



IM FOKUS: VERÄNDERUNG ALS CHANCE

## Unbequeme Wahrheiten und neue Chancen

Die aktuelle Situation im Schienengüterverkehr ist herausfordernd. Gleichzeitig sind wir überzeugt: Jammern bringt nichts, und Veränderungen bergen immer auch Chancen. **Malte Lawrenz** (Vorsitzender VPI Deutschland), **Frank Petutschnig** (Generalsekretär VPI Österreich) und **Simon Wey** (Geschäftsführer VAP Schweiz) in einem grenzüberschreitenden Gespräch mit etwas anderen Fragen.

### Was ist die grösste Lüge, die sich der Schienengüterverkehr seit Jahren selbst erzählt?

**MALTE LAWRENZ** Ich glaube nicht, dass jemand lügt. Ich glaube aber, dass manchmal die gewünschten Effekte, die marktseitig und volkswirtschaftlich gefordert sind, nicht mit der politischen regulativen Realität übereinstimmen. Das macht die Entwicklung des Verkehrsträgers augenblicklich etwas schwierig.

**FRANK PETUTSCHNIG** Ich kann das grundsätzlich unterstreichen, was Malte gesagt hat. Zusätzlich möchte ich ein Mantra einbringen, das ich in unserem Sektor wiederkehrend höre: «Wir können so weitermachen wie bisher.» Solche Aussagen kommen immer wieder, ich glaube aber, dass Änderungsbedarf besteht, um den Güterverkehrssektor weiterzuentwickeln.

FORTSETZUNG AUF SEITE 3 —



Herausfordernde Zeiten  
für Güterwagenhersteller 10



Werkstätten im  
Schienengüterverkehr 12



Planzer: Transporte  
mit der Bahn 14



Liebe Leserinnen und Leser

Schönreden hilft nicht. Der Schienengüterverkehr steht unter Druck: zu hohe Kosten, zu wenig Planbarkeit, zu viel Regulierung und an vielen Stellen zu wenig Tempo. Wer jetzt meint, man könne weitermachen wie bisher, riskiert genau das, was niemand wollen kann: noch mehr Verlagerung auf die Strasse.

Gerade deshalb ist diese Ausgabe unseres Infoletters mehr als nur eine Bestandsaufnahme. Sie ist ein Plädoyer für Konsequenz. Wir brauchen verlässliche Infrastruktur, praxistaugliche Regeln, europäisch gedachte Lösungen und den Mut, Überfälliges endlich anzupacken. Nicht irgendwann. Jetzt.

Zugleich zeigt dieser Infoletter, dass die Branche liefern kann. Werkstätten investieren in Technologie und Know-how. Planzer macht vor, wie die Schiene im Hauptlauf konsequent genutzt und intelligent mit der letzten Meile verknüpft wird. Und unsere Partnerschaften im intermodalen Verkehr zeigen, dass Wachstum dort entsteht, wo Verlässlichkeit, Flexibilität und gemeinsame Verantwortung zusammenkommen.

Veränderung ist damit kein freundliches Schlagwort. Sie ist eine Verpflichtung. Weniger Verwaltung, mehr Wirkung. Weniger nationale Reflexe, mehr internationale Anschlussfähigkeit. Weniger Ankündigungen, mehr Leistung im System. Wenn wir die Schiene stärken wollen, müssen wir gestalten – nicht verwalten.

Denn eines ist klar: Der Schienengüterverkehr ist nicht Randthema, nicht Reserve und nicht Kür. Er ist systemrelevant. Und er wird nur dann stärker, wenn wir ihn jetzt stärker machen.

Viel Freude bei der Lektüre wünscht Ihnen

Markus Vaerst  
CEO

## Inhalt

### IM FOKUS

- 1 Unbequeme Wahrheiten und neue Chancen
- 8 Reformen jetzt gemeinsam anpacken


### WISSENSWERTES

- 10 Herausfordernde Zeiten für europäische Güterwagenhersteller
- 12 Werkstätten im Schienengüterverkehr: Partner für nachhaltiges Wachstum
- 14 Planzer: Transporte mit der Bahn

### IN EIGENER SACHE

- 16 Intermodale Verbindungen zwischen Europa und der Türkei
- 17 Wachsende Partnerschaft im intermodalen Güterwagenleasing

### AKTUELL / ZUM AUFBEWAHREN

- 19 Terminkalender 
- 20 Übersicht der wichtigen Verbände im europäischen Schienengüterverkehr

— FORTSETZUNG VON SEITE 1

**SIMON WEY** Politik und Bevölkerung ist bekannt, wie unabdingbar der Schienengüterverkehr in der Schweiz ist. Ich würde es eine Divergenz der Perspektiven nennen. Die Politik geht davon aus, dass alles gut läuft, jedoch ist bei den Politikerinnen und Politikern noch nicht genügend durchgedrungen, dass wir in der Realität auf unterschiedlichsten Ebenen auf einer totalen Abbaureise sind. Das müssen wir als Branche aufzeigen und ändern.

**Wenn man die Prozesse optimieren könnte, wie viel Leistung oder Produktivität könnte man denn im Schienengüterverkehr kurzfristig ausbauen? In Prozent?**

**SIMON WEY** Da könnte man an unterschiedlichsten Stell-schrauben drehen. Ich denke an die DAC oder an Echtzeitdaten für mehr Effizienz, aber auch an die ganzen Regulierungen. Oder nehmen wir nur die aktuelle BAV-Verfügung im Nachgang zum SUST-Bericht in der Schweiz. Regulierungen sollten immer zielgerichtet und evidenzbasiert erfolgen.

**FRANK PETUTSCHNIG** Ich erachte die konsequente Digitalisierung als wichtigstes Thema. Und damit meine ich die Schnittstellen zwischen allen Beteiligten: Wagenhalter, EVU, Infrastruktur und Verladern. Um den höchsten Prozentsatz der Produktivität aus dieser Thematik zu generieren, müssten alle relevanten Akteure an einem Strang ziehen und transparent agieren.

**MALTE LAWRENZ** Kurzfristige Produktivitätssprünge oder einen Zuwachs von 15 oder 20 Prozent zu prognostizieren, wäre unseriös, zumal solche Sprünge auch immer mit der konjunkturellen Lage zu tun haben. In Deutschland ist die Verkehrsmenge auf der Schiene gesunken. Wenn die Konjunktur wieder anspringt, wird der Verkehrsträger sicherlich auch dazu beitragen, dass wieder mehr auf der Schiene gefahren wird. Und wir müssen dringend dafür sorgen, dass die Trassenpreise nicht ins Uferlose ansteigen und damit den Verkehrsträger Schiene unattraktiv machen. Zudem müssen wir die Regulierungen mancher Behörden im Blick behalten, und es braucht tatkräftige Innovationen.

**Geht es nicht auch um Informationen für die Kunden, aus denen sie eine gewisse Verlässlichkeit und Planbarkeit ableiten können? Welche Informationen braucht der Kunde aus eurer Sicht?**

**FRANK PETUTSCHNIG** Das Thema Estimated Time of Arrival ist eine Kerninformation, die der Verloader haben möchte, weil sich da ganz viele Prozesse nachreihen.

**SIMON WEY** Diese Information erachte auch ich als essenziell. Kunden wollen wissen, wann die Wagen beladen werden, wann sie am Zielort sind etc. Die Schiene steht in direkter Konkurrenz zur Strasse, die nach wie



Das Thema Estimated Time of Arrival ist eine Kerninformation, die der Verloader haben möchte, weil sich da ganz viele Prozesse nachreihen.

**FRANK PETUTSCHNIG**



Foto: DUROX AB, Lulea, Schweden

vor oftmals zuverlässiger ist. Wir müssen daher dringend an der Verlässlichkeit der Schiene arbeiten. Denn momentan besteht leider die Tendenz, dass Güter auf die Strasse abwandern.

**MALTE LAWRENZ** Wie ich aus Gesprächen mit Verladern oder EVU mitbekomme, krankt es im Augenblick an der Bereitstellung von Daten aus der Infrastruktur betreffend Korridorsanierung, Baumassnahmen und Umleiterverkehre. Die Tools sind vorhanden, sie müssten nur entsprechend eingesetzt werden.

**Für viele Teilnehmer im SGV ist die Planbarkeit also noch nicht gegeben.**

**FRANK PETUTSCHNIG** Nicht in ausreichendem Masse, würde ich sagen. Und es geht gar nicht nur darum, Informationen und Daten möglichst schnell zuzustellen. Oft entsteht Planungsunsicherheit aufgrund fehlender oder falscher Daten.

**MALTE LAWRENZ** Es ist nicht nur die Digitalisierung, sondern auch die Weiche, die Schiene, die Hardware, auf der wir fahren. Wenn das nicht in einem vernünftigen Mass geregelt wird, dann nützt keine Datenplattform auf dieser Welt etwas, um uns nach vorne zu bringen. Die Politik in Deutschland hat das erkannt, aber die Erneuerung der Infrastruktur braucht Zeit.

**SIMON WEY** Ich würde sagen: Das eine tun und das andere nicht lassen. Denn ohne Hardware ist alles andere natürlich nutzlos.

**Gibt es neben Infrastruktur und Digitalisierung aus eurer Sicht eine Regel, die zwar gut gemeint ist, aber den Schienengüterverkehr unnötig verlangsamt?**

**MALTE LAWRENZ** Planfeststellungsverfahren.

**SIMON WEY** In der Schweiz ist es die aktuelle BAV-Verfugung. Sie ist gut gemeint, schiesst aber weit über das Ziel hinaus und senkt dadurch die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs substanziell und unnötig. Es droht eine massive Verlagerung auf die Strasse, an Sicherheit haben wir dann rein gar nichts gewonnen.

