle Wagen über modernste Telematikboxen verfügen. «Damit können wir neu die Laufleistung jedes einzelnen Wagens mit GPS erfassen und überprüfen», erklärt Matthias Zilke, der seit Gründung für das Lok- und Wagenmanagement der BELog zuständig ist. «Wir haben deshalb einen viel geringeren administrativen Aufwand als noch vor einem Jahr.» Auch für die zunehmende Digitalisierung im Güterverkehr ist BELog dank der neuen Wagen des Typs Eamnos bestens gerüstet. Das bestätigt auch Zilke: «Die Eamnos-Wagen bieten alle notwendigen Voraussetzungen, damit wir sie künftig in ein modernes Telematik-System einbinden können.»

Über BELog

BELog ist seit 2019 innerhalb der SCHWENK Baustoffgruppe zuständig für die Eisenbahnlogistik und damit den reibungslosen Transport von Baustoffen und Böden. Mit einem Fuhrpark aus einem Dutzend Streckenloks von G1000, G2000 sowie 189er und einer modernen Eurodual-Lok von ELP sowie mehreren Hundert Wagen der 3 Gattungen Ea, Fa und Ua gewährleistet sie die Versorgungssicherheit diverser Schwestergesellschaften. Seit diesem Jahr gehören zudem 42 Eamnos-Neubauwagen von Wascosa zur Flotte.

Profil der Wascosa Eamnos-Wagen

Allgemeines	
Eigengewicht	19.2 Tonnen
Radsatzlast	22.5 Tonnen
Zulässiges Gesamtgewicht	90.0 Tonnen
Verkehrsgeschwindigkeit	100 Km/h beladen, 120 Km/h leer
Einsatzbereich	Europa im G1 Profil (GE = Go Everywhere)
Kleinster befahrbarer Kurvenradius	35 Meter als Einzelwagen, 150 Meter gebunden im Zug
Untergestell	
Länge über Puffer	11 300 mm
Äusserer Achsabstand	8 300 mm
Puffer	Kategorie A, 105 mm Hub
Drehgestell	Y25Lsd-KP1
Bremse	KE-GP-A(K)
Bremssohlen	1 x Bgu, C810
Laderaum	
Ladevolumen	57 m³
Ladefläche	26,2 m²
Ladeflächenlänge	9.9 m
Ladeflächenbreite	2.65 m
Höhe Ladefläche über S.O.	1 198 mm

Torsten Wagner, General Manager der Wascosa GmbH, Timo Pape, Geschäftsführer der BELog, und Matthias Zilke, Lok- und Wagenmanagement der BELog Baustoffe, begutachten die frisch ausgelieferten Eamnos-Wagen.

Neue Eigentümer: Neue Finanzkraft für die Fortsetzung der Wachstumsstrategie

Mit ihren neuen Eigentümern Swiss Life Asset Managers und Vauban Infrastructure Partners im Rücken hält Wascosa an ihrem Fokus auf Innovation und Kundenorientierung fest. In den kommenden Jahren will Wascosa zum drittgrössten Wagenvermieter in Europa aufsteigen.

Ende Juni 2022 wurde der Verkauf vollzogen. Das bisherige Familienunternehmen Wascosa wechselte den Besitzer. Die Swiss Life Asset Managers und die französischen Vauban Infrastructure Partners haben die Wascosa Holding AG mit ihren Gesellschaften (vgl. Abbildung) zu 100% übernommen. Der Hauptsitz der Wascosa bleibt in Luzern, die Holding wird ihren Sitz künftig in Luxemburg haben. Auch operativ bleibt bei der Wascosa vieles unverändert: Philipp Müller, bisheriger Vertreter der Eigentümerfamilie im Verwaltungsrat, wird künftig Verwaltungsratspräsident der Wascosa Holding Group SA in Luxemburg. Peter Balzer, aktueller CEO der Wascosa, wird ab 2023 neuer Verwaltungsratspräsident der Wascosa Holding AG in der Schweiz. Zur neuen Geschäftsleitung vgl. Artikel auf Seite 12.

> **«Wir freuen uns, mit Philipp und seinem kompetenten und erfahrenen Team und mit unserem Partner Swiss Life Asset Managers die nächste Ära in der Geschichte von Wascosa einzuleiten. Grundlagen dabei sind nachhaltige Investitionen, kontinuierliche Innovation, ein kundenorientierter Ansatz und Best-in-Class-ESG-Standards.»**
>
> Christoph Bruguier,
> Senior Investment Director
> & Partner bei Vauban
> Infrastructure Partners

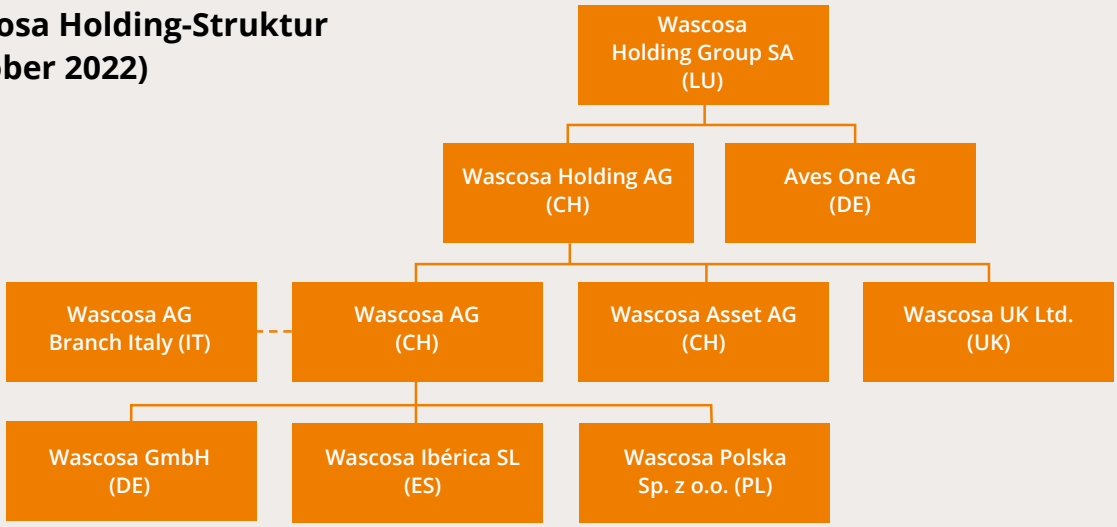
Kapitalkraft als entscheidender Faktor für Zukunftsfähigkeit

Der europäische Güterverkehrsmarkt erlebt eine fortschreitende Konsolidierung. Mit dem Drang zur Grösse steigen der Kapitalbedarf für Grossinvestitionen und die finanziellen Risiken. Die Finanzkraft wird deshalb zu einem entscheidenden Wettbewerbsfaktor.

