wascosa
infoletter
AUSGABE 12 / OKTOBER 2008
AKTUELLES FÜR DIE KESSEL- UND GÜTERWAGENBRANCHE

Der Güterwagenmarkt in Europa – Entwicklung und Preisausblick aus Herstellersicht

Die historische Entwicklung des Güterwagenmarktes in Europa zeigte in der Vergangenheit einen Sinuskurvenzyklus von ca. 6 – 8 Jahren. Dabei waren die Ausschläge der Zyklen relativ moderat. Seit der 1989/90 eingeleiteten politischen Wende in Europa ergab sich ein völlig neues Bild.

Die bisherigen osteuropäischen Güterwagenproduzenten (vorrangig in der ehemaligen DDR, Polen, Rumänien, Ungarn, Jugoslawien und Bulgarien) traten plötzlich in Konkurrenz zu den westeuropäischen traditionellen Güterwagenherstellern wie Talbot Aachen, Waggon Union Siegen, LHB Salzgitter, DUEWAG Uerdingen, Waggonbau Brüninghaus, Graaff in Deutschland sowie die Güterwagenwerke in Frankreich, Italien, Belgien, Finnland und Schweden auf den Markt. Der bisherige grosse russische Markt als auch der Markt in Osteuropa brach für längere Zeit fast völlig zusammen, die vorhandenen Wagenbestände lagen teilweise weit über dem Bedarf.

Anpassung der Produktionskapazitäten

In der Folge wurden verstärkt Altwagen zu günstigen Preisen im Markt genutzt bzw. auch verstärkt modernisiert in den lohngünstigen osteuropäischen Güter-

Kostenspirale ohne Ende?

Liebe Leserinnen und Leser, in den vergangenen zweieinhalb Jahren haben wir drastische Preissteigerungen für neues Schienenrollmaterial erlebt. Ihr Ausmass zeigt sich am Beispiel neuer Edelstahlkesselwagen: deren Preise haben sich verdoppelt.

Gleichzeitig schnellten die Kosten wie jene für den Wagenunterhalt in die Höhe. Veränderungen der Rahmenbedingungen (AVV, TSI) verteuern das „Produkt Güterwagen“ zusätzlich, wobei sie noch längst nicht voll auf die Wagenmietpreise umgelegt werden konnten. Haben wir die Grenze bei den Wagenpreisen erreicht oder werden sie noch weiter steigen? Die Meinungen der Branchenexperten gehen auseinander. Doch lesen Sie selbst, und bilden Sie sich dazu Ihre eigene Meinung.

Fest steht: Die Industrie würde es sich wünschen, dass wir den Zenit bald überschritten haben, zumal die Chancen, systematisch mehr Güterverkehr auf die Schiene zu holen, schon lange nicht mehr so gut standen wie heute.

Philipp Müller
Delegierter des Verwaltungsrates

Auf zu neuen Ufern – aber zu welchem Preis?

wagenwerken, die in Ihrer technischen Ausrüstung und dem vorhandenen Know how durchaus konkurrenzfähig waren. Als Konsequenz dieser Situation (Preisdruck und sinkender Neuwagenbedarf) haben sich nach und nach traditionsreiche Güterwagenwerke, vor allem in Frankreich, Deutschland und Italien vom Markt verabschiedet bzw. haben ihre Produktion auf Produkte der Nah- und Fernverkehrs-Personenfahrzeuge umgestellt.

Gleichzeitig einher mit dieser Entwicklung gingen die Entwicklungskapazitäten stark zurück, sowohl bei den historischen Waggonbauern als auch bei den spezifischen Zulieferanten. Dies geschah einerseits durch Produktumstellungen, andererseits aber auch durch Fusionierungen bzw. Wettbewerberübernahmen.

Geringere Aufträge der Staatsbahnen

Die Güterwagenherstellung sowie die Produktion der notwendigen Komponenten wie Drehgestelle, Radsätze, Bremsen, Zug- und Stosseinrichtungen, Guss- und Schmiedeteile war nicht mehr lukrativ, die Gewinnmargen gingen nahe „0“ oder lagen teilweise längere Zeiträume im negativen Bereich. Diese Entwicklung wurde noch beschleunigt durch über mehrere Jahre (z.B. 2002 – 2006) anhaltende sehr zurückhaltende Fahrzeugbeschaffungen der großen Staatsbahnen.

