

INFO LETTER

NEWS FÜR DIE GÜTER-
WAGENBRANCHE



BESUCHEN
SIE UNS...
an der transport
logistic in München
im Freigelände,
Stand FM 704/5

IM FOKUS: INNOVATIONSKRAFT MIT KUNDENORIENTIERUNG

«Wir suchen aktiv nach Lösungen mit klarem Kundennutzen»

Kundenorientierung ist tief in der DNA von Wascosa verankert. Das Unternehmen versteht sich seit jeher nicht nur als Anbieter, sondern als aktiver Partner seiner Kunden – mit einem klaren Ziel: Lösungen zu entwickeln, die echten Mehrwert bieten. Dazu zählen modulare, flexible Konzepte, die Prozesse automatisieren, effizienter und sicherer machen. Die Kunden werden von Beginn an in die Entwicklung eingebunden – ihre Anforderungen fließen direkt in die Innovationen ein. Welche konkreten Vorteile daraus entstehen, zeigen nicht nur die Gespräche mit CEO Markus Vaerst und CTO / CBDO Irmhild Saabel in diesem Infoletter, sondern auch der Messeauftritt von Wascosa im Freigelände am Stand FM 704/5 an der transport logistic 2025 in München.

FORTSETZUNG AUF SEITE 3 —



Dokumente mit KI
smarter verarbeiten

09



Effiziente Verknüpfung
des Intermodalverkehrs

12



Tanoos Güterwagen für
korrosives Ladegut

14



Liebe Leserinnen und Leser

Kundenorientierung ist für uns bei Wascosa mehr als ein Prinzip – sie ist Teil unserer DNA. Wir vermieten nicht einfach Güterwagen, sondern entwickeln gemeinsam mit unseren Kunden Lösungen, die echten Mehrwert bieten. Dabei nehmen wir konsequent die Perspektive der Kunden ein. Denn nur so entstehen Innovationen, die im Alltag einen spürbaren Nutzen bringen.

In diesem Infoletter, der kurz vor der Messe Transport Logistic vom 2. bis 5. Juni 2025 in München erscheint, stellen wir Ihnen eine Auswahl aktueller Innovationen vor. Einige davon können Sie auch am Messestand von Wascosa live erleben. Was all diese Lösungen verbindet: Sie helfen unseren Kunden, tägliche Herausforderungen effizienter, sicherer und wirtschaftlicher zu meistern.

Ein Beispiel dafür ist der neue Aufbau ILAB RW 40 SC als Erweiterung unseres Wascosa flex freight systems®. Er ermöglicht eine flexible und kosteneffiziente Handhabung von heissen Brammen und Coils im Bahntransport (siehe S. 8). Ein weiteres Highlight ist der neue Tanoos-Wagen, entwickelt für DB Cargo und K+S – aktuell der modernste Schüttgutwagen Europas. Er wurde konsequent auf Kundenbedürfnisse hin optimiert (siehe S. 14). Auch im Bereich Digitalisierung gehen wir neue Wege: Mit dem neuen Radsatz-Portal digitalisieren wir sämtliche Prozesse rund um Instandhaltung und Logistik (siehe S. 16). Und mithilfe generativer KI gestalten wir die Dokumentenverarbeitung deutlich effizienter (siehe S. 9).

Diese und weitere Beispiele für unsere Innovationskraft stellen wir Ihnen in diesem Infoletter vor. Auf unserem Messestand haben Sie dann die Gelegenheit, viele dieser Innovationen live zu sehen und mit uns zu diskutieren. Das gesamte Team Wascosa freut sich schon auf unser Treffen und den Austausch auf der Messe in München. Gemeinsam mit Ihnen wollen wir weiterhin neue Wege gehen.

Viel Freude und Inspiration beim Lesen wünscht Ihnen

M. Vaerst
Markus Vaerst

Inhalt

IM FOKUS

- 1 «Wir suchen aktiv nach Lösungen mit klarem Kundennutzen»
- 5 «Alle Produktinnovationen entwickeln wir mit dem Kunden»

INNOVATION

- 8 Vielseitige Aufbauten für modulare Güterwagen
- 9 Dokumente smarter verarbeiten: Wie KI die Effizienz erhöht
- 12 NiKRASA 3.0 – die neue Lösung für eine effizientere Verknüpfung des Intermodalverkehrs

IN EIGENER SACHE

- 14 Innovativer Güterwagen für korrosives Ladegut
- 16 Radsatz-Portal: Unsere digitale Lösung für die effiziente Instandhaltung
- 17 Optimierte und nachhaltige Logistik bei EWG

AKTUELL / ZUM AUFBEWAHREN

- 19 Terminkalender
- 20 NiKRASA 3.0 – die modernste Lösung für die Verladung von Lkw-Trailern auf die Schiene



— FORTSETZUNG VON SEITE 1



Der Wascosa safe tank car®, eine Produktinnovation für den Transport von Chlor und Schwefeldioxid.

Markus Vaerst, weshalb ist Kundenorientierung für Wascosa von zentraler Bedeutung?

Kundenorientierung ist für uns bei Wascosa schon seit jeher ein zentraler Wert. Wir vermieten nicht einfach Wagen, sondern suchen aktiv nach Lösungen, die unseren Kunden klare Vorteile bieten. Dabei nehmen wir die einzig richtige Perspektive ein – die unserer Kunden. Wascosa hat dieses Prinzip schon immer angewendet. So konnten wir zusammen mit unseren Partnern eine Vielzahl von Innovationen erfolgreich in den Markt bringen und unseren Kundenservice auf ein hohes Niveau heben. Diese Reise geht weiter. So werden wir in diesem Infoletter und an der Messe Transport Logistic wieder eine ganze Reihe von Neuheiten vorstellen. «Going new ways» ist und bleibt unser Motto.

Wie definieren Sie Kundenorientierung speziell im Kontext des Schienengüterverkehrs?

Im Schienengüterverkehr geht es um optimierte und effiziente Logistikketten in ganz Europa. Kundenorientierung fängt damit an, dass Markttrends früh erkannt werden, um Innovationen zu entwickeln, die diese Trends aufgreifen. Nah an den Kunden zu sein, hat dabei höchste Priorität, denn am Ende sind es die individuellen Logistikprozesse unserer Kunden, die ein erfolgreiches Customizing von Lösungen möglich machen. Der Güterwagen spielt eine entscheidende Rolle, ist er doch die Schnittstelle zu unseren Kunden. Insofern geht es immer darum, sich intensiv mit unseren Kunden und Märkten zu befassen und einmal mehr neue Wege gehen – gemeinsam mit unseren Kunden.

Welche Rolle spielt Kundenorientierung für die Wettbewerbsfähigkeit in unserer Branche?

Eine Lösung aus der Perspektive des Kunden zu entwickeln, die einen klaren Nutzen für ihn bringt, unterscheidet Wascosa von ihren Wettbewerbern. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist, dass diese Lösung dann schnell entwickelt und verfügbar gemacht werden muss. Hier helfen uns eine schlanke Organisation und die Fähigkeit, schnell Entscheidungen zu treffen.

Im Zentrum steht also die Frage, welchen Nutzen Wascosa den Kunden mit den Güterwagensystemen bieten kann.

Genau. Hier gibt es mehr als einen Weg zum Ziel. Mal ist es ein höherer Payload im Zug und damit Einsparungen bei den Frachtkosten, mal sind es modulare Konzepte auf Basis unseres flex freight systems®. Letzteres ermöglicht es unseren Kunden, mit weniger Wagen auszukommen. Darüber hinaus spielen Automatisierungslösungen zunehmend eine Rolle, da diese helfen, Personalkosten einzusparen. Last but not least ist Sicherheit zum Schutz der Mitarbeitenden unserer Kunden, aber auch für die Allgemeinheit ein wichtiges Thema.

Was sind die größten Herausforderungen bei der Umsetzung von Kundenorientierung im Schienengüterverkehr?

An erster Stelle steht das richtige Mindset. Dann benö-



Wir vermieten nicht einfach Wagen, sondern suchen aktiv nach Lösungen, die unseren Kunden klare Vorteile bieten.

MARKUS VAERST
CEO, WASCOSA AG

tigt man die notwendige Expertise an Bord, um schnell einzuschätzen, welche Möglichkeiten sich für die Umsetzung anbieten. Hier sind wir mit unserer langjährigen CTO Irmhild Saabel und mit unserem Digitalisierungsexperten Daniel Rost sehr gut aufgestellt. Die Bereitschaft unserer Kunden, neue Wege zu gehen und gegebenenfalls Veränderungen im eigenen Bereich umzusetzen, ist wesentlich. Viele Kunden sind ohnehin auf der Reise und treiben aktiv Veränderungen in ihren Betrieben voran, die ihnen Effizienz bringen.

Können Sie Beispiele nennen, in denen Wascosa besonders kundenorientiert gehandelt hat?