Wascosa will auch künftig vom starken Momentum und den günstigen Marktaussichten für europäische Güterwagen profitieren und seine Investitionen weiter ausbauen. Der Markt profitiert von strukturellem Rückenwind durch die politisch gewollte Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die umweltfreundlichere Schiene. Mit der zusätzlichen Finanzkraft der neuen Eigentümer im Rücken wird Wascosa ihre Wachstumsstrategie fortsetzen. Gemessen an der Grösse ist es das Ziel von Wascosa, zur Nummer drei im europäischen Schienengüterverkehr aufzusteigen. Gemessen an der Kundenorientierung und Innovationskraft will man die bisherige Spitzenposition im Markt behalten.

> **«Wir sind begeistert von den Wertschöpfungsmöglichkeiten, die Wascosa bietet, und freuen uns darauf, gemeinsam mit Vauban Infrastructure Partners mit allen Stakeholdern zusammenzuarbeiten, um diese Erfolgsgeschichte fortzusetzen.»**
>
> Christoph Manser,
> Head Infrastructure Equity
> International von
> Swiss Life Asset Managers

Wascosa Holding-Struktur (Oktober 2022)



VRP Philipp Müller zum Eigentümerwechsel: «Weiter wie bisher – innovativ und kundenorientiert»

Herr Müller, was wird sich bei Wascosa durch den Eigentümerwechsel ändern?
Philipp Müller: Weniger als man auf den ersten Blick denkt. Mit diesem Schritt haben wir die Zukunft der Wascosa abgesichert. Natürlich wird es eine Umstellung von einem familiengeführten zu einem investitionsgetriebenen Unternehmen geben. Aber der Spirit der Wascosa wird bleiben. Wir wollen auch in Zukunft schneller und besser als andere agieren, als Team erfolgreich sein und die Kunden- vor Eigeninteressen stellen. Diese Ziele sind anspruchsvoll, aber machbar.

Wascosa hat sich rasant entwickelt. Womit differenziert sich Wascosa als Güterwagenvermieter?
Wascosa hat sich von einem kleinen, unbekannten Vermietunternehmen durch Innovation, Kundennähe und Agilität als ein europaweit erfolgreicher Anbieter von Güterwagensystemen etabliert. Diese Position wollen wir beibehalten. Ein Beispiel für unsere Innovationskraft: Aktuell zeigt sich ein starker Trend zu modularen Güterwagenkonzepten. Solche haben wir schon vor gut 10 Jahren eingeführt. Jetzt, wo sich der Trend durchsetzt, sind wir für den Markt bereit. In den letzten 60 Jahren unseres Unternehmens hat eine kompromisslose Kundenorientierung den Unterschied im Tagesgeschäft gemacht. Auch das soll so bleiben. Es ist im Interesse der neuen Eigentümer, dass die Wascosa im Kern das bleibt, was sie immer war: ein innovatives und kundenorientiertes Unternehmen.

Die Umstellung von einem familiengeführten zu einem investitionsgetriebenen Unternehmen bringt aber doch Veränderungen mit sich. Wie haben Sie Ihr Team auf diese Reise mitgenommen?
Die Beteiligung von Swiss Life und Vauban als Drittaktionäre hat sich aus einem intensiven Strategieprozess mit rund 15 Mitarbeitenden abgeleitet. Nachdem der Entscheid gefallen war, führten wir das neue Aktionariat im Rahmen einer Tagesveranstaltung im Unternehmen ein. Über den gesamten Strategieprozess hinweg wollten wir Unsicherheit, Misstrauen und falsche Vermutungen von Management und Mitarbeitenden vermeiden. Das ist uns gelungen und wir setzen alles daran, dass uns das auch unter der neuen Eigentümerschaft gelingt. CEO Peter Balzer und ich werden nach wie vor im Verwaltungsrat vertreten sein. Das ist eine starke Botschaft im Hinblick auf die Kontinuität und die Zukunft der Wascosa.

Wascosa mit neuer Geschäftsleitung ab 1. Januar 2023

Mit dem bevorstehenden Jahreswechsel vollzieht Wascosa einen Generationenwechsel in der operativen Unternehmensführung: Iris Hilb (54) wird ab 1. Januar 2023 neue CEO der Wascosa Gruppe. Sie folgt auf Peter Balzer, der die operative Leitung nach 9 Jahren abgibt. Nach seinem Rücktritt Ende 2022 wird er das Amt des Verwaltungsratspräsidenten der Wascosa Holding AG mit Sitz in der Schweiz übernehmen.

Mit Iris Hilb, studierte Betriebswirtin, übernimmt ab 2023 eine ausgewiesene Fachexpertin und Führungspersönlichkeit die operative Leitung der Wascosa Gruppe. Iris Hilb war, bevor sie Anfang Oktober in die Wascosa eintrat, mehr als 25 Jahre für die DB Cargo AG tätig, zuletzt als Senior Vice President Customer Service. Sie bringt umfassende Erfahrungen in den Bereichen Vertrieb, Strategie, Marketing, Kundenservice, IT, Wagenmanagement sowie Leistungseinkauf mit. Auch die Nachhaltigkeit der Schiene wird Iris Hilb weiter zielgerichtet positionieren, denn der Umweltvorteil der Schiene gegenüber der Strasse, so äusserte sie sich unlängst in einem Interview, sei für sie ein wichtiger Motivationsfaktor, um in dieser Branche tätig zu sein.