**VPI – Verband der Privatgüterwagen-Interessenten Österreichs**

Interessenvertretung unabhängiger Wagenhalter im österreichischen Schienengüterverkehr. Der Verband engagiert sich für optimale Rahmenbedingungen und mehr Gütertransport auf der Schiene, national wie international.

[vpirail.at](http://vpirail.at)



Obwohl Infrastrukturen grundsätzlich national agieren, haben Vertreter der österreichischen und der deutschen Infrastruktur aktiv im Rahmen einer Arbeitsgruppe an alternativen Lösungen für den Sektor gearbeitet. So etwas sollte Schule machen. Wir sollten vermehrt international denken.

**FRANK PETUTSCHNIG**





Wie ich aus Gesprächen mit Verladern oder EVU mitbekomme, krankt es im Augenblick an der Bereitstellung von Daten aus der Infrastruktur betreffend Korridorsanierung, Baumassnahmen und Umleiterverkehre. Die Tools sind vorhanden, sie müssten nur entsprechend eingesetzt werden.

MALTE LAWRENZ

### VPI – Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V.

Branchenverband der privaten Halter von Güterwagen und Werkstätten in Deutschland. Er setzt sich für gute technische, rechtliche und betriebliche Rahmenbedingungen im Schienengüterverkehr ein und treibt nachhaltige und wirtschaftliche Lösungen für Wachstum auf der Schiene voran.

[vpiahamburg.de](http://vpiahamburg.de)

Betreffend Sicherheit wünschte ich mir eine ganzheitlichere Sicht, bei der Schiene und Strasse zusammen gedacht würden.

**FRANK PETUTSCHNIG** Die BAV-Verfügung hat übrigens zur Folge, dass die nationalen Verbände ihre jeweiligen Ministerien über die Folgen unilateraler Alleingänge informieren müssen, um diese von einer europäischen Vorgehensweise zu überzeugen. Das ist eine der Konsequenzen. Aber ich möchte noch ein positives Beispiel nennen: In Deutschland gibt es die Sperre Nürnberg–Passau, die unglaubliche Konsequenzen auch für österreichische Firmen nach sich zieht, da sie beispielsweise die (süd-)deutsche Automobilindustrie in einem hohen Ausmass beliefert. Obwohl Infrastrukturen grundsätzlich national agieren, haben Vertreter der österreichischen und der deutschen Infrastruktur aktiv im Rahmen einer Arbeitsgruppe an alternativen Lösungen für den Sektor gearbeitet. So etwas sollte Schule machen. Wir sollten vermehrt international denken und alle Stellhebel nutzen, die uns zur Verfügung stehen.

**MALTE LAWRENZ** Aus Deutschland kann ich erzählen, dass wir im Bereich Lobbying sehr aktiv sind und mit den entsprechenden Stellen permanent im Austausch sind, um diese europäischen harmonisierten Regeln durchzusetzen und zu verhindern, dass es in Deutschland auch nationale unilaterale Alleingänge gibt.

#### Falls ihr selbst im Ministerium sitzen würdet, welche Regulatorien würdet ihr morgen abschaffen?

**MALTE LAWRENZ** Ich würde mich dafür einsetzen, dass weniger national und mehr europäisch harmonisiert entschieden wird.

**SIMON WEY** Ergänzend sollte jede neu eingeführte Massnahme einer Folgeabschätzung (Impact Assessment) unterzogen werden, bevor sie umgesetzt wird. Massnahmen sollten immer zielgerichtet sein und einen nachgewiesenen Nutzen haben. Behörden sollten verpflichtet sein, diesen Nachweis vor der Inkraftsetzung einer Regulierung zu erbringen.

#### Sollte neben einer Impact Clause auch eine Sunset Clause eingeführt werden, um Regulierungen beispielsweise alle drei Jahre auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen?



Die Schiene steht in direkter Konkurrenz zur Strasse, die nach wie vor oftmals zuverlässiger ist. Wir müssen daher dringend an der Verlässlichkeit der Schiene arbeiten. Denn momentan besteht leider die Tendenz, dass Güter auf die Strasse wandern.

SIMON WEY



## VAP – Verband der verladenden Wirtschaft (Schweiz)

Der VAP vertritt rund 300 Unternehmen der verladenden Wirtschaft und Logistik in der Schweiz und im angrenzenden Ausland. Er fördert den Schienengüterverkehr, optimiert Infrastruktur- und Logistikrahmenbedingungen und macht sich für ein zugkräftiges Schweizer Güterbahnsystem stark.

[cargorail.ch](http://cargorail.ch)

**SIMON WEY** Das sollte kontinuierlich geschehen und nicht in einem fixen Rhythmus. Und man müsste den Mut haben, nutzlose Regulierungen zu streichen. Aber weil ein Abbau nachweislich nahezu unmöglich ist, sollte vor allem verhindert werden, dass neue Regulierungen nur dort, wo sie unbedingt notwendig sind, eingeführt werden.

**FRANK PETUTSCHNIG** Die Wirksamkeit von Gesetzen nach bestimmten Fristen zu untersuchen, macht in jedem Fall Sinn.

### Wenn ein Verloader fragt: Warum soll ich heute Schiene buchen? Was antwortet ihr?

**MALTE LAWRENZ** Es ist sicherer, nachhaltiger und entspricht dem Zeitgeist.

**SIMON WEY** Und es ist ressourceneffizienter, weil die Schiene viel weniger Platz beansprucht. Gleichzeitig schont sie das Klima. Die Schiene hat viele volkswirtschaftliche Vorteile, wodurch insbesondere die Politik ein grosses Interesse daran haben müsste, den Schienengüterverkehr zu fördern.

**MALTE LAWRENZ** Richtig. Und wenn man in Gesamtsammenhängen denkt und nicht nur auf den letzten Cent für den gefahrenen Kilometer achtet, dann kann man eigentlich nur zum Schluss kommen, auf die Schiene zu gehen. Dies mit Blick auf die CO<sub>2</sub>-Thematik, Sicherheitsthemen, Ressourcenengpässe auf der Strasse und so weiter. Und ich bin der Meinung, dass grosse Verloader auch eine soziale Verantwortung haben, der sie gerecht werden müssen.

**FRANK PETUTSCHNIG** Diese Einschätzung teile ich. Wir, die europäischen Volkswirtschaften, müssen für Nichterfüllung der EU-Klimaziele bis 2030 zukünftig auf Basis der europäischen Regularien hohe Strafzahlungen leisten. Das sollte ebenfalls in eine perspektivische Rechnung einfließen.

**SIMON WEY** Zentral ist auch, eine ganzheitliche Sicht einzunehmen. So sollte etwa auch die Ausgestaltung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA)\* unbedingt in die Diskussion einbezogen werden. Denn der Preis der Strassennutzung beeinflusst die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene ganz direkt.

**MALTE LAWRENZ** Es ist so, dass da wirklich lenkend eingegriffen werden muss. Wir müssten europaweit und gerade auch spezifisch in Deutschland einsehen, dass Mautabgaben Lenkungswirkungen entfalten können. Aus meiner Sicht wird das im Augenblick noch nicht genug getan. Bei den Trassenpreisen auf der Schiene haben wir eine gewaltige Explosion erlebt und konnten den Preisanstieg über Lobbyarbeit auf 16 Prozent eindämmen.

Wenn die Kostenexplosion so ungebremst weitergeht, dann hat der SGV ganz schlechte Karten. Das hat die Politik zum Glück erkannt.

**Bessere Rahmenbedingungen zugunsten der Schiene sind das eine – aber es gilt auch, unsere Hausaufgaben zu machen.**

**FRANK PETUTSCHNIG** Absolut richtig. Wir müssen Rahmenbedingungen beeinflussen, können uns aber nicht darauf verlassen, dass dies gelingt. Daher müssen wir auch dafür sorgen, dass wir aus dem Sektor selbst heraus effizienter werden.

**MALTE LAWRENZ** Auch hier: Das eine tun, das andere nicht lassen. Aber wenn die Infrastruktur in Deutschland nicht entscheidende Sprünge in Richtung Resilienz und Robustheit, auch hin zu modern-digital macht, dann brauchen wir nicht über Marktanteilssteigerung im Modalsplit in Deutschland zu reden.

**Wir haben über Finanzierung und Digitalisierung gesprochen. Wie könnte die Implementierung der digitalen Kupplung DAC finanziert werden? Und sagt jetzt nicht, dass der Staat dafür aufkommen muss. Das ist nicht die Lösung.**

**MALTE LAWRENZ** Doch, das ist die Lösung. Wenn sich ein CEO eines Halterunternehmens die Kosten einer DAC anschaut, braucht er keinen Taschenrechner, um zu wissen, dass das nicht finanzierbar ist. Und es ist ein innovatives System, das der Volkswirtschaft dient, den Ländern dient, den Schienengüterverkehr insgesamt deutlich nach vorne bringen wird. Die Kosten sollten daher nicht die Wagenhalter oder EVU allein schultern müssen. Es sollten in hohem Masse Fördergelder fließen, sonst sehe ich da keine Chance.

**FRANK PETUTSCHNIG** Ich möchte noch eine alternative Finanzierungsmöglichkeit einbringen. Im Softwarebereich gibt es die Möglichkeit einer «Software as a Service». Die Alternative wäre also, «DAC as a Service» anzubieten. Das heißt, man kauft nicht die Hardware, sondern man leaset die Funktionen. Ein Konsortium aus zum Beispiel Herstellern, Leasinggebern und Werkstätten übernimmt die Finanzierung und die technische Verantwortung, und die Wagenhalter zahlen eine monatliche Nutzungsgebühr pro Wagen – gekoppelt an Verfügbarkeit und Performance. Ich finde den Ansatz spannend.

