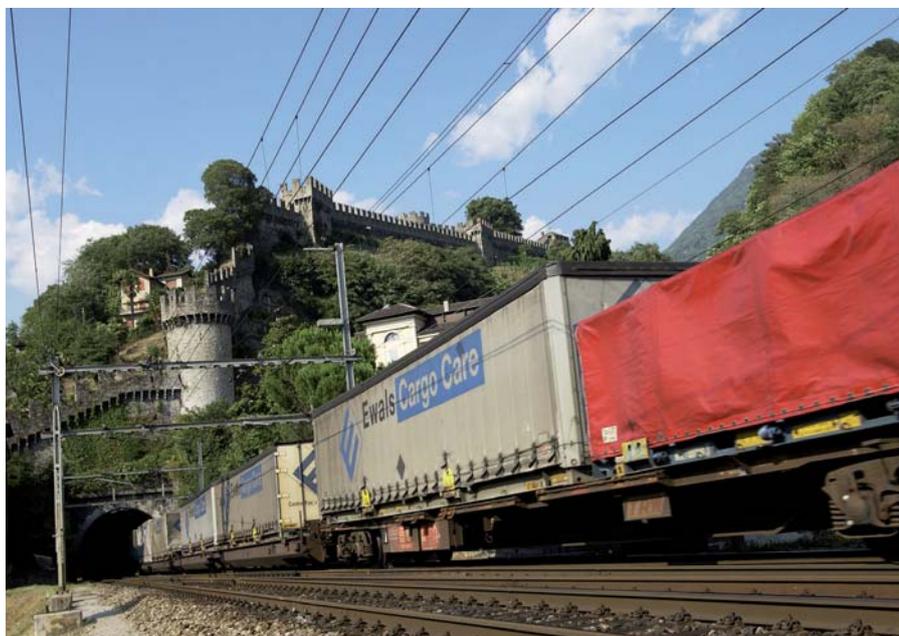


Der Einsatz von Entgleisungsdetektoren bei Tunnelfahrten – eine Massnahme zur Erhöhung der Sicherheit im Schienengüterverkehr

Im Schienengüterverkehr ist die Häufigkeit von Entgleisungen einzelner oder mehrerer Wagen sehr gering. Dennoch treten sie aufgrund der hohen Anzahl an Güterzügen, die täglich in Europa unterwegs sind, immer wieder mit mehr oder weniger schwerwiegenden Folgen auf. Eine Entgleisung eines Wagens kann neben grossen materiellen Schäden auch für Menschen, die sich in der Nähe der Entgleisung aufhalten, eine Gefahr darstellen.



© SBB CFF FFS



No root no fruit

Liebe Leserinnen und Leser, das Jahr 2014 ist für WASCOSA ein ganz spezielles Jahr, denn wir feiern unser 50-jähriges Bestehen. In so einem Moment besinnt man sich gerne auf seine Wurzeln, freut sich über das Erreichte und lässt die Vergangenheit Revue passieren, getreu dem Motto «no root no fruit». Wir danken Ihnen, liebe Kunden und Geschäftspartner, für Ihre langjährige Treue. Dass wir dieses Jubiläum mit Ihnen feiern dürfen, ist für uns keine Selbstverständlichkeit, insbesondere in einem Markt, der sich immer stärker konsolidiert. Doch WASCOSA wäre nicht WASCOSA, wenn wir unseren Blick nicht gleichzeitig in die Zukunft richten würden, denn das, was kommt, ist für uns viel spannender, als das, was bereits war. Die aktuellen Veränderungen unseres Marktes bieten neue Chancen, auf die wir uns sehr freuen! Noch nie war die Zeit eines Wagenvermieters so reizvoll, um mit klaren Visionen und Innovationen neue Wege zu beschreiten. Aus diesem Grund wollen wir unseren Jubiläumsanlass der Zukunft des Schienengüterverkehrs widmen. Wenn Sie an der Zukunft unserer Branche interessiert sind, sollten Sie diesen Anlass am 11. September 2014 nicht verpassen! Ich freue mich, mit Ihnen zu feiern und mit Ihnen gemeinsam in die Zukunft zu blicken.

Philipp Müller
Delegierter des Verwaltungsrates

In eigener Sache

SEITEN 6 & 7 **WASCOSA Future Day**
Trends und Perspektiven des
Schienengüterverkehrs

In eigener Sache

SEITE 8 Stabsübergabe bei der operativen
Geschäftsführung
SEITE 9 Der neue WASCOSA-CEO
Peter Balzer im Gespräch



Beispiele aus der Vergangenheit zeigen, dass der Schweregrad eines Schadens besonders im Gefahrgutverkehr deutlich grössere Ausmasse annehmen kann. Deshalb ist es wichtig, die Sicherheit insbesondere von Gefahrguttransporten weiter zu erhöhen, auch um die Akzeptanz der Bevölkerung zu steigern. Eine Möglichkeit zur Schadenminimierung bei Unfällen ist die Erhöhung der passiven Sicherheit. Ein in den letzten Jahren stark diskutiertes Thema ist dabei der Einsatz von Entgleisungsdetektoren. Nach einer Reihe schwerer Unfälle in den 1990er-Jahren wurde der pneumatische Entglei-

«Der Entgleisungsdetektor kann das Schadensausmass durch eine unverzüglich eingeleitete Zwangsbremmung deutlich verringern.»

sungsdetektor EDT 100 von der Firma Oerlikon-Knorr Eisenbahntechnik AG entwickelt. Dieser kann eine Entgleisung zwar nicht verhindern, aber das Schadensausmass durch eine unverzüglich eingelei-

tete Zwangsbremmung deutlich verringern. Eine Weiterentwicklung des Detektors mit angepassten Ansprechwerten wird als EDT 101 bezeichnet.