Wichtiges Know-how bleibt erhalten

Peter Balzer wird als CEO noch bis zum Jahreswechsel im Amt bleiben und dann nahtlos Philipp Müller als Verwaltungspräsident der Wascosa Holding AG mit Sitz in der Schweiz ablösen. Philipp Müller wird selbst als Präsident des Verwaltungsrats bei der nach dem Eigentümerwechsel neu gegründeten Wascosa Holding Group SA mit Sitz in Luxemburg tätig bleiben. Damit ist sichergestellt, dass das über viele Jahre aufgebaute Know-how, das die Wascosa zu einem europaweit anerkannten Anbieter von Güterwagensystemen gemacht hat, weiterhin dem Unternehmen erhalten bleibt und genutzt werden kann.

Iris Hilb (links) übernimmt ab 1. Januar 2023 von Peter Balzer (rechts) die operative Führung bei Wascosa.

Digitale Transformation soll vorangetrieben werden

Die Geschäftsleitung unter der Führung von Iris Hilb wird sich weiterhin auf eine kompromisslose Kundenorientierung und auf Innovationen konzentrieren, mit dem klaren Ziel, die digitale Transformation konsequent voranzutreiben. Der Geschäftsleitung ab 1. Januar 2023 werden im Weiteren Irmhild Saabel (CSO und CBDO), Markus Vaerst (CDQO), Dominic Felice (COO) und Stephan Kellmann (CFO) angehören. Irmhild Saabel leitet somit wie bisher die Bereiche Vertrieb und Business Development. Um die Digitalisierung zu beschleunigen, übernimmt Markus Vaerst den neu geschaffenen Geschäftsleitungsbereich «Automatisierung-Digitalisierung-Total Quality Management» (CDQO). Sein Nachfolger als Chief Operation Officer (COO) wird Dominic Felice, der bis anhin bei Wascosa für die technische Kundenbetreuung verantwortlich zeichnete. Stephan Kellmann verantwortet als CFO weiterhin den Bereich Finanzen und Organisation.

> **«Ich freue mich ausserordentlich, dass wir Iris Hilb als neue CEO gewinnen konnten. Sie verfügt über enorm viel Erfahrung in unserem Business und als Führungskraft. Sie ist eine Bereicherung für unser Unternehmen und wird mit Energie und Weitblick die Basis unseres Erfolgs, die Peter Balzer und sein Team für Wascosa gelegt haben, erfolgreich nutzen und ausbauen.»**
>
> Philipp Müller, Präsident des Verwaltungsrats, Wascosa

Wascosa Footprint Module: Umweltfreundliche Logistik

Der Herausforderungen für eine umweltfreundliche Logistik sind viele – auch auf der Schiene. Insbesondere gilt es vermeidbare CO_2-Emissionen zu reduzieren und die Lärmbelastung von Anwohnerinnen und Anwohnern zu minimieren. Mit dem Footprint Module bietet Wascosa ihren Kundinnen und Kunden mit ganzheitlicher Beratung und gezielten Innovationen Unterstützung.

Zukunftsträchtige Transportinnovation ohne Emissionen: Wascosa e-car® .

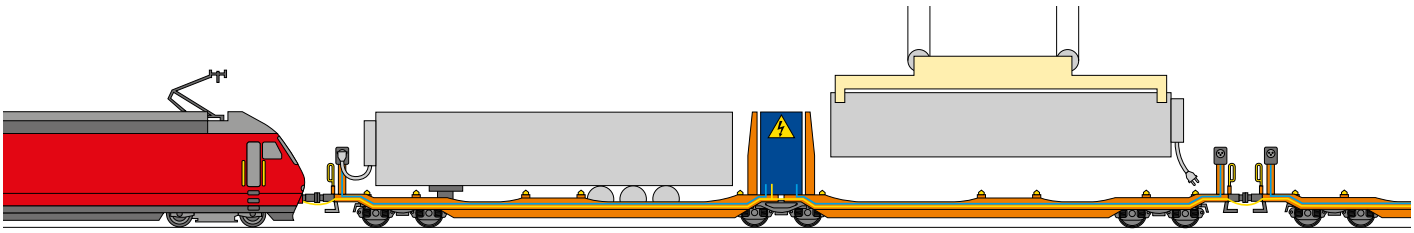
Ob Früchte, Medikamente oder andere verderbliche Waren – im Jahr 2018 wurden in Kühlcontainern Waren im Umfang von 84 Mio. Tonnen nach Westeuropa importiert. Die überwiegende Mehrheit dieser Güter erreichen Europa auf dem Seeweg. Anschliessend werden sie auf der Strasse weiterbefördert. Neben den Emissionen aus dem Transport entstehen hier durch die für die Kühlung verwendeten Dieselaggregate wesentliche, zusätzliche Emissionen.

Hier setzt der Wascosa e-car® als zukunftsträchtige Transportinnovation ohne Emissionen an: Die Containertragwagen werden mit heute bereits im Schienenpersonenverkehr bestens etablierten Komponenten über die Lokomotiven mit Strom versorgt. Die Container nutzen für die Kühlung der Transportwaren Elektromotoren und reduzieren damit die Lärm- wie auch CO_2-Emissionen in substanziellem Umfang.

Potenzial: Faktor 3 bei den CO_2-Emissionen, Faktor 2 beim Lärm

Vergleichsrechnungen bei einem innereuropäischen Langstreckentransport von 40-Reefer-Containern von Rotterdam (NL) nach Koper (SI) ergaben: Die CO_2-Emissionen von 37.7 Tonnen könnten durch den Einsatz des Wascosa e-car® beim Hauptlauf um rund 60 Prozent gesenkt werden. Bei ergänzendem Einsatz von elektrifizierten LKWs auf dem Vor- und Nachlauf steigt die Einsparung auf 66 Prozent. Kommt dazu: Das mit Dieselgenerator betriebene Kühlaggregat ist doppelt so laut wie ein mit Elektromotoren betriebenes Aggregat.

Auch wenn dieser Innovation aktuell bei der anvisierten europaweiten Zulassung immer noch Hindernisse im Weg stehen, so ist Wascosa von ihrem grossen Nutzen überzeugt. Deshalb ist der Wascosa e-car® auch ein gutes Beispiel, wie Wascosa mit dem Footprint Module eine grünere Logistik möglich macht.



