



IM FOKUS: INTERNATIONALE UND LÄNDERSPEZIFISCHE HERAUSFORDERUNGEN IM EUROPÄISCHEN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Erfolge eröffnen neue Möglichkeiten

Bis 2030 soll die neu gedachte Schiene zum Rückgrat des europäischen Landtransports werden. Der Weg dahin geht nur über tiefgreifende Veränderungen in der gesamten Schienenbranche. Herausforderungen müssen gemeinsam angegangen werden. Genauso wichtig ist es aber, über Erfolge im internationalen Schienengüterverkehr zu sprechen.

FORTSETZUNG AUF SEITE 3 —



Die Liste der Herausforderungen im internationalen Schienengüterverkehr ist lang.

GILLES PETERHANS
SECRETARY GENERAL, UIP



Grenzüberschreitender Verkehr

06



Verlässlich bleiben trotz Baustellen

10



Der weite Weg zum digitalisierten SGV

16



Liebe Leserinnen und Leser,

freuen Sie sich auf unseren ersten Infoletter im neuen Wascosa-Design. Nach vielen Jahren haben wir unser Erscheinungsbild aufgefrischt und sind dabei unserer Corporate Identity sowie unseren Werten treu geblieben.

Unser Refresh zeigt: Wascosa entwickelt sich laufend weiter. Dies ist auch für den internationalen Schienengüterverkehr (SVG) unabdingbar. In dieser Ausgabe befassen wir uns mit Europa und den Rahmenbedingungen für den SGV. Gilles Peterhans startet in seinem Titelbeitrag mit den erfolgreich umgesetzten Verbesserungen der letzten Jahre. Diese sollen uns motivieren, am Ball zu bleiben und weitere Optimierungen gemeinsam und mit Energie umzusetzen. Die Themenvielfalt ist gross: von den Herausforderungen des grenzüberschreitenden Güterverkehrs aus europäischer und britischer Perspektive (ab S. 6) über die Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur (ab S. 12) bis hin zu Sprachbarrieren im Zugverkehr (S. 14). Die Beiträge zeigen jeweils Problemstellungen und Lösungen auf.

Zudem stellen wir Ihnen in dieser Ausgabe wieder Innovationen aus der Welt von Wascosa vor, die wie immer den Nutzen für unsere Kunden ins Zentrum stellen. Dazu gehören unser bewährtes Wascosa flex freight system®, welches seit Jahren erfolgreich bei BASF im Einsatz ist (S. 19), oder die mit Kunde und Partner entwickelte automatische Planenlösung für den effizienten Stahltransport (S. 22). Zusätzlich investiert Wascosa in die neuste Technologie, entwickelt von TX Logistik: Die NiKRASA-Plattform Version 3.0 unterstützt die Verlagerung der Güterlogistik auf die Schiene (S. 18).

Für das Team Wascosa ist 2024 ein ganz besonderes Jahr. Zum einen dürfen wir unser 60-jähriges Bestehen feiern, zum anderen wird aus Wascosa und AvesOne die Wascosa Group. Philipp Müller, Präsident des Verwaltungsrats der Wascosa Group, beschreibt in seinem Beitrag auf Seite 20 die beeindruckende Reise des Unternehmens.

Viel Freude und Inspiration beim Lesen wünscht Ihnen

Iris Hilb

Inhalt

IM FOKUS

- 1 Erfolge eröffnen neue Möglichkeiten
- 6 Herausforderungen im grenzüberschreitenden Verkehr meistern
- 8 Kampagne für Schiene und Umwelt
- 10 Verlässlicher Güterverkehr trotz Modernisierung der Infrastruktur
- 12 Investitionen in die Schieneninfrastruktur: Der Schlüssel zur Zukunftssicherung
- 14 Englisch als Betriebssprache im europäischen Bahnbetrieb

WISSENSWERTES

- 16 Der weite Weg zum digitalisierten SGV

IN EIGENER SACHE

- 18 Innovatives System gemeinsam vermarkten
- 19 Beeindruckendes BASF-Logistikkonzept auf Effizienz getrimmt
- 20 Becoming Wascosa Group
- 21 Erfolgsgeschichte im neuen Look
- 22 Automatische Planenlösung erhöht Effizienz im Stahltransport

AKTUELL / ZUM AUFBEWAHREN

- 23 Terminkalender
- 24 TEN-V: Für eine nachhaltige Konnektivität in Europa



— FORTSETZUNG VON SEITE 1

Die Liste der Herausforderungen im internationalen Schienengüterverkehr ist lang. Haben wir in den letzten zwei Dekaden denn nichts geleistet? Was, wenn wir versuchen, das Glas halb voll statt halb leer zu sehen? Kann es sein, dass wir das bereits Erreichte unterbewerten? Fest steht: Wenn wir uns nicht selbst loben, kommt es zu einem völligen Ungleichgewicht zwischen negativen und positiven Stimmen.

Neue europäische Strukturen

In der vielfältigen Staatengemeinschaft Europa wurden die Eisenbahnsysteme national konzipiert und entwickelt. Schon in den 1990er-Jahren suchte man nach Lösungen zur Revitalisierung des Schienengüterverkehrs. Nach vier Eisenbahnpaketen und einer Vielzahl von Initiativen zur Verbesserung unserer Wettbewerbsfähigkeit wurden einige Erfolgsgeschichten geschrieben. Sie haben mindestens dazu geführt, dass die Schiene bis heute ihren Marktanteil halten konnte. Mit dem ersten Paket von 2001 wurde unter anderem ein System für den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur geschaffen. 2004 folgte das zweite Eisenbahnpaket und damit die Gründung der Eisenbahngüteragentur der Europäischen Union (ERA) als Lenkungsorgan. Heute ist die ERA eine zentrale Anlaufstelle für das Erteilen von Fahrzeuggenehmigungen und ERTMS-Streckenzulassungen, aber auch für das Ausstellen von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen – und zwar «länderübergreifend». Natürlich dauert es noch, bis wir die Ziele erreichen und sich Zeitaufwand und Kosten für Genehmigungen um 20 Prozent verringern. Aber es besteht kein Zweifel daran, dass Europa mehr solche Verfahren braucht. Die ERA spielt eine zentrale Rolle, wenn es da-

rum geht, die Sicherheit und Interoperabilität des Schienenverkehrs in Europa zu stärken. Die Bereinigung der nationalen Vorschriften für Zulassungen ist einer der Erfolge, die durch das Mitwirken der ERA verzeichnet werden konnte.

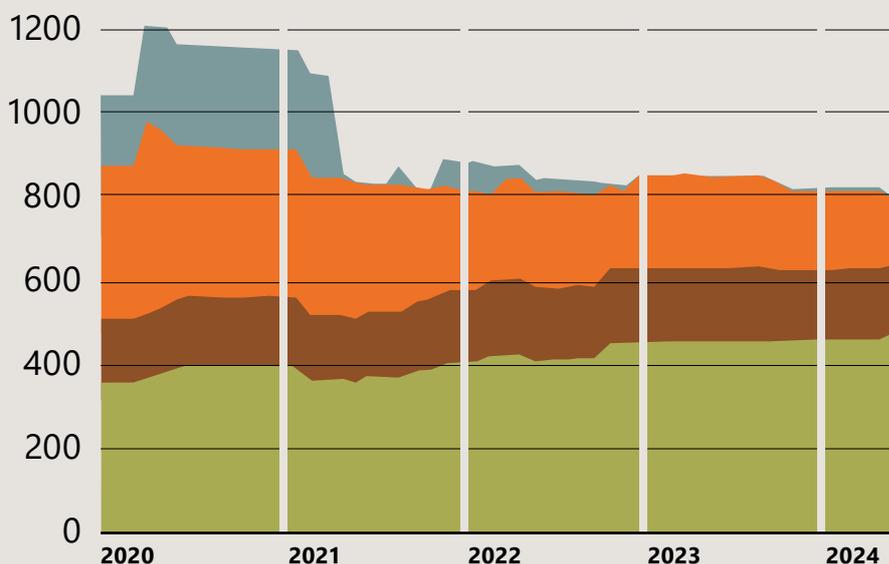
Zusammen ist es leichter

Mit der Liberalisierung des Systems gelang es den drei Verbänden UIC, UIP und ERFA auch, eine gemeinsame Basis für die Verwendung von Wagen zu schaffen: den Allgemeinen Verwendungsvertrag (AVV, englisch GCU). Zusammen mit der COTIF 1999 trat dieser Vertrag am 1. Juli 2006 in Kraft und bildet noch heute das Fundament des operativen Geschäfts für rund 500 EVU und 300 Wagenhalter. Mit den Erfahrungen und Verbesserungsvorschlägen der Vertragsparteien wird dieser multilaterale Vertrag seit bald 20 Jahren jährlich aktualisiert. Schon 2018, als der Trend zur Digitalisierung einsetzte, wurde im AVV der multilaterale digitale Datenaustausch gefördert, um die Effizienz in den Prozessen zu unterstützen und die Verarbeitung von Informationen zu beschleunigen. Mit dem GCU Broker (siehe https://gcubureau.org/gcu_broker) steht den EVU und Wagenhaltern eine zentrale Kommunikationsplattform zur Verfügung, die als One-Stop-Shop den Austausch von betrieblichen und technischen Informationen für beide Seiten vereinfacht. Auch der AVV ist somit für einen sicheren und wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr und damit für eine erfolgreiche Verkehrsverlagerung fundamental.

Sich neu erfinden

Grosse Infrastrukturthemen prägen unseren Alltag. Unser Sektor hat sich bereits intensiv damit beschäftigt und

Anzahl nationale Vorschriften für Fahrzeugzulassungen werden gesenkt



Entwicklung der National Rules

National Rules (NR) sind Regeln/Vorgaben, die nur in einem EU-Mitgliedsstaat bestehen. Ziel der EU Kommission ist es, einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu schaffen, der möglichst frei von nationalen Regeln ist.

NR, die zurzeit von der ERA analysiert werden.

NR, die abgeschafft werden müssen.

NR, die aus anderen (gesetzlichen) Gründen benötigt werden und keinen Einfluss auf die Interoperabilität des Bahnverkehrs haben dürften.

NR, die bleiben können.



wird auch in Zukunft mit Hochdruck arbeiten müssen. Ein weiteres zentrales Handlungsfeld ist die Anpassung der Produktionsprozesse und die damit verbundene umfassende technologische Innovation im Schienengüterverkehr. Die Europäische Union hat früh erkannt, dass der Schienenverkehr eine sehr geringe Innovationskraft hat und kaum in der Lage ist, seine Potenziale umzusetzen. Bereits 2010 schlug die EU deshalb vor, die drei wichtigsten Finanzierungsinstrumente im Bereich Forschung und Innovation in einer gemeinsamen Strategie für Forschung und Innovation zusammenzuführen. Es sind dies das siebte Rahmenprogramm, das Programm für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation sowie das Europäische Innovations- und Technologieinstitut (EIT). Im Januar 2014 wurde schliesslich mit Horizon 2020 ein gemeinsamer strategischer Rahmen für Forschung, Innovation und technologische Entwicklung geschaffen. Dies schlug auch bei der Eisenbahn hohe Wellen und führte zum gemeinsamen Unternehmen Shift2Rail. Diese öffentlich-private Partnerschaft stellte eine neue Form der Zusammenarbeit zwischen den Akteuren



Der Marktanteil der Schiene soll bis 2030 auf 30 Prozent erhöht respektive bis 2050 verdoppelt werden.