Ein grosser Vorteil der pneumatischen Detektoren ist, dass keine elektrische Energieversorgung benötigt wird. Die Detektion erfolgt rein mechanisch, die Einleitung der Bremsung pneumatisch. Im Fall der Detektion wird an der entsprechenden Stelle des Zuges die Hauptluftleitung geöffnet, sodass der Zug schnellstmöglich abgebremst wird. Dieses Prinzip entspricht im weitesten Sinne der konventionellen Fahrgastnotbremmung im Personenverkehr.

Bedenken gegen unmittelbare Bremseinleitung

Im Personenverkehr erfolgt eine Einleitung einer Notbremmung in den meisten Fällen unmittelbar und unüberbrückbar. Erst mit der Inbetriebnahme des Hochgeschwindigkeitsnetzes in Deutschland wurde ein System zur Notbremmsüberbrückung erforderlich, welches einen Halt im Tunnel mit einer Länge von mehr als 1000 m verhindert [1]. Dazu wurden

sogenannte NBÜ-Abschnitte definiert, in denen der Triebfahrzeugführer die Fahrgastnotbremmung überbrücken muss. Der Anteil der NBÜ-Abschnitte in Deutschland, die auch vom Güterverkehr befahren werden können, beträgt rund 0,6 Prozent des Gesamtnetzes [2].

Im Allgemeinen könnte auch im Schienengüterverkehr die Unfallschwere durch

«Im Allgemeinen könnte auch im Schienengüterverkehr die Unfallschwere durch einen Halt ausserhalb kritischer Anlagen wie z. B. Tunnels reduziert werden.»

einen Halt ausserhalb kritischer Anlagen wie z. B. Tunnels reduziert werden. Infrastrukturell wird dies durch die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität «Sicherheit in Eisenbahntunneln» sogar gefordert:

«[...] Dennoch gilt auch für den Güterverkehr das Ziel, den Zug aus dem Tunnel zu bewegen.» [3]

Von einer Entgleisung gehen aber weitere Gefahren aus, sodass eine sofortige Bremsung des Zuges auch im Tunnel europaweit gefordert wird.

«In den Betriebsvorschriften des Infrastrukturbetreibers muss, soweit notwendig, festgelegt und detailliert beschrieben sein, dass im Falle eines Ereignisses (mit Ausnahme einer Entgleisung, die einen sofortigen Halt erfordert) Folgendes gilt: – Der Zug muss vor der Einfahrt in einen Tunnel angehalten bzw. aus einem Tunnel herausgefahren werden.» [3]

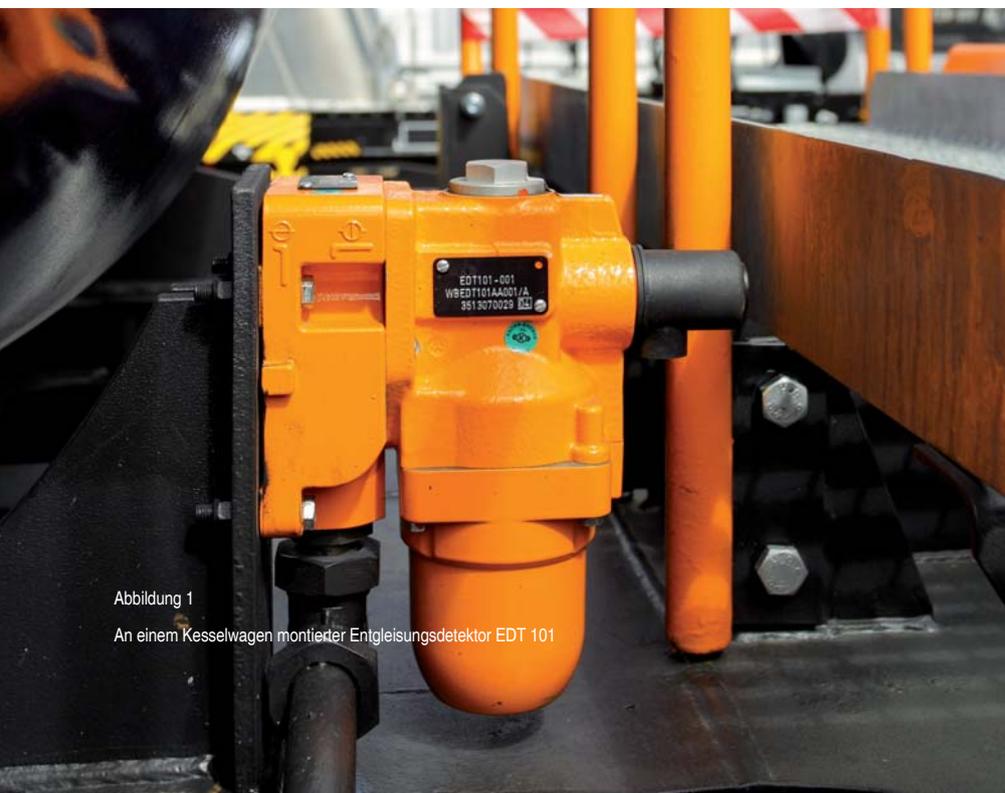


Abbildung 1

An einem Kesselwagen montierter Entgleisungsdetektor EDT 101

Es ist somit eindeutig geregelt, dass ein Zug im Fall eines Ereignisses wie z. B. eines Brandes nicht in den Tunnel einfahren bzw. im Fall, dass das Ereignis im Tunnel auftritt, diesen noch verlassen muss. Als Ausnahme sind alle Arten von Entgleisungen definiert, bei denen unabhängig der Art und Schwere der Entgleisung der Zug schnellstmöglich anzuhalten ist.