Wascosa e-car®: verderbliche Waren werden mit Stromaggregaten gekühlt und auf der Schiene transportiert.

CO_2-Fussabdruck: Schiene ist und bleibt umweltfreundlicher als die Strasse

Investoren, die in Infrastrukturen wie den Schienengüterverkehr investieren, machen dies unter anderem auch aufgrund der Umweltfreundlichkeit. Um ihnen die Wirkung ihrer Investitionen aufzuzeigen, hat die Investmentgesellschaft InRoll AG erstmals mittels Telematikdaten und anderer Informationsquellen den CO_2-Fussabdruck ihrer Güterwagen berechnet.

Von Anil Mahawattage, Geschäftsführer der InRoll AG

Zur Herstellung eines Güterwagens wird insbesondere Stahl eingesetzt. Seine Verarbeitung bringt einen substanziellen Energieverbrauch mit sich. Weiter sind der Wasserverbrauch und der produzierte Abfall materiell. Güterwagenhersteller publizieren heute jedoch keine öffentlichen Daten zu ihrem CO_2-Fussabdruck.

Als Annäherung hat InRoll in einem ersten Schritt den materialbezogenen Fussabdruck, d.h. den Ressourceneinsatz des Stahls und aller weiteren Materialien pro Güterwagen umgerechnet in CO_2-Äquivalenten, anhand von Lifecycledaten für einen Referenzwagen mit einem bestimmten Leergewicht berechnet.

Im zweiten Schritt wurde der produktionsbezogene Fussabdruck berechnet, d. h. der Ressourcenverbrauch, der von den Güterwagenherstellern für einen Durchschnittswagen aufgewendet wird. Hier konnten Primärdaten eines Herstellers genutzt werden: einerseits der Gesamtverbrauch von Strom und Gas des Werks, andererseits die damit im Werk produzierte Anzahl Wagen.

Die so berechneten summierten, vorgelagerten CO_2-Emissionen aus der Herstellung eines durchschnittlichen Neuwagens belaufen sich auf 175 t CO_2. Wie sich nachfolgend zeigen wird, sind diese produktionsbezogenen Emissionen eines Güterwagens jedoch im Vergleich zu den Emissionen aus seiner Nutzung und Wartung vernachlässigbar.

Höhere Umwelteffizienz von Intermodalwagen

Besonders umwelteffizient sind Wagen, die vom Mieter möglichst intensiv und lange genutzt werden (können). So verteilen sich die mit der Herstellung verbundenen Emissionen auf möglichst viele Tonnenkilometer. Auch die unterschiedliche Wartungsintensität der Wagen gilt es zu berücksichtigen. Intermodalwagen sind Spezialgüterwagen in beiden Bereichen deutlich überlegen: Im Durchschnitt liegt die Laufleistung eines standardisierten Tragwagens bei 150'000 bis 200'000 Kilometern, während sie bei Spezialgüterwagen lediglich 30'000 bis 50'000 Kilometer beträgt. Bei der Wartung der Intermodalwagen ist der Energie- und Wasserverbrauch wesentlich tiefer als bei Spezial güterwagen.

Berechnung der CO_2-Emissionen durch die Wagennutzung

Güterzugfahrten sind nur mit Lokomotiven oder Triebwagen möglich. Diese werden in der Regel mit Strom angetrieben. Wenn Oberleitungen fehlen, wie z. B. auf Werksgeländen, kommen Diesellokomotiven zum Einsatz. Je nach Land in Europa, in dem Güterzüge unterwegs sind, schwanken die mit der Stromerzeugung verbundenen Treibhausgasemissionen erheblich: Aufgrund der Reduktion der Kohleverstromung sank die spezifische CO_2-Intensität im Stromsektor der EU27 per 2020 zwar auf 226g CO_2 je kWh (Quelle: Weltenergierat Deutschland). In der Schweiz lag der Verbraucher-Strommix aufgrund des hohen Anteils erneuerbarer Energien im Jahr 2018 zum Vergleich bei nur 128 g CO_2eq je kWh (Quelle: Bundesamt für Umwelt).

Bei ihren Berechnungen der nachgelagerten nutzungsbasierten Emissionsdaten hat die InRoll verschiedene anerkannte Datenquellen herangezogen, um geeignete Emissionsfaktoren in kg CO_2 pro Tonne Fracht pro km Wegstrecke (Tonnenkilometer, tkm) zu erhalten. Der ermittelte Emissionsfaktor von 0.016 kg CO_2 pro tkm berücksichtigt allerdings mangels entsprechender Daten noch keine länderspezifischen Unterschiede.

Foto: © InRoll AG

Bewegungsdaten dank Telematik verfügbar, Nutzlastdaten noch nicht

Dank der Telematik-Ausrüstung eines Grossteils ihrer Wagen konnte InRoll bei den Berechnungen auf effektive Bewegungsdaten zurückgreifen. Trotz Telematik fehlen aber zwei wichtige Angaben: Einerseits verfügen zu wenige InRoll-Wagen über Sensoren, welche die effektive Nutzlast aufzeichnen. Im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung wurde deshalb mit der maximalen Nutzlast gerechnet. Andererseits ist aufgrund der noch fehlenden digitalen automatischen Kupplungen nicht

bekannt, wann die Wagen von welcher Lokomotive mit welchem Antrieb (Elektro oder Diesel) gezogen werden. Entsprechend wurde mit dem obengenannten Durchschnittswert für die gesamte Strecke gerechnet (ebenfalls Worst-Case-Betrachtung).

Auch die wartungsbezogenen Emissionen wurden mittels Lifecycle-Daten berechnet und anhand der effektiven Daten zur Wartungshäufigkeit und -intensität abgeglichen.

Nutzung dominiert Umweltwirkung, Herstellung im Vergleich vernachlässigbar

Die nachstehende Grafik der im 2021 entstandenen CO_2-Emissionen zeigt: Vom Umfang her ist die Nutzung klar die bedeutendste Emissionsquelle von Güterwagen. An zweiter Stelle steht ihre Wartung. Die abgeschriebenen CO_2-Emissionen aus der Herstellung der Wagen sind gemäss heutigen Berechnungen im Vergleich bedeutungslos.