**SIMON WEY** Ich bin eher bei Malte, finde jedoch interessant, was Frank gesagt hat. Und ich bin auch der Meinung, man sollte die Augen offen halten und schauen, wer das sonst noch finanzieren könnte. Aber das Problem bei der DAC ist, dass die, die investieren müssen, nicht diejenigen sind, bei denen der zukünftige Zusatznutzen anfällt.

**MALTE LAWRENZ** Bei «DAC as a Service» bin ich etwas skeptisch, weil das die Kosten für die Nutzer im System SGV erhöhen würde. Wir reden über eine Systemverbesserung und wollen nicht die Kosten auf Seite Wagenhalter und EVU treiben, um dann wieder in eine etwas wettbewerbsungünstige Situation zu kommen.

Noch eine Ergänzung zum Thema: Die Pioneer DAC Trains sind ein ganz wichtiger Schritt, um Erfahrungen zu sammeln.

**Zur Schlussfrage: Die Titelstory dieser Ausgabe heisst «Veränderung als Chance». Glaubt ihr daran?**

**FRANK PETUTSCHNIG** Ja, wenn es kein Schlagwort bleibt, sondern eine Verpflichtung zur Veränderung. Das heißt, wir müssen gestalten und nicht verwalten.

**SIMON WEY** Ja, es muss eine Chance sein, weil Stillstand Rückschritt ist.

**MALTE LAWRENZ** Es werden sich Dinge verändern und daraus erwachsen Chancen. Denn der Schienengüterverkehr wird nicht verschwinden. Er wird immer eine gute Zukunft haben, auch wenn es im Augenblick etwas herausfordernd ist. Irgendwann wird die normative Kraft des Faktischen obsiegen, weil man ohne Schienengüterverkehr nicht klarkommt.

**SIMON WEY** Der Schienengüterverkehr ist systemrelevant. Ohne SGV kollabiert die Strasseninfrastruktur auf absehbare Zeit.

**MALTE LAWRENZ** Ein gutes Schlusswort. ○



Es werden sich Dinge verändern und daraus erwachsen Chancen. Denn der Schienengüterverkehr wird nicht verschwinden.

**MALTE LAWRENZ**

\* Die LSVA ist eine in der Schweiz erhobene Abgabe für schwere Nutzfahrzeuge, die sich nach gefahrenen Kilometern, Fahrzeuggewicht und Emissionswerten richtet.



Die digitale automatische Kupplung (DAC) ist eine Schlüsselinnovation im europäischen Schienengüterverkehr. Wer finanziert die Umrüstung? (Bild: DAC KnorrBremse)

# Reformen jetzt gemeinsam anpacken

Der Schienengüterverkehr steht unter erheblichem wirtschaftlichem Druck. Insbesondere steigende Kosten und eingeschränkte Netzverfügbarkeit belasten Betrieb und Planungssicherheit vieler EVU. Der folgende Beitrag beleuchtet die aktuelle Lage und zeigt den notwendigen Reformbedarf auf.



**JAN ELFENDORST**  
Geschäftsführer  
EP Cargo Deutschland GmbH

Die Situation vieler Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr hat sich in den letzten Jahren deutlich verschärft. Immer mehr Betriebe schreiben rote Zahlen. Aktuell fallen in Einzelfällen bis zu 30 Prozent höhere operative Aufwände an, insbesondere durch Baustellen, Umleiterverkehre, unbesetzte Stellwerke und eine schwache Betriebsqualität. Gleichzeitig steigen die Kosten schneller als die Erlöse. Diese Entwicklung gefährdet die Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs insgesamt.

## Netzsanierung belastet Betrieb und Kunden

Besonders stark wirkt sich die aktuelle Umsetzung der zwingend erforderlichen Netzsanierung aus. Korridor-sanierungen, kurzfristige Baumassnahmen und eine häufig unzureichende Baukommunikation führen zu erheblichen Kapazitätsengpässen. Hinzu kommt die chronische Unterbesetzung von Stellwerken. In der Folge werden Fahrpläne unzuverlässig, zusätzliche Kosten bleiben bei den Eisenbahnunternehmen und den Verladern hängen. Diese Rahmenbedingungen begünstigen eine Verlagerung von Transportmengen zurück auf die Strasse. Wir EVU-Vertreter bieten massiven Support und Verbesserungsvorschläge an – Gehör finden diese leider nur selten.

## Trassenpreisreform ist unerlässlich

Auch die Entwicklung der Trassenpreise stellt eine stetig wachsende Belastung dar. In diesem Jahr droht wieder ein Preisschock. Die Trassenpreise könnten bis Ende 2026 um 37 Prozent steigen. Besonders problematisch für EVU und vor allem für Kunden ist die fehlende Planbarkeit. Das Chaos rund um die Trassenpreise hat viele Kundengespräche massiv erschwert und zeigt, wie schwierig es unter diesen Bedingungen ist, verlässliche Geschäftsbeziehungen aufzubauen. Vor diesem Hintergrund wird eine grundlegende Trassenpreisreform als unerlässlich angesehen. Das Preisniveau sollte sich an

einem wachstumsorientierten Grenzkostensystem orientieren, idealerweise mit einem Einstieg bei etwa zwei Euro pro Trassenkilometer. Wir brauchen ein intermodales und europäisches Level Playing Field, aber auch Preisstabilität über mehrere Jahre sowie eine direkte Finanzierung der Infrastruktur durch gebündelte staatliche Mittel. Nur so lässt sich wieder Investitionssicherheit für die Branche herstellen.

## Überregulierung bremst Effizienz

Neben Infrastruktur und Kosten bleibt die weiter zunehmende Regulierung ein zentrales Hemmnis, obwohl sich alle Beteiligten einig sind, dass Administration und Bürokratie reduziert werden müssen. Im Schienenverkehr erzeugt jede Fahrt mehr Papier als in allen anderen Verkehrsträgern. Ziel muss es sein, diese Komplexität

deutlich zu reduzieren. Vereinfachte Zulassungsverfahren, praxistaugliche Regelungen bei Sicherheitsbescheinigungen, weniger Doppelmeldungen an Behörden und schlankere Prozesse sind dafür entscheidend. Über Harmonisierung bei Technik und Sprache diskutieren wir seit Jahren. Wir wollen handeln, nicht reden.



**Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen zeigt sich, dass die Marktöffnung nachhaltig positiv wirkt.**

JAN ELFENDORST

## Wettbewerbsbahnen tragen das Wachstum

Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen zeigt sich, dass die Marktöffnung nachhaltig positiv wirkt. Das Mengenwachstum im Schienengüterverkehr wird seit Jahren vor allem von den Wettbewerbsbahnen getragen. Ausschlaggebend sind Kundennähe, Fachkompetenz, Kooperation und unternehmerische Ausdauer. Nicht Konzepte oder Präsentationen bringen Verkehr auf die Schiene, sondern konkrete, praxisnahe Lösungen für die Verloader.

## Zukunftsfähiger Schienengüterverkehr

Um die Situation zu verbessern, braucht es ein gemeinsames Zukunftsbild für den Schienengüterverkehr. Da-

## EP Cargo Deutschland GmbH

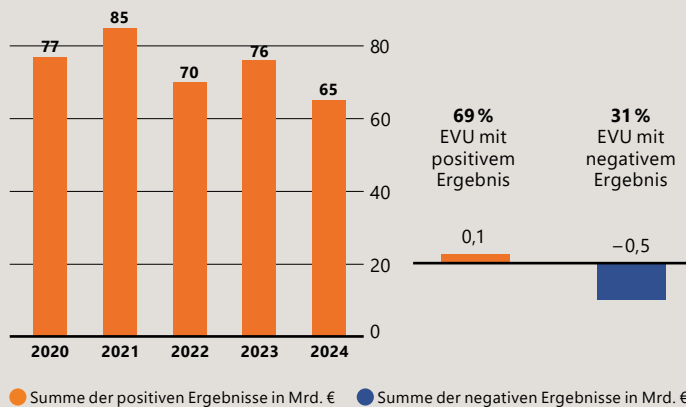
EP Cargo Deutschland GmbH in Berlin ist eines von sechs deutschen Eisenbahnlogistikunternehmen der EP Logistics-Gruppe mit Sitz in Prag. Es bietet Schienengüterverkehrsdienstleistungen sowie multimodale Lösungen für nationale und grenzüberschreitende Verkehre an.