GILLES PETERHANS
SECRETARY GENERAL, UIP

der gesamten Wertschöpfungskette des Schienenverkehrssektors unter substanzieller Beteiligung der Industrie dar. Auch mit der neuen Partnerschaft Europe's Rail unter HorizonEurope wurden Fortschritte erzielt, um Innovation im Schienengüterverkehr auszubauen (siehe <https://projects.rail-research.europa.eu/eurail-fp5>) und mit dem System Pillar die Lücke zwischen Forschung und Markt zu schliessen.

Die Schaffung der ERA, des AVV und von Europe's Rail sind nur drei von vielen Beispielen. Sie treiben uns an und dienen

dazu, dass wir positiv über den Schienengüterverkehr und uns selbst sprechen. Über Erfolge zu berichten, eröffnet neue Möglichkeiten, fördert den Zusammenhalt und lässt die Liebe zur Schiene neu entfachen.

Gemeinsam ans Ziel

Der Marktanteil der Schiene soll bis 2030 auf 30 Prozent erhöht respektive bis 2050 verdoppelt werden. Das bedingt, den Schienengüterverkehr nicht nur dort brillieren zu lassen, wo er am besten aufgestellt ist, nämlich auf weiten Strecken und grenzüberschreitend, sondern auch dort, wo auf nationale Besonderheiten geachtet werden muss, nämlich auf kurzen Strecken. 86 Prozent der Güter auf der Strasse werden in Europa auf Distanzen unter 300 Kilometern transportiert. Es muss deshalb immer ein Hauch Subsidiarität und Föderalismus zugelassen werden.

Die neu gedachte Schiene soll bis zum Ende des Jahrzehnts zum Rückgrat des

europäischen Landtransports werden. Der Weg dahin geht nur über tiefgreifende Veränderungen in der gesamten Schienenbranche. Wenn es dem Transportsektor gelingt, enger zusammenzuarbeiten und aus Innovationsförderungen einen Mehrwert zu generieren, werden wir uns dem Ziel «mehr Wettbewerbsfähigkeit im Schienengüterverkehr» nähern.

Es braucht einen ganzheitlichen Ansatz

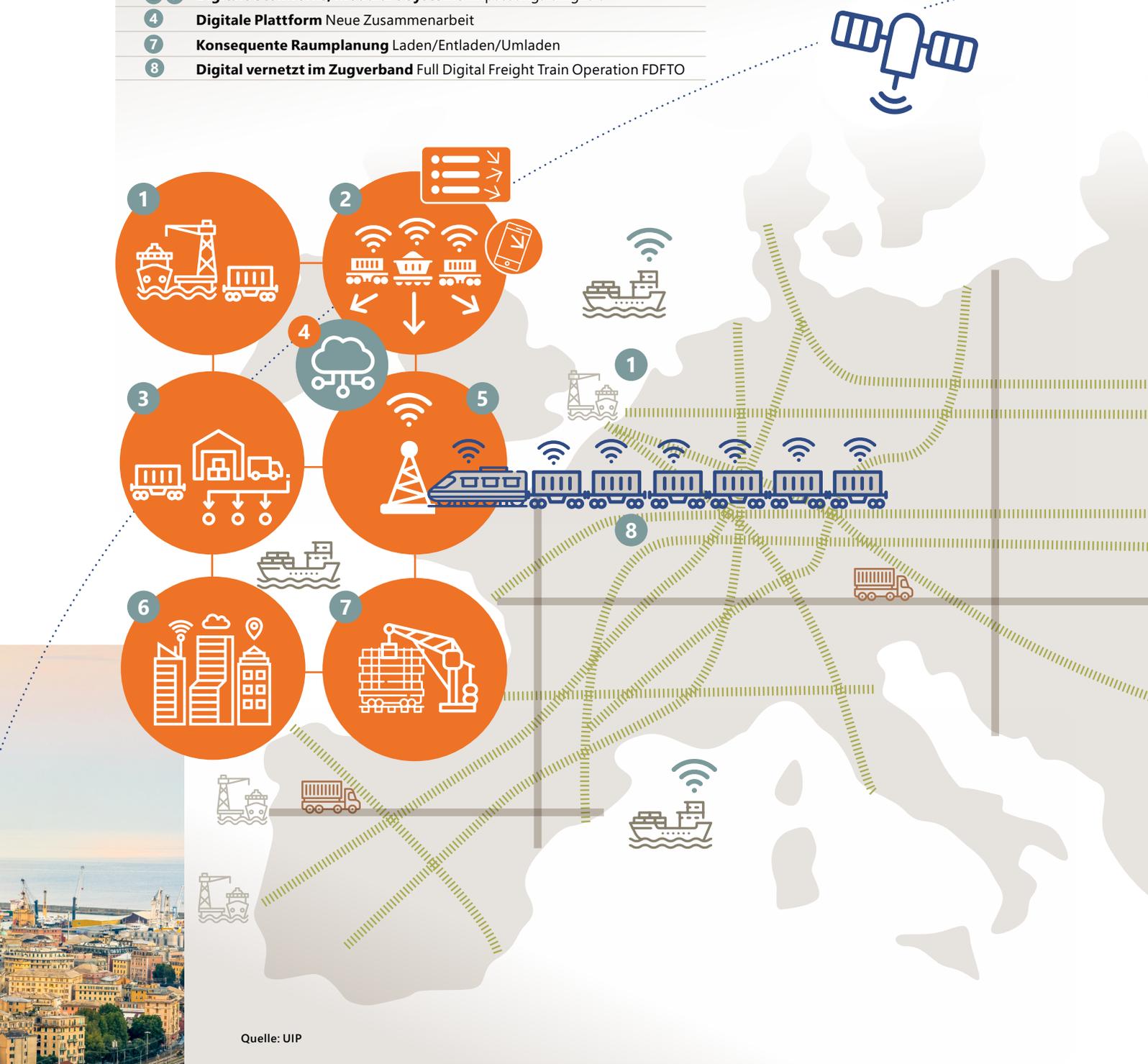
Aber seien wir ehrlich: Es wird anspruchsvoll, das richtige regulatorische Rezept zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu finden. Was auf kultureller, sprachlicher und geografischer Ebene in Europa als sehr wertvoll und interessant angesehen wird, führt im Schienensystem eher zu bremsenden als zu ziehenden Kräften. Wir brauchen nicht mehr Europa und mehr Bürokratie, sondern wir benötigen einheitliche Rahmenbedingungen, die nationale Unterschiede in Bezug auf Netzwerkkapazität, Verkehrsvolumen, Märkte und andere Faktoren zulassen. Wir brauchen einen ganzheitlichen Ansatz, wenn es um die Interoperabilität zwischen den Verkehrsträgern geht. Wir brauchen Mut, um ein krisenresilienteres Schienennetz aufzubauen und Störungen in den Güterversorgungsketten anzugehen. All dies setzt auch voraus, dass nationale Finanzpolitiken langfristig über wirtschaftliche und politische Zyklen hinaus ausgerichtet sind. Schliesslich brauchen wir eine weitsichtige europäische Verkehrspolitik und Entscheidungsträger, die in langen Kausalzusammenhängen denken, denn es gibt keine «One-size-fits-all»-Regulierungsmassnahme. Aber mit Kohärenz, Ambition und umfassenden Massnahmen sowohl von Behörden als auch von Bahnakteuren wird der Schienengüterverkehr in Europa besser werden. ●



Der Weg zu 30 % Marktanteil der Schiene – eine notwendige Transformation

Die Schiene als Rückgrat des Güterverkehrs in Europa

- 1 Häfen Das Tor zur Welt
- 2 4 Intelligente Infrastruktur Stellwerk in die Cloud
- 3 6 Integriert in die City-Logistik Kombiniert und multimodal
- 2 5 Digitale Stellwerke, Modulare Systeme Anpassungsfähigkeit
- 4 Digitale Plattform Neue Zusammenarbeit
- 7 Konsequente Raumplanung Laden/Entladen/Umladen
- 8 Digital vernetzt im Zugverband Full Digital Freight Train Operation FDFTO



Quelle: UIP

Herausforderungen im grenzüberschreitenden Verkehr meistern

Technische Unterschiede, nationale Vorschriften und uneinheitliche Regelungen bremsen den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr aus. Doch gerade die Schiene bietet enormes Potenzial, um die Umwelt zu entlasten und den Gütertransport effizienter zu gestalten. Welche Lösungsansätze gibt es, um die Güter auf der Schiene schneller und unkomplizierter durch Europa zu bewegen?



SIMON FLETCHER
Gründer und Hauptberater
von Fletch Rail Advisory

Die ersten nationalen Bahnsysteme haben nationale Unternehmen gemäss nationalen Anforderungen entwickelt. Dies führte zu technischen Stolpersteinen wie unterschiedliche Spurweiten und Lichtraumprofile. Auch als man die ersten Systeme elektrifiziert und mechanische Eisenbahnsignale durch farbige Lichtzeichen ersetzte, wurden diese Verbesserungsmassnahmen durch nationale Geldgeber finanziert. Dabei kamen wiederum nationale Methoden und Unternehmen zum Zug.



Die starke Abhängigkeit der Bahn von nationalen Finanzierungsquellen führt zu einer Fragmentierung des Sektors und erschwert die Umsetzung einheitlicher Standards.

SIMON FLETCHER

Zum Beispiel gibt es mancherorts ein rotes Signallicht, andernorts zwei rote Signallichter. Die Ausbildung von Triebfahrzeugführern wurde dadurch nur komplizierter und es ist kaum verwunderlich, dass die Lokomotiven an den Landesgrenzen ausgewechselt wurden.

Physische Barrieren

Auch wenn bereits viel modernisiert wurde, ist das Lichtraumprofil von Land zu Land unterschiedlich, selbst wenn die Spurweite identisch ist. Bei Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken in Grossbritannien ist das anders. Nicht zu vergessen die Arbeitsprinzipien und Vorschriften. Sie wurden nach nationalen Vorgaben entwickelt und sind äusserst vielfältig. Im Bereich Sicherheit treffen wir auf die grössten Hindernisse, da jedes Land einen anderen Ansatz verfolgt. Die Lage bessert sich aber und die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) hat zahlreiche gemeinsame Ziele und Methoden ausgearbeitet. Dennoch muss weiterhin an Herz und Verstand appelliert werden, um eine Annäherung auf breiter Front zu ermöglichen und alle Barrieren ein für alle Mal aus dem Weg zu räumen.

Zu wenige Standards?

Bei den Prozessen gibt es sogar noch mehr Hindernisse. Aber gemeinsam können sie um einiges leichter überwunden werden. Viele in der Branche sind der Meinung, dass es im Eisenbahnsektor zu wenige Standards gibt. Als jemand, der einen grossen Teil seines Berufslebens der Ausarbeitung von Rahmenbedingungen und Inhalten für Standards gewidmet hat, muss ich sagen, dass das Unsinn ist. Allerdings geraten die meisten europäischen und internationalen Standards zugunsten nationaler Alternativen schnell in Vergessenheit. Tatsache ist, dass der Bahnsektor als Wirtschaftssektor für alles, was genehmigt werden muss, auf diese rechtlichen Rahmenbedingungen angewiesen ist. Die Lösung dafür wäre, dass der Eisenbahnsektor selbst Standards für die Branche herausbringt – unabhängig von der Politik, rechtsfähig und von allen anerkannt. Genauso wie die IATA für die Luftfahrtindustrie. Das ist leichter gesagt als getan, aber zweifellos machbar.