Dies widerspricht selbst den Darstellungen der ERA, die in [4] die Befürchtungen äussert, dass eine Nichtüberbrückbarkeit der Bremsung durch den Triebfahrzeugführer im Tunnelbereich gegen geltende Notfallregelungen verstossen könnte.

Bei einer exemplarischen Betrachtung des Notfallkonzepts für österreichische Eisenbahntunnel zeigt sich, dass die Regelung der TSI entsprechend umgesetzt wurde:

«Beim Feststellen von Unregelmässigkeiten, die auf eine Entgleisung hindeuten, sind analog zu Entgleisungen im Freistreckenbereich als Erstmassnahme der Ereigniszug sowie alle sich der Entgleisungsstelle nähernden Fahrten möglichst rasch anzuhalten.» [5]

Von daher scheinen die Befürchtungen, die aktuell auch in [6] geäussert wurden, nicht zutreffend. Die Funktionsweise der pneumatischen Entgleisungsdetektoren widerspricht besonders bei Tunnelfahrten nicht den geltenden TSI.

Handlungsmöglichkeiten des Triebfahrzeugführers

Wie viele Fälle von zunächst unbemerkten Entgleisungen zeigen, ist es für den Triebfahrzeugführer oftmals nicht möglich, die Entgleisung eines einzelnen Güterwagens zu bemerken. Dies gilt vor allem für Fälle, bei denen der entgleiste Wagen weiterhin im Zugverband mitgeführt wird. Eigene

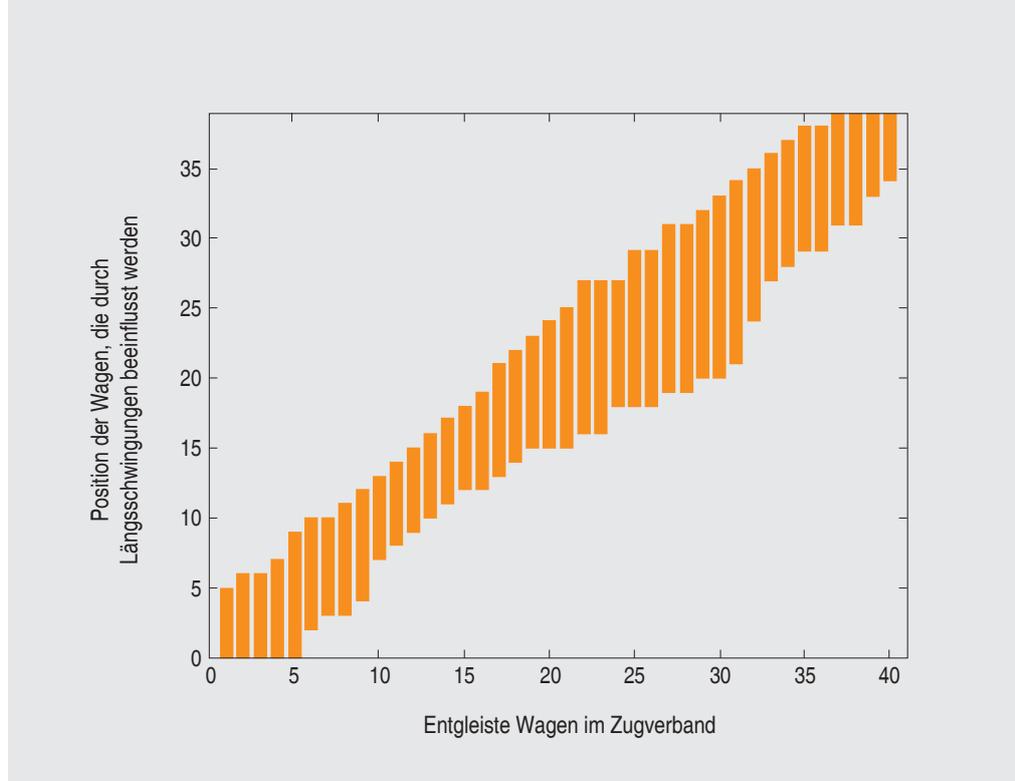


Abbildung 2

Einfluss der Wagenposition des entgleisten Wagens auf die Längskraftschwingungen an den einzelnen Kuppelstellen

Untersuchungen der Längsdynamik zeigen, dass der Triebfahrzeugführer nur eine Entgleisung der unmittelbar hinter

«Eigene Untersuchungen zeigen, dass nur eine Entgleisung der unmittelbar hinter dem Triebfahrzeug eingereihten Wagen bemerkt werden kann.»

dem Triebfahrzeug eingereihten Wagen anhand von Längsschwingungen des Zugverbandes bemerken kann. Wie in Abbildung 2 dargestellt, ist es für den Triebfahrzeugführer bei einem 40-Wagen-Zug nur möglich, eine Entgleisung bei einem der ersten fünf Wagen aufgrund der Längsschwingungen zu bemerken. Dargestellt ist der Fall, dass jeweils nur ein Wagen entgleist und im Zugverband weitergeführt wird.

Somit ist es nicht praktikabel, dass der Triebfahrzeugführer im Fall einer detektierten Entgleisung allein eine Entscheidung zur Überbrückung der Zwangsbremse treffen soll. Er muss sich in den meisten Fällen auf ein Detektionssystem verlassen, da er eine Entgleisung



Zur Person

Dipl.-Ing. Daniel Bing ...