[epcargo.cz/de](https://epcargo.cz/de)

ran müssen zwingend alle Stakeholder mitarbeiten, von Verladern über Eisenbahnunternehmen bis hin zu Politik und Verbänden. Ziel muss es sein, den Schienengüterverkehr international einfacher und durchlässiger zu machen, sowohl beim Informationsfluss als auch im operativen Betrieb. Digitalisierung und Automatisierung sollten dabei konsequent auf zwei Ziele ausgerichtet werden: Kosten senken und den Kundennutzen steigern. Gleichzeitig gilt es, logistische Bedürfnisse noch besser zu bedienen, unabhängig davon, ob Transporte direkt über Gleisanschlüsse oder in Kombination mit anderen Verkehrsträgern erfolgen. Viele Verlagerer möchten auf die Schiene wechseln, wissen jedoch nicht, wie sie diesen Schritt angehen sollen. Eine stärkere Beratung am Kunden sowie moderne Aus- und Weiterbildung sind daher ebenso wichtig wie verlässliche Rahmenbedingungen. Gelingt dieser gemeinsame Kraftakt, kann der Schienengüterverkehr nicht nur stabilisiert, sondern als tragende Säule einer nachhaltigen Logistik

### Immer mehr EVU schreiben rote Zahlen

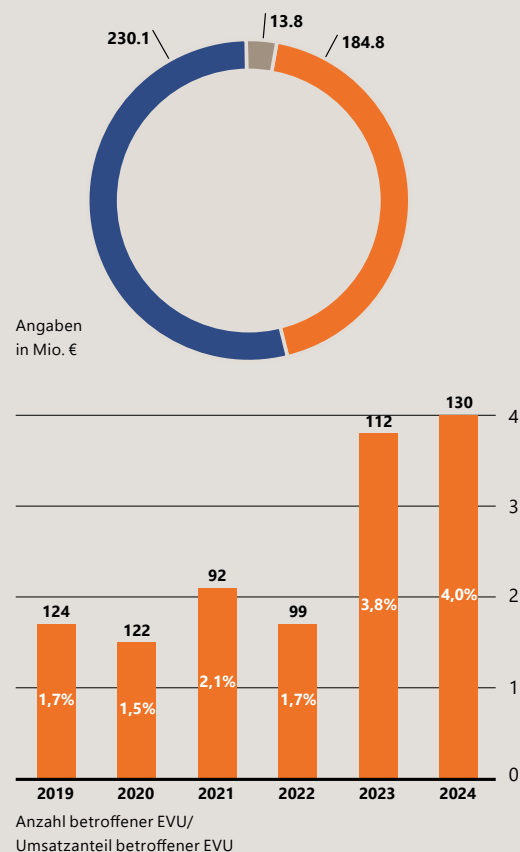
Anteil der EVU mit positivem Betriebsergebnis im SGV (2020–2024; in Prozent) links, Ergebnisverteilung der SGV-EVU (2024; in Mio. Euro und Prozent der EVU-Anzahl) rechts.



Quelle: BNetzA Marktbeobachtung 2024

### Anstieg der Bautätigkeit treibt Mehrkosten in die Höhe

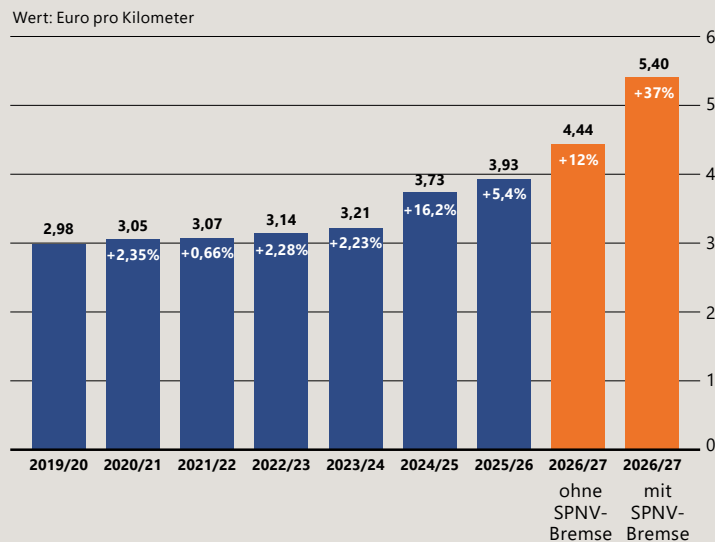
Bauerschwerniskosten (2024; Aufteilung nach Art) oben, Anteil an den Umsätzen der EVU (2024; Anzahl betroffener EVU) unten.



Quelle: BNetzA Marktbeobachtung 2024

### Trassenpreise DB InfraGO für den Standard-Güterzug

Trassenpreisförderung nicht inbegriffen. Das Marktsegment «Standard» beinhaltet alle Trassennutzungen, die nicht den Segmenten sehr schwer, Güternahverkehr, Gefahrgut-Ganzzug oder Lokfahrt zuzuordnen sind.



Quelle: Die Güterbahnen

weiterentwickelt werden. Der Verkehrsträger Schiene ist existenziell wichtig und bildet das Rückgrat der europäischen Supply Chains – er ist kein Back-up! Wir Unternehmen entwickeln den SGV weiter, beraten alle Stakeholder zu den erforderlichen Reformen und wachsen. Dabei wünschen wir uns mehr Unterstützung auf nationaler und internationaler Ebene. ●

# Herausfordernde Zeiten für europäische Güterwagenhersteller

Die Branche der Güterwagenhersteller wird von weltweiten Ereignissen erschüttert. Um eine nachhaltige Zukunft zu sichern, müssen sich die Unternehmen neu ausrichten. Wie das gelingen kann, erklärt Alexej Beljajev, Vorstandsvorsitzender von Tatravagónka a.s.



**ALEXEJ BELJAJEV**  
Vorstandsvorsitzender  
Tatravagónka a.s.



**Vor zehn Jahren sah die Zukunft Europas nach zunehmendem wirtschaftlichem Wohlstand aus. Auch für Ihr Unternehmen war das eine sehr gute Zeit, nicht wahr?**

Ja. Der Schienenverkehr nahm damals ebenfalls zu – angetrieben durch Umweltmassnahmen und den Fokus auf CO<sub>2</sub>-Emissionen. Im Vergleich zum Strassenverkehr war die Bahn umweltfreundlicher. Wer Elektrolokomotiven einsetzte, war zudem sogar CO<sub>2</sub>-neutral unterwegs. Der Markt für den Intermodalverkehr expandierte, und damit stieg auch die Nachfrage nach Güterwagen.

**Aber dann kam die Pandemie – und veränderte die Welt?**

Wir erinnern uns alle an diese turbulente Zeit. Für die Eisenbahnen war sie jedoch eine Gelegenheit, ihre Stärken unter Beweis zu stellen. In einigen Regionen Europas waren Züge die einzige Möglichkeit, Waren zu transportieren. Bei den Grenzkontrollen kam es zu massiven Staus, während der Schienengüterverkehr reibungslos funktionierte. Dieser «Bonus» wirkte für die Eisenbahnen auch nach der Pandemie fort.

**In den letzten Jahren hat der Krieg in der Ukraine sicherlich ebenfalls erhebliche Auswirkungen gehabt, oder?**

Die negativen Auswirkungen auf die europäische Wirtschaft – und damit auch auf unser Geschäft – liegen auf der Hand. Zunächst mussten wir mit Materialengpässen und steigenden Energiepreisen umgehen. Darauf folgten ein wirtschaftlicher Abschwung

und ein Rückgang der Transportmengen. Heute stehen Zehntausende Güterwagen still. Die Investitions- und Leasingfähigkeit vieler Unternehmen hat sich verringert, was wiederum zu weniger Aufträgen für die Produktion geführt hat. Als die Geschäfte auf ihrem Höhepunkt waren, lag die Nachfrage bei 15 000 bis 16 000 Güterwagen pro Jahr. Heute sind es etwa 8 000 bis 9 000. Dennoch liegt die Produktionskapazität immer noch bei über 16 000 Güterwagen pro Jahr.

**All das kann doch nicht ohne Folgen bleiben?**

Das wird es auch nicht. Die aktuelle Lage wird zur Schliessung bestimmter Produktionsstätten und zu einem Produktionsrückgang führen. In absehbarer Zeit ist kein wirtschaftliches Wachstum in Sicht. Es gibt zwar Impulse, etwa durch das Programm für militärische Mobilität SAFE, doch deren Wirkung ist begrenzt. Einige Hersteller werden gezwungen sein, ihre Produktion einzustellen oder sich strategisch neu auszurichten.

**Gibt es Ihrer Meinung nach Möglichkeiten, diese Entwicklung zu verhindern oder zumindest auf ein Minimum zu begrenzen?**

Wir könnten eine Lizenzproduktion einführen, bei der ein Hersteller mit hoher Nachfrage seine eigene Pro-



Europa hat die strengsten Standards der Welt, die von jedem Lizenzhersteller eingehalten werden müssten.

ALEXEJ BELJAJEV



Luftaufnahme  
des Werksgeländes  
von Tatravagónka  
in Poprad, Slowakei.  
Foto: Tatravagónka



Die aktuelle Lage wird zur Schließung bestimmter Produktionsstätten und zu einem Produktionsrückgang führen. In absehbarer Zeit ist kein wirtschaftliches Wachstum in Sicht.

ALEXEJ BELJAJEV

ist es aus meiner Sicht jedoch entscheidend, dass alle Hersteller, die auf den europäischen Markt kommen, denselben hohen Sicherheits- und Qualitätsanforderungen unterliegen.

#### Wie schätzen Sie insgesamt die Zukunft ein?

Langfristig wird sich der Markt für alle Beteiligten wieder einpendeln. Jetzt und in naher Zukunft müssen wir uns anpassen und auf die aktuelle Nachfrage reagieren. Das bedeutet erweiterte Dienstleistungen und umfassende Lösungen. Und die kontinuierliche Einführung neuer Möglichkeiten im Schienenverkehr. ●

duktionskapazität nicht erhöht, sondern einem anderen Hersteller gegen eine Lizenzgebühr die Herstellung erlaubt. Das klingt logisch, birgt jedoch auch Risiken – insbesondere im Hinblick auf Sicherheit und Qualität. Europa hat die strengsten Standards der Welt, die von jedem Lizenzhersteller eingehalten werden müssten. Gleichzeitig



### Tatravagónka a.s.

Tatravagónka a.s. ist auf die Herstellung von Güterwagen und Drehgestellen spezialisiert und der grösste Entwickler und Hersteller von Güterwagen in Europa. Mit neun spezialisierten Produktionslinien ist das Unternehmen in der Lage, gleichzeitig neun verschiedene Typen von Güterwagen zu fertigen. Die jährliche Produktionskapazität liegt bei über 4000 Güterwagen und 12000 Drehgestellen. Tatravagónka ist das Flagship-Unternehmen einer in vier europäischen Ländern etablierten Gruppe mit insgesamt nahezu 7000 Beschäftigten.