Umweltfreundlichkeit der Schiene klar bestätigt

Der in der Grafik ebenfalls enthaltene hypothetische Vergleichswert der geschätzten, eingesparten CO_2-Emissionen, die sich bei einem fiktiven Transport derselben Gütermenge auf der Strasse ergeben hätten, zeigt einmal mehr: Die Schiene ist der Strasse punkto Emissionen deutlich überlegen, selbst wenn auf der Schiene aus Mangel an besseren Daten auf den Worst Case abgestellt wird.

Nachgelagerte CO_2-Emissionen aus der Nutzung und Wartung der Güterwagen im InRoll-Portfolio durch die Mieter (im Vergleich mit den vorgelagerten Emissionen sowie der Einsparung gegenüber dem Strassenverkehr) in Tonnen CO_2 im Jahr 2021

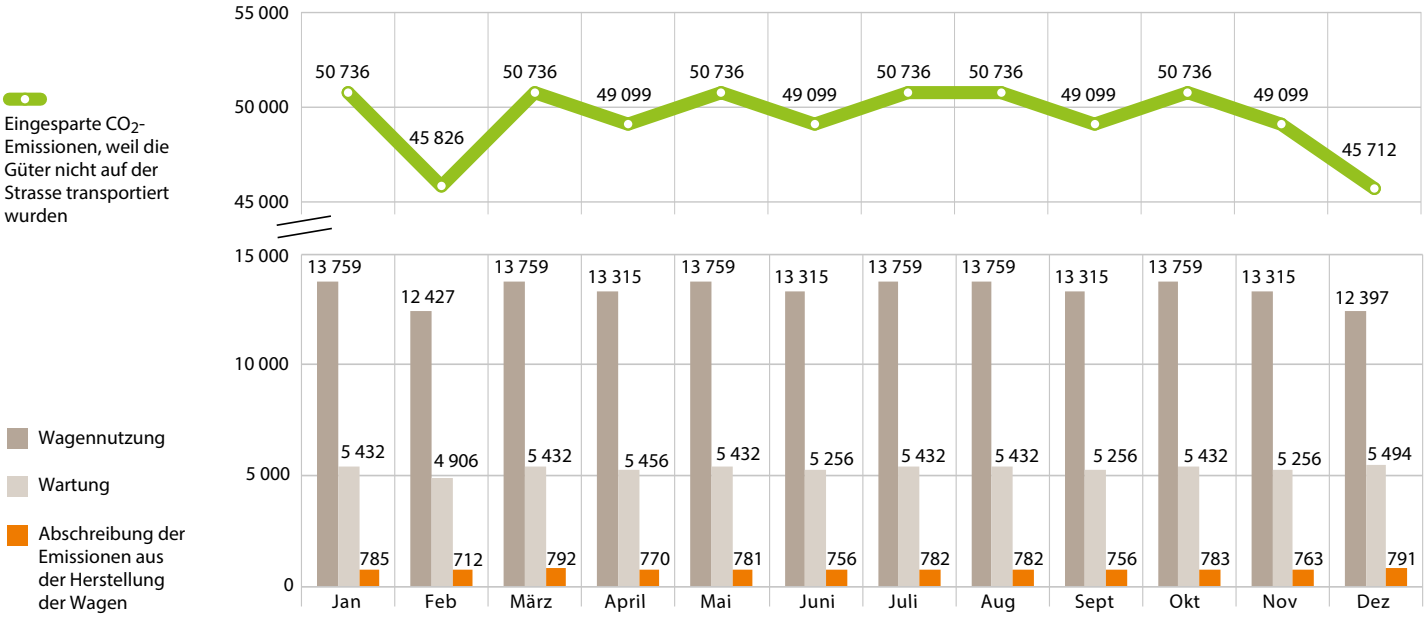


Foto und Grafik: © InRoll AG

Digitaler Umbruch auf der Schiene: Steht der grosse Knall bevor?

Seit Anbeginn ist die Eisenbahn ein Symbol der Industrialisierung und nationaler Stolz fast aller europäischen Länder. Man sollte meinen, dass dies dazu geführt hätte, dass sich die Eisenbahnen der 4. industriellen Revolution und der Digitalisierung schnell geöffnet hätten. Aber es hat Jahrzehnte gedauert, bis die Akteure des Schienenverkehrs den Nutzen und die Notwendigkeit eines digitalen Umbruchs erkannt haben, der sich ganzheitlich auf die Geschäftsmodelle, das derzeitige Leistungsversprechen der Unternehmen und die daraus resultierende Marktposition auswirkt.

Von Gilles Peterhans, Secretary General, UIP - International Union of Wagon Keepers

Seit Jahrzehnten hat Europa grosse Ambitionen, den Niedergang des Schienengüterverkehrs umzukehren. Das Ziel, den Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split bis 2050 zu verdoppeln, ist Teil der Ende 2019 veröffentlichten Strategie für eine umweltfreundliche und nachhaltige Mobilität[1]. Doch dies erfordert eine umfassende Umgestaltung des Eisenbahnsystems. Dazu muss die digitale Transformation mit erheblichen Anstrengungen, umfangreichen Investitionen und intelligentem Denken angegangen werden. Zur Digitalisierung zähle ich alle Prozesse, bei denen digitale Technologien und Informationen genutzt werden, um Organisationsmodelle zu verändern, die Leistung zu verbessern und neue Wertschöpfungspotenziale zu schaffen. Der digitale Umbruch begann in den späten 1990er Jahren und betraf in erster Linie Branchen, die auf der Bereitstellung von Informationen beruhen, wie z.B. Enzyklopädien oder Branchenbuchverlage.