Territoriale Zersplitterung

Im Eisenbahnsektor haben wir es heute mit territorialer Zersplitterung zu tun. Das führt uns zurück zu uneinheitlichen nationalen Vorschriften und unterschiedlichen technischen Standards in den einzelnen Ländern. Doch der Bahnsektor ist von anderen Finanzierungsquellen abhängig als der Strassen- und Flugverkehr. Bei der Finanzierung von Infrastruktur und Ähnlichem ist er viel stärker auf nationale Finanzierung angewiesen. Daher liegt es in der Natur der Sache, dass nationale Lösungen zum Zug kommen.

«Forms Book» Alternative zu Englisch

Die ERA hat die enorme Aufgabe übernommen, sich als Systembehörde der gegenseitigen Anerkennung von





Die Sprachenvielfalt in Europa stellt eine Herausforderung dar, insbesondere für die Kommunikation zwischen Triebfahrzeugführern.

SIMON FLETCHER

Das soll trotz der verschiedenen Sprachen auch für Triebfahrzeugführer gelten. Aber ist das wirklich möglich? Vielleicht mit Englisch als Einheitsprache? Aber wieso sollte man allen Triebfahrzeugführern und Signalmechanikern Englisch beibringen, wenn es Alternativen gibt? In meiner Zeit bei Eurostar führten wir ein sogenanntes «Forms Book» ein, das bis heute verwendet wird. Es dient als sprachliches Nachschlagewerk und zeigt auf, was in verschiedenen betrieblichen Situationen zu tun ist. Aus Kosten- und Sicherheitsperspektive ist das eine viel effizientere Methode.

Ziele gemeinsam erreichen

Es gibt zahlreiche handfeste Beweise dafür, dass der Bahnverkehr mit Abstand die umweltfreundlichste Art des Landtransports ist. Das bedeutet, dass die Bahn eine immer wichtigere Rolle spielen muss, wenn es darum geht, Umweltverschmutzung und Überlastung der Strassen zu reduzieren, indem sie Lkw beim Gütertransport ablöst. In Europa wurde das Ziel definiert, den Anteil der Schiene am Güterverkehr bis 2030 mindestens

Eisenbahnfahrzeugen anzunehmen. Die Verbesserungsmaßnahmen setzen an den etwas leichter zu bewältigenden Güterzügen an. Zum Beispiel sind Lokomotiven vorgesehen, die den Prozess beschleunigen und dem Sektor, sowie den finanzierenden Organisationen, eine Menge Geld sparen sollen. Einmal zugelassen, können diese Lokomotiven über Landesgrenzen fahren, ohne dass etwas angepasst werden muss.

Das soll trotz der verschiedenen Sprachen auch für Triebfahrzeugführer gelten. Aber ist das wirklich möglich? Vielleicht mit Englisch als Einheitsprache? Aber wieso sollte man allen Triebfahrzeugführern und Signalmechanikern Englisch beibringen, wenn es Alternativen gibt? In meiner Zeit bei Eurostar führten wir ein sogenanntes «Forms Book» ein, das bis heute verwendet wird. Es dient als sprachliches Nachschlagewerk und zeigt auf, was in verschiedenen betrieblichen Situationen zu tun ist. Aus Kosten- und Sicherheitsperspektive ist das eine viel effizientere Methode.

auf 30 Prozent zu steigern. Dabei geht es nicht darum, Hunderte Kilometer neuer Strecken zu bauen, sondern die bestehende Infrastruktur auf die sinnvollste Weise zu optimieren. Zugplanung, Ressourcennutzung, realistische Preisgestaltung – nicht nur für die Güter befördernden Fahrzeuge, sondern auch für Trassen – schnellere Züge, weniger Grenzkontrollen. Das sind nur ein paar der Massnahmen, die in Zusammenarbeit mit bereitwilligen Akteuren zur Erreichung dieses Ziels beitragen werden. ●

Über den Autor

Simon Fletcher hat über 30 Jahre Erfahrung im internationalen Eisenbahnverkehr. Er war als Triebfahrzeugführer und Ausbilder tätig, verfasste das International Rule Book for Eurostar, war Operations Director eines englischen Eisenbahnunternehmens sowie Director Europe und Chief Standardisation Officer im Internationalen Eisenbahnverband (UIC). Als Gründer und Hauptberater von Fletch Rail Advisory stellt er seinen Erfahrungsschatz nun für zahlreiche Projekte zur Verfügung.

 [linkedin.com/in/simon-fletcher](https://www.linkedin.com/in/simon-fletcher).



Starke Kampagne für Schiene und Umwelt

Ein durchschnittlicher Zug befördert genauso viel wie 129 Lkw und verursacht etwa 76 Prozent weniger klimaschädliche Kohlendioxidemissionen. Um die vielen Vorteile einer Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene für Unternehmen und Umwelt aufzuzeigen, hat DB Cargo UK die Kampagne «Freight Belongs on Rail» lanciert. Nun wurde die Kampagne auf den internationalen Güterverkehr ausgeweitet.



ANDREA ROSSI
CEO DB Cargo UK

Um das Verständnis für die Chancen und Stolpersteine beim Ausbau des internationalen Schienengüterverkehrs zu vertiefen, organisierte DB Cargo eine Konferenz mit dem Titel «International Freight Belongs on Rail». Zu den Gästen zählten hochrangige Vertreter des britischen Verkehrsministeriums, des Ministeriums für internationalen Handel, des Great British Railways Transition Teams, des Eurotunnels, von Transfesa, einem Schwesterunternehmen von DB Cargo UK, und Persönlichkeiten

aus Einzelhandel und Automobilindustrie. Sie nutzten die Gelegenheit, um Herausforderungen und Chancen im Zusammenhang mit der Erhöhung des Anteils des Schienengüterverkehrs durch den Eurotunnel ausführlich zu diskutieren. Andrea Rossi, CEO von DB Cargo UK: «Der Ausbau unseres internationalen Verkehrsnetzes und die Errichtung neuer europäischer Korridore zählen zu den wichtigsten strategischen Zielen von DB Cargo. Jetzt ist der beste Zeitpunkt, Gespräche darüber voranzutreiben, welche Änderungen für die Erreichung dieser Ziele erforderlich sind.»

Toyota setzt auf den Zug

Mit der Strecke zwischen Toton in Nottinghamshire und Valenciennes in Nordfrankreich ist Toyota eines der jüngsten Unternehmen, die sich für den Ausbau des internationalen Schienengüterverkehrs einsetzen. Zweimal pro Woche fahren nun mit etwa 260 Fahrzeugen beladene Züge zwischen den beiden Standorten. Auf der Strasse hat dies früher fünf Tage in Anspruch genommen. Mit dem Zug dauert es nur 24 Stunden und reduziert Toyotas CO₂-Emissionen um 2300 Tonnen pro Jahr. Im Rahmen dieses Projekts arbeitete DB Cargo UK mit der Groupe CAT zusam-

men. 2,6 Millionen Pfund flossen in den Bau eines neuen Umschlagterminals für Fahrzeuge. Gleichzeitig wurde einem zuvor nicht genutzten Bereich des Standorts Toton neues Leben eingehaucht. Dank der Zusammenarbeit zwischen DB Cargo UK, der Groupe CAT und Toyota konnte eine effiziente und umweltfreundliche Schienenlogistiklösung für einen der grössten Automobilhersteller der Welt auf den Weg gebracht werden.

Eurotunnel als Chance

Während der Konferenz zum internationalen Schienengüterverkehr wurden die Hindernisse und die Chancen diskutiert, die mit der Intensivierung des Schienengüterverkehrs durch den Eurotunnel einhergehen. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der erheblichen Probleme einiger britischer Häfen von Bedeutung. Eine intensivere Nutzung der Kapazitäten des Eurotunnels würde beachtliche wirtschaftliche und ökologische Vorteile im Vergleich zum Strassen- und Kurzstreckenseeverkehr mit sich bringen. Es besteht grosses Interesse daran, das Volumen des internationalen Schienengüterverkehrs zu erhöhen, und DB Cargo ist stolz darauf, eine Kampagne zur Förderung dieses Wachstums für UK PLC federführend voranzutreiben.

Explodierende Kosten als Hindernis

Aufgrund der steigenden Kosten beobachtete DB Cargo UK in letzter Zeit einen Rückgang des internationalen Schienengüterverkehrs. Explodierende Infrastrukturkosten stehen einer internationalen Verkehrsverlagerung im Wege. «Fremdkosten für Infrastruktur sind unerschwinglich hoch», sagt Andrea Rossi weiter. «Daher versuchen wir gemeinsam mit unseren Partnern und Akteuren aus der Industrie, alle möglichen Mechanismen innerhalb des Gebührenrahmens auszuforschen, um Anreize für eine Verkehrsverlagerung zu schaffen und diese voranzubrin-

« »
Der Ausbau unseres internationalen Verkehrsnetzes und die Errichtung neuer europäischer Korridore zählen zu den wichtigsten strategischen Zielen von DB Cargo.

ANDREA ROSSI



© DB Cargo UK



Eine intensivere Nutzung der Kapazitäten des Eurotunnels würde beachtliche wirtschaftliche und ökologische Vorteile im Vergleich zum Strassen- und Kurzstreckenseeverkehr mit sich bringen.

ANDREA ROSSI

gen. Diese Kosten sind derzeit einfach zu hoch und wir müssen uns die positiven Beispiele unserer europäischen Kollegen vor Augen halten, mit denen Anreize für Zugangsgebühren im Schienengüterverkehr geschaffen wurden.»

Kapazitäten als strategischer Vorteil

Die Kapazitäten im Schienengüterverkehr bleiben für DB Cargo UK ein strategischer Vorteil. Man denke an das europäische Umschlagterminal in Dollands Moor, die Flotte mit Lokomotiven der Klasse 92 und den weitläufigen Korridor europäischer Strecken über das gesamte DB-Cargo-Schiennetz. Das Entgeltsystem in Grossbritannien muss grundlegend überarbeitet werden. In der Zwischenzeit bittet DB Cargo die neue britische Labour-Regierung um Unterstützung, damit diese sich dem Ziel des Ausbaus des Schienengüterverkehrs verpflichtet. Denn eins ist klar: International Freight Belongs on Rail! ●



Hier geht es zum Youtube Video von DB Cargo UK FREIGHT BELONGS ON RAIL





Verlässlicher Güterverkehr trotz Modernisierung der Infrastruktur

Das Schienennetz in Europa muss dringend modernisiert werden. Während Bauarbeiten soll aber ein stabiler Güterverkehr gewährleistet sein. Wie das gelingen kann, zeigen Methoden aus Frankreich, Schweden und Spanien.



CONOR FEIGHAN
Generalsekretär European Rail
Freight Association (ERFA)

In zahlreichen europäischen Ländern hat die Eisenbahninfrastruktur dringenden Modernisierungsbedarf – insbesondere in Mitteleuropa. In vielen Fällen, so auch im deutschen Schienennetz, müssen Jahrzehnte aufgeholt werden, in denen zu wenig in die Eisenbahninfrastruktur investiert wurde. Bleiben Investitionen aus, werden Effizienz und Sicherheit des Schienenverkehrs durch den schlechten Zustand der Infrastruktur gefährdet. Modernisierungsmassnahmen bringen selbstverständlich zahlreiche Arbeiten an der Infrastruktur und temporäre Kapazitätseinschränkungen (Transport Capacity Restrictions, TCR) mit sich. Das stellt Unternehmen im Schienengüterverkehr vor grosse Herausforderungen.