> „Der Flottenbestand der DB z.B. wurde von über 170‘000 Wagen auf aktuell etwa 110‘000 Wagen reduziert.“
>
> Thomas Müller, Greenbrier Germany GmbH

Der Flottenbestand der DB z.B. wurde von über 170‘000 Wagen auf aktuell etwa 110‘000 Wagen reduziert. Ähnliche Entwicklungen vollzogen sich bei den osteuropäischen Staatsbahnen, aber auch in Frankreich und Italien. Dies alles führte zu deutlichen Kapazitätsanpassungen bei den Güterwagen-Herstellern und den Komponentenlieferanten.

Sprunghafte Änderung der Nachfrage

2006 änderte sich diese Situation fast sprunghaft. Der eintretende Nachfrageanstieg sowohl aus dem Bereich der Staatsbahnen als auch der Vermietgesellschaften konnte von den verbliebenen Güterwagenherstellern nicht zeitgerecht abgedeckt werden, ebenso wenig wie die geschrumpfte Zulieferindustrie diesem Bedarf folgen konnte. Parallel zu diesem dramatischen Nachfrageanstieg kam eine Preiserhöhungswelle der Stahlpreise auf die Industrie zu, die nur teilweise und dann zeitverschoben auf die Waggonvertragspreise umgelegt werden konnte, da in der Regel die Wagenpreise als Festpreise 9-12 Monate vorher vereinbart waren. Besonders extrem schlugen die exorbitanten Radsatzpreiserhöhungen den Waggonbauern entgegen, mit der Folge, dass weitere traditionsreiche Waggonbaufirmen in die Insolvenz gerieten. Einige Güterwagen-Herstel-

Thomas Müller
Greenbrier Germany GmbH

ler haben sich relativ schnell auf diese neue Marksituation eingestellt und sind inzwischen in der Lage, Wagen zu kostendeckenden Preisen anzubieten. Abgeschlossene Verträge, die inzwischen alle Preisgleitvereinbarungen beinhalten, werden termingerecht erfüllt. Andere kämpfen noch heute mit den Auswirkungen. Komponentenhersteller als auch Güterwagenwerke investieren wieder in Kapazitätserweiterungen bzw. Effektivitätssteigerungen. Es muss aber klar herausgestellt werden, dass eigentlich genügend Waggonbaukapazitäten in Europa vorhanden sind zur planmäßigen Bedarfsdeckung.

Ausblick

Es wird gegenwärtig ein anderes Phänomen beobachtet. Die extrem gestiegenen Preise für Stahl, Komponenten und Oel/Energie sowie die starken Kursveränderungen einiger osteuropäischer Währungen (Zloty, tschech. Krone, Forint, Lei) sowie deutliche Lohnerhöhungen in diesen Ländern führen zu notwendigen Preiserhöhungen bei Güterwagen, auf die der Nutzermarkt noch nicht eingestellt ist und deshalb notwendige Investitionen in den Güterwagenpark erneut in Frage gestellt sind. Besonders Waggonvermieter haben es äusserst schwer, die deutlich höheren Waggonpreise in ihren Mietraten unterzubringen. Hier läuft aktuell der Markt noch den realen Gegebenheiten der Kostenentwicklung hinterher! In Kombination mit der sich abschwächenden Konjunktur und weiter hohen Stahl- und Energiepreisen ist mit einem vorübergehenden Rückgang von Waggonbeschaffungen zu rechnen. Ein Rückgang der Waggonpreise ist weder kurz- noch mittelfristig zu erwarten. Es muss weiter mit steigenden Preisen gerechnet werden und der Markt wird sich darauf einstellen, wenn auch die Preise nur noch moderat steigen sollten. Es gibt keine deutliche Alternative zum umweltfreundlichen Transportmittel Eisenbahnwaggon.

