



Die schweizerische Wascosa lieferte 220 Kesselwagen an die Dettmer Rail GmbH in Hamburg aus, die jährlich ungefähr 400.000 Tonnen Ethanol nach ganz Europa ausliefert.

Wascosa

Agiler Fisch im großen Teich

In den letzten zehn Jahren hat sich die Zahl der Waggonvermieter in Europa auf noch zwölf Unternehmen halbiert. Allein in der Schweiz verschwanden in dieser Zeit fünf von sechs Unternehmen infolge von Übernahmen. Agilität, Innovation und Größe sind gefragt, um in diesem, heute von Oligopolen beherrschten Markt zu überleben.

Im europäischen Raum bewegen sich gemäß UIP rund 550.000 Güterwagen, davon werden zwei Drittel von den Staatsbahnen in Eigenregie oder durch private Industrieunternehmen betrieben. Praktisch alle staatlichen oder staatsnahen Güter-EVU kämpfen seit Jahren mit Verlusten und haben Mühe, in neues und zeitgemäßes Wagenmaterial zu investieren. Beispielsweise halbierte sich bei SBB Cargo die Güterwagenflotte innerhalb von zehn Jahren, veraltetes Material wurde ohne Ersatz ausgeschieden. Seit Mitte des letzten Jahrzehnts erforderte die Umrüstung auf lärmarme Bremsen erhebliche Mittel, heute steht die Digitalisierung an.

Private Wagenvermieter

In diesem schwierigen Marktumfeld bewegten sich auch eine Vielzahl kleiner und kleinster privater Güterwagenvermieter. Die Finanzkrise und der nachfolgende Einbruch im Gütergeschäft setzten den Wagenvermietern erheblich zu. Dies, die Liberalisierung des europäischen Bahnmarktes und die Verschärfung der Unterhaltsvorschriften

führten zu einer starken Marktkonsolidierung. Heute beträgt die Flotte der Wagenvermieter 223.000 Güterwagen. Die vier größten Unternehmen vereinen 76 Prozent.

Der größte Betreiber ist die VTG AG (Hamburg), die vor allem durch Übernahmen wie AEE (Schweiz) und CIT Rail Holdings (Europe) SAS den Wagenpark seit 2011 von 53.000 Einheiten auf heute 94.000 steigerte (inklusive USA). 2016 stieg Morgan Stanley mit ihrem Infrastruktur-Investmentfonds

bei VTG ein und baute inzwischen ihren Anteil kontinuierlich auf 71 Prozent aus. Weitere 25 Prozent wurden im Juni 2019 vom kanadischen Pensionsfonds Omers übernommen. Die Wagenvermietung des Unternehmens verzeichnete im Geschäftsjahr 2018 eine sehr dynamische Entwicklung: Die Auslastung konnte auf 93,5 Prozent und damit auf ein Zehnjahreshoch gesteigert werden – mit entsprechend positiven Auswirkungen auf den Umsatz. Der Geschäftsbereich verzeichnete 2018 einen Umsatz von 579,9 Millionen Euro und damit 11,4 Prozent mehr als im Vorjahr

Die Nummer 2 ist die französische Ermewa-Gruppe, entstanden 1956 in der Schweiz. 1992 beteiligte sich SNCF an

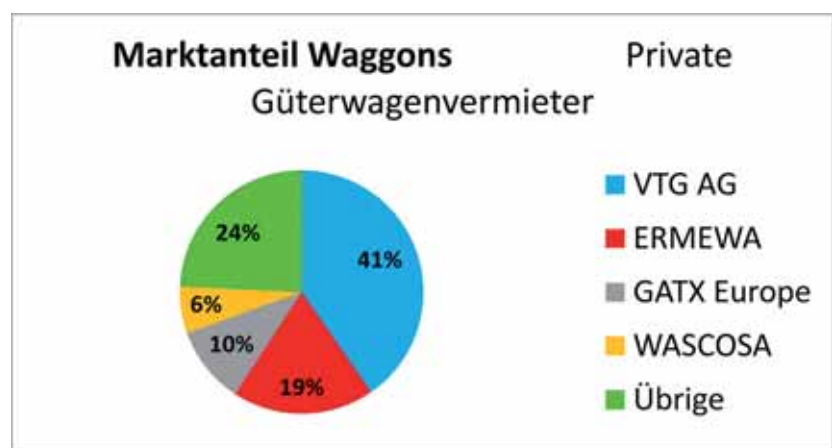


FOTO: WASCOSA, GRAFIK: P.TRIPPI-SERVICES

der französischen Tochtergesellschaft mit 10 Prozent. 2010 übernahm SNCF den Aktienanteil von 49,6 Prozent der Ermewa Genève und die 50,4 Prozent des französischen Investors Private Equity. Das Unternehmen wurde in die SNCF-GEODIS-Gruppe integriert. Durch Übernahmen der CTC (Compagnie de Transports de Céréales) und der SGW (Société de Gérance de Wagons de grandes capacités), beide 2016, und Macquarie European Rail im Jahr 2019 wurde die Flotte auf 42.000 Waggon erweitert.