Langsamer Start: Erste Schritte Anfang 2006

Im Schienengüterverkehr wurde der erste Schritt einer digitalen Transformation, nämlich die überragende Bedeutung eines effizienten elektronischen Datenaustauschs zwischen den Akteuren, jedoch erst Anfang 2006 getan: Die Verordnung Nr. 62/2006 der Kommission vom 23. Dezember 2005, auch bekannt als TSI Telematikanwendungen für den Güterverkehr (TAF), legte den Grundstein. Es dauer-

RSRD² ermöglicht den zentralisierten Datenaustausch für Wagenhalter

[1] *Quelle: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789*

Grafik: © UIP

Grafik: © S2R EDDP

te jedoch nochmals Jahre, bis die Akteure des Sektors einen strategischen Einführungsplan (SEDP) für die Umsetzung des TAF TSI-Konzepts auf europäischer Ebene vorlegten. Verschiedene Entwicklungen in der Branche und Änderungen in der Gesetzgebung haben seitdem den Bedarf an Lösungen erhöht, die den Inhalt bestehender oder geplanter sektoralen Datenbanken und öffentlicher Register miteinander verknüpfen können, um als Reaktion auf komplexe betriebliche, sicherheitsrelevante, umweltbezogene oder überwachungstechnische Herausforderungen im Schienengüterverkehr höherwertige Informationen zu generieren.

> **«Die RSRD²-Initiative war der erste Schritt der UIP-Haltergemeinschaft, um gemeinsam eine technische Herausforderung zu lösen.»**

Die Schienengüterverkehrsbranche verstand sich hervorragend darin, riesige Datenmengen in Form von Excel-Dateien und PDFs bereitzustellen. Wir erkannten jedoch bald, dass die Digitalisierung zur Verbesserung und Rationalisierung betrieblicher Abläufe mehr verlangt als den Austausch von E-Mails. Vor diesem Hintergrund und angetrieben durch die in der TSI TAF verankerte gesetzliche Verpflichtung begann die UIP bereits 2007 eine effiziente Datenaustauschsoftware zu entwickeln: RSRD² war bald in einer ersten Version verfügbar. War der ursprüngliche Anstoss zu ihrer Entwicklung die Verzögerung des Sektors bei der Umsetzung der TSI TAF, so ist RSRD² dank der gemeinsamen Anstrengungen der privaten Wagenhalter heute eine führende Lösung.

RSRD² als erste gemeinschaftliche Initiative

Die RSRD²-Initiative war also der erste Schritt der UIP-Haltergemeinschaft, um gemeinsam eine technische Herausforderung zu lösen und dies zu einem optimalen Kosten-Leistungs-Verhältnis. Die Güterwagenhalter sehen in ihrer Initiative für einen offenen Datenaustausch einen Dienst für den gesamten Markt.

In anderen Industrien ermöglichte der digitale Umbruch Fortschritt ohnegleichen. Neue Technologien haben die Grenzen zwischen der physischen und der digitalen Sphäre verwischt. Im Schienengüterverkehr haben wir 10 Jahre gebraucht, um RSRD² als pragmatisches Geschäftsinstrument und als Branchenplattform zu etablieren. Die Digitalisierung ist aber eine wichtige Voraussetzung für die Leistungsfähigkeit von Volkswirtschaften. Langsam, aber sicher wird sie auch für Eisenbahnunternehmen zu einem zentralen und strategischen Element der Wettbewerbsfähigkeit. Der wichtigste Hebel, den es umzulegen gilt, ist nach wie vor: Wir müssen unsere Denkweise ändern.

ERTMS und DAK, aktuelle europaweite Initiativen als mögliche Wegbereiter des grossen Knalls

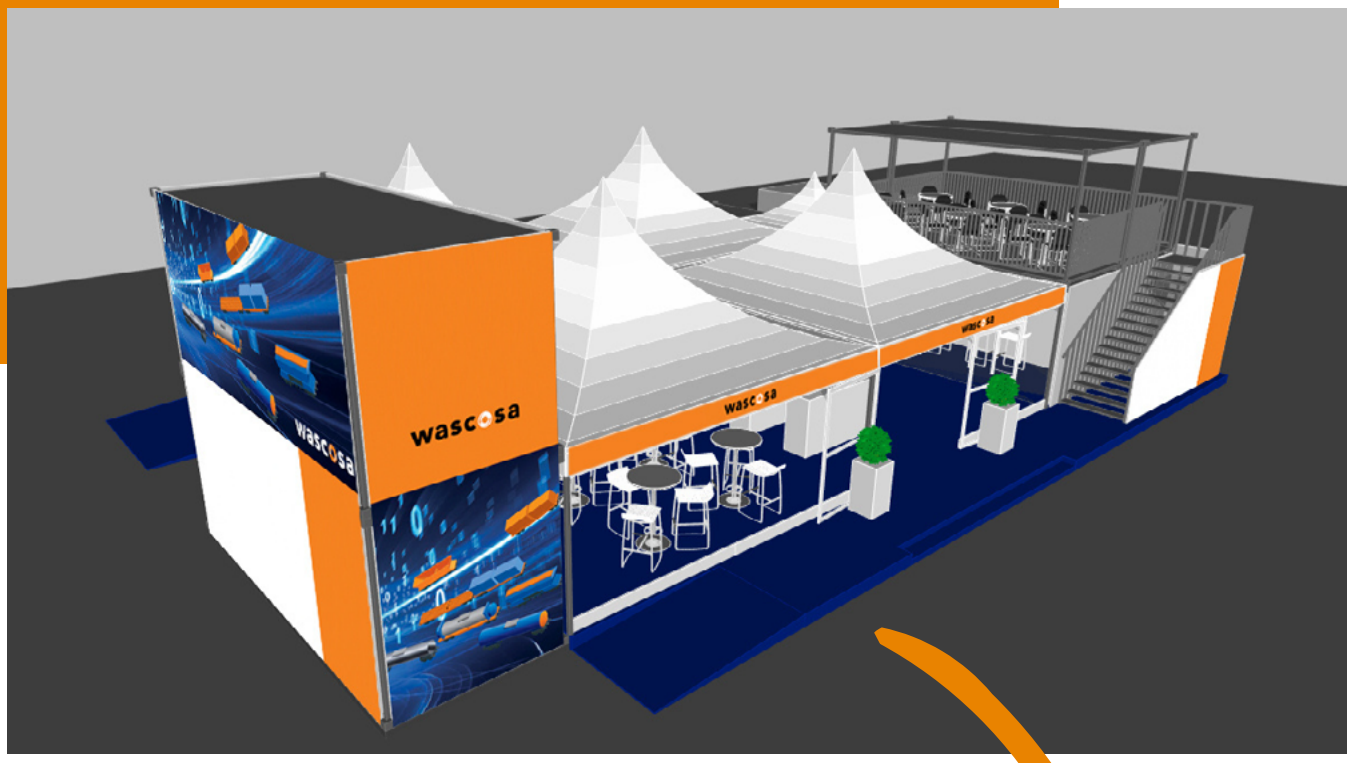
Heute hat der grosse Knall im Schienenverkehr noch nicht stattgefunden, aber das Ausmass und die Tiefe der Veränderungen, die mit der Einführung neuer Technologien verbunden sind, werden das gesamte Schienengüterverkehrssystem in