Unser genereller Anspruch im gesamten Team Wascosa ist es, alles dafür zu tun, dass unsere Kunden mit unseren Wagen und unserer Leistung zufrieden sind. Dazu gehören neben den Wagen auch ein Topkundenservice und eine kompetente Beratung mit hoher Expertise. So entstehen Konzepte, die einen konkreten Nutzen für



Eine Lösung aus der Perspektive des Kunden zu entwickeln, die einen klaren Nutzen bringt, unterscheidet Wascosa von ihren Wettbewerbern.

MARKUS VAERST
CEO, WASCOSA AG

unsere Kunden bieten. Am Ende sind es also die Menschen im Team Wascosa, die den Unterschied machen. Mein jüngstes Highlight ist unser neuer Tanoos-Wagen für DB Cargo und K+S – der modernste Düngemittelwagen (gedeckter Selbstentladewagen mit öffnungsfähigem Dach) in Europa. Dieser Wagen ist speziell für die Bedürfnisse des Kunden, unter Berücksichtigung der Einsatzbedingungen und ladegutspezifischen Anforderungen dieser nässeempfindlichen Schüttgüter, konzipiert worden. Hierbei wurde auf Basis eines bewährten Designs und unter Berücksichtigung langjähriger Erfahrungen die Weiterentwicklung und die Optimierung im Hinblick auf die Transporteffizienz (Zuladung/Zuglänge) sowie auch auf das Handling in Be- und Entladung einschliesslich Arbeitssicherheit vorangetrieben. Dies war nur möglich durch ein professionelles Projektmanagement unserer Experten im permanenten Dialog mit den

Beteiligten, allen voran mit DB Cargo und K+S sowie dem Waggonhersteller Greenbrier.

Und welche Innovation von Wascosa dient der gesamten Branche?

Automatisierung, Effizienz und Safety at its best bietet unser voll automatisierter Gleisschotterwagen FANPS 2.0 mit Funknahsteuerung, elektrischen Antrieben und autonomer Energieversorgung. Der Ausbau und die Sanierung unserer europäischen Infrastruktur stehen zu Recht in Politik und Wirtschaft ganz oben auf der Agenda. Nur so kann die Verkehrswende gelingen. Wir sind sehr stolz, einen Wagen im Markt zu haben, der diese Ziele unterstützt und immer mehr Nutzer in verschiedenen europäischen Ländern hat. Im Folgenden werden Sie noch viele weitere Beispiele sehen und auf der Messe in schöner Atmosphäre mit uns diskutieren können.



Die Basis für unseren Erfolg sind unsere kompromisslose Kundenorientierung und Innovationskraft.

IRMHILD SAABEL
CTO / CBDO, WASCOSA AG



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

Der voll automatisierte Gleisschotterwagen FANPS 2.0 bietet Automatisierung, Effizienz und Sicherheit auf höchster Ebene.

«Wir entwickeln alle Produktinnovationen mit dem Kunden»

Irmhild Saabel, können Sie uns Beispiele von Produktentwicklungen nennen, in denen Wascosa besonders kundenorientiert gehandelt hat?

Ein gutes Beispiel ist die jüngste Erweiterung unseres Wascosa flex freight systems®: Der Kunde aus der Stahlindustrie transportiert in Zwischenwerksverkehren heiße Coils und heiße Brammen. Die Temperatur der Coils beziehungsweise Brammen beträgt bei Beladung knapp 400 Grad. Mit seinen alten Standard-Güterwagen für diese Transporte (Typ Shmms) hatte der Kunde große Probleme. Aufgrund der extremen Beanspruchung wie Beladetemperatur und Lasten kam es zu zahlreichen Ausfällen aufgrund von Rissen in der Wagenkonstruktion. Die notwendige Transportleistung konnte nicht mehr sichergestellt werden.

Wie wurde das Problem gelöst?

Mit der Umstellung auf das modulare Wascosa flex freight system®: Die hohe Temperatur wirkt nur noch auf den dafür ausgelegten, abnehmbaren Wagenaufbau. Sollte dennoch einmal ein Schaden am Aufbau entstehen, so lässt sich dieser ohne Ausfall des Wagens durch einen Ersatzaufbau austauschen. Dieser Wagen ist live beim Wascosa Messestand an der Messe Transport Logistic 2025 in München zu sehen.

Welches sind kundenorientierte Produktinnovationen von Wascosa?

Grundsätzlich sind alle unsere Produktinnovationen wie der Wascosa Safe tank car®, das Wascosa flex freight system® oder der Tank car 3000® nicht in Eigenregie entstanden. Sie wurden gemeinsam mit Partnern und vor allem mit dem Kunden entwickelt. Beim Safe tank car® zum Beispiel hat der Kunde seine Anforderung vor Auftragserteilung ganz klar definiert: Er wollte von uns Kesselwagen für den Transport von Schwefeldioxid (SO₂) anmieten, die einen völlig neuen Sicherheitsstandard am Markt etablieren. Die Kesselwagen sollten deutlich über die bisherigen technischen Lösungen und die gesetzlichen Anforderungen des Gefahrgutrechtes (RID) hinausgehen. Wascosa hat diese Challenge sehr mutig angenommen.

Was heisst das?

Als wir den Auftrag erhielten, hatte ich persönlich nach nur gut einem Jahr bei Wascosa keinerlei Ahnung, wie ein Wagen für dieses Produkt konzipiert sein muss und wie der damals aktuelle Sicherheitsstandard aussah, geschweige denn, wie man ihn verbessern könnte.

Konnten die Erwartungen des Kunden dennoch erfüllt werden?

Ja, sie wurden mehr als erfüllt. Der Kunde durfte sogar für den Wascosa safe tank car® vom deutschen Verband der Chemischen Industrie (VCI) 2015 den Preis für den ersten Platz des Responsible-Care-Wettbewerbes entgegennehmen. Der europäische Verband der chemischen Industrie (Cefic) hat das damals «revolutionäre» Konzept, an jedem Wagenende eine für das Rangierpersonal sichere Übergangsbühne vorzusehen, als

grundsätzliche Empfehlung für den Bau aller Kesselwagen übernommen. Seitdem wurde es in vielen Neubauserien umgesetzt, auch in denen unserer Wettbewerber.

Welche technischen Vorteile und Nutzen bringt Wascosa den Kunden?

Hier ist der Wascosa tank car 3000® ein gutes Beispiel: Der Kunde aus der Mineralölindustrie wollte – ähnlich wie beim Wascosa safe tank car® – Wagen mit mehr Sicherheit für das Personal, aber auch für den Betrieb der Wagen. Während der Entwicklung des safe tank cars haben wir unser «Safety Package» definiert, bestehend aus verschiedenen Modulen wie zum Beispiel zwei Übergangsbühnen, Aufkletterschutz und Entgleisungsdetektoren. Unsere Kunden können aus diesem Package einzelne Module auswählen und somit ihr eigenes «Safety Package» zusammenstellen. Im Anschluss an das Wascosa safe tank car®-Projekt durften wir eine grosse Serie Neubauwagen mit eigenem «Safety Package» ausrüsten, nicht vom RID gefordert, sondern rein auf Kundenwunsch.



Um der Konkurrenz voraus zu sein, müssen Sie den Kunden nicht nur zufriedenstellen, sondern ihn mit Ihrer Leistung begeistern.

IRMHILD SAABEL
CTO / CBDO WASCOSA AG

Wie identifizieren Sie die Bedürfnisse Ihrer Kunden und wie fliessen diese in die technische Entwicklung neuer Angebote ein?

Ganz einfach: der Kunde sitzt bei uns im Design-Meeting mit am Tisch. Bei Neuentwicklungen gibt es einige Design Reviews, in denen der Kunde immer beteiligt ist. Die Produktentwicklung wird mit dem «Final Design Review» erst abge-

schlossen, wenn auch der Kunde mit dem Wagendesign einverstanden ist.

Gibt es spezifische Anforderungen von Kunden, die besonders schwierig umzusetzen sind?

Schwierig wird es immer dann, wenn sich an den Be- und Entladeprozessen aufgrund bestehender Infrastrukturen kaum etwas ändern lässt. Dann sind die Optimierungsmöglichkeiten oft so eingeschränkt, dass man nur den gleichen Wagentyp in «moderner» Ausführung anbieten kann, beispielsweise mit etwas mehr Payload.

Wie sieht der Prozess aus, um neue, kundenorientierte Produktinnovationen zu entwickeln?