Der europäische Ableger der GATX Corporation im Güterwagen-Vermietungsgeschäft, GATX Rail Europe, betreibt 22.500 Güterwagen und belegt damit den dritten Platz. Das Unternehmen operiert mehrheitlich im Kesselwagen-Geschäft.

Wascosa innovative Nr. 4

Philipp Müller, Präsident des Wascosa-Verwaltungsrates, umschreibt die heutigen Herausforderungen im Güterwagen-Vermietungsgeschäft wie folgt: „Als Unternehmer gilt es, der Höchstgeschwindigkeit der Märkte nicht mehr nur als entschlossener Change Manager gerecht zu werden, sondern gleichzeitig als Speed Manager zu agieren. Unser Wagenpark hat sich in nur fünf Jahren verdoppelt. Telematik ist heute bei uns Standard und wir haben uns als erster Anbieter von Güterwagen-Dienst-

leistungsmodulen etabliert. Mit eigenen Agenten müssen wir in allen wichtigen Märkten Europas vertreten sein.“

Für die Teilübernahme des modernen Nacco-Wagenparks 2018 schloss sich die inhabergeführte Wascosa AG mit der börsenkotierten Aves One, einem Investor im Bereich Logistik-Assets, zusammen. Als Betreiber übernahm Wascosa die rund 4400 neu erworbenen Güter- und Kesselwagen und integrierte diese in ihre Flotte. Mit einem Durchschnittsalter von 13 Jahren verfügt Wascosa auch nach der Übernahme über die jüngste Flotte aller europäischen Güterwagenvermieter. Die neu dazugekommenen Wagen von Nacco werden ebenso systematisch mit Telematik-Systemen ausgestattet wie die bereits bestehende Flotte von Wascosa. Aves One kann seinerseits das Asset-Volumen des eigenen Güterwagen-Portfolios von rund 240 Millionen auf über 500 Millionen Euro mehr als verdoppeln.

Struktur folgt Strategie

Wie CEO Peter Balzer in einem Interview ausführte, folgt das Unternehmen dem Motto „Structure follows Strategy“. Als Konsequenz des erfolgreichen Wachstums, der erhöhten Anforderungen aufgrund des größeren Wagenparks, der Notwendigkeit zur Weiterentwicklung der digitalen Geschäftsmodelle in Richtung Wascosa 4.0 und

der weiteren Professionalisierung des Investorenmanagements hat Wascosa entschieden, die Führungsstruktur zu vereinfachen und gleichzeitig personell gezielt zu verstärken. So stammen der neue Verkaufschef Yann Bonguardo von Nacco Paris und der neue COO Markus Vaerst von vormals AEE. Der Niederlassungsleiter der Wascosa GmbH in Hamburg, Thomas von Berlepsch, stammt von Nacco GmbH. Wascosa befindet sich in einem kontinuierlichen Veränderungsprozess und modernisiert ihre Systeme und digitalisiert den Datenaustausch. Die konsequente Ausrichtung auf den Markt und dessen Bedürfnisse führte zu neuen Lösungsansätzen mit namhaften Kunden und Lieferpartnern wie BASF, LKW Walter, Hoyer, Van Hool, Sternico, Sersa und K+S. Das Unternehmen verfolgt kein Lieferantenkonzept, sondern bekennt sich zu einem gelebten Partnerkonzept. Dieses „Zusammen-in-einem-Boot-Sitzen“ fördert innovative Ideen und verkürzt Lieferzeiten.

Jüngstes Beispiel ist das Wascosa flex freight system®: Kurze Containertragwagen der chemischen Industrie wurden auf die Bedürfnisse der schienengebundenen Baustellenlogistik adaptiert. Damit entstehen rasch verfügbare Lösungen, um die zunehmende Nachfrage von Schüttguttransporten für die Ver- und Entsorgung von Baustellen abzudecken. *pt*

ANZEIGE

100 JAHRE

Erfahrung in der Instandhaltung
von Eisenbahnfahrzeugen

Komponentenaufarbeitung

- Trieb- und Laufdrehgestelle
- Radsätze & Anbauteile
- Motoren, Kompressoren, Stromabnehmer, Puffer, Dämpfer, Lager, Federn, Gestängesteller, etc.
- Polsterei & Schreinerei
- Elektrik & Elektronik