> **«Ein echter Durchbruch bei der Digitalisierung wird nur dann gelingen, wenn das gesamte Ökosystem Schiene miteinander vernetzt wird.»**

Bezug auf Produktion, Management und Governance verändern. Mit einer Unterstützung der Finanzierung und einer europaweiten Steuerung werden das European Rail Traffic Management System (ERTMS) zum Rückgrat digitaler Züge und die Digitale Automatische Kupplung DAK zum Wegbereiter für einen vollständig digitalen Güterzugbetrieb.

Denn ein echter Durchbruch bei der Digitalisierung wird nur dann gelingen, wenn eine wachsende Zahl von Systemen nicht nur innerhalb eines einzelnen Fahrzeugs, sondern auch mit der Infrastruktur, den betrieblichen Abläufen und somit dem gesamten Ökosystem Schiene vernetzt wird.

transport logistic Messe München 9.-12. Mai 2023



Einladung an den Wascosa Stand

Die Wascosa freut sich, 2023 wieder an der transport logistic Messe dabei zu sein. Wir laden Sie herzlich ein, uns vor Ort zu besuchen! Rund um den Wascosa Messestand präsentieren wir Innovationen wie die Weltneuheit Wascosa flex freight system® 2.0. Kommen Sie vorbei und geniessen Sie unseren vorzüglichen Schweizer Catering-Service. Weitere Infos folgen unter www.wascosa.com. Wir freuen uns auf Sie, bis bald in München!

WASCOSA STAND 704 - 6
IM AUSSENGELÄNDE

Scan me

Alle Infos unter:
transportlogistic.de

Terminkalender

Aufgrund der unsicheren Weltlage sind weiterhin kurzfristige Terminänderungen möglich.
Es wird empfohlen, für die definitiven Daten die einzelnen Websites der Veranstalter zu konsultieren.

Datum	Veranstaltung	Ort	Website
2022			
29.11.-01.12.2022	Rail Live	Malaga, ES	www.terrapinn.com/conference/rail-live
30.11.-02.12.2022	UIC world congress on rail training, talent and development	Paris, FR	https://wcrt.uic.org
06.12.2022	RNE Generalversammlung	Wien, AT	http://rne.eu/calendars
07.12.2022	RFG Xmas Lunch	London, UK	www.rfg.org.uk
07.-08.12.2022	European Silk Road Summit	Duisburg, DE	www.silkroadsummit.eu
08.12.2022	101. UIC Generalversammlung	Paris, FR	https://uic.org/events
2023			
09.-10.01.2023	Neujahrsempfang und 13. VPI-Symposium	Hamburg, DE	www.vpihamburg.de
07.02.2023	RFG Member's Party	London, UK	www.rfg.org.uk
21.-23.02.2023	12. International Railway Summit	Rom, IT	www.irits.org
15.-16.03.2023	Rail Infra Forum 2023	Berlin, DE	https://events.railtech.com
15.-16.03.2023	Siegburger Erfahrungsaustausch Güterwagen-Instandhaltung	Siegburg, DE	www.bahnverstand.ch
28.-30.03.2023	Semaine Internationale du Transport et de la Logistique (SITL)	Paris, FR	www.sitl.eu
12.04.2023	Generalversammlung VPI Österreich	Wien, AT	www.vpirail.at
April/Mai 2023	VAP Forum Güterverkehr	Zürich, CH	https://cargorail.ch
09.-11.05.2023	Railtex 2023	Birmingham, UK	www.railtex.co.uk
09.-12.05.2023	Transport Logistic	München, DE	https://transportlogistic.de
24.05.2023	RFG Spring Group Meeting	London, UK	www.rfg.org.uk
24.-26.05.2023	ITF Summit 2023	Leipzig, DE	www.itf-oecd.org
Mai 2023	RNE Generalversammlung	Noch offen	http://rne.eu/calendars
Mai/Juni 2023	F&L Meeting	Niederlande, NL	www.europeanfreightleaders.eu
01.06.2023	UIRR Generalversammlung	Brüssel, BE	www.uirr.com
06.-07.06.2023	RailTech Belgium	Brüssel, BE	https://events.railtech.com
14.-16.06.2023	Intertraffic 2023	Istanbul, TR	www.intertraffic.com
15.-16.06.2023	UIP / AFWP Generalversammlung und Keepers' Summit	Nizza, FR	https://uiprail.org
21.-22.06.2023	VPI Get Together und 23. Technische Informationsveranstaltung	Deutschland	www.vpihamburg.de
21.-23.06.2023	VDV Jahrestagung 2023	Leipzig, DE	www.vdv.de
Juni 2023	Technical Meeting	Noch offen	http://rne.eu/calendars
14.09.2023	Basler Tag der Schadenregulierung	Basel, CH	www.bahnverstand.ch

Impressum

Herausgeber	Wascosa AG, Werftestrasse 4, 6005 Luzern, Schweiz
Kontakt	T +41 41 727 67 67, infoletter@wascosa.com
Konzept, Text und Gestaltung	Taktkomm AG und Wascosa AG
Übersetzung	Interserv AG, Zürich
Druck	Druckerei Ebikon AG
Druckauflage	4'500 Exemplare
Erscheinung	zweimal jährlich in Deutsch und Englisch
Bildquellen	iStock (Titelbild und Seite 5 oben) Wo nichts anderes vermerkt: Wascosa AG
Copyright	Wascosa AG, www.wascosa.com