- ... studierte Verkehrswesen / Fahrzeugtechnik an der Technischen Universität in Berlin.
- ... ist dort seit 2009 wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Schienenfahrzeuge mit den Schwerpunkten Eisenbahntechnik und Fahrzeugdynamik.



von hinteren Wagen nicht unbedingt erkennen kann. Der Lokführer wird den Zug gemäss den betrieblichen Vorschriften also ebenfalls schnellstmöglich anhalten, um weitere Gefahren abzumildern. Die Entscheidung, die Überbrückung der Bremsung dem Triebfahrzeugführer zu überlassen, ist daher nicht der richtige Weg.

Ausblick

Eine Ausrüstung zumindest von Gefahrgutkesselwagen mit Entgleisungsdetektoren scheint daher eine wichtige Komponente zur Erhöhung der Sicherheit des Schienengüterverkehrs. Durch eine entsprechende Verpflichtung wäre auch in der Industrie ein Anreiz für Weiterentwicklung von Entgleisungsdetektions-

systemen gegeben. Letztendlich könnten dadurch auch die Kosten des einzelnen Systems gesenkt werden. ■

Weitere Informationen:
Dipl.-Ing. Daniel Bing
Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Schienenfahrzeuge mit den Schwerpunkten Eisenbahntechnik und Fahrzeugdynamik
Technische Universität Berlin
daniel.bing@tu-berlin.de

Literatur

- [1] Minde, F.: Fahrgastnotbremse und Notbremsüberbrückung. In: ZEV-Glasers Annalen (2007) 11–12, S. 446–54.
- [2] Schweers, H.; Wall, H.; Würdig, T. (Hrsg.): Eisenbahnatlas Deutschland. Köln 2011.
- [3] ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION vom 20. Dezember 2007 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich «Sicherheit in Eisenbahntunneln» im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem. TSI Safety in Railway Tunnels 2007.
- [4] European Railway Agency: Recommendation on the provision proposed by the RID Committee of Experts requiring the use of Derailment Detection Devices. ERA / REC / 01-2009 / SAF 2009.
- [5] Neumann, C.; Sommerlechner, C.: Notfallkonzepte für österreichische Eisenbahntunnel.
- [6] Klein, S.: Pflicht und Kür. In: Gefährliche Ladung (2014) 1, S. 12–14.

Fallbeispiel einer typischen Entgleisung

Die Mehrzahl der Entgleisungen von Güterwagen findet – zum Glück – nicht bei Streckenfahrten mit hohen Geschwindigkeiten, sondern im Rangierbetrieb mit niedriger Geschwindigkeit statt.

Jüngstes Beispiel aus der Praxis: Eine Gruppe von Kesselwagen wurde nach Entladung in einem Tanklager abgestellt und mit Hemmschuhen gesichert. Vor der Wegfahrt vergass der Rangierbegleiter, den Hemmschuh zu entfernen, was bei der Fahrt über den nicht entfernten Hemmschuh zur Entgleisung von vier Wagen führte.

Dank dem Entgleisungsdetektor kam der Zug früh und schnell zum Stillstand und ein Umkippen des Wagens mit entsprechender Beschädigung von Wagen, Infrastruktur und Umwelt sowie damit verbundene Betriebsstörungen, Ausfallzeiten und Kosten konnte verhindert werden. ■



Fazit

Der Einsatz von Entgleisungsdetektoren erhöht die Sicherheit und reduziert die Kosten.

Aktuelle News

In der 53. Tagung des RID-Fachausschusses der OTIF konnte die Schweiz erreichen, dass das Thema Entgleisungsdetektion erneut untersucht wird. Der Fokus soll diesmal bewusst auf dem Thema «Bahntechnik» liegen. Gemeinsam mit Vertretern des ERA wird eine RID-Arbeitsgruppe unter dem Vorsitz von Holland die heutigen Entgleisungsdetektoren sowie mögliche Alternativen bewerten. Die erste Sitzung der Arbeitsgruppe findet im Oktober in Italien statt.



In eigener Sache

WASCOSA Future Day am 11. September 2014 im Verkehrshaus Luzern

Aus Anlass des 50-jährigen Bestehens blickt WASCOSA in die Zukunft und führt eine Tagung zum Thema «Trends und Perspektiven des Schienengüterverkehrs» mit hochkarätigen Denkern und Machern unserer Zeit durch. Sie sind herzlich einladen, daran teilzunehmen!

Referenten und Teilnehmer an der Podiumsdiskussion:

Karl Michael Mohnsen

TX Logistik AG

Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht

Technische Universität Berlin

Dirk Flege

Allianz pro Schiene e.V.



Matthias Horx, Trend- und Zukunftsforscher

Foto: Klaus Wymadel (www.wascosa.com)

Timon Heinrici

DVZ Deutsche Logistik-Zeitung

Georges Theiler

Ständerat und Unternehmer

Dr. Martin Henke

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)



Bertrand Piccard, Wissenschaftler und Abenteurer

Peter Balzer

WASCOSA AG

Dr. Peter Füglistaler

Bundesamt für Verkehr

Wenn Sie an der Zukunft des Schienengüterverkehrs interessiert oder persönlich davon betroffen sind, dann dürfen Sie diese Tagung nicht verpassen!