Die entscheidende Frage

Für die Bahnbranche stellt sich also die entscheidende Frage, wie man Schienennetze zukunftsfest machen kann, ohne das bestehende System zu opfern. Die Modernisierung der Infrastruktur drängt. Doch genauso dringlich ist es, einen stabilen und planbaren Betrieb

des Güterverkehrs zu gewährleisten. Infrastrukturbetreiber müssen daher ein angemessenes Gleichgewicht zwischen ihrer Rolle als «Bauherr» und ihrer Rolle als Kapazitätsmanager finden.

Zunächst einmal muss man sich der Unterschiede zwischen Passagieren und Fracht bewusst werden. Werden Strecken für den Güterverkehr gesperrt, sehen sich Disponenten üblicherweise nach alternativen Transportmöglichkeiten um, da die Fracht nicht einfach für einige Kilometer auf Schienenersatzbussen umgeladen werden kann, anders als bei Passagieren im Personenverkehr. Daher sollte für den Fall, dass die Kapazitäten knapp werden, unbedingt die Vorgabe gelten, die sozioökonomischen Auswirkungen durch das Kapazitätsmanagement einschätzen zu lassen.



Für die Bahnbranche stellt sich die entscheidende Frage, wie man Schienennetze zukunftsfest machen kann, ohne das bestehende System zu opfern.

CONOR FEIGHAN
GENERALSEKRETÄR, ERFA

Beispiel Gotthard-Basistunnel

Die Sperre des Gotthard-Basistunnels ist dafür ein Beispiel. Nachdem im August 2023 ein Zug im Tunnel entgleist war, musste die Schweizer Infrastrukturbetreiberin SBB den westlichen Tunnel sperren, wodurch 50 Prozent der Kapazitäten verloren gingen. Die SBB entschied dann, den unbeschädigten östlichen Tunnel ausschliesslich für Güterzüge offen zu lassen, während Personenzüge über die längere Gotthard-Bergstrecke umgeleitet wurden. So konnten täglich an die 100 Güter-

züge den Gotthard-Basistunnel passieren, wodurch das Risiko von Verkehrsverlagerungen auf ein Minimum reduziert wurde. Dieser Entscheidung lag eine Einschätzung der Risiken für die Aufrechterhaltung des Güterflusses zugrunde, die die Infrastrukturbetreiber im Zuge der Entscheidungsfindung im Bereich Arbeits- und Kapazitätsmanagement durchführten. Es ist unabdinglich, dass das die Norm für den Umgang mit Krisensituationen wird und der Deckung des Kapazitätsbedarfs der gleiche Stellenwert eingeräumt wird wie Bauarbeiten.

Auf internationale Zusammenarbeit angewiesen

Infrastrukturbetreiber müssen den Kapazitätsbedarf in der Planungsphase und vor der Fertigstellung der Zeitpläne für Arbeiten und Kapazitätseinschränkungen zwingend berücksichtigen. Sie sollten alles darauf auslegen, dass mindestens 80 Prozent der Güterzüge fahren können. So würde sichergestellt werden, dass die Auswirkungen auf die Kapazitäten ausreichend in Betracht gezogen werden, wenn Infrastrukturbetreiber Arbeiten planen. In vielen Fällen wird man dafür allerdings auf internationale Zusammenarbeit und eine europaweite



Strategie angewiesen sein. Die beste Ausweichstrecke würde häufig durch ein Nachbarland führen. Für solche Fälle sollten die europäischen und nationalen Rechtsvorschriften so angepasst werden, dass Abweichungen von den nationalen und europäischen Bestimmungen erlaubt sind, sofern nationale Sicherheitsbehörden dies als sicher erachten, insbesondere in Fällen von krisenbedingten Sperrungen. So könnten die Kapazitäten auf europäischer Ebene maximal ausgenutzt werden. Im Fall von Umleitungen sollte aber klar sein, dass die zusätzlichen Kosten, die durch die längeren Strecken entstehen, nicht von den Schienengüterverkehrsunternehmen zu tragen sind. In allen europäischen Ländern werden Trassenpreise für die zurückgelegten Kilometer erhoben. Bei einer Umleitung von zum Beispiel 300 Kilometern würde dies für Eisenbahnunternehmen erheb-

liche, nicht vorhersehbare Kosten verursachen, was zu einer Destabilisierung der Gemeinkosten im Schienengüterverkehr führen würde. Es braucht einen Kurswechsel zu einem System, in dem Schienengüterverkehrsunternehmen nur für die ursprünglich reservierten Kapazitäten und etwaige nachfolgend geäußerte Änderungswünsche bezahlen müssen.

Verschiedene Anreizsysteme in Europa

Letztendlich müssen Anreize geschaffen werden, die zwei Dinge sicherstellen: Dass Schienengüterverkehrsunternehmen entschädigt werden, wenn ausserhalb ihres Einflussbereichs Kapazitäten storniert werden. Und dass Änderungen von reservierten Kapazitäten schlüssig und zeitnah durchgeführt werden. In vielen europäischen Ländern gibt es solche Systeme bereits in verschiedenen Varianten. In Frankreich gelten seit 2015 gegenseitige Geschäftsbedingungen für Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber. Je nachdem, wie kurz vor Abfahrt die Kapazitäten storniert werden, erhöhen sich die Strafzahlungen im französischen System erheblich. Das soll Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern als Anreiz dienen, Kapazitäten so früh wie möglich zu stornieren. Der stetige Rückgang an Strafzahlungen seit 2015 zeigt, dass diese Strategie Früchte trägt und sowohl Eisenbahnunternehmen als auch Infrastrukturbetreiber besser mit der Verwaltung ihrer Kapazitätsbuchungen zurechtkommen als zuvor.

In Schweden gibt es ein ähnliches System, bei dem die Strafzahlungen für Stornierungen von Kapazitäten deutlich steigen, je kürzer vor Abfahrt diese durchgeführt werden. Das hatte zur Folge, dass in Schweden heutzutage sehr wenige Züge weniger als 90 Tage vor Abfahrt storniert werden. Andere Mitgliedstaaten haben alternative Methoden vorgeschlagen, um den Schienengüterverkehr zu unterstützen. 2023 arbeiteten Spanien und der spanische Infrastrukturbetreiber ADIF gemeinsam einen Vorschlag für den Güterverkehr aus, der im Falle bestimmter TCR eine Pauschalentschädigung pro Zugkilometer vorsieht. Dieses System wurde im Juli 2024 von der Europäischen Kommission genehmigt und dürfte massgeblich dazu beitragen, dass Infrastrukturarbeiten für Schienengüterverkehrsunternehmen keine finanzielle Belastung darstellen.

Methoden sind vorhanden

Es gibt also bereits Methoden, mit denen eine moderne Eisenbahninfrastruktur entwickelt werden kann, ohne dass das Frachtaufkommen und die Geschäftsmodelle des bestehenden Schienengüterverkehrs geopfert werden müssten. Diese Methoden müssen angewandt werden, um ein ausgeglicheneres, gemeinsam vereinbartes System aufbauen zu können, das die Durchführung der notwendigen Arbeiten am europäischen Schienennetz ermöglicht. ●



Im Gegensatz zu Personenzügen können für Güterzüge keine Schienenersatzbusse zur Verfügung gestellt werden.

CONOR FEIGHAN
GENERALSEKRETÄR, ERFA



Investitionen in die Schieneninfrastruktur: Der Schlüssel zur Zukunftssicherung

Investitionen in die Schieneninfrastruktur sind Investitionen in die Zukunft. Der Erfolg von Infrastrukturprojekten ist aber stark abhängig von der Verfügbarkeit von Maschinen und Wagenmaterial. Daher arbeitet die ÖBB-Infrastruktur mit innovativen Unternehmen wie Wascosa zusammen.



ERNST STEIGER
ÖBB-Infrastruktur AG

Projekte zur Erneuerung der Schieneninfrastruktur erfordern eine gründliche Planung und umfassende Vorbereitung, da die Vorlaufzeiten oft zwischen drei und fünf Jahren liegen. In dieser Zeit können wirtschaftliche und politische Faktoren die Umsetzung erheblich beeinflussen. Herausforderungen wie steigende Materialkosten, Materialknappheit und Personalmangel bei gleichzeitiger Durchführung mehrerer Projekte führen häufig zu Verzögerungen.

Moderne Wagen optimieren Gleisbau

Ein entscheidender Faktor für den Erfolg von Infrastrukturprojekten ist die Verfügbarkeit von Maschinen und Wagenmaterial. Diese Bereiche haben für die ÖBB-Infrastruktur höchste Priorität. Eine enge Zusammenarbeit mit innovativen Unternehmen wie Wascosa, die moderne Wagen entwickelt, ist daher besonders sinnvoll. Zur Optimierung des Gleisbaus hat die ÖBB-Infrastruktur drei Schotterwagen der Gattung FANPS für einen langfristigen Testlauf angemietet. Diese Waggon unterscheiden sich deutlich vom bestehenden Wagenmaterial der ÖBB-Infrastruktur. Sie sind mit fernbedienbaren Rutschen und Klappen, einem integrierten Wassersprühsystem und einem 360-Grad-Beleuchtungssystem ausgestattet. Diese technischen Systeme werden über einen Generator gesteuert, der bis zu drei Waggon gleichzeitig bedienen kann. Um eine effiziente Nutzung sicherzustellen, ist eine

« »
Innovative Waggon und Maschinen sind entscheidend, um zukünftige Projekte erfolgreich umzusetzen.

ERNST STEIGER

gründliche Schulung und wiederholte Anwendung der Wagen notwendig, was durch die fünfmonatige Mietdauer ermöglicht wird.

Innovation ermöglicht Effizienz

Innovative Waggon und Maschinen sind entscheidend, um zukünftige Projekte erfolgreich umzusetzen. Sie ermöglichen den Bau neuer Korridore, die Erneuerung des bestehenden Schienennetzes und die Durchführung zahlreicher kleinerer Projekte, die für den reibungslosen Transport von Personen und Gütern per Schiene notwendig sind. Bei der Umsetzung von Projekten müssen viele Faktoren berücksichtigt werden: Wie lange darf eine Sperrung dauern? Ist ein Schienenersatzverkehr erforderlich? Welche Maschinen kommen zum Einsatz, und wie werden sie rechtzeitig zur Baustelle transportiert? Für diese Fragen müssen umfassende Logistikkonzepte entwickelt werden. Darüber hinaus müssen Trassen rechtzeitig bestellt werden, um den Personen- und Güterverkehr während der Bauarbeiten so wenig wie möglich zu beeinträchtigen.

Erfolgreiche Projektabwicklung

Sobald ein Projekt gestartet ist, geht es darum, die Abläufe und Transporte kontinuierlich zu überwachen. Bei auftretenden Problemen ist schnelles Handeln gefragt, um sicherzustellen, dass die nächste Baustelle planmäßig beginnen kann. Das Maschinen- und Wagenmaterial wird ständig weiterbewegt – von Nord nach Süd, von Ost nach West – und bewältigt dabei jedes Jahr zahlreiche Baustellenkilometer. ●





© ÖBB-Infrastruktur AG

Die Rolle der ÖBB-Infrastruktur AG

Die ÖBB-Infrastruktur AG, eine Tochtergesellschaft der ÖBB-Holding AG, ist verantwortlich für die Trassenvergabe, den Betrieb und die Wartung des österreichischen Schienennetzes. Darüber hinaus plant, projiziert und baut sie Schieneninfrastruktur, Bahnhöfe und Haltestellen. Gegründet durch das Bundesbahnstrukturgesetz 2003 und die Bahnreform von 2009, ist die ÖBB-Infrastruktur AG heute eine zentrale Säule der österreichischen Verkehrsinfrastruktur. Mit 31 Beteiligungen an anderen Unternehmen per 31. Dezember 2017 bleibt sie eine wichtige Akteurin in der Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in Österreich.