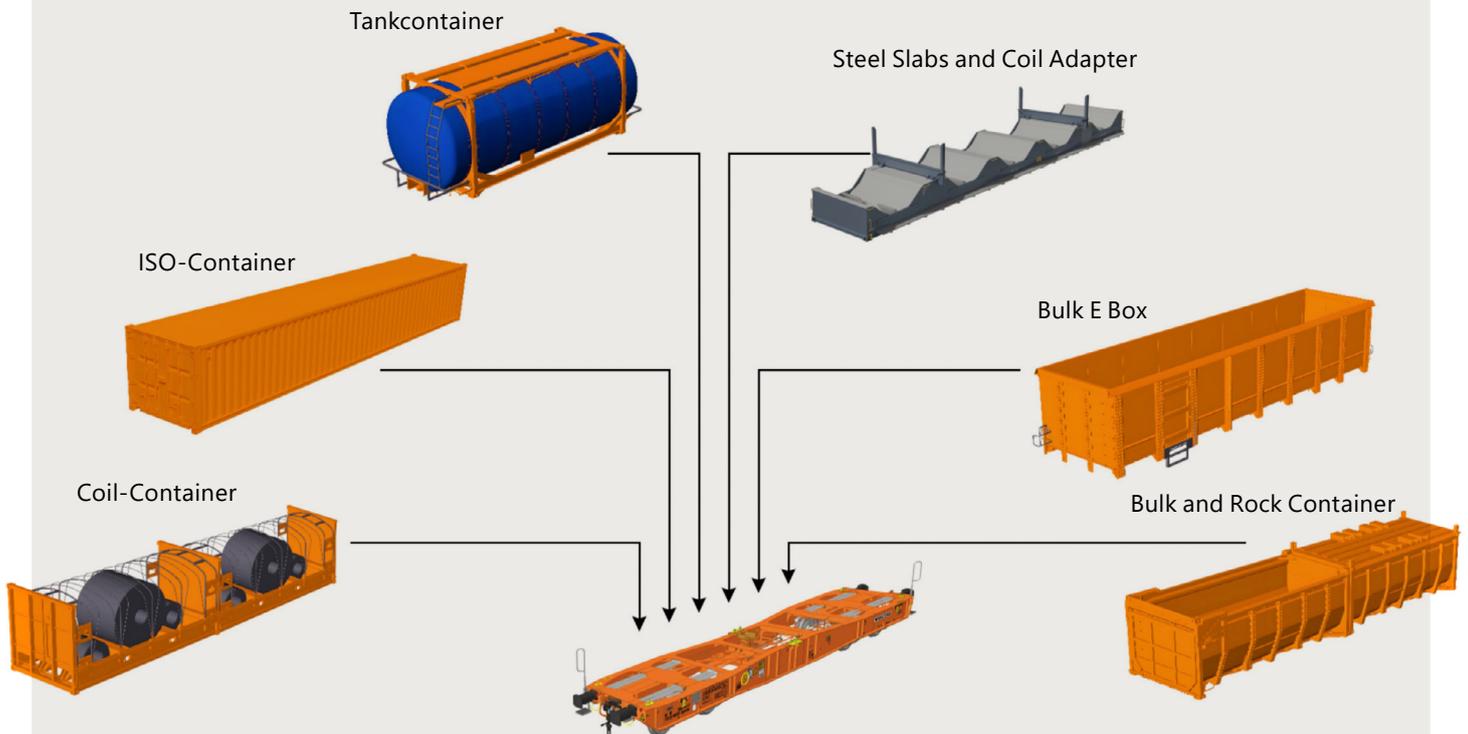
Bei uns steht auch im Entwicklungsprozess der Kunde im Mittelpunkt. Entwicklungsprojekte gliedern sich in die drei Phasen Produktentwicklung, Fertigungsüberwachung/Qualitätssicherung in der Produktion und Überprüfung der Qualität vor Gewährleistungsabschluss. Während der Produktentwicklung werden Design-Prozesse gemeinsam mit dem Kunden und dem Hersteller oder Partner durchgeführt.

Welche aktuellen Produkt- oder Serviceinnovationen bieten Sie, um die Bedürfnisse Ihrer Kunden noch besser zu erfüllen?

Aktuell geht es darum, das Handling von Güterwagen zu automatisieren. Viele Kunden arbeiten an Konzepten für eine vollautomatische Be- und Entladung der Wagen, ohne manuelle Bedienung von Personal. Das Thema Arbeitssicherheit gewinnt ebenfalls an Bedeutung.



Wascosa flex freight system®



Das modulare Wascosa flex freight system® kann auf die Logistikbedürfnisse der Kunden angepasst werden.



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



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

Wie wurden diese Innovationen von den Kunden aufgenommen?

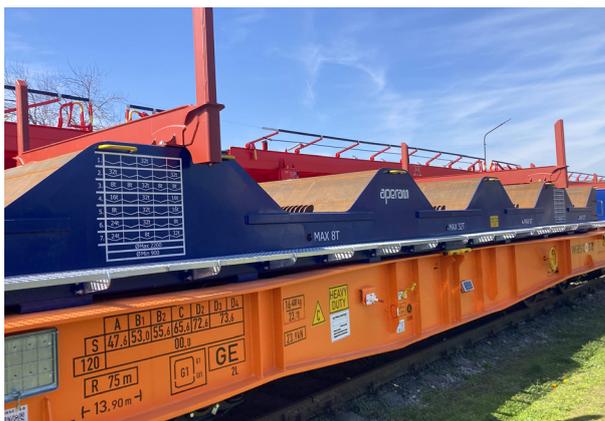
Immer mehr Kunden möchten die Be- bzw. Entladung ihrer Güterwagen so weit wie möglich automatisieren. Dies nicht in erster Linie, um Personalkosten zu reduzieren, sondern meistens, um den Arbeitsschutz zu erhöhen. Insbesondere dann, wenn bei der Be- oder Entladung gefährliche Situationen wie etwa schwebende Lasten entstehen oder Ladegut in Kontakt mit dem Mitarbeiter kommen könnte. Grosses Interesse finden aktuell unsere FANPS-2.0-Wagen, die dem Bediener die Entleerung von Gleisschotter aus sicherer Entfernung per Funkfernsteuerung ermöglichen. Die Kunden schätzen diese Innovation sehr, insbesondere wenn sie mit dem Ausstoss von Wassersprühnebel kombiniert ist, der die Staubentwicklung bei der Schotterentladung deutlich reduziert und so den Bediener gesundheitlich schützt. Ein weiteres Beispiel ist die Be- und Entladung von Coil-Wagen. Hier möchte man zukünftig völlig auf Bedienpersonal in der Be- und Entladehalle verzichten können. Erste Schritte hierzu sind aktuell in der Entwicklung, wie die funkferngesteuerte Öffnung des Planverdecks dieser Wagen. Auch dies ist live zu sehen und erlebbar beim Wascosa Messestand an der Messe Transport Logistic 2025 in München. ●

Vielseitige Aufbauten für modulare Güterwagen

Wascosa entwickelte gemeinsam mit seinem Kunden eine neue, innovative Lösung für modulare Güterwagen, die perfekt in die Wagenflottenstrategie von Wascosa passt. Der Aufbau des ILAB RW 40 SC ermöglicht eine flexible, einfache und kosteneffiziente Handhabung von heißen Brammen und Coils im Bahntransport.



PELLE THELL
Project and sales Manager
Railway, ILAB Container

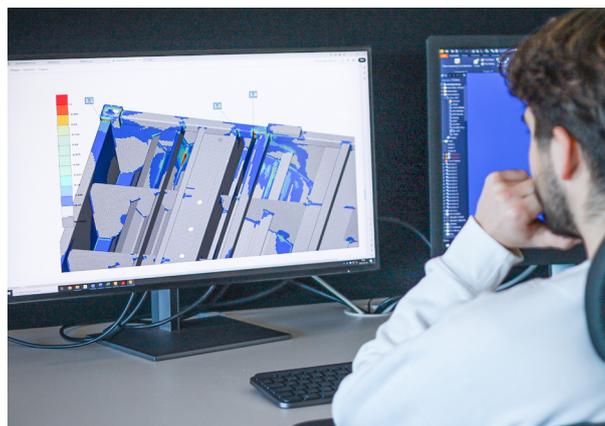


Die steigende Nachfrage nach Bahntransporten eröffnete ILAB Container zahlreiche neue Möglichkeiten. In Skandinavien beispielsweise haben die Kunden im Sommer andere Anforderungen als im Winter. Eine kosteneffiziente und flexible Lösung stellt der Einsatz von Flachwagen mit austauschbaren Aufbauten dar, die speziell auf die Kundenanforderungen abgestimmt sind. Diese modulare Lösung wie das Wascosa flex freight system® ermöglicht eine längere Nutzungsdauer der Wagen, da sie wiederholt mit verschiedenen Aufbauten verwendet werden können.

Produktentwicklung

Das Projekt RW 40 SC entstand bei einem Treffen im April 2023, bei dem Wascosa sein flexibles Konzept präsentierte und ILAB Container um eine schnelle und sichere Lösung für dieses spezielle Projekt bat. Für ILAB Container war dieses Konzept nicht neu: Das Unternehmen hatte bereits mehrere Aufbauten für den skandinavischen Markt entwickelt und geliefert, die derzeit auf Wascosa Güterwagen in Schweden im Einsatz sind.

Der Aufbau des RW 40 SC ist für den Transport von heißen Brammen in einer Richtung und von Coils in der Gegenrichtung konzipiert. Die maximale Nutzlast beträgt dabei 64 Tonnen. Die Ladetemperatur der Coils kann dabei bis zu 395 °C betragen. Das Endprodukt kann sich sehen lassen: Der Aufbau erfüllt alle Kundenanforderungen für den Transport von Stahl als Teil eines modularen Wagensystems, das die alten konventionellen Wagen ersetzen wird.