[tatravagonka.sk](http://tatravagonka.sk)

# Werkstätten im Schienengüterverkehr: Partner für nachhaltiges Wachstum

Steigende Regulierung, wachsende technische Komplexität und der zunehmende Fachkräftemangel setzen Werkstätten im Schienengüterverkehr zunehmend unter Druck. Gleichzeitig steigen die Kosten, während die Wirtschaftlichkeit sinkt. Wie können sich Instandhaltungsbetriebe in diesem Umfeld behaupten und zukunftssicher positionieren? Der Beitrag beleuchtet die zentralen Herausforderungen und zeigt konkrete Lösungsansätze auf.



**KATHRIN FÜLLER**

Leitung Vertrieb Güterwagen und mobiler Service  
RailMaint GmbH

Die zunehmend komplexen Anforderungen und Regularien im Schienenverkehr stellen auch die Werkstätten vor große Herausforderungen. Viele Werkstätten stammen zudem aus einer Zeit mit geringeren technischen Anforderungen und bedürfen daher einer kontinuierlichen Modernisierung.

Der sich immer stärker auswirkende demografische Wandel führt bereits heute zu einem spürbaren Fachkräftemangel, der sich künftig weiter verschärfen dürfte. Zugleich sind teilweise erhebliche Entgeltsteigerungen zu verzeichnen. Hinzu kommt ein lückenhafter Wissenstransfer zwischen den Generationen. Gleichzeitig steigt die technische Komplexität der Fahrzeuge kontinuierlich. Diese Faktoren führen insgesamt dazu, dass die Umsetzung der Instandhaltungsprozesse zu einem zunehmend anspruchsvollen Balanceakt wird.

## **Kostendruck steigt**

Hinzu kommen vielfältige Vorgaben der Wagenhalter, die die Anwendung individueller Regelwerke sowie zahlreiche Zulassungen und Zertifikate für eine Zusammenarbeit voraussetzen. Stetig steigende Ersatzteilkosten und gleichzeitige Engpässe bei einzelnen Baugruppen verstärken den Kostendruck und führen zu längeren Standzeiten der Wagen.

Die hohe Anzahl abgestellter Wagen, die nicht fristgerecht Revisionen unterzogen werden können, führt dazu,



Foto: RailMaint

dass Werkstätten mit einer Vielzahl kleinteiliger Beauftragungen konfrontiert sind. Diese verursachen einen erhöhten administrativen und technischen Aufwand bei gleichzeitig geringerer Wirtschaftlichkeit. Zudem steigen die Anforderungen in den Bereichen Sicherheit, Umwelt, Prüfung und Qualität kontinuierlich weiter.

## **Lösungsansätze zur Stärkung des Sektors**

Wie können sich Werkstätten, die von der derzeitigen wirtschaftlichen Situation ebenso betroffen sind wie ihre Kundschaft, trotz steigender Kosten zukunftssicher positionieren? Die Entwicklung und Investition in moderne Fertigungs- und Prüftechnologien, die in unseren Werken bereits eingesetzt werden, ist ein zentraler Baustein für eine langfristige Marktpositionierung.

So verfügen die Radsatzwerkstätten im ZFP-Bereich über halbautomatisierte Prüfverfahren, die die Nachvollziehbarkeit von Untersuchungen für Prüfpersonal und Kunden sicherer sowie reproduzierbarer machen. Eine moderne Radsatzpresse versetzt den Standort Delitzsch in die Lage, die nachgefragten IS3-Aufarbeitungen in größerem Umfang durchzuführen.

Darüber hinaus trägt ein breites Ausbildungsportfolio dazu bei, den Mitarbeiterbestand nachhaltig zu sichern. Das Zusammenwirken der Standorte mit ihren vielfältigen Leistungsspektren und Qualifikationen ermöglicht es, auch komplexe Aufgabenstellungen effizient zu bewältigen.

gen. Durch den Einsatz mehrsprachiger KI-Anwendungen sowie die Digitalisierung von Abläufen und Dokumentationen werden Werkstattprozesse effizienter und für alle Anwenderinnen und Anwender transparenter gestaltet.

**Zukunftsweisende Kooperationen**

Die Modernisierung von Maschinen und Anlagen, der Einsatz umweltfreundlicher Materialien und Verpackungen sowie Massnahmen zur Energieeinsparung leisten zudem einen wesentlichen Beitrag zu einer klimafreundlichen Ausrichtung. Eine Weitergabe der daraus resultierenden Mehrkosten ist jedoch trotz steigender Kundenanforderungen häufig nur eingeschränkt möglich.

Die enge Zusammenarbeit mit unseren Vertragspartnern und das daraus resultierende Heben von Synergieeffekten tragen zu zukunftsorientierten Lösungen für die vielfältigen Herausforderungen des Schienenverkehrs bei. Dazu kann auch die gemeinsame Beschaffung von Ersatzteilen und die Organisation von Aufarbeitungen gehören. Langfristige Verträge schaffen für beide Seiten mehr Planungssicherheit und eröffnen Werkstätten die Möglichkeit, in qualifiziertes Personal und moderne Infrastruktur zu investieren. Auch die Kooperation mit anderen Marktteilnehmern im Hinblick auf technischen Erfahrungsaustausch und gebündeltes Know-how kann zu schnelleren und effizienteren Lösungen beitragen. Die Wascosa AG ist für die RailMaint Gruppe an allen Standorten seit vielen Jahren eine verlässliche Partnerin, mit der eine Zusammenarbeit auf Augenhöhe auf Basis von Verlässlichkeit und gegenseitigem Respekt möglich ist. Offene Kommunikation und die strukturierte Bearbeitung gemeinsamer Themen haben Vertrauen geschaffen und Abläufe nachhaltig effizienter gestaltet.

« » Die Entwicklung und Investition in moderne Fertigungs- und Prüftechnologien, die in unseren Werken bereits eingesetzt werden, ist ein zentraler Baustein für eine langfristige Marktpositionierung.

KATHRIN FÜLLER

**Gesamtheitliche Betrachtung nötig**

Eine gesamtheitliche Betrachtung der Branche mit dem gemeinsamen Ziel, die europäischen Infrastrukturen und Instandhaltungskapazitäten langfristig zu sichern, ist aus unserer Sicht ein notwendiger Schritt in Richtung Zukunft. Nur das koordinierte Zusammenwirken aller Akteurinnen und Akteure ermöglicht es, das gemeinsame Ziel eines nachhaltigen Wachstums im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene zu erreichen. ●

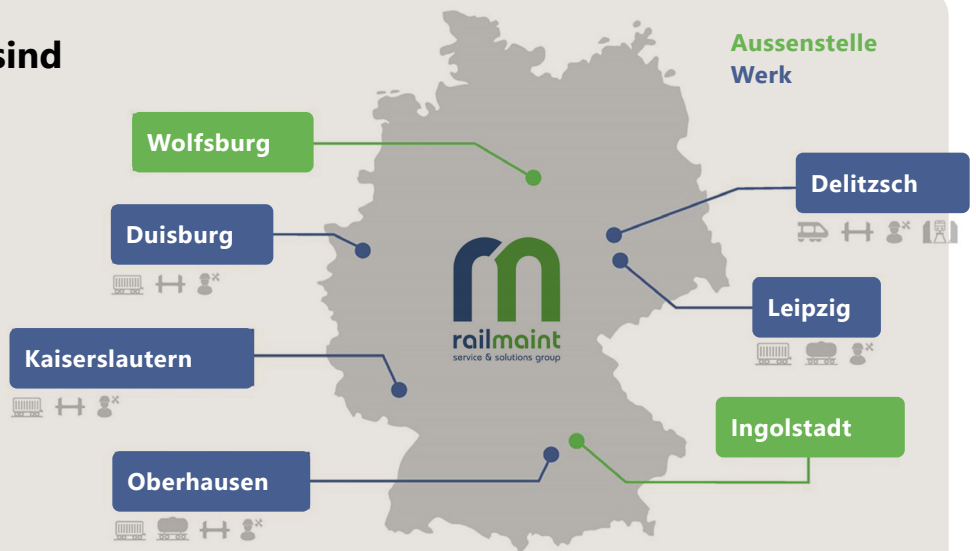


Foto: RailMaint

**RailMaint GmbH – wir sind zusammen am Zug**

Die RailMaint GmbH ist eine private unabhängige Dienstleistungs- und Lösungsanbieterin für Instandhaltung und Modernisierung von Schienenfahrzeugen und Komponenten im Personen- und Güterverkehr. Das Unternehmen betreibt fünf Werkstätten und zwei Aussenstellen in Deutschland und stellt sich den jeweils standortspezifischen Anforderungen.

[railmaint.com](http://railmaint.com)





# Planzer: Transporte mit der Bahn

Die Schiene ist für Planzer ein zentraler Verkehrsträger im Transport. Obwohl das Unternehmen ursprünglich als LKW-Transporteur gestartet ist, wird inzwischen der grösste Teil der Stückgüter und Pakete über Nacht auf der emissionsarmen Bahn abgewickelt. Seit dem Einstieg in den Stückgut-Bahnbetrieb Mitte der 1990er-Jahre wird die Bahn systematisch im Hauptlauf zwischen Bahncentern – Standorten mit Gleisanschluss – eingesetzt. Zudem wird der Bahntransport mit abgestimmten Lösungen für die letzte Meile kombiniert.