Video: Der automatisierte Gleisschotterentladungswagen FANPS 2.0 mit Anti-Staub-Sprühsystem im Einsatz.



Englisch als Betriebsprache im europäischen Bahnbetrieb

Von Tavernen in Griechenland bis zu Flughäfen in Südamerika – überall wird mit grossem Selbstverständnis Englisch gesprochen. Der weltweite Luftverkehr kennt zudem genau definierte Routineabläufe. Daran sollte sich der grenzüberschreitende Bahnbetrieb ein Beispiel nehmen. Here we go.



ANDREAS MANDL
COO und CEO bei LTE
und Adria Transport

Ich schreibe diesen Text, während ich in Griechenland Urlaub mache. Griechisch ist keine einfache Sprache. Das beginnt bei der Schrift, und selbst einfache Worte wie «ne» bedeuten «Ja». Abends in der Taverne herrscht ein frohes Stimmengewirr. Europäer aus Ost und West geniessen hier den lauen Abend. Doch eines ist allen gemeinsam: Wenn die Bedienung an den Tisch kommt, wird Englisch gesprochen. Niemand spricht Oxford-Englisch, nicht einmal die Engländer. Doch niemand verdurstet oder verhungert. Man versteht sich.

Englisch zwischen Erde und Himmel

Szenenwechsel. Vor einiger Zeit hatte ich die Möglichkeit, mit einem Piloten-Ausbilder einer österreichischen Luftlinie zu sprechen. Natürlich ging eine meiner ersten Fragen in Richtung Sprache: Wie denn das mit Englisch so gehe. Und ich fragte, wie es um die Sicherheit steht. Die Antworten waren eindeutig. Prinzipiell spricht der weltweite Luftraum Englisch. Nur die Fluglotsen in Frankreich und Russland verwenden für die erste Kontaktaufnahme manchmal ihre Muttersprache. Doch selbst die Piloten sprechen kein Englisch, um in einem Shakespeare-Theater brillieren zu können. Natürlich haben alle ein hohes Niveau, beispielsweise Abitur oder Matura, aber das ist oft lange her. Nein, hier funktioniert alles mit Routine. Der Pilot meldet sich zum Beispiel zu einem definierten Zeitpunkt mit Flugnummer, Höhe und Richtung beim lokalen Fluglotsen und erbittet Landeerlaubnis. Dieser wiederholt das Anliegen und weist dem Piloten eine Landebahn sowie Runway und Gate zu. Der Pilot wiederholt dies und setzt den Landeanflug fort. Das haben

« »
In Europa gibt es mehr als 200 Grenzbahn­höfe mit ungleicher Muttersprache. Was liegt also näher, hier eine einheitliche Sprache für alle Grenzen einzuführen?

ANDREAS MANDL

sich Pilot und Fluglotse nicht einfach ausgedacht. Es sind international festgeschriebene Prozeduren, die für den weltweiten Luftraum und alle Flughäfen der Welt Gültigkeit haben. Früher stand das in diversen Ordnern, die mitgeführt wurden (Pilotenkoffer!). Heute liest man die Prozedur von einem Tablet ab. Selbst bei Notfällen – und eigentlich besonders dort – ist es wichtig, mit festgelegten Prozeduren zu arbeiten, erklärt mir der Ausbilder. Nur dann können alle notwendigen Schritte genau koordiniert werden, um Schäden an Mensch und Maschine zu vermeiden.

Deutsch als Grenzbahn­hof­sprache

Neuerlicher Szenenwechsel: Das Bahnland Österreich hat Grenzbahn­höfe mit sieben Nachbarstaaten (lassen wir die Schweiz und Liechtenstein als einen gelten). In fünf davon – in Tschechien, der Slowakei, in Ungarn, Slowenien und Italien – spricht man in den Grenzbahn­höfen trotz einer nationalen Landessprache (noch) Deutsch. Das ist durch bilaterale Staatsverträge so geregelt. In der Vergangenheit war es relativ einfach, Personal mit deutschen Sprachkenntnissen zu finden. Der «Ostblock» war eher an den Touristen aus der DDR als am globalen Weltgeschehen interessiert. Daher wurden die früheren Generationen bis zu den heutigen Mitt- und Endfünfzigern punkto Fremdsprachen neben Russisch eher in Richtung Deutsch denn Englisch unterrichtet. Nur, die ältere Generation nähert sich langsam, aber sicher der Pension und scheidet demnächst aus dem aktiven Berufsleben aus. In Österreich gibt es zudem ÖBB-Mitarbeitende, die eventuell ihre grosse Liebe im benachbarten Ausland gefunden haben. Sie sprechen vielleicht Italienisch, Ungarisch oder Tschechisch. Und wenn wir Glück haben, sind sie Fahrdienstleiter und können aushelfen. Aber wie gesagt, deren Anzahl ist sehr begrenzt.

Vieles spricht für Englisch

Österreich ist nur ein Beispiel aus der Mitte Europas. Gleiches gilt für die Grenzen zwischen Polen und Deutschland, Ungarn und Rumänien, Italien und Slowenien – um nur ein paar Beispiele zu nennen. Insgesamt gibt es in Europa eine Vielzahl von Grenzbahn­höfen mit ungleicher Muttersprache. Was liegt also näher, hier eine einheitliche Sprache für alle Grenzen einzuführen? Was spricht dagegen, Englisch als einheitliche Sprache zu verwenden? Englisch ist die einzige Sprache im europäischen Binnen(bahn)land, die nirgendwo auch Nationalsprache ist. Es wird also kein Land mit «seiner» Sprache bevorzugt. Englisch ist – Verzeihung, Mister Shakespeare – als Fremdsprache relativ einfach zu erlernen. Englisch ist bevorzugte erste Fremdsprache an den meisten europäischen Schulen. Und wir wissen von einem deutschen Sprichwort: Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr. Im Umkehrschluss bedeutet das: Je früher ich eine Sprache lerne, umso leichter spreche ich diese später im Alltag. Und wenn ich diese Sprache im täglichen Berufsleben nutze und nicht nur im Urlaub in der griechischen Taverne, fällt mir das Sprechen nochmals leichter. Quasi ein Zusatznutzen.

Hohe Kosten für technische Lösungen

Natürlich ist unsere Unternehmensgruppe nicht die erste und einzige, der das Thema «Englisch als Betriebs-sprache» einfällt. Diverse internationale Bahnorganisa-tionen, einige Infrastrukturbetreiber und natürlich die Bahnindustrie beschäftigen sich schon länger mit die-sem Thema. Allerdings, Digitalisierung und KI sei Dank, vertraut man nicht auf das menschliche Know-how, son-dern sucht technische Lösungen. Ein «Translator» soll auf jede Lok, zu jedem Fahrdienstleiter. Egal mit welcher Muttersprache ich hineinspreche, mein Gegenüber hört die Konversation in seiner Muttersprache. Die Low-Cost-Variante wäre eine Lösung mit Schrifteingabe statt direkter Sprache. Diese Lösungen sind sicher machbar und wahrscheinlich bereits im Test-Stadium verfügbar. Aber was bedeutet das für uns Bahn- und Infrastrukturbetreiber? Es bedeutet Kosten, die weit über dem erziel-ten Nutzen liegen. Jetzt kostet eine international einsetzbare Lokomotive rund fünf Millionen Euro. Kol-portierte Mehrkosten von einigen hunderttausend bis zu einer halben Million Euro je Lok (!) werden dafür genannt. Der Aufwand ist gerechtfertigt: Entwicklung, Zulassung und Installation. Einige tausend Maschinen in Europa sind eben nur eine geringe Stückzahl, auf die alles aufzurechnen ist. Zudem muss man jede



Ein «Translator» soll auf jede Lok, zu jedem Fahrdienstleiter. Es bedeutet Kosten, die weit über dem erziel-ten Nutzen liegen.

ANDREAS MANDL

Lokomotive im internationa-len Bahnbetrieb damit aus-rüsten, auch wenn sie heute nur zwischen Deutschland und der Schweiz verkehrt. Vielleicht fährt sie bereits im nächsten Monat über die niederländische Grenze. Trotz-dem wird es keine hundert-prozentige Garantie auf die Funktion geben. Netzausfälle, Fehlfunktionen, beschädigte Ein-/Ausgabegeräte – um nur einige zu nennen.

In Sprachkenntnisse investieren

Eine Studie hat ergeben, dass ein Lokfüh-rer nur einen «bahnspezifischen» Wort-schatz von rund 800 bis 1000 Wörtern benötigt, um alle möglichen Prozeduren besprechen und beschreiben zu können. Darunter fallen auch technische Probleme. Ist es daher nicht sinnvoller, die Sprach-competenzen von Fahrpersonal und Fahrdienstleiter zu erhöhen und somit di-rekt in Mitarbeitende zu investieren? Die Gewerkschaft wird sich freuen. Und ist es nicht klüger, in einem definierten Radius mit festgelegten Routinen und mit Eng-lich als Betriebssprache den Grenzver-kehr abzuwickeln? Kein Lokführer aus Bulgarien wird deswegen einem deut-schen oder italienischen Lokführer den Job streitig machen. Ich spreche nach wie vor von den Grenzregionen. Und selbst wenn es einmal Komplikationen gibt und der Fahrdienstleiter über Funk sagt: «All trains stop!», dann ist es egal, welches meine Muttersprache ist. Bei «All trains stop!» drücke ich als Lokführer den roten Knopf und bleibe erst mal stehen. Grosser Vorteil gegenüber der Luftfahrt ist ja, dass wir mit allen Rädern am Boden stehen. Das sollten wir auch mit unserem Hausverstand tun. ●



Eine Studie hat ergeben, dass ein Lokführer nur einen bahnspezifischen Wortschatz von rund 800 bis 1000 Wörtern benötigt, um alle möglichen Prozeduren besprechen und beschreiben zu können.

ANDREAS MANDL

Andreas Mandl

ist COO und CEO bei LTE und Adria Transport, einer Gruppe privater Bahnunternehmen mit 13 Landesgesellschaften, in denen 11 verschiedene Muttersprachen gesprochen werden



Der weite Weg zum digitalisierten SGV

Die Digitalisierung des Schienengüterverkehrs (SGV) verspricht grosse Fortschritte, insbesondere durch den Einsatz von digitalen Plattformen. Trotz erster Erfolge bleiben die vollständige Standardisierung und der lückenlose digitale Prozess für die Vielzahl an Akteuren über Ländergrenzen hinweg eine Herausforderung. Der Weg zu einer flächendeckenden, effizienten Digitalisierung des SGV ist noch lang und erfordert gemeinsames Engagement und klare Standards.



DR. DANIEL ROST
Leiter Systemarchitektur und digitale Programme bei Wascosa

Die Digitalisierung des Schienengüterverkehrs (SGV) steht im Kontext internationaler Verkehrsrouten mit unterschiedlichsten Akteuren. Das führt zu einem



Erste Schritte in Richtung eines digitalisierten SGV sind getan. Dennoch ist der Weg noch weit und kann nur gelingen, wenn alle Beteiligten im Sektor am gleichen Strang ziehen.

DANIEL ROST

stetig wachsenden Bedarf an reibungslosem Informationsaustausch. Verschiedene Programme wie DP-Rail (Digital Platform Rail) streben einen standardisierten und zentralisierten Datenaustausch auf internationaler Ebene an. Erste Lösungen wie RSRD² und der GCU-Broker stellen Teilerfolge dar. Dennoch ist es noch ein weiter Weg bis zu einem lückenlosen digitalen Prozess, der über die verschiedenen Marktteilnehmer und Ländergrenzen hinweg den SGV effizient gestaltet.