Ihr Kontakt

kunden.bahnproduktion@bls.ch
Tel +41 58 327 23 23

Fahrzeuginstandhaltung

- Fahrzeugsanierungen und -modifikationen
- Fahrzeugrevisionen
- Technische Inspektionen

 **bls**
verbindet.



Die bei den Reisenden beliebten Vorhänge im Voralpen-Express gehören bald der Vergangenheit an. Seit Anfang Juni 2019 rollen neue, kupferne „Traverso“-Züge auf der Strecke von St. Gallen nach Luzern. Ab Dezember 2020 werden die Fernverkehrslinien im Co-Branding SOB-SBB über die Gotthard-Bergstrecke aufgenommen, ein Jahr später folgt die Ost-West-Traversal Chur–Zürich–Bern.

Schweizerische Südostbahn AG

Plus durch „Wettbewerbs-Konsens“

Im Rahmen der im Juli 2017 vereinbarten Kooperation wird die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) zwei Linien im Auftrag der SBB mit eigenem Rollmaterial fahren und selbstständig vermarkten. Beide Linien verkehren unter der integralen Fernverkehrskonzession der SBB. Die Gesamtverantwortung trägt jedoch die SBB, die diese Leistungen an die SOB vergütet.

Mit der Übernahme der zwei Linien von den SBB über die Gotthard-Bergstrecke, mit dem Markennamen „Treno Gottardo“, und von Bern nach Chur, als Marke „Aare Linth“, wächst die SOB kräftig. Durch diesen Vertrag wird das Unternehmen seine Produktionsleistung bis 2021 nahezu verdoppeln. Heute beschäftigt das Unternehmen rund 600 Mitarbeiter. Mit den neuen Strecken kommen rund 250 weitere dazu. Dank der Synergieeffekte kann SOB die Abgeltungen um 18 Prozent senken. Der Steuerzahler wird so um jährlich 9 Millionen Franken (8,1 Millionen Euro) entlastet. Andererseits sichert dieser „Wettbewerbs-Konsens“ den SBB die Monopolstellung, und ihre Fernverkehrskonzession bleibt unangetastet.

Stabiles Ergebnis 2018

Die SOB steigerte die Verkehrserträge 2018 gegenüber dem Vorjahr um 3,9 Prozent auf 53,6 Millionen Franken (48,7 Millionen Euro). Bereits im vergangenen Geschäftsjahr konnte sie eine Zunahme von 4,5 Prozent ausweisen. Die umsatzstarken Linien „Ringzug S4“ und „Voralpen-Express“ haben wiederum maßgeblich zu diesem guten

Ergebnis beigetragen. Im Berichtsjahr reisten 13,37 Millionen Fahrgäste mit der SOB (Vorjahr: 13,55 Millionen).

Neues Rollmaterial – neue Linien

Mit dem Einstieg ins nationale Fernverkehrsnetz und als Ersatz für 40-jährige Voralpen-Express-Kompositionen hat die Südostbahn drei Bestellungen mit insgesamt 34 Zügeinheiten ausgelöst:

- Nach einer internationalen Ausschreibung bestellte die SOB im Juni 2016 beim Schweizer Schienenfahrzeughersteller Stadler sechs achteilige niederflurige EMUs (RABe 526.1 „Traverso“) für die touristische Paradenstrecke des Voralpen-Expresses und fünf vierteilige EMUs (RABe 526.0 FLIRT3) mit einem Volumen von 170 Millionen Franken.
- Ende 2017 erfolgte eine Bestellung von weiteren elf „Traverso“-Zügen für die Fernverkehrsverbindung „Treno Gottardo“ von Basel und Zürich nach Locarno.
- Ein Jahr später folgte die dritte Bestellung mit sieben achteiligen und fünf vierteiligen Zügen für die Fernstrecke „Aare-Linth“ Bern – Zürich – Chur.

Die achteiligen, kupferfarbenen „Traverso“-Niederflurtriebzüge zeichnen sich durch Innovation, modernes Raumkonzept und große Panoramafenster aus. Die Fernverkehrszüge verfügen über 359 Sitzplätze, davon 68 Plätze in der ersten Klasse (2+1-Bestuhlung). Die vierteiligen, silberfarbenen FLIRT3 mit 197 Sitzplätzen, davon 22 in der ersten Klasse, setzt die SOB vorwiegend im S-Bahn-Verkehr und als Verstärkung des „Traverso“ in den Hauptverkehrszeiten ein. Das Gesamtvolumen aller drei Bestellungen beträgt rund 480 Millionen Franken.