**MARTIN HALLER**  
Leiter Bahnlogistik  
Planzer Transport AG

Planzer ist ein Schweizer Familienunternehmen in dritter Generation, gegründet im Jahr 1936. Angefangen als Fuhrunternehmen mit einem einzigen Lastwagen, hat sich Planzer bis heute zu einem modernen Transport- und Lagerlogistikunternehmen mit 6800 Mitarbeitenden und über 400 Lernenden entwickelt. Ein zentraler Entwicklungsschritt im Transportwesen und in die Richtung eines national organisierten Stückgut-Bahnsystems erfolgte Mitte der 1990er-Jahre mit der Übernahme von Cargo Domizil mit zwei Partnern von den SBB. Ab dann begann Planzer mit dem systematischen Ausbau des Schienentransports im Stückgutgeschäft. Seitdem wurde die Kombination Strasse/Schiene fest in die operativen Prozesse integriert und kontinuierlich erweitert.

## Stückgut und Pakete zwischen den Bahncentern

Nach der Übernahme von Cargo Domizil nutzte Planzer die Schiene systematisch für den Transport von Stückgut. Seit 2018 – mit dem Einstieg von Planzer in den Schweizer Paketmarkt – werden auch kleine Sendungen über die Schiene zwischen den Bahncentern befördert. Im Laufe der Jahre folgte die schrittweise Erweiterung des Bahnnetzes. Planzer errichtete zusätzliche Bahncenter, um alle Regionen der Schweiz abzudecken und ein national abgestimmtes Güterbahnsystem aufzubauen. Heute betreibt das Unternehmen gesamthaft über 80 Standorte, davon rund 62 in der Schweiz. 13 dieser Standorte sind Bahncenter und bilden das Rückgrat des nationalen Bahnnetzwerks.

Der Hauptlauf erfolgt nachts: Stückgut und Pakete werden unter der Woche jede Nacht mit rund 240 Bahnwagen zwischen den Bahncentern transportiert. Rund 60 Prozent der Stückgüter und etwa 80 Prozent der Pakete werden dabei über die Schiene abgewickelt. In

Stückgut und Pakete werden unter der Woche jede Nacht mit rund 240 Bahnwagen zwischen den Bahncentern transportiert.  
Foto: Planzer

Für die letzte Meile setzt Planzer unterschiedliche Fahrzeugtypen mit verschiedenen Antriebstechnologien ein. In Zermatt beispielsweise eine Pferdekutsche.  
Foto: Planzer



Planzer errichtete zusätzliche Bahncenter, um alle Regionen der Schweiz abzudecken und ein national abgestimmtes Güterbahnsystem aufzubauen.

MARTIN HALLER

den Bahncentern werden die Sendungen gebündelt, umgeschlagen und für die Zustellung vorbereitet. Die Bahn übernimmt damit die langen Distanzen zwischen den urbanen Zentren, während die Strasse vor allem für die regionale Feinverteilung, die letzte Meile, eingesetzt wird.

#### City-Logistik: Letzte Meile und innovative Lösungen

Für die letzte Meile setzt Planzer unterschiedliche Fahrzeugtypen mit unterschiedlichen Antriebstechnologien ein – abhängig von Region und Anforderungen.

In Zermatt erfolgt die Anlieferung ebenfalls über die Schiene. Die Zustellung in der autofreien Destination ist ausschliesslich mit Elektrofahrzeugen möglich. Zudem gelten im Ortszentrum Einschränkungen: Die Bahnhofstrasse darf auch von Elektrofahrzeugen zwischen 12.00 und 19.00 Uhr nicht befahren werden. Da sich an der Bahnhofstrasse viele Paketempfänger befinden, setzt Planzer in diesem Zeitfenster auf eine Pferdekutsche. Benny und sein Gespann übernehmen dort die letzte Meile.

Ein weiteres Beispiel ist die hoch automatisierte Micro-Hub-Lösung in Bern. Im Rahmen eines Pilotprojekts wird ein vollelektrisches Fahrzeug der Automatisierungs-

stufe 4 eingesetzt. Der dynamische Micro-Hub – intern als «Mathilde» bezeichnet, eine Hommage an die Mitgründerin von Planzer – startet im Planzer Bahncenter in Bern mit voll beladenen Wechselboxen. Er bringt diese flexibel dorthin, wo elektrische Zustell-Kleinfahrzeuge im Stadtgebiet gerade im Einsatz sind und Nachschub benötigen. Solche Anwendungen ergänzen das Zusammenspiel von Strasse und Schiene und zeigen, wie sich Bahnverkehr und urbane Zustellung sinnvoll verknüpfen lassen.

#### Nachhaltigkeit und strategische Ausrichtung

Die Verlagerung von Transporten auf die Schiene trägt zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen bei und entlastet die Strasseninfrastruktur. Für Planzer ist der Verkehrsträger Schiene deshalb strategisch fest verankert und ein langfristiger Ansatz, um Stückgut- und Paketlogistik effizient und ressourcenschonend zu organisieren.

Ziel ist es, so viele Güter wie möglich im Hauptlauf auf die Bahn zu verlagern und den Strassentransport auf jene Abschnitte zu konzentrieren, in denen er logistisch notwendig ist. Damit leistet Planzer einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Güterverkehrs in der Schweiz. ●

# Intermodale Verbindungen zwischen Europa und der Türkei

Mars Logistics und Wascosa arbeiten seit mehreren Jahren im Bereich der intermodalen Schienenlogistik zusammen. Wascosa stellt moderne Intermodalwagen zur Verfügung, die dem türkischen Logistiker dabei helfen, effiziente und nachhaltige Transportverbindungen zwischen der Türkei und Europa zu betreiben.



**ERDIN ERENGÜL**

Executive Committee Member-  
Railway Asst. General Manager  
Mars Logistics

Mars Logistics zählt zu den führenden Logistikern, die sich auf den Intermodalverkehr zwischen der Türkei und Europa spezialisiert haben. Das Unternehmen betreibt ein umfangreiches kombiniertes Verkehrsnetz, das wichtige Wirtschaftsregionen über Schiene, Strasse und Seeweg miteinander verbindet. Jede Woche organisiert Mars Logistics rund 1750 Transporte in die und aus der Türkei – und betreibt regelmäßige intermodale Schienenverkehrsdienste entlang der wichtigsten europäischen Verkehrsachsen. Dazu zählen Verbindungen zwischen Halkalı (Istanbul) und Triest, Luxemburg, Köln, Budapest und Craiova sowie Kolin und Fahrstrecken zwischen Sète und Calais. Insgesamt bildet dieses Netz ein wichtiges Rückgrat für den nachhaltigen Güterverkehr zwischen Südosteuropa und den Industriezentren Westeuropas.

## Effiziente Intermodalwagenlösungen

Im Rahmen seiner intermodalen Betriebsabläufe setzt Mars Logistics je nach Transportkonzept verschiedene Wagentypen ein. Das Unternehmen verfügt über 180 eigene 90'-Intermodal-Tragwagen, die in erster Linie für Container- und Wechselbehältertransporte eingesetzt werden. Darüber hinaus umfasst die Zusammenarbeit mit Wascosa den Einsatz des modernen Doppelta-schenwagens T3000, der für den Transport von Sattelaufliegern im kombinierten Verkehr konzipiert ist. Dank seiner Flexibilität lassen sich verschiedene Ladeeinheiten effizient in intermodale Lieferketten integrieren. «Die Flexibilität der modernen Intermodalwagen von Wascosa ermöglicht es uns, unsere Schienentransportlösungen zwischen der Türkei und Europa weiter auszu-

bauen», sagt Erdin Erengül, Assistant General Manager Rail & Intermodal Freight bei Mars Logistics.

## Partnerschaft für nachhaltige Logistik

Die Zusammenarbeit zwischen Mars Logistics und Wascosa basiert auf einer engen operativen Koordination und dem gemeinsamen Ziel, zuverlässige und nachhaltige Transportlösungen zu entwickeln. Der Einsatz moderner Intermodalwagen trägt dazu bei, den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, was wiederum zum Abbau von CO<sub>2</sub>-Emissionen im europäischen Güterverkehr beiträgt. Mars Logistics baut sein Schienengeschäft mit einem eigenen intermodalen Terminal in Halkalı aus, das seit 2023 in Betrieb ist. ●



## Mars Logistics

Mars Logistics wurde 1989 gegründet und ist einer der führenden Logistiker der Türkei. Das Unternehmen bietet integrierte Lieferkettenlösungen an, darunter Strassen-, Schienen-, Luft- und Seefracht, intermodalen Transport, Lagerverwaltung und Versicherungsdienstleistungen. Das Unternehmen beschäftigt rund 2920 Mitarbeitende, erzielt einen Jahresumsatz von etwa 602 Millionen Euro und betreibt 332 264 m<sup>2</sup> Lagerfläche in 15 Städten.

[marslogistics.com](https://marslogistics.com)



# Wachsende Partnerschaft im intermodalen Güterwagenleasing

Continental Rail wurde im Mai 2000 in Madrid gegründet und stieg in den Schienengüterverkehrsmarkt ein, als Spanien seinen Eisenbahnsektor schrittweise für private Betreiber öffnete. Der intermodale Verkehr steht seit jeher im Zentrum der Entwicklungsstrategie. Die Zusammenarbeit mit Wascosa ermöglichte es dem Unternehmen, kontinuierlich zu wachsen.