Grundlegende Herausforderungen

Verschiedene Faktoren stellen eine Herausforderung dar, nicht nur operativ, sondern auch für die digitale Vernetzung. Dazu gehören die Beteiligung unterschiedlicher Akteure im Transportprozess (Kunde,

Halter, Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Instandhalter [ECM und Werkstätten], Terminal- bzw. Anschlussgleisbetreiber) und die Etablierung grenzübergreifender Verkehrskonzepte unter Einfluss nationalspezifischer Regelwerke. Daneben bestehen Hürden, um die nötige Transparenz zu schaffen, oft aufgrund partikularer Interessen, fehlender Standards und inhomogener, manueller Prozessabläufe. Transparenz ist aber essenziell, um die Prozesse mithilfe von Digitalisierung auf ein Durchführungsniveau zu

heben, das den SGV zukunfts- und konkurrenzfähig zu anderen Verkehrsmitteln macht.

Aktueller Stand

Im Sektor dominieren immer noch manuelle Prozesse. Der Austausch per E-Mail oder gar Telefax gehört zum Tagesgeschäft. Dennoch gibt es positive Beispiele für erfolgreiche Umsetzungen:

TIS-ITSS-Standard

Der Austausch von Telematik- und Sensordaten wurde gemeinsam durch den TIS (Technischer Innovationskreis SGV) und ITSS (IEEE Intelligent Transportation Systems Society) definiert. Er ermöglicht heute einen einfachen und schnellen Austausch von Echtzeitdaten zwischen Halter, EVU und Kunden. Der Standard ist durchgängig im Sektor implementiert.

Was bedeutet Datenaustausch bei Güterwagen konkret?

Was?

Technische (Stamm-)Daten und Instandhaltungsinformationen, Trackingdaten von Zügen und Wagen, Plandaten (z. B. Fahrpläne), Use-Case-bezogene Daten (z. B. spezifische Sensorinformationen über das Ladegut).

Wer?

Wer wann und in welchem Format auf Daten zugreifen soll und darf, bestimmt meist das Vertragsverhältnis (z. B. Mietvertrag oder Transportauftrag) und die damit verbundene Data-Ownership. Oft ist die Bestimmung der Berechtigungen komplex, da sie über die Rolle während des Transports und über Frachtbriefinformationen ermittelt werden muss. Die Definition und Umsetzung des Zugriffskonzepts und dessen Abhängigkeit zu hochqualitativen Echtzeitdaten aus verschiedenen Quellen stellt eine der grössten Herausforderungen für die Implementierung zentralisierter Lösungen dar.

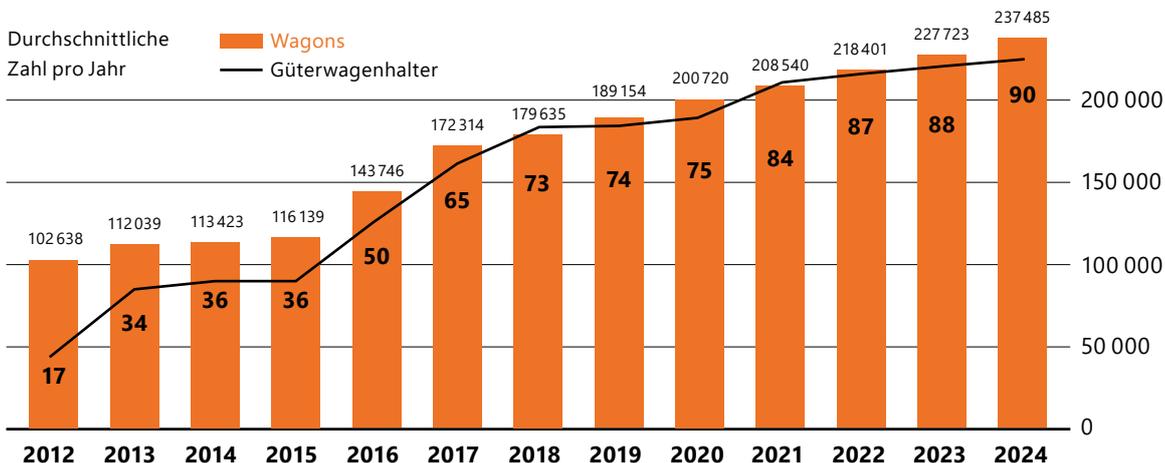
Wie?

Mit den heutigen Möglichkeiten diverser Cloud-Services und leistungsstarken mobilen Endgeräten ist die Auswahl an technischen Werkzeugen gross. Herausforderungen ergeben sich daher weniger aufgrund der Verfügbarkeit von technischen Lösungen für eine Plattform, sondern vielmehr durch fehlende Standards und Definitionen für den Dateninhalt sowie deren Integration mit gewachsenen, veralteten oder fehlenden IT-Applikationen im Sektor.



Quelle: Knorr-Bremse

Entwicklung von Güterwagenhalter und Wagons RSRD²



GCU-Broker

Im Falle der Feststellung eines Schadens am Güterwagen muss das wagenverwendende EVU ein Schadprotokoll in standardisierter Form, definiert im AVV (Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen, engl. General Contract of Use for Wagons), dem Halter übermitteln. Dies ist über den GCU-Broker komplett digital möglich (XML-Austausch). Die Nutzung des Kanals findet heute leider nur durch ca. 10 Prozent der EVU statt, was aufseiten der Wagenhalter immer noch zu einem hohen, vermeidbaren manuellen Aufwand führt.

Rolling Stock Reference Database (RSRD²)

Diese zentrale Wagendatenbank dient der Bereitstellung von technischen Güterwageninformationen, vor allem für EVU, um ihnen bereits vor Zugbildung Informationen zu den geplanten Wagen zu liefern. Die Datenbank basiert auf den gesetzlichen Vorgaben aus der TAF TSI und wird breit im Sektor eingesetzt. Die Beteiligung von mehr

als 90 Wagenhaltern mit mehr als 240 000 Wagen und rund 1 Mio. Abfragen/Monat macht RSRD² zur meistgenutzten zentralen Plattform (siehe Infografik).

Fazit

Mit existierenden Implementierungen wie RSRD² und Datenstandards wie dem ITSS-Format sind erste Schritte in Richtung eines digitalisierten SGV getan. Dennoch ist der Weg noch weit und kann nur gelingen, wenn alle Beteiligten im Sektor am gleichen Strang ziehen. Wascosa engagiert sich auch in Zukunft in diesem Bereich und steht der Weiterentwicklung mehr als offen gegenüber. ●



Wascosa engagiert sich auch in Zukunft für digitale Lösungen, die den SGV effizient gestalten. Wir stehen der Weiterentwicklung mehr als offen gegenüber.

DANIEL ROST



Innovatives System gemeinsam vermarkten

Das NiKRASA-System 3.0 ermöglicht es ohne Terminaladapter, nicht kranbare Sattelaufleger schnell und einfach auf die Schiene zu verladen. Um dieses System besser zu vermarkten, arbeiten TX Logistik und Wascosa künftig enger zusammen. Die Vereinbarung sieht eine erste Bestellung von Wascosa über 125 NiKRASA-Platten im Wert von rund drei Millionen Euro vor.

Haben Sie Fragen?



Wenden Sie sich an den
Wascosa Vertriebsmitarbeiter.



ALEXANDER CLEMENS
Special Projects Spain/Portugal
M +49 173 30 35 725
alexander.clemens@wascosa.com



Beide Partner arbeiten bereits seit vielen Jahren zusammen und wollen mit der neuen Rahmenvereinbarung im intermodalen Umfeld neue Impulse setzen, indem für die Mehrzahl der derzeit in Europa fahrenden Trailer die Verladbarkeit auf die Schiene vereinfacht wird. «In der aktuellen angespannten Marktsituation ist diese Partnerschaft ein Zeichen dafür, dass wir in die Zukunft blicken», sagt Ugo Dibennardo, CEO von TX Logistik. «Neben der Güterwagenvermietung und der Vermarktung von NiKRASA wollen wir auch bei Transportlösungen und innovativen Entwicklungen eng zusammenarbeiten und diese gemeinsam sowie mit weiteren Partnern vorantreiben.»

System für alle zugänglich

Wascosa ist auch der erste Partner, mit dem TX Logistik eine NiKRASA-Kooperation eingegangen ist. Das zur Mercitalia Logistics (FS Italiane Gruppe) gehörende Schienenlogistikunternehmen hat das NiKRASA-System 3.0 von Anfang an so konzipiert, dass es allen Marktteilnehmern frei zugänglich ist, und möchte in Zukunft weitere Partner dafür gewinnen. Ugo Dibennardo: «Wir wollen dazu beitragen, die Klimaziele zu erreichen, und sicherstellen, dass die Verlagerung von Gütern von der Strasse auf die Schiene für alle Interessierten einfach und möglich ist.»

Als neuen Standard-Service anbieten

Wascosa ist vom Potenzial der Lösung überzeugt. «Die NiKRASA-Lösung passt perfekt in unsere Marktstrategie, um für Kunden einen Mehrwert in der Schienengüterlogistik zu schaffen und gleichzeitig die Verlagerung auf die Schiene zu unterstützen», sagt Iris Hilb, CEO von Wascosa. «Künftig werden wir das Handling-System als neuen Standard-Service für die Vermietung von Taschenwagen anbieten, um den Verladern den Einstieg in die Welt des kombinierten Verkehrs zu erleichtern.» Das Marktinteresse ist offensichtlich, da immer mehr Verlader in Europa vor der Herausforderung stehen, ihre Logistikketten in Zukunft umweltfreundlicher und wirtschaftlicher zu gestalten.

Unterstützt Nachhaltigkeitsstrategie

Die neue Kooperation unterstützt auch die Nachhaltigkeitsstrategie von Mercitalia. «Ziel ist es, unser Angebot an umweltfreundlichen Logistiklösungen in Europa dauerhaft auszubauen», sagt Sabrina De Filippis, CEO von Mercitalia Logistics. «Das NiKRASA-System 3.0, das für die Effizienz der Terminals von grundlegender Bedeutung ist, stellt zusammen mit der Entwicklung von intermodalen Drehkreuzen eine gewinnbringende Kombination dar, um die Verkehrsverlagerung zu fördern.»



Video: So funktioniert die
NiKRASA-Plattform 3.0.

So funktioniert NiKRASA 3.0

Die NiKRASA-Plattform ermöglicht die Verladung von nicht kranbaren Sattelauflegern, die derzeit etwa 90 Prozent der europäischen Lkw-Flotten ausmachen. Sie können in nur zwei Minuten von der Strasse auf die Schiene verladen werden. Änderungen an den bestehenden Standards in den Terminals, an den Wagen oder an der Eisenbahn sind nicht erforderlich. Neben klassischen Planentrailern können auch Siloaufbauten, Mega-Trailer sowie Trailer ohne Aufbau und Containerchassis auf die Schiene gebracht werden. Bleibt der NiKRASA-Adapter im Wagen leer, können Wechselbehälter und Container wie gewohnt verladen werden, ohne dass sich die Systeme gegenseitig beeinträchtigen.

Beeindruckendes BASF-Logistikkonzept auf Effizienz getrimmt

Wie hat es BASF geschafft, ihre Logistik deutlich kostengünstiger, flexibler und schneller zu gestalten? Das haben die Teilnehmenden des diesjährigen Wascosa Circle Event in Ludwigshafen aus erster Hand erfahren.

Haben Sie Fragen?



Wenden Sie sich an den
Wascosa Vertriebsmitarbeiter.