Die gegenwärtig vorhandene Kapazität der Güterwagenbauer in Europa ist für den zu erwartenden mittelfristigen Bedarf völlig ausreichend. Die Entwicklungskapazität für kreative neue Waggonlösungen ist jedoch ausbaubedürftig. Die Preise für Güterwagen werden weiter steigen in Anlehnung an die Materialpreisentwicklung und Inflation. Der Markt wird diese Situation, wenn auch zeitversetzt, realisieren. ■

Weitere Informationen:
Thomas Müller, Greenbrier Germany GmbH in Leipzig
thomas.mueller@gbrx.com

Entwicklung der Preise für Güterwagen – die Sicht der Deutschen Bahn AG

Aufgrund der langjährig geringen Nachfrage nach Güterwagen hatten die Güterwagen- und die Komponentenhersteller in Europa ihre Produktionskapazitäten zurückgefahren. Auf den Nachfrageanstieg, der infolge der guten wirtschaftlichen Konjunktur verstärkt Anfang 2006 eingesetzt hat, waren die Unternehmen nicht vorbereitet. Der über den Kapazitäten liegende Bedarf führte zu einem sprunghaften Anstieg der Neuwagenpreise und zu einer erheblichen Verlängerung der Lieferzeiten. Man erwartet mit Spannung die Entwicklung der Wagenpreise in den kommenden Jahren.

Ein Blick zurück vor 2006

Ein Rückblick auf den Güterverkehrsmarkt vor 2006 zeigt, dass die westeuropäischen Verkehrsunternehmen weniger in Fahrzeugbeschaffungen investiert hatten als für die Erhaltung der Bestandesflotte erforderlich gewessen wäre. Der Flottenbestand wurde im Durchschnitt reduziert. Die prognostizierten Beschaffungen von Güterwagen durch osteuropäische Staatsbahnen wurden grösstenteils zurückgestellt. Im europäischen Güterwagenmarkt hatten die Güterwagenhersteller sowie die Komponentenlieferanten ihre Kapazitäten dem über Jahre geringen Neubeschaffungsbedarf an Güterwagen angepasst.

Veränderung des Marktes ab 2006

Ab Anfang 2006 war ein sprunghafter Nachfrageanstieg durch europäische Eisenbahn-Spediteure, aber auch durch neu auf dem europäischen Mietmarkt für Güterwagen auftretende Vermietungsgesellschaften festzustellen. Die Güterwagenhersteller konnten ihre Kapazitäten diesem eingesetzten Nachfrageanstieg nicht kurzfristig anpassen. Darüberhinaus trugen der rasant ansteigende Stahlpreis sowie der Kostenanstieg der Zulieferteile, insbesondere bei Radsätzen dazu bei, dass einige Firmen, insbesondere wenn sie Festpreise vereinbart hatten, in finanzielle Schieflage gerieten. Die Insolvenzen von Waggonbau Niesky GmbH (WBN) und Graaff Transportsysteme GmbH verschärften die bereits angespannte Bietermarktsituation. Erheblicher Lieferverzug ist bei vielen Lieferanten zu verzeichnen.

Die heutige Situation

Inzwischen ist zu beobachten, dass Güterwagen- sowie Komponentenhersteller ihre Kapazitäten erweitern. Z.B. investieren die Firmen IRS, Tatravagónka und Josef Meyer in Millionenhöhe in den vorhandenen Standort und/oder in weitere Produktionsstandorte zur Erweiterung ihrer Kapazitäten.

> „Die Kapazitätserweiterungen der bestehenden und neuen Lieferanten werden die Beschaffungsmarktsituation langfristig entspannen."
>
> Dr. Yan-ling Xu, Deutsche Bahn AG

Güterwagenhersteller aus China, Indien und Brasilien bereiten sich derzeit auf Lieferungen nach Europa vor (TSI, EN etc.). Die Kapazitätserweiterungen der bestehenden Lieferanten sowie die Kapazitäten der potentiell neuen Lieferanten werden die Beschaffungsmarktsituation langfristig entspannen. Die Nachfrage nach neuen Güterwagen hält zwar an, wird aber auch wegen der abgeschwächten Konjunktur nicht

mehr sprunghaft ansteigen. Vorübergehend fallende Güterwagenpreise sind bei einigen Bauarten durchaus möglich. Mittelfristig wird sich die neue Angebots-/Nachfragesituation in der Normalisierung des Beschaffungspreises widerspiegeln. Aber aufgrund der Annahme, dass der Stahlpreis weiterhin ansteigen wird, ist zu prognostizieren, dass die Wagenpreise moderat steigen.