**MARIO BUÑUEL TEJEDOR**  
CEO  
Continental Rail

Ursprünglich im Besitz des Baukonzerns ACS über dessen Tochtergesellschaft Vías y Construcciones, positionierte sich Continental Rail früh als privater Betreiber mit Fokus auf Containertransporte zwischen den wichtigsten spanischen Seehäfen und den Logistikzentren im Hinterland. Nach Erhalt unserer Güterverkehrslizenz im Oktober 2005 nahmen wir 2007 den ersten kommerziellen Betrieb auf, wobei wir den Trockenhafen Coslada in Madrid über Containerzüge mit dem Hafen von Valencia verbanden. Diese ersten Transporte markierten den Beginn unseres Engagements im Bereich der intermodalen Logistik, indem sie den Seetransport mit dem Schienengüterverkehr im Hinterland verknüpften. Ein wichtiger Meilenstein in unserer Unternehmensgeschichte war das Jahr 2021, als der weltweit tätige Schiff-

fahrts- und Logistikkonzern CMA CGM Group im Rahmen seiner Strategie zum Ausbau der Hinterlandlogistikkapazitäten in ganz Europa Continental Rail übernahm. Diese Übernahme stärkte die Verbindung von See- und Bahntransport und ermöglichte es der Gruppe, ihren Kunden eine umfassendere Tür-zu-Tür-Logistiklösung anzubieten.

## Starke Logistikkorridore

Heute ist Continental Rail einer der führenden privaten Schienengüterverkehrsbetreiber Spaniens und spezialisiert auf den intermodalen Containertransport, der die grossen spanischen Häfen mit Hinterlandterminals und industriellen Regionen verbindet. Unsere Lokomotivflotte umfasst Elektrolokomotiven wie die Stadler Euro 6000 sowie verschiedene Diesellokomotiven für die iberische Spurweite, die im gesamten spanischen Schienennetz eingesetzt werden. Mit diesen Ressourcen sind unsere operativen Teams in der Lage, jährlich erhebliche Frachtmengen zu transportieren. Dies erlaubt uns, unsere Präsenz entlang wichtiger Logistikkorridore weiter auszubauen und die Häfen, Terminals und internationale Routen miteinander zu verbinden.

## Partnerschaft ermöglichte Wachstum

Mit der Ausweitung unserer intermodalen Aktivitäten ist auch der Bedarf an zuverlässigen und flexiblen Wagenflotten gestiegen. Eine der wichtigsten Partnerschaften zur Unterstützung des Wachstums ist unsere Zusammenarbeit mit Wascosa. Die Zusammenarbeit begann mit einer vergleichsweise kleinen Flotte von 65 Intermodalwagen. Das Ziel war klar: das Rollmaterial bereitzustellen, das für den Betrieb von Containertransporten zwischen Häfen, Hinterlandterminals und Logistikplattformen in ganz Spanien erforderlich ist.

Das Wagenleasing bot erhebliche Vorteile. Es ermöglichte Continental Rail, sein Angebot rasch zu erweitern, ohne dass grosse Investitionen in eigenes Rollmaterial erforderlich waren. Für Wascosa bot die Partnerschaft die Möglichkeit, ihre Präsenz im iberischen Intermodalmarkt auszubauen und gleichzeitig einen wachsenden privaten Bahnbetreiber zu unterstützen.

### Ausbau auf fast 300 Wagen

Im Laufe der Jahre wurde die Zusammenarbeit kontinuierlich erweitert. Die von Wascosa für den Betrieb von Continental Rail bereitgestellte Flotte ist von ursprünglich 65 Wagen auf heute fast 300 Intermodalwagen angewachsen. Dieses Wachstum spiegelt sowohl die steigende Nachfrage nach Containertransporten auf der Schiene in Spanien als auch unsere Strategie zum Ausbau von Schienenverkehrsdiensten wider, die mit Seetransportströmen verknüpft sind. Als Teil des umfassenden Logistikökosystems der CMA CGM Group spielt Continental Rail eine Schlüsselrolle bei der Verbindung von Seehäfen mit Verteilzentren im Hinterland und trägt so zu nachhaltigeren Gütertransportketten bei. Moderne intermodale Güterwagen ermöglichen flexible Beladungskonfigurationen, um unterschiedliche Containerlängen aufzunehmen zu können und die Auslastung der Züge zu verbessern. Diese Flexibilität ist entscheidend für den effizienten Betrieb von Containerzügen im iberischen Schienennetz, wo sich die Verkehrsströme zwischen nationalen und internationalen Verbindungen unterscheiden.

### Neue Generation von 90'-Containerwagen

Der jüngste Schritt in dieser Zusammenarbeit ist die Ergänzung von 100 neuen 90'-Container-Flachwagen, die vom spanischen Rollmaterialhersteller Talleres Alegria gefertigt wurden. Diese Wagen sind dafür ausgelegt, verschiedene Kombinationen von 20'-, 30'-, 40'- und

45'-Containern zu transportieren, und eignen sich besonders für den intermodalen Verkehr im Zusammenhang mit maritimer Logistik. Ihre Plattformlänge von 90 Fuss (27 432 Meter) ermöglicht effiziente Beladungskonfigurationen und maximiert die Anzahl der pro Zug transportierten Container. Durch die Integration dieser neuen Wagen in unsere Flotte stärken wir unsere Fähigkeit, zuverlässige und wettbewerbsfähige Container-Schienentransporte in ganz Spanien anzubieten.

### Unterstützung durch nationale und europäische Förderprogramme

Die Beschaffung dieser Wagen wird auch durch Förderprogramme unterstützt, die vom spanischen Staat und der Europäischen Union getragen werden und darauf abzielen, den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Diese Initiativen sind Teil einer umfassenderen europäischen Verkehrspolitik mit dem Ziel, Emissionen zu senken und nachhaltige Logistiksysteme zu fördern. Für Continental Rail tragen diese Programme dazu bei, Investitionen in moderne intermodale Ausrüstung zu beschleunigen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu verbessern.

### Ausblick

Continental Rail und Wascosa zeigen exemplarisch, wie Partnerschaften zwischen Betreibern und Güterwagenvermietern den Ausbau des intermodalen Schienengüterverkehrs vorantreiben können. Mit der Einführung der neuen 90'-Container-Flachwagen und der anhaltenden Unterstützung durch europäische Verkehrsinitiativen gehen wir davon aus, dass diese Zusammenarbeit auch künftig ein zentraler Pfeiler unserer Strategie bleiben wird. Sie stärkt die Schienenverbindungen zwischen Häfen, Logistikzentren und industriellen Regionen und trägt gleichzeitig zu einem nachhaltigeren Güterverkehrssystem in Spanien und Europa bei. ●



LESERUMFRAGE

**Ihre Meinung ist  
uns wichtig!**

Bitte nehmen Sie sich **3 Minuten**  
Zeit und beantworten Sie  
**6 Fragen** zum Wascosa Infoletter.

Herzlichen Dank!



<https://de.surveymonkey.com/r/R8VXPYR>



# Terminkalender

DATUM	VERANSTALTUNG	ORT	WEBSITE
<b>2026</b>			
6.–8.5.2026	<b>ITF 2026 Summit: Funding Resilient Transport</b>	Leipzig, DE	itf-oecd.org/
13.5.2026	<b>VAP Forum Güterverkehr</b>	Zürich, CH	cargorail.ch/
15.5.2026	<b>RFG Spring Group Meeting</b>	London, UK	rfg.org.uk/
18.–21.5.2026	<b>Transport Research Arena (TRA) 2026</b>	Budapest, HU	traconference.eu/
20.–21.5.2026	<b>The Rise of IoT, AI &amp; Data in Rail</b>	Köln, DE	iotandbigdatainrail.com/
21.5.2026	<b>RNE General Assembly (GA)</b>	Wien, AT, und online	rne.eu/calendar/
27.–28.5.2026	<b>Railway Supplier Summit</b>	Lyon, FR	railwaysuppliersummit.com/
27.–29.5.2026	<b>9th Intl. Conference on Road and Rail Infrastructure (CETRA 2026)</b>	Bol, HR	cetra.grad.hr/ocs/index.php/cetra9/cetra2026
28.–29.5.2026	<b>UIP – Keepers Summit 2026</b>	Krakau, PL	sdruzeni-spv.cz/keepers-summit-28-29-5-2026
1.6.2026	<b>Eurasia Rail</b>	Istanbul, TR	eurasiarail.eu/
9.–11.6.2026	<b>14. International Railway Summit</b>	London, UK	dataedgemediamedia.com/international-railway-summit/
9.–11.6.2026	<b>VDV Jahrestagung 2026</b>	Karlsruhe, DE	vdv.de/
10.–11.6.2026	<b>UNIFE General Assembly 2026</b>	Brüssel, BE	unife.org/events/
17.–18.6.2026	<b>VPI Mitgliederversammlung und Technische Informationsveranstaltung</b>	Frankfurt am Main, DE	vpihamburg.de/de/veranstaltungen/uebersicht
30.6.–2.7.2026	<b>Multimodal</b>	Birmingham, UK	multimodal.org.uk/
6.–10.7.2026	<b>WCTR 2026 (World Conference on Transport Research)</b>	Toulouse, FR	wctr2026.fr/
26.–27.8.2026	<b>CRSC Mitgliederversammlung und Informationsveranstaltung</b>	Neuburg an der Donau, DE	crscev.de
8.–10.9.2026	<b>TransLogistica Bucharest</b>	Bukarest, RO	translogistica.ro/en/
15.–20.9.2026	<b>IAA Transportation 2026</b>	Hannover, DE	iaa-transportation.com/en
22.–25.9.2026	<b>InnoTrans 2026</b>	Berlin, DE	innotrans.de/de
5.–8.10.2026	<b>EPCA 60. Jahreskonferenz</b>	Wien, AT	epca.events/epca60
20.–21.10.2026	<b>Railway Days Summit</b>	Bukarest, RO	railwaysummit.com/
3.–5.11.2026	<b>TransLogistica Poland</b>	Warschau, PL	translogistica.pl/
4.11.2026	<b>Scandinavian Rail Optimisation 2026</b>	Stockholm, SWE	scandinavianrail.co.uk/
5.–6.11.2026	<b>European Commodities Exchange (ECE)</b>	Rotterdam, NL	ece-rotterdam2026.eu/
10.–12.11.2026	<b>Intermodal Europe 2026</b>	Rotterdam, NL	intermodal-events.com/
24.11.2026	<b>5. DVZ-Konferenz Kombierter Verkehr</b>	Hamburg, DE	dvz.de