STEFAN HEESSEN
Sales Manager
M +49 151 68 83 58 56
stefan.heesen@wascosa.com

Seit 2015 sind die innovativen BASF Class Tankcontainer (B-TC) für den Schienen- und Strassentransport in Europa zugelassen. Die zentrale Schnittstelle dieses Konzepts ist das vollautomatische Tankcontainerlager mit einer Kapazität von 2000 TEU. Dort werden die B-TC platzsparend, sicher und kostengünstig bis zu sechsfach übereinander gelagert und umgeschlagen. Zwischen Bahntransport und werkseigenem Strassentransport werden die neuen Tankcontainer durch selbstfahrende AGV (Automatic Guided Vehicles) von der Firma VDL transferiert.

Innerbetriebliche Transportkosten reduzieren

Allein am Standort Ludwigshafen bewegt BASF jährlich rund 20 Millionen Tonnen Transportvolumen. Hinzu kommen Verkehre zwischen den Werken in Antwerpen und Schwarzheide sowie Lieferungen zu Kunden. Ein erheblicher Teil der Kosten entsteht durch innerbetriebliche Transportwege. Genau hier setzt das neue Logistikkonzept von BASF an. Der Einsatz der speziell entwickelten B-TC, die AGV und das automatisierte Lagersystem sorgen dafür, dass die Logistik um 25 Prozent kostengünstiger, flexibler und schneller wird. Ein klares Argument, um mehr Güter auf die Schiene zu verlagern.

Ersatz für klassische Kesselwagen

BASF entwickelte die B-TC zusammen mit dem belgischen Nutzfahrzeughersteller van Hool. Die bahnoptimierten Tankcontainer haben Grössen von 45 und 52 Fuss. Ihr Volumen ist mit dem eines klassischen Kesselwagens vergleichbar. In Kombination mit den leichten, optimierten Tragwagen von Wascosa entsteht ein System, das quasi wie ein Kesselwagen mit abnehmbarem Tank funktioniert. Die B-TC fassen bis zu 73 500 Liter und haben

eine Zuladung von 66 Tonnen, was etwa dem Volumen und der Ladekapazität eines isolierten und beheizbaren Chemie-Kesselwagens entspricht. Mittlerweile haben auch andere renommierte Tankcontainer-Hersteller die grossen B-TC in ihr Portfolio aufgenommen.

Effizienz im Tankcontainerlager

Das automatisierte Tankcontainerlager ist mit zwei Kränen ausgestattet, die eine Ladekapazität von je 75 Tonnen haben. Die innovativen Tankcontainer können dort sicher zwischengelagert werden, während die Bahnwagen für andere Transporte genutzt werden. Das reduziert die benötigte Anzahl von Bahnwagen. Zudem werden die Container werkintern mittels AGV transportiert – also unabhängig von Gleisen. Dies verkürzt die Anlieferungszeit massiv. Für traditionelle Kesselwagen beträgt sie rund 22 Stunden, für einen B-TC nur etwa 1 Stunde.



Kombination schafft viele Vorteile

Die BASF-Class-Tankcontainer-Lösung ergänzt das Wascosa flex freight system® (ffs) ideal, das die Produktivität und die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs durch die Trennung von Untergestell und Aufbau deutlich steigert. Die wesentlichen Vorteile sind:

- Schnellere und effektivere Transport- und Umlaufzeiten
- Reduzierte Equipment-Kosten
- Zwischenlagerung und Stapelbarkeit
- Geringere Infrastrukturkosten und -belastung
- Reduzierte Zustellkosten für die letzte Meile
- Einfacherer Produktwechsel
- Schnellere und einfachere Beschaffung von Equipment (keine zeit- und kostenintensiven Zulassungshürden)
- Geringere Ausfallzeiten und -kosten
- Optimierung der Life-Cycle-Cost (LCC)
- Trimodaler Umschlag (AGV, Lkw, Bahn), der die Produktivität im kombinierten Verkehr steigert

Fazit: Mit mehr Flexibilität wirtschaftlicher werden. BASF zeigt eindrücklich, wie das gelingt. ●



Video: Wascosa Event bei BASF.



Becoming Wascosa Group

2024 ist ein ganz besonderes Jahr für Wascosa. Einerseits feiert Wascosa das 60-jährige Bestehen, andererseits werden die Wascosa AG und AvesOne zur Wascosa Group zusammengeführt. Damit entsteht eine der grössten europäischen Leasing-Plattformen für Güterwagensysteme. Der Blick in die Vergangenheit zeigt, wie die Wascosa Group entstanden ist und was sie auszeichnet.



PHILIPP MÜLLER
Chairman of the Board of Directors
of Wascosa Group Holding

Die Geschichte von Wascosa war immer geprägt von Weiterentwicklung und Veränderung. Unser Slogan «Going new ways» war und ist gelebte Praxis. In diesem Jahr steht eine weitere grundlegende Veränderung an: Die Zusammenführung von AvesOne und der Wascosa AG zur Wascosa Group – einer der grössten Rail-Leasing-Plattformen in Europa.

Zahlen verdeutlichen Stärke

Ein Blick auf die Zahlen zeigt, worin die Stärke dieser Gruppe liegt: Nimmt man alle Wagen zusammen, die zur Wascosa Group gehören und die von Wascosa vermietet werden, kommt man auf 22000 Güterwagen. Mit einem Durchschnittsalter von 13 Jahren verfügt die

Wascosa Group über eine sehr junge und moderne Flotte aus den Bereichen Standard, Tank und Intermodal. Die Wascosa Group besteht aus einem engagierten und erfahrenen Team von 130 Mitarbeitenden an den Standorten Luzern und Hamburg sowie in allen relevanten europäischen Märkten. Die beiden Unternehmen bilden eine perfekte Symbiose, indem sie Know-how und Erfahrung eines ehemaligen Investors und der viertgrössten Vermietungsgesellschaft in Europa bündeln.

Reise in die Zukunft

Dass wir uns in diesem Jahr über die Zusammenführung der beiden Unternehmen freuen können, kommt nicht von ungefähr. Wascosa startete vor 60 Jahren mit Pioniergeist und Dynamik eine Reise in die Zukunft. Das stetige Wachstum der Flotte wurde durch eine Verbreiterung der Wagentypen sowie durch die zunehmende europäische Präsenz möglich. Zudem wurden auf dieser Reise zahlreiche innovative Konzepte in Wagenentwicklungen und digitale Technologien umgesetzt, über die wir in unserem Infoletter regelmässig berichten.

Die Historie von AvesOne begann im Jahr 2013. Zwei Jahre später wurde das erste Investment im Segment Rail getätigt. Durch den Erwerb der Nacco-Flotte in Deutschland entstand 2018 die erste Zusammenarbeit zwischen der Wascosa AG und AvesOne. Schlussendlich war der Weg in die Zukunft mit dem Erwerb der beiden Firmen in den Jahren 2021 und 2022 durch Swiss Life Asset Managers und Vauban Infrastructure Partners vorgezeichnet. Die beiden Teams arbeiten schon längere Zeit Hand in Hand. Sie ergänzen sich hervorragend, was Erfahrung und Expertise angeht. So ist die Wascosa Group für den weiteren Wachstumspfad sehr gut aufgestellt. Ich freue mich sehr über diese Entwicklung und wünsche dem gesamten Team weiterhin eine glückliche Hand und den verdienten Erfolg. ●

Wesentliche Kennzahlen

Gesamtzahl der Güterwagen
>17 000

Durchschnittsalter der Flotte
13 Jahre

Anzahl der Mitarbeitenden
>130

Standorte
Luzern, Hamburg
und Präsenz in über
23 europäischen Ländern

Organisationsstruktur



Erfolgsgeschichte im neuen Look

Wascosa feiert sein 60-jähriges Firmenjubiläum nicht nur mit einem neuen Markenauftritt, sondern auch mit einem umfassenden Update, das die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens stärkt. Als internationaler Marktplayer und eines der führenden Vermietunternehmen im Schienengüterverkehr setzt Wascosa nun noch stärker auf Kundenorientierung und massgeschneiderte Lösungen. Gleichzeitig wird die Marke emotional aufgeladen – ein zentraler Bestandteil der neuen Strategie, was sich auch in der Kommunikation zeigt.

Mitarbeitende aus allen 23 europäischen Ländern wurden aktiv in den Entwicklungsprozess einbezogen. Sie sind die wichtigsten Markenbotschafter und tragen die Unternehmenskultur nach aussen. Der neue Markenauftritt berücksichtigt ihre Bedürfnisse und vermittelt einen rebellischen Spirit, der auch potenzielle Talente anspricht.



Video: Wascosa Imagetrailler.
We the rebels. Movers of change.



Hier geht es zur neuen Wascosa Webseite:
www.wascosa.com



TRANSPORT LOGISTIC 2. – 5. JUNI 2025, IN MÜNCHEN

TRANSFORMING CARGO

VISIT US
AT THE
WASCOSA VILLAGE
FM 704/5

wascosa



Automatische Planenlösung erhöht Effizienz im Stahltransport

In der hart umkämpften Welt der Stahlerzeugung gilt: Effizienz ist alles. Die Kosten müssen so niedrig wie möglich gehalten werden und gleichzeitig die höchstmöglichen Sicherheitsstandards erfüllt sein. ArcelorMittal ist einer der grössten Stahlhersteller der Welt. Gemeinsam mit Wascosa und Innovaction ist es gelungen, die Effizienz der Schienenlogistik deutlich zu verbessern.



Güterwagen zählen zu den wichtigsten Ressourcen der Logistik von ArcelorMittal. Daher ist ihre Leistungsfähigkeit während und nach dem Ladevorgang ausschlaggebend für die Erhöhung der Effizienz. Tatsächlich kann an vielen Schrauben gedreht werden, um die Effizienz zu verbessern, und zwar bereits bevor die Wagen die Produktion verlassen.

Innovative Partner

Derzeit müssen beim Beladen der Wagen mit Stahlcoils, die bis zu 20 Tonnen wiegen, die Planen der Wagen manuell geöffnet werden, bevor die Coils vorsichtig im Wagen platziert werden. Dieser Vorgang ist sehr zeitintensiv. Wascosa setzt sich seit jeher für innovative Lösungen ein und sah hier die Möglichkeit, die manuell bedienbaren Planen an den Seiten durch eine automatische Lösung zu ersetzen. Dazu wurde eine Zusammen-

arbeit mit Innovaction gestartet, einem Pionier für automatische Planenlösungen.

Erfolgreiche Tests

Dank der patentierten Technologie von Innovaction konnte aufgezeigt werden, wie eine solche Lösung funktionieren kann. Im September 2023 wurde am ArcelorMittal Standort in Florange ein Shimmns-Testwagen mit einem automatisierten Mechanismus zum Öffnen und Schliessen von Planen ausgestattet. Die Testergebnisse sprachen für sich: Dank des starken elektrischen Antriebs ermöglicht die Lösung ein schnelleres, reibungsloseres und sichereres Öffnen und Schliessen der Planen. Es wurde auch deutlich, dass durch das automatisierte System andere Komponenten des Wagens besser geschützt werden, beispielsweise der Spriegel (crossbars). Diese werden manchmal beschädigt, wenn die Plane entweder von Hand oder mithilfe eines Krans mit Klemme geöffnet und geschlossen wird. Zudem wurden spezielle Sensoren angebracht, um die Bewegung der Plane zu überwachen und sicherzustellen, dass sie geschlossen ist, bevor der beladene Wagen den Standort verlässt.