Produktanalyse und Tests

Das Ingenieur-Team von ILAB Container hat mehrere FEM-Analysen und Aufprallsimulationen durchgeführt, um herauszufinden, wo die Struktur am stärksten beansprucht wird. Zudem galt es, das optimale Verhältnis zwischen dem Höchstgewicht und der Temperaturbeständigkeit des Aufbaus zu ermitteln.

Ein Klaviertastensystem ist an der Unterseite jedes Tragegestells angebracht, um die heißen Coils gegen seitliche Kräfte zu sichern. Darüber hinaus reduziert das Klaviertastensystem die Ladezeiten der Coils. In enger Zusammenarbeit mit dem Wagenhersteller hat ILAB ausserdem ein Beladungsschema für die Coils ausgearbeitet, um die maximale Nutzlast auszuschöpfen. ●

ILAB Container



Das zur SULO Gruppe gehörende Unternehmen ILAB Container mit Sitz in Tranås (Schweden) beliefert die Stahlindustrie seit mehr als 30 Jahren mit High-End-Technologielösungen. Die Aufbauten selbst werden in Polen von der Firma JK Miłosz Kiedrowski gefertigt – seit 25 Jahren ein enger und vertrauensvoller Partner von ILAB Container. Das Werk ist mit einem modernen Hightech-Maschinenpark ausgestattet, beschäftigt rund 500 Mitarbeitende und erfüllt die höchsten Anforderungen an die Arbeitsumgebung. ILAB Container ist stolz darauf, als Partner von Wascosa an der Transport Logistic in München teilzunehmen und dort gemeinsam mit Wascosa seine Lösungen zu präsentieren.

www.ilabcontainer.se

Dokumente smarter verarbeiten: Wie KI die Effizienz erhöht

Der Austausch von Dokumenten zwischen Partnern prägt noch immer viele Prozesse im Schienengüterverkehr – trotz fortschreitender Digitalisierung. Moderne KI-Methoden versprechen Abhilfe: Sie automatisieren Dokumentenprozesse und machen den Arbeitsalltag effizienter und attraktiver.



DR. OLAF RADANT
Principal bei Eraneos



DR. MARC LÄMMEL
Senior Manager Data Science
bei Eraneos



DR. DANIEL ROST
Leiter Digitalisierung und Prozesse
bei Wascosa



Adobe Stock

Auch wenn Standardisierungs- und Digitalisierungsinitiativen in den sektorübergreifenden Prozessen zunehmend an Bedeutung gewinnen (siehe auch Artikel Infoletter 42), müssen weiterhin grosse Mengen an Dokumenten ausgetauscht werden. So gehen allein bei Wascosa täglich mehrere hundert Dokumente ein, die intern an die entsprechenden Verantwortlichen weitergeleitet, bearbeitet und abgelegt werden. Weiter müssen relevante Daten, meist manuell, in IT-Systeme übertragen werden, um für Folgeprozesse digital nutzbar zu sein. Da die Anzahl der Dokumente mit der Anzahl der Wagen proportional wächst, ist eine hohe Effizienz in der Verarbeitung ein kritischer Aspekt im Rahmen eines strategischen Wachstumskurses.

Zahlreiche Herausforderungen

In der Vergangenheit konnten bereits Teilautomatisierungen erfolgreich umgesetzt werden, beispielsweise eine automatisierte Verteilung von E-Mails auf Basis von KI-

Wagennummern-Erkennung und Vorschläge auszuliefernder Rechnungsinformationen. Dies ist allerdings nur ein kleiner Schritt auf dem Weg zur notwendigen Prozessautomatisierung.

Auf «klassischen Machine-Learning-Methoden» basierende Ansätze, bei denen einzelne Dokumententypen von Mitarbeitenden «antrainiert» werden müssen, scheitern in der Praxis im Wesentlichen an zwei Punkten:

- Fehlende Kapazität und hoher Schulungsaufwand in den Fachbereichen zum Antrainieren der Modelle.
- Die Form der eingehenden Dokumente, selbst bei wohldefinierten Inhalten wie der Meldung technischer Messdaten eines Güterwagens, variiert im SGV stark über die mehr als 100 Partner verteilt in ganz Europa.

Lösungsansatz

Ein neuer Ansatz, basierend auf sogenannten KI-Sprachmodellen, soll nun helfen, die in unterschiedlichen Layouts, Sprachen, Formaten und teils handschriftlich befüllten Dokumente möglichst automatisiert zu verarbeiten. Ein erster Prototyp zur Verarbeitung von Schadenmeldungen, die die Wagenhalter von den Eisenbahnverkehrsunternehmen regelmässig erhalten, zeigt das signifikante Potenzial der Technologie für unseren Sektor.



Mensch bleibt unverzichtbar

Obwohl der Prozess zu einem grossen Teil automatisiert ist, bleibt die menschliche Expertise unverzichtbar. Fachleute überprüfen wichtige Ergebnisse, bevor die Daten endgültig in die IT-Systeme übernommen werden. Dieses Vorgehen – auch Grauverarbeitung genannt – steigert die Zuverlässigkeit und fördert das Vertrauen in die KI-gestützte Lösung.

Automatisierung durch Sprachmodell

Dokumente – häufig als PDF-Anhang einer E-Mail – werden mithilfe eines bewährten OCR (Optical Character Recognition)-Algorithmus in lesbaren Text umgewandelt. Hier greifen wir auf etablierte Erkennungsalgorithmen zurück und ersparen uns den komplexen Aufbau eigener Modelle. Anschliessend wird automatisch aus dem Text ermittelt, um welche Art von Dokument es sich handelt (z.B. Schadprotokoll, Rechnung oder Mietvertrag). Damit lässt sich gezielt steuern, welche Informationen für die weitere Bearbeitung im Fokus stehen. Zur Inhaltsinterpretation nutzen wir ein modernes, universell nutzbares Sprachmodell, konkret GPT-4. Dieses Modell «versteht» den zuvor erkannten Text und extrahiert die relevanten Inhalte. Die Ergebnisse werden in ein vordefiniertes Schema überführt – zum Beispiel mit Feldern für Wagennummer und Schadcodes. Damit können die Informationen durch klassische IT-Systeme weiterverarbeitet werden. Neue Schemata können mit nur wenigen Zusatzanweisungen (Prompts) eingeführt werden. So kann die Lösung ohne umfangreiches Neutraining auf weitere Anwendungsfälle ausgeweitet werden.

Unsere Lösung demonstriert, wie sich moderne KI-Methoden für den SGV konkret einsetzen lassen:

- Zeit- und Kostenersparnis: Der automatisierte Prozess beschleunigt die Dokumentenverarbeitung und entlastet Mitarbeitende.
- Hohe Flexibilität: Ob Schadprotokoll, Rechnung oder Mietverträge – das Modell lässt sich mit minimalem Aufwand für neue Dokumententypen erweitern.
- Zuverlässige Ergebnisse: Durch die nachgelagerte Grauverarbeitung ist eine Qualitätsprüfung gewährleistet.

Die Lösung wird in der Wascosa-Cloud-Infrastruktur betrieben und zukünftig fester Bestandteil der IT-Landschaft sein. Dabei steht im Vordergrund, ein integriertes und zuverlässiges System aufzubauen, das den Fachabteilungen einen echten Mehrwert bietet. Mit diesem Ansatz gestalten wir den nächsten Schritt in der Digitalisierung der Güterverkehrsprozesse – und schaffen gleichzeitig eine solide Basis für weitere innovative Anwendungen. ●

Eraneos – Ihr Partner für digitale Transformation

Eraneos ist eine globale Management- und Technologieberatung, die Unternehmen bei der digitalen Transformation unterstützt – von der Strategie bis zur Umsetzung. Mit tiefem Branchenverständnis und modernsten Technologien helfen wir unseren Kunden, ihre digitale Zukunft erfolgreich zu gestalten.

Unsere Kernbranchen umfassen **Public Services, Financial Services, Transport & Logistics, Automotive, Energy & Utilities sowie Life Sciences**. Dabei bieten wir ein breites Spektrum an **strategischen und technologischen Dienstleistungen**:

- **Corporate Strategy**
Entwicklung zukunftssicherer Geschäftsstrategien
- **Digital Business**
Digitale Innovationen für nachhaltiges Wachstum
- **Organizational Excellence & Transformation**
Effiziente, agile Strukturen schaffen
- **Sourcing & IT Advisory**
Optimierung von IT- und Sourcing-Strategien
- **Data & AI**
Nutzung von Datenintelligenz für Wettbewerbsvorteile
- **Cyber Security**
Schutz digitaler Assets und Minimierung von Risiken

Unsere Kunden stehen im Mittelpunkt – wir liefern maßgeschneiderte Lösungen mit nachhaltiger Wirkung. Als unabhängiger Partner unterstützen wir Organisationen weltweit, von Fortune-500-Unternehmen bis zu Hidden Champions, mit über 1000 Experten in 13 internationalen Niederlassungen.