## Impressum

HERAUSGEBERIN  
KONTAKT  
KONZEPT  
LAYOUT UND TEXT  
DRUCK  
DRUCKAUFLAGE  
ERSCHEINUNG  
BILDQUELLEN  
COPYRIGHT

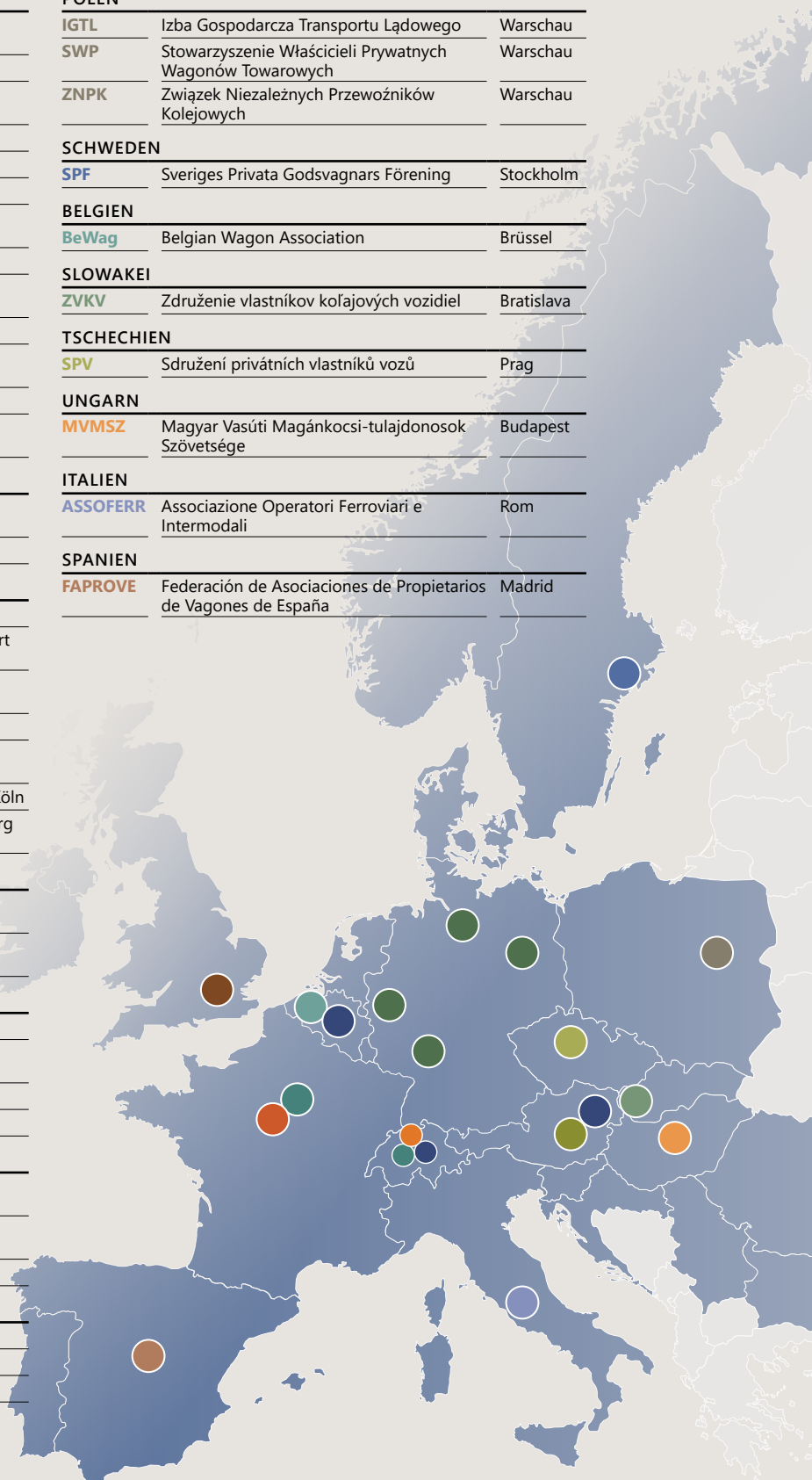
Wascosa AG, Werftstrasse 4, 6005 Luzern, Schweiz  
T +41 41 727 67 67, infoletter@wascosa.com  
Wascosa AG, Jan Keiser  
aformat.ch / huberkom.ch  
Druckerei Ebikon AG  
4500 Exemplare  
2× jährlich in Deutsch und Englisch  
Wo nichts anderes vermerkt: Wascosa AG  
Wascosa AG, wascosa.com



# Ausgewählte Verbände und Organisationen rund um den europäischen Schienengüterverkehr

KÜRZEL	VERBAND	ORT
<b>EU/EUROPÄISCH</b>		
<b>AERRL</b>	Association of European Rail Rolling Stock Lessors	Brüssel
<b>ALLRAIL</b>	Alliance of Rail New Entrants	Brüssel
<b>CER</b>	Community of European Railway and Infrastructure Companies	Brüssel
<b>EIM</b>	European Infrastructure Managers	Brüssel
<b>ERFA</b>	European Rail Freight Association	Brüssel
<b>ESC</b>	European Shippers Council	Brüssel
<b>FEPORT</b>	Federation of European Private Port Companies and Terminals	Brüssel
<b>FTE</b>	Forum Train Europe	Bern
<b>OTIF</b>	Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr	Bern
<b>RNE</b>	RailNetEurope	Wien
<b>UNIFE</b>	Union des Industries Ferroviaires Européennes	Brüssel
<b>UIP</b>	International Union of Wagon Keepers	Brüssel
<b>UIRR</b>	International Union for Road-Rail Combined Transport	Brüssel
<b>INTERNATIONAL</b>		
<b>FIATA</b>	International Federation of Freight Forwarders Associations	Genf
<b>UIC</b>	Union Internationale des Chemins de fer	Paris
<b>DEUTSCHLAND</b>		
<b>APS</b>	Allianz pro Schiene	Berlin
<b>BGL</b>	Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung	Frankfurt
<b>mofair</b>	mofair/Bundesverband der deutschen Eisenbahnen	Berlin
<b>NEE</b>	Netzwerk Europäischer Eisenbahnen	Berlin
<b>VDB</b>	Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V.	Berlin
<b>VDV</b>	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen	Berlin/Köln
<b>VPI</b>	Verband der Privatgüterwagen-Interessenten e.V.	Hamburg
<b>ÖSTERREICH</b>		
<b>WKÖ</b>	Fachverband Güterbeförderungsgewerbe – WKÖ	Wien
<b>VPI-AT</b>	Verband der Privatgüterwagen-Interessenten Österreich	Wien
<b>SCHWEIZ</b>		
<b>ASTAG</b>	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband	Bern
<b>LITRA</b>	LITRA – Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr	Bern
<b>VAP</b>	VAP – Verband der verladenden Wirtschaft	Zürich
<b>VöV</b>	Verband öffentlicher Verkehr	Bern
<b>FRANKREICH</b>		
<b>AFWP</b>	Association Française des Wagons de marchandises Privés	Paris
<b>FNTR</b>	Fédération Nationale des Transports Routiers	Paris
<b>UTP</b>	Union des Transports Publics et Ferroviaires	Paris
<b>VEREINIGTES KÖNIGREICH</b>		
<b>RFG</b>	Rail Freight Group	London
<b>RHA</b>	Road Haulage Association	London
<b>RWA</b>	Rolling Stock and Wagon Association	London

KÜRZEL	VERBAND	ORT
<b>POLEN</b>		
<b>IGTL</b>	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	Warschau
<b>SWP</b>	Stowarzyszenie Właścicieli Prywatnych Wagonów Towarowych	Warschau
<b>ZNPK</b>	Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych	Warschau
<b>SCHWEDEN</b>		
<b>SPF</b>	Sveriges Privata Godsvagnars Förening	Stockholm
<b>BELGIEN</b>		
<b>BeWag</b>	Belgian Wagon Association	Brüssel
<b>SLOWAKEI</b>		
<b>ZVKV</b>	Združenie vlastníkov koľajových vozidiel	Bratislava
<b>TSCHECHIEN</b>		
<b>SPV</b>	Sdružení privátních vlastníků vozů	Prag
<b>UNGARN</b>		
<b>MVMSZ</b>	Magyar Vasúti Magánkocsi-tulajdonosok Szövetsége	Budapest
<b>ITALIEN</b>		
<b>ASSOFERR</b>	Associazione Operatori Ferroviari e Intermodali	Rom
<b>SPANIEN</b>		
<b>FAPROVE</b>	Federación de Asociaciones de Propietarios de Wagones de España	Madrid



Die Auflistung ist nicht abschliessend und vollständig.