Generator liefert Strom

Der Strom, der für den Antrieb des gesamten Systems benötigt wird, liefert ein an der Achse montierter Generator. Die Lösung basiert auf dem Prinzip der elektromagnetischen Induktion. Dabei wird Strom erzeugt, indem mechanische Energie in elektrische Energie umgewandelt wird, die dann wiederum verwendet wird, um lithiumfreie Batterien zu laden. Die Batterien befinden sich in einem Batteriefach aus Metall, das am Wagen angebracht ist und nur für dazu berechnete Mitarbeiter zugänglic ist. Alternativ kann im Stahlwerk eine automatische digitale Kupplung eingesetzt werden, um den Strom für den automatisierten Planenmechanismus bereitzustellen.

Entwicklung geht weiter

Da sich das Projekt nun im Endstadium befindet, sollte eine neue, effizientere und für die Mitarbeitenden sicherere Generation an Shimmns-Wagen bald auf die Schienen kommen. Wir berichten zeitnah, wie die Wagen unter realen Bedingungen auf Herz und Nieren geprüft werden. ●

Haben Sie Fragen?



Wenden Sie sich an den Wascosa Vertriebsmitarbeiter.

LUC LE FORMAL
M +33 670 17 75 18
luc.leformal@wascosa.com



Video: Die automatische Planenlösung.

Terminkalender



DATUM	VERANSTALTUNG	ORT	WEBSITE
2024			
10.12.2024	RNE Generalversammlung	Wien und online	rne.eu/calendars
11.12.2024	RFG Xmas Lunch	London, UK	rfg.org.uk
2025			
13.–14.1.2025	Neujahrsempfang und 15. VPI-Symposium	Hamburg, DE	vpihamburg.de/de/veranstaltungen/uebersicht
28.1.2025	RFG Member's Party	London, UK	rfg.org.uk
29.–30.1.2025	17. BME/VDV-Forum Schienengüterverkehr	Berlin, DE	bme.de/
5.–7.2.2025	Fruit Logistica	Berlin, DE	fruitlogistica.com/de/
13.–14.2.2025	27. Jahrestagung der Eisenbahn-Sachverständigen	Berlin, DE	
17.2.2025	European Railway Award 2025	Brüssel, BE	europeanrailwayaward.eu/
27.2.2025	Schweizer Fachtagung Eisenbahnsicherheit 2025	Basel, CH	bahnverband.ch
04.–5.3.2025	Rail Tech Europe	Utrecht, NL	events.railtech.com
01.–4.4.2025	Semaine Internationale du Transport et de la Logistique (SITL)	Paris, FR	sitl.eu
14.5.2025	VAP Forum Güterverkehr	Zürich, CH	cargorail.ch
14.–15.5.2025	The Rise of IoT & Big Data in Rail	Köln, DE	iotandbigdatainrail.com
14.–15.5.2025	Railway Supplier Summit	Wien, AT	railwaysuppliersummit.com/
15.5.2024	RFG Spring Group Meeting	London, UK	rfg.org.uk
20.–22.5.2025	IAF International Exhibition	Münster, DE	iaf-messe.com/en/
21.–23.5.2025	ITF Summit 2025	Leipzig, DE	itf-oecd.org
26.5.2025	Transport Research Arena (TRA)	Madrid, ES	traconference.eu/
27.5.2025	RNE Generalversammlung	Warschau und online	rne.eu/calendar/
28.5.2025	Rail Transport Day 2025	Warschau, PL	
2.–5.6.2025	Transport Logistic 2025	München, DE	transportlogistic.de/en/
03.–5.6.2025	13. International Railway Summit	Wien, AT	irits.org/irs13/
17.–19.6.2025	Multimodal	Birmingham, UK	multimodal.org.uk
18.–20.6.2025	Eurasia Rail	Istanbul, TR	eurasiarail.eu/en/main
24.–26.6.2025	VDV Jahrestagung 2025	Köln, DE	vdv.de
1.–2.7.2025	RNE Strategy Meeting	Wien und online	rne.eu/calendar/
8.–11.7.2025	UIC World Congress on High-Speed Rail	Beijing, CN	uic.org/com/enews/article/uic-world-congress-on-high-speed-rail-8-11-july-2025
23.–26.9.2025	TRAKO	Gdansk, PL	trakoexpo.com/en/
30.9.–2.10.2025	EXPO Ferroviaria	Mailand, IT	expoferroviaria.com

Impressum

HERAUSGEBERIN	Wascosa AG, Werftstrasse 4, 6005 Luzern, Schweiz
KONTAKT	T +41 41 727 67 67, infoletter@wascosa.com
KONZEPT	Wascosa AG, Jan Keiser
LAYOUT UND TEXT	aformat/huber kommunikation, Luzern
ÜBERSETZUNG	Interserv AG, Zürich
DRUCK	Druckerei Ebikon AG
DRUCKAUFLAGE	4500 Exemplare
ERSCHEINUNG	2x jährlich in Deutsch und Englisch
BILDQUELLEN	Wo nichts anderes vermerkt: Wascosa AG
COPYRIGHT	Wascosa AG, www.wascosa.com





TEN-V: Für eine nachhaltige Konnektivität in Europa

Grenzüberschreitende Netze und Räume sind für die Zukunft Europas entscheidend. Auch die ökologische Transformation hängt massgeblich vom Umbau der Infrastrukturen ab.

Im Sommer hat der Europäische Rat eine überarbeitete Verordnung für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) angenommen. Ziel des neuen Rechtsakts ist es, ein zuverlässiges, nahtloses und hochwertiges transeuropäisches Verkehrsnetz aufzubauen, das eine nachhaltige Konnektivität in ganz Europa ohne Unterbrechungen, Engpässe oder fehlende Verbindungen sicherstellt. Zudem wird mit dem TEN-V eine Infrastrukturbasis geschaffen, die das Ziel eines klimaneutralen Europas unterstützt.

Das TEN-V-Netz wird mit der neuen Verordnung schrittweise aufgebaut oder aktualisiert. Seine Fertigstellung in drei Phasen vorgesehen: bis 2030 für das Kernnetz, 2040 für das erweiterte Kernnetz und 2050 für das Gesamtnetz. Das wichtigste Instrument zur Realisierung des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes des TEN-V bilden die europäischen Verkehrskorridore. Bei der Festlegung der Korridore wurden die bisherigen ERTMS- und Schienengüterverkehrskorridore integriert. ●

Die neun Kernkorridore des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)

- Atlantik
- Nordsee – Rhein – Mittelmeer
- Nordsee – Ostsee
- Skandinavien – Mittelmeer
- Ostsee – Adria
- Rhein – Donau
- Mittelmeer
- Westbalkan – Östliches Mittelmeer
- Ostsee – Schwarzes Meer – Ägäisches Meer
- Projekte

Öresundbrücke

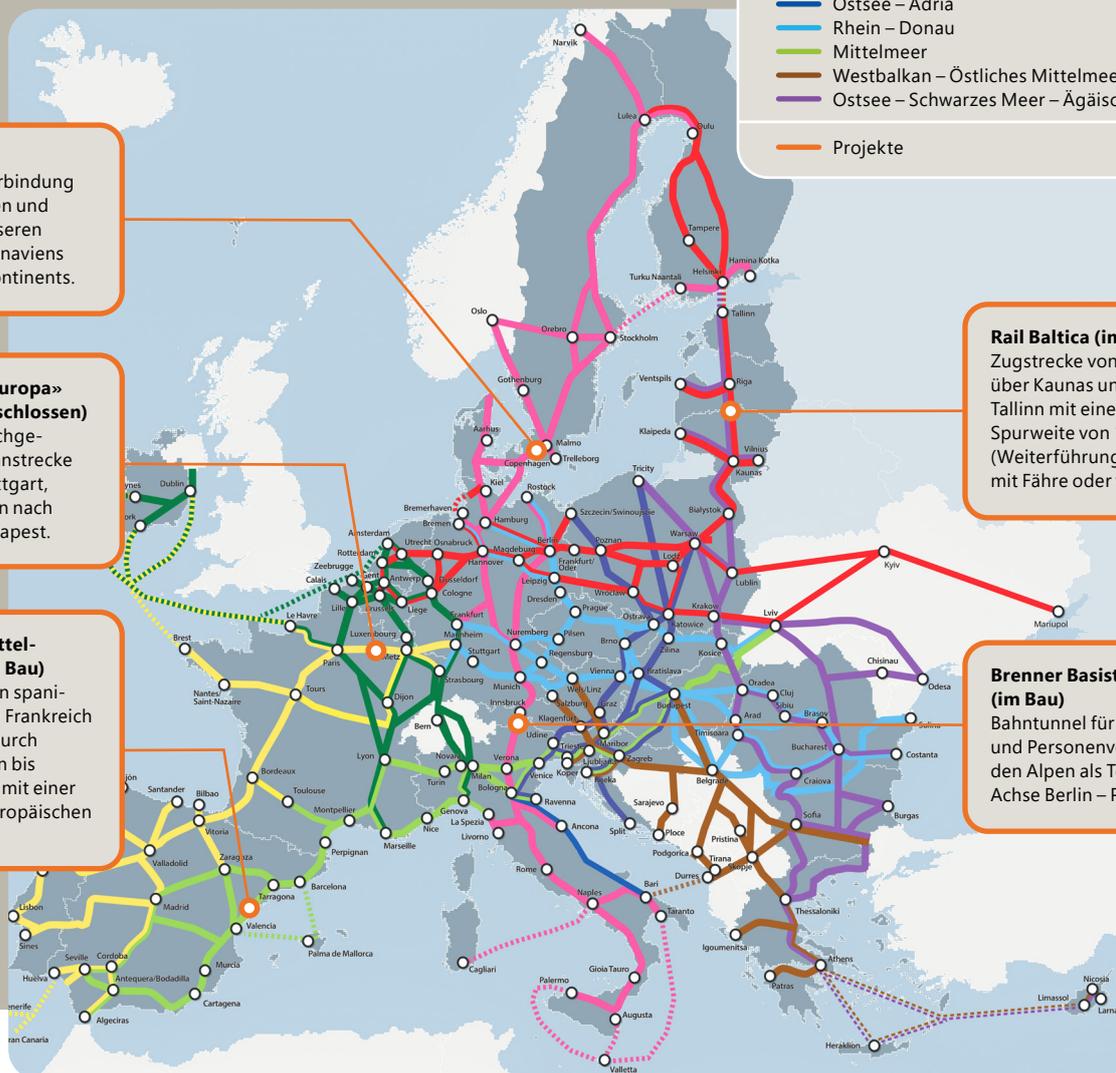
Auto- und Bahnverbindung zwischen Schweden und Dänemark zur besseren Anbindung Skandinaviens an den Rest des Kontinents.

«Magistrale für Europa» (noch nicht abgeschlossen)
Durchgängige Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke von Paris über Stuttgart, München und Wien nach Bratislava und Budapest.

Multimodaler Mittelmeerkorridor (im Bau)
Zugstrecke von den spanischen Häfen durch Frankreich nach Italien oder durch Slowenien, Kroatien bis Budapest und Lviv mit einer durchgängigen europäischen Spurweite.

Rail Baltica (im Bau)
Zugstrecke von Warschau über Kaunas und Riga nach Tallinn mit einer europäischen Spurweite von 1435 mm (Weiterführung nach Helsinki mit Fähre oder via Tunnel).

Brenner Basistunnel (im Bau)
Bahntunnel für den Güter- und Personenverkehr unter den Alpen als Teil der Achse Berlin – Palermo.



Quelle: Directorate-General for Mobility and Transport, European Commission and Infrastrukturalias 2024/EU