Ausblick

Mit der Kapazitätserweiterung bei Güterwagen- und Komponentenherstellern sowie durch Erweiterung des Lieferantenmarktes wird sich die Beschaffungsmarktsituation, auch bei moderater Bedarfssteigerung, entspannen. Aufgrund des Materialpreisanstieges werden die Wagenpreise jedoch mittelfristig weiter leicht ansteigen. ■

Weitere Informationen:
Dr. Yan-ling Xu, Deutsche Bahn AG in Mainz,
Verantwortlich für Vertrags- und Lieferantenmanagement in der Abteilung Einkauf Güterwagen und Anmietung Fahrzeuge
(Herr Reiner Schöneberger)
yan-ling.xu@bahn.de

Aktuell

Gaswagen-„T-Stücke“ werden auf Herz und Nieren geprüft

Die operative Sicherheit ihrer Flotte ist WASCOSA ein zentrales Anliegen. So hat sie Fachwerkstätten mit endoskopischen Untersuchungen der Auslaufrohre ihrer gesamten Gaswagenflotte von mehreren Hundert Wagen beauftragt. Die Massnahme wird Ende dieses Jahres abgeschlossen sein.

Ein Job für Spezialisten: endoskopische Untersuchung der Auslaufrohre eines WASCOSA-Druckgaswagens- in einer Fachwerkstatt. © Franz Kaminski Waggonbau GmbH

Die Anweisung zur Überprüfung der T-Stücke von Druckgaskesselwagen wurde 2004 von der VPI in Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt herausgegeben. Obwohl die Endoskopie derzeit nur Deutschland betrifft, lässt WASCOSA auch die Gas- und Flüssigphasen der „T-Stücke“ ihrer in Italien, Österreich und der Schweiz zugelassenen Gaswagen untersuchen.

„Auf diese Weise schlagen wir gleich zwei Fliegen mit einer Klappe“, kommentiert Bernd Wassermann, Mitglied der WASCOSA-Abteilung Instandhaltung. Für WASCOSA ist Responsible Care mehr als nur ein gut klingendes Schlagwort. „Unseren Kunden wollen wir eine maximal mögliche Sicherheit bieten und sind bereit, entsprechende Kosten für die präventive Instandhaltung hinzunehmen. Durch die endoskopische Untersuchung minimieren wir potenzielle Risiken und folgen so den Wünschen der Wagenmieter.“ Auslöser der Aktion war ein Druckgaskesselwagen (einer anderen Firma), bei dessen Befüllung Mitte 2004 geringer Gasaustritt festgestellt wurde. Ursache war eine undichte Schweissnaht im Gasphasen-Verteilerrohr. Röntgenaufnahmen der betroffenen und weiterer Nähte des „T-Stücks“ hatten handwerkliche Fehler zutage gefördert. „Obwohl die entsprechenden Vorschriften nur für in Deutschland eingestellte Druckgaswagen gelten, lassen wir unsere komplette europäische Gaswagenflotte auf Herz und Nieren prüfen“, betont Wassermann. „Jede endoskopische Untersuchung wird per TÜV-Bescheinigung bestätigt.“

Video-Aufnahmen eines beschädigten bzw. intakten T-Stücks finden Sie unter
www.kaminski-hameln.de/Sites/Downloads.aspx

In der Anlage zur „Prüfanweisung – Endoskopie von Befüll- und Entleerrohren an Druckgaswagen“ des TÜV Hannover/Sachsen-Anhalt e.V. heisst es unter anderem: „Zunächst sind 20% der Druckgaskesselwagen einer Bauserie spätestens bei der nächsten regelmässigen Tankprüfung „W“ oder „Z“ gemäss RID 6.8.2.4.2. und 6.8.2.4.3. zu prüfen.“ WASCOSA hingegen unterzieht ihre gesamte Gaswagenflotte diesem Test. ■