WASCOSA Future Day

Trends und Perspektiven des Schienengüterverkehrs

Facts & Figures

| | |
|------------------------|---|
| Datum | Donnerstag, 11. September 2014 |
| Zeit | ab 09.30 Uhr Registrierung, Frühstückssnack 10.30 Uhr Beginn der Veranstaltung 17.40 Uhr Ende der Veranstaltung |
| Ort | Verkehrshaus der Schweiz Lidostrasse 5 6006 Luzern |
| Sprache | Deutsch mit Simultanübersetzung auf Englisch |
| Tagungsgebühren | EUR 150.00 (zzgl. MwSt.) Die Tagungsgebühr beinhaltet Erfrischungsgetränke, Kaffeepausen und Mittagessen |

**Nicht
verpassen!**

Jetzt Interesse
anmelden:
marketing@wascosa.ch

Tagungsprogramm

Moderation: Christine Biesinger

| | |
|-------------------|---|
| 09.30 – 10.30 Uhr | Registrierung, Frühstückssnack |
| 10.30 – 10.40 Uhr | Begrüssung durch Moderatorin Christine Biesinger Begrüssungswort Philipp Müller , Delegierter des Verwaltungsrates, WASCOSA AG |
| 10.40 – 11.10 Uhr | Karl Michael Mohnsen , Vorstandsvorsitzender/CEO, TX Logistik AG «Güterwagen als strategischer Erfolgsfaktor der Zukunft für eine Bahn» |
| 11.10 – 11.40 Uhr | Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht , Professor Fachgebiet Schienenfahrzeuge an der Technischen Universität Berlin «Technische Möglichkeiten und Grenzen beim Bau von Güterwagen in der Zukunft» |
| 11.40 – 12.00 Uhr | Peter Balzer , CEO, WASCOSA AG «Güterwagenvermieter der Zukunft» |
| 12.00 – 12.30 Uhr | Pause |
| 12.30 – 13.30 Uhr | Matthias Horx , Trend- und Zukunftsforscher «Die Macht der Megatrends und die Zukunft von Mobilität und Transport» |
| 13.30 – 14.20 Uhr | Mittagspause |
| 14.20 – 14.50 Uhr | Dr. Peter Füglistaler , Direktor, Bundesamt für Verkehr «Förderung des Güterverkehrs durch den Bund» |
| 14.50 – 15.15 Uhr | Georges Theiler , Ständerat und Unternehmer «Die Zukunft des Schienengüterverkehrs im Spannungsfeld zwischen Politik und Wirtschaft» |
| 15.15 – 15.40 Uhr | Dirk Flege , Geschäftsführer, Allianz pro Schiene e.V. «Zukunftsaussichten des Güterverkehrs im Wettbewerb mit dem Lkw» |
| 15.40 – 16.00 Uhr | Moderierte Podiumsdiskussion «Hat der Schienengüterverkehr eine gute oder schlechte Zukunft vor sich?» <small>Karl Michael Mohnsen, TX Logistik AG / Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht, Technische Universität Berlin / Peter Balzer, WASCOSA AG / Dr. Peter Füglistaler, Bundesamt für Verkehr / Georges Theiler, Ständerat und Unternehmer / Dirk Flege, Allianz pro Schiene e.V. / Dr. Martin Henke, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) / Timon Heinrici, DVZ Deutsche Logistik-Zeitung</small> |
| 16.00 – 16.30 Uhr | Pause |
| 16.30 – 17.30 Uhr | Dr. Bertrand Piccard , Gründer und Pilot, Solar Impulse «Grenzen sprengen und neue Wege gehen» |
| 17.30 – 17.40 Uhr | Fazit |
| 17.40 Uhr | Ende |



Referenten



Karl Michael Mohnsen
Vorstandsvorsitzender/CEO
TX Logistik AG

«Güterwagen als strategischer Erfolgsfaktor der Zukunft für eine Bahn»

10.40

Grenzenlose Transportnetzwerke, moderne Güterverkehrskonzepte, branchenspezifische Lösungen: Als CEO der TX Logistik AG liefert der Hamburger Karl Michael Mohnsen (58) seit 2005 neue und starke Impulse im Bereich des Schienengüterverkehrs. Über 20'000 Züge werden dank Mohnsen und seinen 500 Mitarbeitenden jährlich durch Europa bewegt – Tendenz steigend.



Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht
Professor Fachgebiet Schienenfahrzeuge an der Technischen Universität Berlin

«Technische Möglichkeiten und Grenzen beim Bau von Güterwagen in der Zukunft»

11.10

Markus Hecht verfügt über einen immensen Erfahrungsschatz im Bereich des Schienenverkehrs. Seit 17 Jahren leitet er das Fachgebiet Schienenfahrzeuge an der Technischen Universität Berlin. Gemeinsam mit seinem Team führt er Forschungsarbeiten in den Gebieten Lärminderung, Zuverlässigkeit, Sicherheit und Energieeffizienz von Schienenfahrzeugen durch.



Peter Balzer
CEO, WASCOSA AG

«Güterwagenvermieter der Zukunft»

11.40

Bei der Vermietung und Verwaltung von Güterwagen für den Schienenverkehr gehört die WASCOSA AG zu den Branchepionieren. Seit Mitte April wird das Luzerner Unternehmen, welches dieses Jahr seinen 50. Geburtstag feiert, von Peter Balzer geleitet. Der neue Geschäftsführer unterstützte WASCOSA schon während der letzten zehn Jahre als externer Berater.



Matthias Horx
Trend- und Zukunftsforscher

«Die Macht der Megatrends und die Zukunft von Mobilität und Transport»

12.30

Matthias Horx gilt als einflussreichster Trend- und Zukunftsforscher im deutschsprachigen Raum. Mit seinem «Zukunftsinstitut» berät er Unternehmen und Institutionen, zudem publizierte der Dozent der Zeppelin-Universität in Friedrichshafen mehrere Bestseller über sein Fachgebiet. Horx pendelt zwischen London, Frankfurt und Wien, wo er seit 2010 lebt.