ETCS: Ablösung der unterschiedlichen Zugsicherungssysteme in Europa

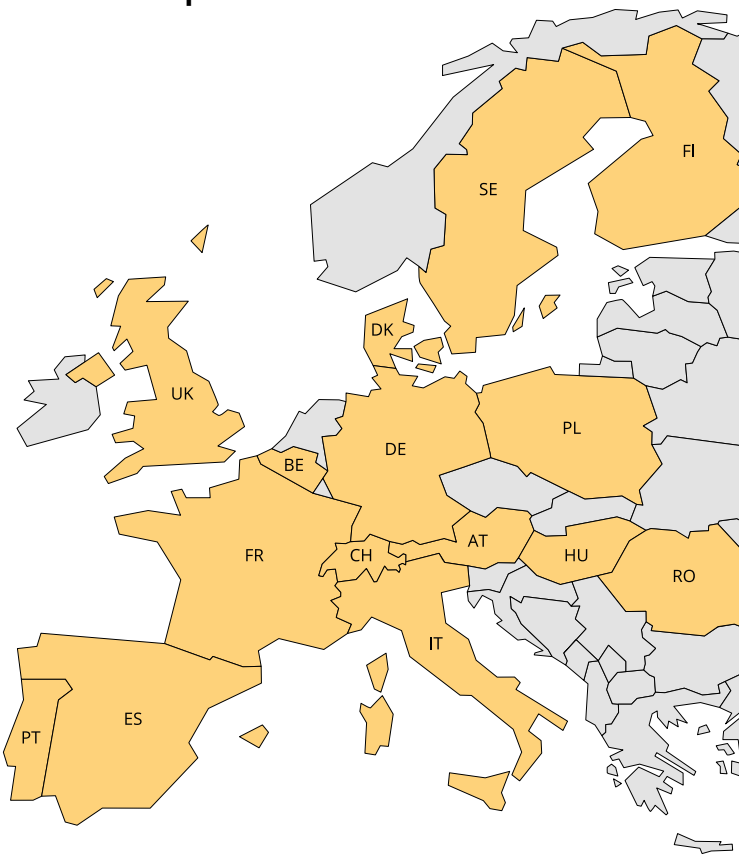
Die mehr als 20 nicht kompatiblen Zugsicherungssysteme in Europa behindern den grenzüberschreitenden Schienenverkehr. Moderne Triebfahrzeuge brauchen deshalb mehrere Systeme. Sonst muss das Triebfahrzeug an der Grenze gewechselt werden, was mit Zeitverlust und Kosten verbunden ist.

Aktuelle Übersicht über die Zugsicherungssysteme in Europa

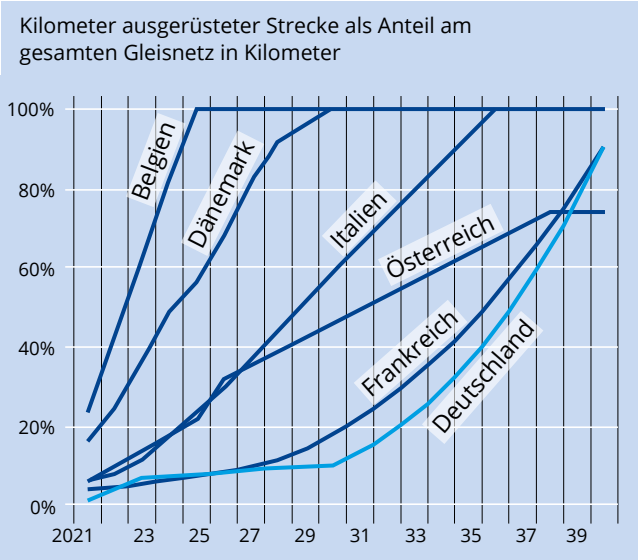
Länder	Bisherige Systeme
BE	TBL
DK	ZUB123
CH	SIGNUM / ZUB
IT	BACC / SCMT
FR	TVM / KVB
DE	INDUSI / LZB
AT	INDUSI / LZB

Länder	Bisherige Systeme
ES	ASFA / LZB
PT	EBICAB 700
UK	AWS
SE	EBICAB 700/1000
FI	EBICAP 900
HU	EVM120
RO	INDUSI
PL	KHP

Quelle: SBB CFF FFS



ETCS-Streckenausrüstungsgrad bis 2040



Quelle: SCI Verkehr GmbH

Gründe für ihre Ablösung durch das einheitliche European Train Control System (ETCS)

Substanzerhalt Sicherheit	Vereinfachung Netzzugang	Interoperabilität	Fahrzeit Netzkapazität Sicherheit
Die bisherigen nationalen Systeme sind am Ende ihrer Lebensdauer und müssen ersetzt werden.	Den Bahnunternehmen soll in Zukunft der Netzzugang mit «nur einer ETCS-Ausrüstung» gewährleistet werden.	Vereinfachung und Vereinheitlichung des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs.	Höhere Geschwindigkeit und kurze Zugfolgezeiten setzen eine Führerstandsignalisierung voraus.

Quelle: SBB CFF FFS

In der Schweiz ist seit 2018 das Normalspurnetz bereits grösstenteils mit ETCS ausgerüstet. Die bisherigen nationalen Schweizer Systeme SIGNUM und ZUB wurden abgelöst. Während die mit Aussensignalen betriebenen konventionellen Strecken mit ETCS Level 1 Limited Supervision ausgerüstet sind, steht die Führerstandsignalisierung ETCS Level 2 auf zehn Streckenabschnitten im Einsatz: zwischen Bern und Olten, zwischen Lausanne und Siders sowie auf den Basislinien durch Lötschberg, Gotthard und Ceneri. Laut der ERTMS-Strategie des BAV soll ETCS Level 2 kurz- und mittelfristig bedarfsorientiert weiter ausgebaut werden. Auf lange Frist ist die flächendeckende Führerstandsignalisierung des Normalspurnetzes das Ziel.