Bevor die neuen „Traverso“ die weniger steile Gotthard-Bergstrecke 2020 erklimmen, müssen sie sich schon heute auf der maximalen Steigung von 50 Promille auf der Voralpen-Express-Linie zwischen Zürichsee, Biberbrugg und Arth-Goldau bewähren.

App abilio beendet

Was im März 2018 noch als Full-Service-Mobility mit Integration von Parkplatzangeboten, Auto- und Taxifahrten durch die SOB als zukunftsweisend ausgelobt wurde, steht vor dem Aus: Das Bahnunternehmen betreibt seit 2016 zusammen mit dem technischen Partner Siemens Mobility AG die Mobilitäts-App abilio. Im Zuge der strategischen Ausrichtung hat Siemens nun entschieden, verschiedene bestehende Plattform-Lösungen für Mobility as a Service (MaaS) zusammenzuführen.

Aufgrund der unterschiedlichen Auffassung zur zukünftigen Ausrichtung sowie der bisher schwachen Akzeptanz mit nur 1200 verkauften Tickets pro Monat haben sich die SOB und Siemens Mobility einvernehmlich entschlossen, die Partnerschaft per 30. September 2019 zu beenden.

Mit smartrail 4.0 zu ATO

Die SOB ist innerhalb des schweizerischen Branchenprogramms smartrail 4.0 (SR4.0) für das Teilprogramm Automatisiertes Fahren (ATO) verantwortlich. Das im Teilprogramm enthaltene Pilotprojekt ATO-ETCS L1 LS der SOB hat das Ziel, die Fahrzeuge zu automatisieren, um die Kapazität auf der bestehenden Infrastruktur optimal zu nutzen und die zukünftigen Transportbedürfnisse auf der Schiene kostengünstig abdecken zu können. ATO ist ein wichtiger Bestandteil von smartrail 4.0 und trägt zu den Zielen „Sicherheit“ und „Kapazitätssteigerung“ bei. In diesem ATO-Kontext handelt es sich hier um die Stufe GoA2 (Grade of Automation), also nicht um ferngesteuerte, selbstfahrende oder unbegleitete Züge (Level GoA4).

Bei den ersten Tests ging es um ein Assistenzsystem für Lokführer, das vergleichbar ist mit einem Autopiloten beim Flugzeug: Der Lokführer sitzt im Führerstand, überwacht die Systeme und greift bei Bedarf ein. Mit ATO entfallen für das Lokpersonal zum Beispiel das manuelle Beschleunigen und



Bevor die neuen „Traverso“ die weniger steile Gotthard-Bergstrecke 2020 erklimmen, müssen sie sich schon heute auf der maximalen Steigung von 50 Promille auf der Vor-alpen-Express-Linie zwischen Zürichsee, Biberbrugg und Arth-Goldau bewähren.

Bremsen. Dank der Verknüpfung mit der adaptiven Lenkung (ADL) wird auch ein energieoptimales Fahrprofil automatisch umgesetzt und die Fahrweise flüssiger. Dies entspricht im Flugbetrieb den automatischen „hands-off“-Landungen, die vor vierzig Jahren eingeführt wurden.

Das ATO-Pilotprojekt bei SOB soll bis Ende 2021 laufen: Bis Mai 2020 soll in der Nachtbetriebspause der Strecke Mogelsberg – Wattwil – Nesslau der Nachweis für die funktionalen Anforderungen erbracht werden. Ab Juni 2020 soll der Betrieb im Mischverkehr und in regulärer Zugfahrt erprobt wer-

den. Hierbei stehen Zuverlässigkeit, System-Toleranzen und Präzision im Vordergrund. In der Zeit vom Dezember 2020 bis Dezember 2021 ist geplant, den regulären Einsatz auf der S-Bahn-Linie Wädenswil – Einsiedeln aufzunehmen. Hierbei stehen die Akzeptanz bei dem Lokpersonal und den Passagieren im Vordergrund sowie der Kosten-Nutzen-Nachweis.

Unbemannte Züge im Schweizer Bahnsystem werden nach heutigem technischen Stand mittelfristig allenfalls für Rangierfahrten oder Zugabstellungen wirtschaftlich umsetzbar sein, aber kaum im regulären Bahnbetrieb. *pt*

ANZEIGE



Nencki AG
Bahntechnik
Aarwangenstrasse 90
4901 Langenthal
www.nencki-railway.ch

Nencki Behntechnik

Drehgestellprüfstand - Bürstmaschine - 4-Weg Richtpresse -
Verwindungsprüfstand - Schweisstosspresse - Montagestand



Tel: +41 (0)62 919 93 93
Email: railway@nencki.ch

Federprüfpresse -
Dämpferprüfpresse

Integrierte
Lösungen für die Drehgestellwerkstatt