Christine Biesinger

Moderatorin der Tagung
Leiterin der Podiumsdiskussion



Dr. Peter Füglistaler
Direktor, Bundesamt für Verkehr

«Förderung des Güterverkehrs durch den Bund»

14.20

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist sicher, leistungsfähig, wirtschaftlich und umweltfreundlich: Als Direktor des Bundesamtes für Verkehr ist Peter Füglistaler dafür verantwortlich, die Aufträge der Politik umzusetzen und den öffentlichen Verkehr in der Schweiz mitzugestalten. Zuvor war er lange für die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) tätig.



Georges Theiler
Ständerat und Unternehmer

«Die Zukunft des Schienengüterverkehrs im Spannungsfeld zwischen Politik & Wirtschaft»

14.50

Der FDP-Ständerat ist nicht nur politisch aktiv, er ist auch Unternehmer mit Leib und Seele. Als Verwaltungsrat trägt er die Geschicke namhafter Firmen mit – darunter die der Auto AG Group in Rothenburg. Zudem ist er Stiftungsrat des Informationsdienstes für den öffentlichen Verkehr LITRA. Dieser wird von den Schweizer Transportunternehmungen getragen.



Dirk Flege
Geschäftsführer, Allianz pro Schiene e.V.

«Zukunftsaussichten des Güterverkehrs im Wettbewerb mit dem Lkw»

15.15

Es ist das unkonventionellste Verkehrsbündnis Deutschlands: 20 Verbände und über 100 Firmen aus der Eisenbahnbranche arbeiten in der Allianz pro Schiene zusammen, um den Schienenverkehr nachhaltig zu fördern. Als Geschäftsführer der Allianz amtiert seit 2011 Dirk Flege. Er ist unter anderem auch Beiratsmitglied des Verbandes Deutscher Eisenbahn-Ingenieure.



Dr. Bertrand Piccard
Gründer und Pilot, Solar Impulse

«Grenzen sprengen und neue Wege gehen»

16.30

Schon Piccards Vorfahren erlangten weltweit Berühmtheit, indem sie in die Stratosphäre und in die Tiefen der Weltmeere vordrangen. Heute schreibt Piccard die pionierhafte Geschichte seiner Familie weiter. In naher Zukunft will der Schweizer im Rahmen des Projekts «Solar Impulse» die Welt erstmals mit einem Solarflugzeug umrunden.



In eigener Sache

Stabsübergabe bei der operativen Geschäftsführung

Mitte April hat Peter Balzer als CEO die Leitung des operativen Tagesgeschäfts bei WASCOSA übernommen. Philipp Müller wird in seiner bisherigen Funktion als Delegierter des Verwaltungsrates die Gesamtleitung der Unternehmung weiter beibehalten und sich vermehrt strategischen Aufgaben widmen.



Das neue Führungsduo der WASCOSA: Philipp Müller, Delegierter des Verwaltungsrates, und Peter Balzer, CEO.

Philipp Müller hat sich entschieden, nach mehr als 20 Jahren die operative Geschäftsführung per Mitte April 2014 anlässlich der Generalversammlung an Peter Balzer zu übergeben. Mit diesem Schritt soll die Expansion und Weiterentwicklung des Unternehmens erfolgreich fortgesetzt werden. Peter Balzer,

neuer CEO, ist 57 Jahre alt und wohnt in Oberwil bei Basel und in Luzern. Er bringt jahrzehntelange Erfahrung in der Geschäftsführung, der Logistik und im Projektmanagement mit und hat WASCOSA über zehn Jahre in diversen Themen als externer Berater begleitet. Mit Peter Balzer konnte ein sehr engagierter

und kompetenter Geschäftsführer gewonnen werden, der sowohl für Kontinuität als auch für die qualitative Weiterentwicklung von WASCOSA einstehen wird.

Die eigenständige Führung des operativen Bereichs durch die Geschäftsleitung und damit die Konzentration des Verwaltungsrates auf die rein strategischen Führungsaufgaben ermöglicht nun die richtige und umfassende Funktionentrennung, die der Unternehmensgrösse einer WASCOSA von heute entspricht.

Rücktritt im Verwaltungsrat

Eine weitere Veränderung betrifft den Verwaltungsrat von WASCOSA. Norbert H. Kern, langjähriges Mitglied des Verwaltungsrates, trat Mitte April altersbedingt sowie aus gesundheitlichen Gründen zurück. Während seiner mehrjährigen Amtszeit hat er das Unternehmen massgeblich geprägt und mitgestaltet. Während dieser Zeit konnte WASCOSA von Norbert Kerns guten persönlichen Kontakten zu führenden europäischen Güterverkehrsunternehmen profitieren, was insgesamt zum sehr erfreulichen Wachstum der letzten Jahre beigetragen hat. Für seinen unermüdlischen Einsatz gebührt ihm grosser Dank, ebenso wie für den reichen Erfahrungsschatz, den er an das WASCOSA-Team weitergeben konnte. ■

In eigener Sache

Der neue WASCOSA-CEO Peter Balzer im Gespräch

Im Zuge der Stabsübergabe bei der operativen Geschäftsführung kam mit Peter Balzer in diesem Jahr eine erfahrene Persönlichkeit zu WASCOSA. Peter Balzer, der WASCOSA über zehn Jahre in diversen Themen als Berater begleitet hat, äussert sich zur Marktentwicklung des europäischen Schienengüterverkehrs und zu den Marktchancen.

Herr Balzer, was hat Sie motiviert, die Aufgabe als CEO bei WASCOSA zu übernehmen?