Eraneos vereint das Know-how der ehemaligen Unternehmen AWK, Ginkgo, Quint&Anchormen unter einem neuen Namen. Unser Ziel: Die digitale Ära aktiv mitgestalten und Unternehmen auf ihrem Transformationsweg begleiten – strukturiert, effizient und mit klarem Fokus auf ihren Erfolg.

Ihr Erfolg ist unser Antrieb – Eraneos steht für Exzellenz in Strategie, Technologie und Umsetzung.



Was sind Sprachmodelle?

KI-Sprachmodelle sind fortschrittliche neuronale Netzwerke, die darauf trainiert wurden, menschliche Sprache zu verstehen und zu generieren. Diese Modelle verarbeiten einen gegebenen Eingabetext (Prompt) und erzeugen darauf basierend eine kontextuell relevante Antwort, wobei sie den Eindruck erwecken, natürliche Sprache zu verstehen und zu produzieren. Sie begegnen uns im Alltag in Form von Anwendungen wie ChatGPT von OpenAI, Copilot von Microsoft oder Gemini von Google. Diese Modelle können eine Vielzahl von Aufgaben bewältigen, von der Textgenerierung über intelligente Suche in grossen Textmengen bis hin zu kreativen Schreibaufgaben.

Schreibaufgaben.

Trotz ihrer beeindruckenden Fähigkeiten haben KI-Sprachmodelle auch Einschränkungen. Sie neigen gelegentlich zu Halluzinationen oder falschen Antworten und können die Quellen ihrer Informationen nicht direkt benennen. Zudem stossen sie bei der Verarbeitung sehr langer Texte und beim Schlussfolgern in komplexen Kontexten an ihre Grenzen.

Insgesamt repräsentieren KI-Sprachmodelle einen bedeutenden Fortschritt in der künstlichen Intelligenz, der neue Möglichkeiten für die Mensch-Maschine-Interaktion eröffnet und gleichzeitig wichtige Fragen bezüglich ihrer verantwortungsvollen Nutzung und Weiterentwicklung aufwirft.



NiKRASA 3.0 – die neue Lösung für eine effizientere Verknüpfung des Intermodalverkehrs



Giuseppe Acquaro, Iris Hilb und Ugo Dibennardo am Terminali Italia in Verona (v.l.n.r.).

Dank innovativer Ingenieurskunst hat die TX Logistik AG die schnellste, flexibelste und benutzerfreundlichste Lösung entwickelt, um nicht kranbare Sattelaufleger mühelos auf Einzel- und Doppeltaschenwagen zu verladen – und ganz einfach wieder abzusetzen. Da rund 90 % der geschätzten 2,5 Millionen Sattelaufleger in Europa nicht kranbar sind, ist das Potenzial von NiKRASA 3.0 enorm.

Die Umschlagszeit eines Sattelauflegers dauert mit der vielseitigen Lösung NiKRASA 3.0 nur zwei Minuten. Dank modernster Fertigungstechnologie ist das System mit einem Taragewicht von 2.5 Tonnen zudem das leichteste seiner Art. Darüber hinaus ist jede NiKRASA-Plattform mit Halterungen ausgestattet, die ein fünffaches Aufeinanderstapeln ermöglichen und somit eine platzsparende Lösung bietet. Willkommen bei der optimalen Lösung für einen effizienteren Intermodalverkehr!

Interview mit Terminalbetreiber Giuseppe Acquaro

Herr Acquaro, Sie setzen die NiKRASA-Lösung seit 2016 ein. Wie lautet Ihr Fazit als Betreiber des grössten Terminals in Italien?

Durch diese Technologie können wir Strasseneinheiten auf intermodale Züge umladen und dabei erhebliche CO₂-Einsparungen erzielen. Bereits in den ersten zwölf Monaten konnten wir das Transportvolumen des Kunden dank NiKRASA um 20 % steigern. Anschliessend hat TX Logistik in die Optimierung der Plattform investiert, um sie noch effizienter zu gestalten. So konnten wir die erzielten Ergebnisse festigen. Als Verantwortlicher des grössten Terminals in Italien kann ich sagen, dass sich diese Technologie äusserst positiv ausgewirkt hat: Sie hat die Umschlagprozesse zwischen dem Strassen- und dem Schienenverkehr optimiert, die Ladezeiten verkürzt und die Gesamteffizienz gesteigert.



1 Die Plattform wird neben dem Güterwagen platziert.



Bereits in den ersten zwölf Monaten konnten wir das Transportvolumen des Kunden dank NiKRASA um 20% steigern.

GIUSEPPE ACQUARO
CEO UND
GENERALDIREKTOR,
TERMINALI ITALIA

Ist eine solche Lösung für Sie operativ nicht sehr komplex?

Terminali Italia in Verona QE war landesweit Vorreiter bei der Einführung von NiKRASA. Vor gut zwei Jahren hat der Kunde den Service dann auch in zwei weiteren Terminals des Netzwerks eingeführt, in Bologna und Segrate. Eine innovative Technologie wie NiKRASA erfordert am Anfang immer eine gewisse Anpassungszeit. Aber sobald die Abläufe bei uns integriert waren, zeigte sich, dass die Lösung gut durchdacht und relativ einfach zu handhaben ist. Sie hat sogar dazu beigetragen, die betriebliche Komplexität zu reduzieren. So können wir ein höheres Warenavolumen abwickeln, ohne Kompromisse bei den Lieferzeiten oder der Servicequalität einzugehen.

Wie möchten Sie die Version NiKRASA 3.0 in Zukunft einsetzen?

Da unsere Kunden mit der Handhabung der NiKRASA-Plattformen – insbesondere der neuen Version 3.0 – sehr zufrieden sind, planen wir für die Zukunft, unsere intermodalen Umschlagkapazitäten weiter auszubauen. Unser Ziel dabei ist, immer nachhaltigere und vielseitigere Lösungen anzubieten. Wir möchten das volle Potenzial von NiKRASA ausschöpfen und so die Möglichkeit bieten, noch mehr Transporte von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Zudem wollen wir die Rolle des Terminals in Verona als strategische Drehscheibe für den Intermodalverkehr festigen. ●

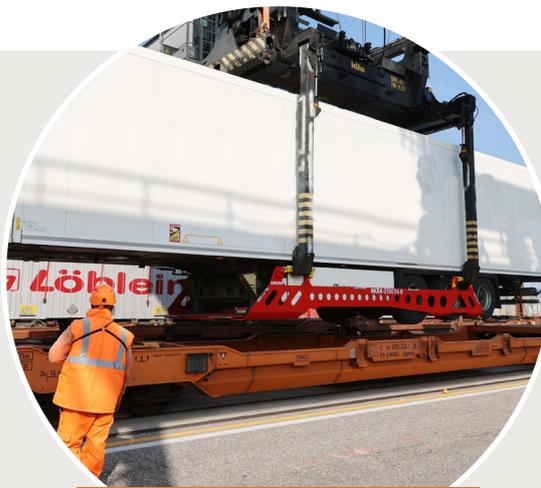


Video: So funktioniert die NiKRASA-Plattform 3.0.



2

Der Lkw-Trailer wird auf die Plattform gefahren.



3

In nur zwei Minuten ist der Lkw-Trailer auf Einzel- oder Doppeltaschenwagen verladen.



Innovativer Güterwagen für korrosives Ladegut

Seit vielen Jahrzehnten transportiert DB Cargo Produkte der K+S, die für landwirtschaftliche Anwendungen und eine Vielzahl von industriellen Anwendungen genutzt werden. Die Logistikpartnerschaft wurde 2023 mit einer Vertragsverlängerung um weitere 10 Jahre bestätigt, deren Umfang mehr als 70 Millionen Tonnen umfasst. Ein klares Signal für die umweltfreundliche Schiene – nun kommt auch der optimale Güterwagen zum Einsatz. Aus der partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen DB Cargo, K+S, Wascosa und Greenbrier ist der Tanoos 2.0 entstanden.



DANIEL RODENBERG
Equipmentmanagement DB Cargo

Ein zentraler Bestandteil zukunftsfähiger Bahnlogistik ist das richtige Equipment, denn nur so führen auch die besten Transportkonzepte zum Erfolg. Doch was ist das richtige Equipment für die Transporte der Produkte von K+S, die besondere Anforderungen an die Korrosionsbeständigkeit von Waggons stellen und in grossen Mengen bewegt werden müssen? Genau diese Frage stellte sich im Frühjahr 2022 eine interdisziplinäre Ar-

beitsgruppe zwischen DB Cargo- und K+S-Experten. Die Marktrecherche ergab, dass es im Güterwagenbau in diesem Bereich in den letzten Jahrzehnten keine Weiterentwicklungen gab. Die am Markt verfügbaren Güterwagen sind entweder veraltet oder nicht für den Salztransport geeignet. In der Arbeitsgruppe wurden Lösungsmöglichkeiten, auch im Hinblick auf modulare Konzepte, analysiert und bewertet. Letztendlich kam man zu einem klaren Ergebnis: Der richtige Güterwagen ist ein optimierter Tanoos. Unter dem Arbeitstitel Tanoos 2.0 konnte die Weiterentwicklung beginnen.

Strategische Partner für den Neubau gesucht

Der Startschuss für das Güterwagenbeschaffungsprojekt erfolgte ein halbes Jahr nach den Initialgesprächen, und es wurde ein geeigneter Partner für die Beschaffung von bis zu 650 Neubau-Güterwagen gesucht. Wascosa überzeugte hier als Vermieter mit einem schlüssigen Wagenkonzept von Greenbrier Europe sowie der Erfahrung im Bereich der Konzeption von Neubauprojekten mit grossen Stückzahlen. Im November 2023 startete offiziell die Zusammenarbeit.

Der erste Prototyp entsteht

Direkt zum Projektstart wurde ein wichtiger Impuls für die künftige Zusammenarbeit gesetzt: Aus dem Portfolio von Wascosa wurde Anfang 2024 ein Wagen für erste Be- und Entladetests an Produktionsstandorten von K+S zur Verfügung gestellt, der bereits erste Grundcharakteristika des angedachten Wagenaufbaus mitbrachte. In diesem frühen Stadium einen konkreten Wagen auf der Kundeninfrastruktur zu testen, war ein Novum. Mit den Erkenntnissen dieser Tests konnte der Tanoos 2.0 weiter optimiert werden. Das Lastenheft wurde finalisiert und im Frühjahr 2024 startete der Bau des ersten Tanoos-2.0-Prototypen in Rumänien.

Ein Team aus Experten von K+S, DB Cargo, Wascosa und Greenbrier begleitete kontinuierlich den Fortschritt des

Prototypen. Bereits im Sommer 2024 konnte der finalisierte Prototyp im Werk in Arad besichtigt werden. Um das Konzept auf vollständige Tauglichkeit zu prüfen, beschlossen die Projektpartner noch vor Ort, dass auch der Prototyp für Be- und Entladetests nach Deutschland kommen muss. So ging der noch nicht zugelassene Prototyp, in Begleitung durch DB Cargo, im Winter 2024 auf die Reise durch fünf Länder direkt zu einem der Produktionsstandorte von K+S. Es folgten zahlreiche Be- und Entladetests mit positivem Ergebnis: der Prototyp erfüllte sämtliche Anforderungen.

Die Lösung für das korrosive Ladegut

Was macht den neuen Güterwagen zum optimalen Equipment für korrosives Ladegut?

- **Leicht und leistungsstark**

Mit der Verkürzung des Wagenuntergestells um 40 cm gegenüber dem bisherigen Marktstandard konnte das Eigengewicht um 1,5 Tonnen reduziert werden. Gleichzeitig steigt das Ladevolumen gegenüber den bisher

Der Wagen wird klassisch durch Öffnen der Schieber entladen. Häufig kleben dabei Reste des Ladegutes an den Innenwänden des Aufbaus. Diese werden durch Schläge auf die Seitenwände gelöst. Sind keine Schlagflächen vorhanden, platzt mit der Zeit der schützende Lack ab und die ladegutbedingte Korrosion führt zu hohen nachgelagerten Instandhaltungskosten. Mit den Schlagflächen aus Edelstahl wird die Langlebigkeit des Wagens deutlich erhöht und der Kundennutzen gewahrt.

Erfolgskonzept mit robuster Lösung

Die ersten Schüttgutwagen des neuen Modells Tanoos 2.0 hat Wascosa bereits im Mai 2025 ausgeliefert – nur anderthalb Jahre nach der Bestellung. Die erfolgreiche und überaus schnelle Entwicklung und Erprobung des neuen Güterwagens markiert einen bedeutenden Fortschritt für den Transport von korrosiven Ladegütern. Dank der engen Zusammenarbeit aller Projektpartner ist mit dem Tanoos 2.0 ein zukunftsweisender Güterwagen entstanden. ●



DB Cargo

Mit rund 30000 Mitarbeitenden und Aktivitäten in 17 europäischen Ländern sowie bis nach China ist DB Cargo einer der führenden Anbieter im europäischen Schienengüterverkehr. Das Portfolio umfasst Ganzzüge, Einzelwagen und kombinierten Verkehr sowie weitere Leistungen wie Lagerung, Monitoring, Umschlag und Vor- und Nachlauf. Im Bereich Schüttgüter transportiert DB Cargo jährlich rund 13 Millionen Tonnen für die Düngemittelindustrie, Baustoffbranche und Energiewirtschaft.

K+S

K+S ist einer der grössten Düngemittelhersteller und Salzlieferanten Europas mit rund 11 000 Mitarbeitenden, Produktionsstandorten auf zwei Kontinenten und einem weltweiten Vertriebsnetz. Mit Hauptsitz in Deutschland ist K+S in zahlreichen Ländern tätig und bedient Kunden aus der Agrarwirtschaft, Industrie sowie Pharma- und Konsumgüterindustrie.

eingesetzten Tanoos um 3 m³. Das Modell Tanoos 2.0 kann jetzt 68 Tonnen bei 78 m³ Volumen laden.

- **Optimierte Ganzzugfähigkeit**

Dank der neuen Wagenlänge können zusätzliche Wagen einem Ganzzug beigefügt werden. Mehr Ladung bei gleicher Zuglänge erhöht neben der Effizienz auch den Umweltvorteil der Schiene. Eine ideale Kombination!

- **Langlebig und korrosionsbeständig**

Die silbernen Schlagflächen aus Edelstahl an den Seiten des Güterwagens sind nicht nur ein Designelement, sondern bieten auch einen praktischen Vorteil.

Sie haben noch Fragen?

Wenden Sie sich an den Vertriebsmitarbeiter von DB Cargo.

MARIAN ZIMMERMANN
 marian.zimmermann@deutschebahn.com
 +49 17 087 280 79

Radsatz-Portal: Unsere digitale Lösung für die effiziente Instandhaltung

Das neue Radsatz-Portal von Wascosa digitalisiert alle Prozesse rund um die Instandhaltung und Logistik von Radsätzen. Das beschleunigt den gesamten Workflow und entlastet die Werkstätten.



SANG-HYUN HAN
Head of Wheelset and
Spare Parts Management

Mit Partnern entwickelt

Seit Dezember 2022 haben Wascosa und ihr Instandhaltungspartner RailMaint gemeinsam an dieser digitalen Lösung gearbeitet, um von vornherein eine praxistaugliche Lösung zu entwickeln. Schrittweise wurden erste Funktionen entwickelt, getestet und optimiert. Mit den gewonnenen Erfahrungen wurde das System kontinuierlich verbessert und benutzerfreundlicher gestaltet. Mit der Anbindung der zweiten Partnerwerkstatt Josef Meyer Rail konnte der Workflow der Radsatz-Instandsetzung weiter verbessert werden, insbesondere in der Rechnungsprüfung, der Freigabe von Kostenvorschlägen und der Einstufung von Instandhaltungsmassnahmen. Herausforderungen bei der Systemumstellung wurden schnell erkannt und behoben. Heute sind die europäischen Partnerwerkstätten vollständig und erfolgreich an das System angebunden.

Beitrag zur Digitalisierung

Mit dem neuen Radsatz-Portal leistet Wascosa einen weiteren Beitrag zur Digitalisierung der Branche und ist mit diesem System gut auf das weitere Wachstum in der Zukunft gewappnet. ◉

Bestell-Nr.	Angebotsnummer	Datum	Sachbearbeiter	Werkstatt	Werkstatt Verantwortlicher	Status	Geplanter Fertigstellungsdatum
08745-25	VAC2500614	05.03.2025	RMD-WERK	RailMaint GmbH Werk Duisburg	rmd-fos	WARTE AUF RECHNUNG	31.03.2025
09102-25	VAC2500760	10.03.2025	RMD-WERK	RailMaint GmbH Werk Duisburg	rmd-fos	KV AKZEPTIERT	31.03.2025
09398-25	VAC2500776	11.03.2025	RMD-WERK	RailMaint GmbH Werk Duisburg	rmd-fos	KV AKZEPTIERT	31.03.2025
09609-25	VAC2500795	12.03.2025	RMD-WERK	RailMaint GmbH Werk Duisburg	rmd-saho	KV AKZEPTIERT	26.03.2025
09033-25	VAC2500749	07.03.2025	RMD-WERK	RailMaint GmbH Werk Duisburg	rmd-saho	WARTE AUF RECHNUNG	25.03.2025
09048-25	VAC2500792	07.03.2025	RMD-WERK	RailMaint GmbH Werk Duisburg	rmd-saho	KV AKZEPTIERT	25.03.2025
09409-25	VAC2500777	11.03.2025	RMD-WERK	RailMaint GmbH Werk Duisburg	rmd-saho	KV AKZEPTIERT	25.03.2025
09431-25	VAC2500779	11.03.2025	RMD-WERK	RailMaint GmbH Werk Duisburg	rmd-saho	KV AKZEPTIERT	25.03.2025
09224-25	VAC2500795	10.03.2025	RMD-WERK	RailMaint GmbH Werk Duisburg	rmd-saho	WARTE AUF DOKUMENTE	24.03.2025
09287-25	VAC2500768	10.03.2025	RMD-WERK	RailMaint GmbH Werk Duisburg	rmd-saho	KV AKZEPTIERT	19.03.2025
09689-25	VAC2500793	12.03.2025	RMD-WERK	RailMaint GmbH Werk Duisburg	rmd-saho	KV AKZEPTIERT	19.03.2025
09238-25	VAC2500766	10.03.2025	RMD-WERK	RailMaint GmbH Werk Duisburg	rmd-saho	WARTE AUF DOKUMENTE	18.03.2025
09017-25	VAC2500746	07.03.2025	RMD-WERK	RailMaint GmbH Werk Duisburg	rmd-saho	KV AKZEPTIERT	18.03.2025
09041-25	VAC2500750	07.03.2025	RMD-WERK	RailMaint GmbH Werk Duisburg	rmd-saho	KV AKZEPTIERT	18.03.2025
07944-25	VAC2500682	28.02.2025	RMD-WERK	RailMaint GmbH Werk Duisburg	rmd-saho	KV AKZEPTIERT	12.03.2025