Die Übernahme der Aufgabe als CEO war für mich eine Kopf- und eine Herzenssache. Seit 15 Jahren verfolge ich gespannt die Entwicklung der Firma WASCOSA. Als externer Berater war ich in diversen strategischen Vorhaben der Unternehmensentwicklung direkt involviert und habe so viele «Insights» in das Unternehmen erhalten und die Zusammenarbeit mit Philipp Müller und seinen Mitarbeitern sehr schätzen gelernt. Basierend auf einem soliden Fundament, das über 50 Jahre entwickelt wurde, bin ich überzeugt, dass die Zukunftsaussichten für WASCOSA sehr gut sind.

Andererseits kenne ich Philipp Müller, Delegierter des Verwaltungsrates der WASCOSA, seit mehr als 25 Jahren, und es war schon immer unser Wunsch, gemeinsam tätig zu sein. Nur dauerte es etwas länger, bis wir unseren Wunsch umfassend umsetzen konnten – getreu dem Motto: «Gut Ding will Weile haben!»

In Ihrer beruflichen Vergangenheit hatten Sie Einblick in verschiedene Industrien. Wie beurteilen Sie die Branche der Güterwagenvermieter in Europa?

Die Güterwagenvermieter in Europa besitzen rund 20 Prozent der heute in Europa eingesetzten Güterwagen, wobei die grössten europäischen Vermieter rund zwei Drit-

tel der bestehenden Wagenflotte von ca. 170'000 Wagen halten. Daneben gibt es eine Anzahl mittelgrosser und kleinerer Anbieter, die sich um eine Steigerung ihrer Marktanteile bemühen.

«Im Vergleich zu anderen Industrien zeichnet sich die Branche der Wagenvermieter als nicht besonders dynamisch aus.»

Im Vergleich zu anderen Industrien wie zum Beispiel dem Informatikmarkt oder der Automobilbranche zeichnet sich die Branche der Wagenvermieter als nicht besonders dynamisch aus. Es finden zwar Veränderungen statt, doch die Teilnehmer haben Zeit, sich Schritt für Schritt den veränderten Bedingungen anzupassen. Für eine Firma wie WASCOSA, deren Anspruch es ist, schnell, flexibel, innovativ und kundenorientiert zu sein, ist diese Situation sicherlich ein grosser Vorteil. Die starken Zuwachsraten der letzten Jahre sowohl bei Neubauprojekten als auch bei Flottenmanagementmandaten zeigen, dass die Kunden die Anstrengungen von WASCOSA honorieren.

Der Markt des Schienengüterverkehrs erfährt aktuell eine tief greifende Veränderung. Wie beurteilen Sie diese?

Die Veränderungen des Schienengüterver-



kehrs sind einerseits strukturell bedingt, andererseits wurden sie vom Gesetzgeber initiiert.

Betrachten wir zuerst die strukturellen Aspekte des Schienengütermarktes. Ich stütze mich hier auf verschiedene aktuelle Studien.

Haupttreiber des Schienengüterverkehrs ist das gesamtwirtschaftliche Wachstum. Aufgrund der negativen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung der letzten Jahre in Europa hat sich der europäische Güterwagenmarkt auf niedrigem Niveau eingependelt. Obwohl Europa im Gegensatz zur weltweiten Entwicklung einen neuerlichen Rückgang der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr verzeichnen musste, ist in den nächsten Jahren mit einem zwar geringen, aber zunehmenden Wachstum von Neuwagenbeschaf-



fungen auszugehen, unter anderem bedingt durch die Ausmusterung der aktuell hohen Altbestände.

Langfristig wächst sicherlich der Markt der Containertragwagen am schnellsten, da die Containerisierung den kombinierten Verkehr weiter vorantreiben wird. Grundsätzlich geht die Entwicklung hin zu leistungsfähigeren Wagen mit höheren Nutzlasten und Laufleistungen. Höhere Laufleistung, Kapazität und Wartungsfreundlichkeit sind die Top-Anforderungen für alle Betreiber. Die Effizienz der Güterwagennutzung (jährliche Verkehrsleistung pro Güterwagen) ist deshalb ein weiterer Treiber zur Erneuerung der bestehenden Flotte in Europa. Europa liegt hier im weltweiten Vergleich deutlich zurück.

Ich bin überzeugt, dass in Europa mit fortschreitender Liberalisierung des Marktes die Bedeutung der Vermieter weiter wachsen wird. Im Jahr 2012 waren rund 20 Prozent der Wagen im Besitz von Vermietern. Auch wenn mit der Zusammenführung von einigen ehemaligen Staatsbahnen mit Vermietern der relative Anteil der Vermieter zurückging, wird die Bedeutung der Vermieter meines Erachtens in Zukunft weiterhin steigen. Ehemalige Staatsbahnen wie aber auch private Betreiber werden aufgrund der aktuellen Marktlage ihr Angebot an eigenen Transportkapazitäten auf tieferem Niveau festlegen und Mehrbedarfe durch Anmietung von Fremdwagen ausgleichen.

Und welches sind die vom Gesetzgeber initiierten Veränderungen?

Die früheren Rollenverteilungen und Aufgaben der Akteure sowie die Akteure selbst haben sich seit dem Wegfall der Einstellverträge komplett geändert. Zur Zeit der Einstellverträge bei den UIC-Bahnen, d. h. vor 2007, waren die Anforderungen an einen Wagenhalter sowie auch seine Verantwort-

lichkeiten relativ bescheiden. Mit der Einführung des Allgemeinen Vertrags zur Verwendung von Güterwagen (AVV) haben die vom Wagenhalter zu erfüllenden Aufgaben wie aber auch seine Verantwortlichkeiten markant zugenommen. Ich denke da an Themen wie z. B. die ECM-Verantwortung im Zusammenhang mit der Ent-

«Die vom Wagenhalter zu erfüllenden Aufgaben und Verantwortlichkeiten haben markant zugenommen.»

wicklung von Instandhaltungsplänen, die Durchführung von Werkstattaudits, das Sicherheitsmanagement, das Management von Bahnschäden, die Haftpflichtthematik oder das Dokumentenmanagement, um nur einige zu erwähnen.