Wascosa verwaltet
über 70 000 Radsätze,
um eine Flotte
von mehr als 17 000
Wagen europaweit in
Bewegung zu halten.

SANG-HYUN HAN
WASCOSA AG

Wesentliche Inhalte des Radsatz-Portals

- Beauftragen und Verrechnen von Radsatz-Instandsetzungsstufen (IS1–IS3)
- XML- und PDF-Datentransfer, Rechnungen per ZUGFeRD
- Direkter Zugang zu allen relevanten Radsatz-Informationen zur optimierten Einstufung des Aufarbeitungsbedarfs, z. B. Laufleistung, letzte Instandhaltung
- Ein- und Ausbau von Radsätzen durch das Werk
- Kopplung der Ausbaugründe mit den jeweiligen Vorgaben zur Instandhaltungsstufe gemäss VPI-Leitfaden und Wascosa Radsatzhandbuch (RSHB)
- Lagerbestandsübersicht
- Umnummerierung von Radsätzen

Optimierte und nachhaltige Logistik

Das East-West Gate (EWG) liegt nahe der ungarisch-ukrainischen Grenze und ist Europas grösstes intermodales Landterminal. Um die Effizienz und die Nachhaltigkeit zu verbessern und die Transportkosten zu senken, hat EWG 120 innovative grossräumige Güterwagen von Wascosa gemietet.



VINAR ROMAN
Chief Executive Officer, East-West
Intermodal Logistics Plc.

Aufgrund des Kriegs in der Ukraine ist der Betrieb des Schwarzmeerhafens eingeschränkt. Daher wurde das EWG-Terminal für den Umschlag von Containern und die Verladung von Sattelauflegern auf die Schiene besonders wichtig. Das Terminal kann jährlich bis zu einer Million TEU-Container mit ukrainischen Agrarexporten wie Getreide und Pflanzenöl umschlagen, die für westeuropäische Häfen, insbesondere in Italien und in der Adria-region, bestimmt sind.

Herausforderungen in Logistik und Nachhaltigkeit

EWG steht vor mehreren Herausforderungen, darunter die Unvorhersehbarkeit der ukrainischen Exportlogistik, die Optimierung der Schienenkapazität und die Gewährleistung eines nachhaltigen Betriebs. Der Krieg in der Ukraine führt zu ständig wechselnden Exportrouten,

die Flexibilität und schnelle Anpassungsfähigkeit erfordern. Darüber hinaus entwickelt EWG im Einklang mit dem europäischen Green Deal weiterhin nachhaltige Lösungen und erneuerbare Energiequellen. Eine zentrale logistische Herausforderung besteht darin, das ein- und ausgehende Frachtvolumen auszugleichen, um einen reibungslosen Umschlag zu gewährleisten. Dies erfordert eine fortschrittliche Planung und betriebliche Anpassungen in Echtzeit, die EWG mithilfe modernster digitaler Tracking- und Automatisierungssysteme vornimmt.

Teil einer langfristigen Logistikstrategie

EWG entschied sich für den Wascosa tank car® mit einem Eigengewicht von 22 Tonnen und den 20 Tonnen schweren Wascosa green freight car®, weil sie bis zu 15% mehr Ladung befördern können. Das macht sie nicht nur effizienter als ältere Modelle, sondern senkt auch die Transportkosten. Darüber hinaus bieten diese Wagen erhebliche Vorteile in Bezug auf die Nachhaltigkeit: Da sie ausschliesslich für nicht fossile Produkte wie ukrainisches Pflanzenöl und Getreide ausgelegt sind, leisten sie einen wichtigen Beitrag zur umweltfreundlichen Schienengüterlogistik.

EWG hat 60 «green freight car®»-Getreidewagen und 60 «green tank car®»-Kesselwagen von Wascosa gemietet, die im Frühjahr bzw. im Sommer 2024 ausgeliefert wurden. Damit ist EWG in der Lage, die vielfältigen Anforderungen des Agrartransports effizient zu bewältigen und sowohl Schüttgut- als auch Flüssigladelösungen für die Belieferung des italienischen Marktes zur Verfügung zu stellen.

Die Vorteile von Wascosa Wagen

Der Einsatz der effizienteren Wascosa Güterwagen hat EWG und seinen Kunden zu erheblichen Kosteneinsparungen verholfen. So wird der Bahntransport zu einer noch attraktiveren und nachhaltigeren Wahl für Händler und Disponenten – ganz im Einklang mit den EU-Klimazielen. Da diese Wagen zudem auf allen europäischen Normalspurbahnen verkehren können, bieten sie höhere Flexibilität und Effizienz. Dies unterstützt EWG dabei, die Logistikinfrastruktur zu modernisieren und neue Masstäbe im europäischen Schienengüterverkehr zu setzen.

Die Partnerschaft zwischen EWG und Wascosa zeigt deutlich, dass moderne Logistiklösungen mit innovativen Güterwagen nicht nur die Effizienz steigern, sondern auch dem umweltfreundlichen Güterverkehr zugutekommen. Davon profitiert langfristig der gesamte europäische Logistiksektor. Durch die Kombination aus innovativen Bahnlösungen und hochmodernem Betriebsmanagement spielt EWG weiterhin eine entscheidende Rolle für die Zukunft der intermodalen Logistik in Europa. ●



Der Einsatz der effizienteren Wascosa Güterwagen hat zu erheblichen Kosteneinsparungen verholfen.

VINAR ROMAN
CHIEF EXECUTIVE OFFICER,
EAST-WEST INTERMODAL
LOGISTICS PLC.

EWG

Das East-West Gate befindet sich in Fényeslitke (Ungarn) und wurde im Oktober 2022 offiziell eröffnet. Das Terminal hat eine maximale Umschlagskapazität von einer Million TEU pro Jahr und ist auf intermodale Logistik spezialisiert, die sowohl Container- als auch Schüttguttransporte umfasst. Es ist mit modernster Technologie wie 5G-basierten, ferngesteuerten Kränen und einem digitalen 3D-Zwillingssystem ausgestattet, das eine Echtzeitverfolgung und die Optimierung des Frachtflusses ermöglicht. Nachhaltigkeit hat für EWG oberste Priorität: Das Terminal verfügt über elektrische Terminalzugmaschinen und ein Wärmepumpen-Heiz- und -Kühlsystem und plant den Ausbau eines Solarparks.

eastwestil.com/en/





Terminkalender

DATUM	VERANSTALTUNG	ORT	WEBSITE
2025			
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/
20.–21.5.2025	RFG Spring Group Meeting	London, UK	rfg.org.uk/event/
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
23.5.2025	UIP Generalversammlung und Keepers' Summit	Valencia, SP	uiprail.org
27.5.2025	RNE Generalversammlung	Hybrid (Krakau, PO&online)	rne.eu/calendar/
2.–5.6.2025	Transport Logistic 2025	München, DE	transportlogistic.de
3.–5.6.2025	13. International Railway Summit	Wien, AT	irits.org/irs13/
5.6.2025	International Level Crossing Awareness Day (ILCAD)	York, UK	ilcad.org/
11.–12.6.2025	UNIFE General Assembly	Warschau, PO	unife.org/events/
17.–18.6.2025	VPI Mitgliederversammlung 2025/DAK-Live-Event	Berlin, DE	vpihamburg.de
17.–19.6.2025	VDV Jahrestagung 2025	Hamburg, DE	vdv.de
18.–19.6.2025	Rail Live 2025	Long Marston, UK	raillive.org.uk/
18.–20.6.2025	Eurasia Rail	Istanbul, TR	eurasiarail.eu/en/main
2.–3.7.2025	104. UIC Generalversammlung	Lissabon, PT	uic.org
2.–4.9.2025	9. Railway Forum 2025	Berlin, DE	railwayforum.de
22.–25.9.2025	EPCA Jahreskonferenz	Berlin, DE	epca.eu/events/59th-annual-meeting
23. – 24.9.2025	5. BME/VDV-Intermodalkongress	Duisburg, DE	bme.de/veranstaltungen/formate/kongresse/
23.–25.9.2025	Mecateameetings 2025	Montceau-les-Mines, FR	server.matchmaking-studio.com/fr/Mecateameetings2025/
23.–26.9.2025	TRAKO	Gdansk, PO	trakoexpo.com/en/
25.9.2025	RFG Jahreskonferenz	London, UK	rfg.org.uk/event/
30.9.–2.10.2025	EXPO Ferroviaria	Mailand, IT	expoferroviaria.com/
4.–6.10.2025	11. International Transport & Logistics Exhibition	Warschau, PO	translogistica.pl/en
14.–15.10.2025	UIC Global FRMCS Conference	Paris, FR	uicfrmcs.org/frmcs-2025-conference
14.–16.10.2025	TransLogistica Romania	Bukarest, RU	translogistica.ro/en/
21.–23.10.2025	Intermodal Europe	Barcelona, SP	triumfo.de/intermodal-europe/
4.–5.11.2025	Intelligent Rail Summit '25	Bled, SI	events.railtech.com/
4.–6.11.2025	TransLogistica Poland	Warschau, PO	translogistica.pl/en/
26.–28.11.2025	Rail Live 2025	Madrid, SP	terrapinn.com/conference/rail-live
26.–28.11.2025	European Silk Road Summit	Wien, AT	silkroadsummit.eu/

Impressum

HERAUSGEBERIN
KONTAKT
KONZEPT
LAYOUT UND TEXT
DRUCK
DRUCKAUFLAGE
ERSCHEINUNG
BILDQUELLEN
COPYRIGHT

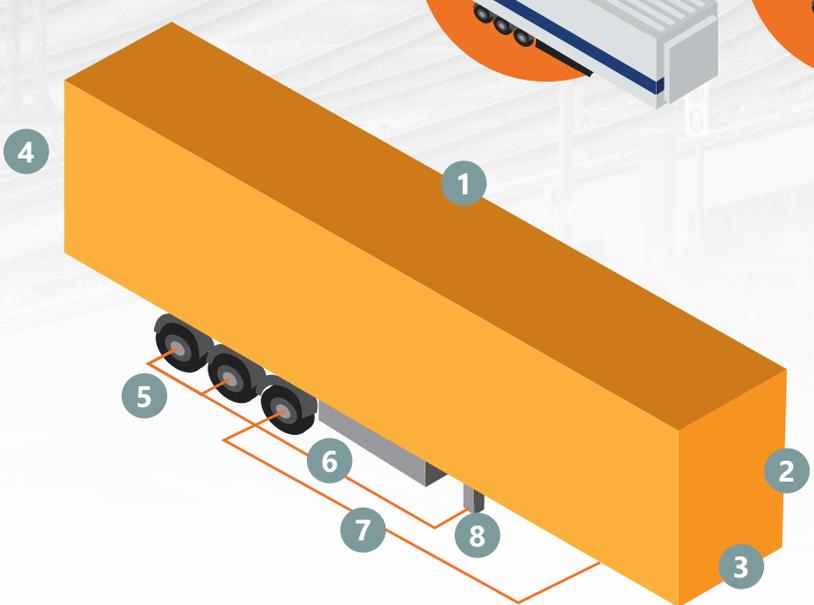
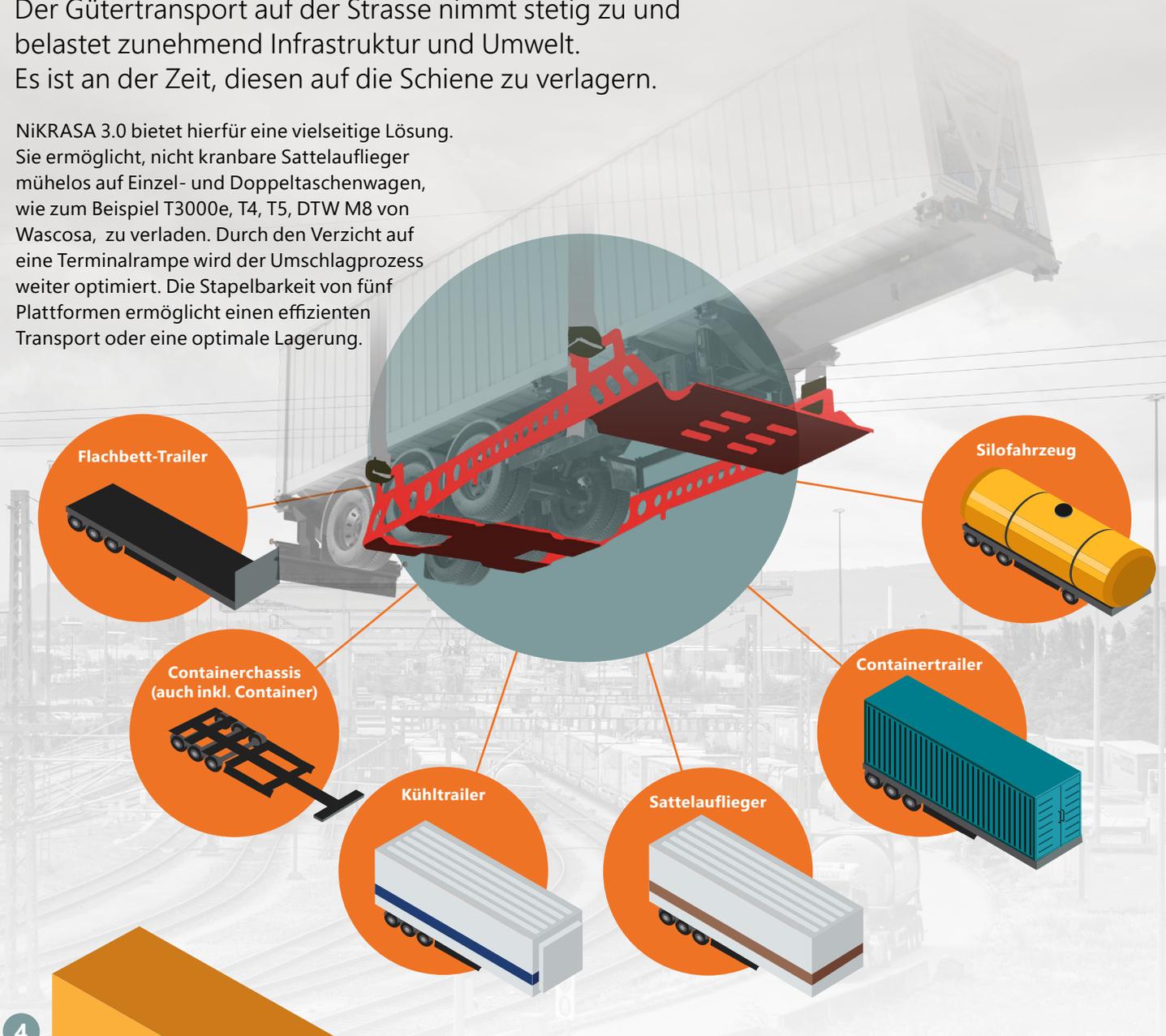
Wascosa AG, Werftstrasse 4, 6005 Luzern, Schweiz
T +41 41 727 67 67, infoletter@wascosa.com
Wascosa AG, Jan Keiser
aformat/huber kommunikation, Luzern
Druckerei Ebikon AG
4500 Exemplare
2 × jährlich in Deutsch und Englisch
Wo nichts anderes vermerkt: Wascosa AG
Wascosa AG, www.wascosa.com



NiKRASA 3.0 – die modernste Lösung für die Verladung von Lkw-Trailern auf die Schiene

Der Gütertransport auf der Strasse nimmt stetig zu und belastet zunehmend Infrastruktur und Umwelt. Es ist an der Zeit, diesen auf die Schiene zu verlagern.

NiKRASA 3.0 bietet hierfür eine vielseitige Lösung. Sie ermöglicht, nicht kranbare Sattelaufleger mühelos auf Einzel- und Doppeltaschenwagen, wie zum Beispiel T3000e, T4, T5, DTW M8 von Wascosa, zu verladen. Durch den Verzicht auf eine Terminalrampe wird der Umschlagprozess weiter optimiert. Die Stapelbarkeit von fünf Plattformen ermöglicht einen effizienten Transport oder eine optimale Lagerung.



Massangaben

1	Maximale Länge	14,1 m
2	Maximale Höhe	4,06 m
3	Maximale Breite	2,6 m
4	Maximale Spurbreite	2,55 m
5	Abstand	1,31 m (+/-0,05 m)
6	Abstand	4,064 m (+/-0,429 m)
7	Minimale Distanz	6,315 m
	Maximale Distanz	+0,6 m
8	Bei Anhängern mit Rollen muss beim Beladen eine Lastverteilungsplatte verwendet werden.	