Auch die Einführung der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI), die das Ziel verfolgt, einheitliche Vorgaben zur Sicherstellung des grenzüberschreitenden interoperablen und sicheren Verkehrs innerhalb der EU zu gewährleisten, hat einen direkten Einfluss auf den Güterwagen und natürlich dadurch auch auf den Halter von Güterwagen, denken wir nur z. B. an das Thema Lärmsanierungen.

Und schliesslich sind auch die Auswirkungen des Unfalls in Viareggio zu erwähnen, die für alle Wagenhalter erhebliche Konsequenzen wie etwa für das Radsatzmanagement hatte.

Was bedeuten diese Veränderungen für die Marktteilnehmer, vor allem für die Wagenhalter?

Diese neue Rollenverteilung im Schienengüterverkehr bedeutet für den privaten Wagenhalter einerseits Mehrkosten und neue Risiken wie z. B. die Halterverant-

wortung oder die Schadenshaftung. Andererseits ergeben sich daraus aber auch neue Chancen und Gestaltungsmöglichkeiten wie z. B. bei der Entwicklung von effizienteren Instandhaltungsplänen und -intervallen. Ich bin auch überzeugt, dass der «One-Stop-Shop», bei dem Radsatzaufarbeitung, Reinigung, Revision, Reparaturarbeiten und Umbauten am selben Ort durchgeführt werden können, zunehmend an Bedeutung gewinnen wird.

Für WASCOSA waren in seiner 50-jährigen Firmengeschichte veränderte Rahmenbedingungen nie etwas Bedrohliches, im Gegenteil. Sie waren immer wieder Anstoss zur Selbstreflexion und zur Rückbesinnung auf das Wesentliche, nämlich auf die Frage, wie die Bedürfnisse des Kunden am besten befriedigt werden können und wie für den Kunden Lösungen angeboten werden können, die einen echten Mehrwert schaffen. Wir stehen auch jetzt wieder vor einem Wendepunkt, bei dem die beste Lösung für den Kunden im Vordergrund unseres Handelns steht.

Die veränderten Rollen und Aufgaben der Akteure verlangen neue Lösungen für Mieter und Verlader. Es werden Partner mit neuen Lösungen benötigt, die ihr Angebot an die veränderte Situation angepasst haben. Die Produktivität des eingesetzten Güter-

«Die veränderten Rollen und Aufgaben der Akteure verlangen neue Lösungen für Mieter und Verlader.»

wagens respektive die Produktivität der bahnlogistischen Lösung als Ganzes muss im Vordergrund stehen. Dies bedeutet für den Vermieter weg vom Vermieter von Güterwagen hin zum Anbieter von Güterwagensystemen.



WASCOSA-CEO Peter Balzer

Als Europas fortschrittlichster Güterwagenvermieter ist WASCOSA höchsten Kundenansprüchen verpflichtet und will damit neue Impulse in der Spezialgüterwagenbranche setzen.

Wie sehen Sie die Chancen für den Güterverkehr auf der Schiene im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern?

Wie sich der Schienengüterverkehr in den kommenden zehn Jahren entwickeln wird, lässt sich heute nur schwierig voraussagen. Das Schweizer Bundesamt für Statistik hat ein paar sehr bedeutsame Aussagen gemacht, die sich teilweise auch auf die anderen europäischen Länder übertragen lassen.

2012 wurden auf den schweizerischen Nationalstrassen 19'921 Stautunden registriert. Im Vergleich zu 2008 kommt dies einer Verdoppelung gleich. Eine ähnliche Entwicklung dürfte auch in den umliegenden Ländern stattgefunden haben.

Von den rund 27 Milliarden Tonnenkilometern (tkm), die 2012 im Güterverkehr auf

Strasse und Schiene in der Schweiz erbracht wurden, entfielen rund 9,7 Milliarden tkm auf die Schiene. Der Anteil der Schiene an der gesamten Transportleistung lag bei 36 Prozent. Dieser Wert liegt deutlich über dem Durchschnitt der 27 EU-Länder (19 Prozent im Jahr 2011). Mit der Transportleistung der Schiene konnten 2012 in der Schweiz täglich 15'000 Lastwagenfahrten vermieden werden.

Das Bundesamt für Raumentwicklung in der Schweiz prognostiziert für den Warentransport auf der Schiene in den nächsten 15 Jahren ein starkes Wachstum.

Eine ähnliche Prognose stellte auch die von der Deutschen Bahn und McKinsey & Company zum Thema «Zukunftsperspektiven für Mobilität und Transport, Eisenbahn in Deutschland 2025» durchgeführte Studie. Die Nachfrage nach internationalen und kombinierten Verkehren wird steigen, vorausgesetzt dass der notwendige Ausbau der Eisenbahninfrastruktur bedarf- und zeitgerecht durchgeführt wird.

Letztlich wird in jedem Fall die Politik die entscheidende Rolle spielen, wie stark sich der Schienengüterverkehr entwickeln wird. ■

**Persönliches
Schlusswort**

Ich glaube an das grosse Potenzial des Schienengüterverkehrs, sowohl aus ökologischen als auch aus ökonomischen Gesichtspunkten. Und ich glaube daran, dass sich die Schiene und die Strasse gegenseitig immer besser ergänzen werden. Ganz einfach, weil es sehr viel Sinn macht. Die Vernunft wird sich langfristig durchsetzen – getreu dem Motto:

*«Gut Ding will
Weile haben!»*



Going new ways since 1964.