Weitere Informationen:
Bernd Wassermann, WASCOSA AG
T +41 41 727 67 63 · F +41 41 727 67 77
bernd.wassermann@wascosa.ch

© VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen in Köln

Gut zu wissen

Innovative Gleisanschlusslogistik – Erfolge der Gleisanschlussförderung in der Bundesrepublik Deutschland

In Anlehnung an die bereits seit Jahren in der Schweiz und Österreich mit Erfolg betriebene Stärkung des Gleisanschlussverkehrs ist auf Initiative des VDV im Jahr 2004 in der Bundesrepublik Deutschland die „Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen (Gleisanschlussförderrichtlinie)“ in Kraft getreten.

Seit dem 1. September 2004 fördert die Bundesregierung demnach die Errichtung und Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen. Wirtschaftsunternehmen aus Industrie, Handel und Gewerbe können seither beim zuständigen Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Projektanträge stellen.

Gefördert werden Investitionen zum Neubau eines Gleisanschlusses, zur Reaktivierung stillgelegter oder nicht mehr genutzter Anschlüsse sowie Investitionen zum Ausbau bestehender Gleisanschlüsse, deren Kapazitäten aufgrund Mengenzuwachses nicht mehr ausreichen. Befristet ist diese Fördermöglichkeit zunächst bis August 2009. Interessant ist die Förderung aber nicht nur für heutige Bahnkunden, sondern auch für deren Zulieferer und Abnehmer, die noch keinen eigenen Gleisanschluss besitzen und ihre Verkehre somit bisher nicht über die Schiene abwickeln können.

„Interessant ist die Förderung einer innovativen Gleisanschlusslogistik aber nicht nur für die heutigen Bahnkunden, sondern auch für deren Zulieferer und Abnehmer“.

Marcus Gersinske, VDV

Die Zuschüsse können generell maximal 50% der zuwendungsfähigen Investitionskosten erreichen. Das geförderte Unternehmen muss sich hierbei verpflichten, die vereinbarten jährlichen Mehr- oder Neumengen – durchschnittlich auf den Zeitraum von fünf Jahren gerechnet – zu realisieren. Bei Nichterfüllung der Mengenzusagen kann ein anteiliger Betrag durch das EBA zurückgefordert werden.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt, der erfüllt sein muss: Die Finanzierung allein durch privates Kapital führt nicht zur Wirtschaftlichkeit des Gleisanschlussvorhabens. Dies muss der Antragsteller im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsberechnung dem EBA gegenüber nachweisen.

Darüber hinaus darf zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht mit dem Bau begonnen worden sein. Dies schließt auch den Abschluss mögli-

cher Liefer- oder Leistungsverträge mit ein. Bisher konnte im Rahmen von 45 Logistikprojekten eine jährliche Verkehrsleistung von 1,5 Milliarden Tonnen-Kilometern von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Diese beeindruckende Mengenverlagerung wurde mit einem Mitteleinsatz von le-

Marcus Gersinske, VDV

diglich 35 Millionen Euro erreicht und steht damit für eines der effizientesten bundesdeutschen Förderinstrumente überhaupt.

Forderung

Vor dem Hintergrund dieser Erfolgsstory und nicht zuletzt aufgrund der aktuellen Diskussion um die Energiepreisentwicklung und die Reduzierung der CO^2-Emissionen wird sich der VDV mit Nachdruck für eine Fortsetzung der Gleisanschlussförderung in Deutschland einsetzen.

Darüber hinaus gilt es, auch auf europäischer Ebene die politischen Entscheidungsträger auf die Verlagerungsmöglichkeiten des Gleisanschlussverkehrs in Europa aufmerksam zu machen. Die Gemeinschaftsveranstaltung von ERFA und UIP, die am 20. Oktober 2008 in Brüssel stattfindet, kann hier wertvolle Impulse liefern. ■

Weitere Informationen:
Marcus Gersinske, Fachbereichsleiter Absatz im Güterverkehr beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen in Köln
gersinske@vdv.de

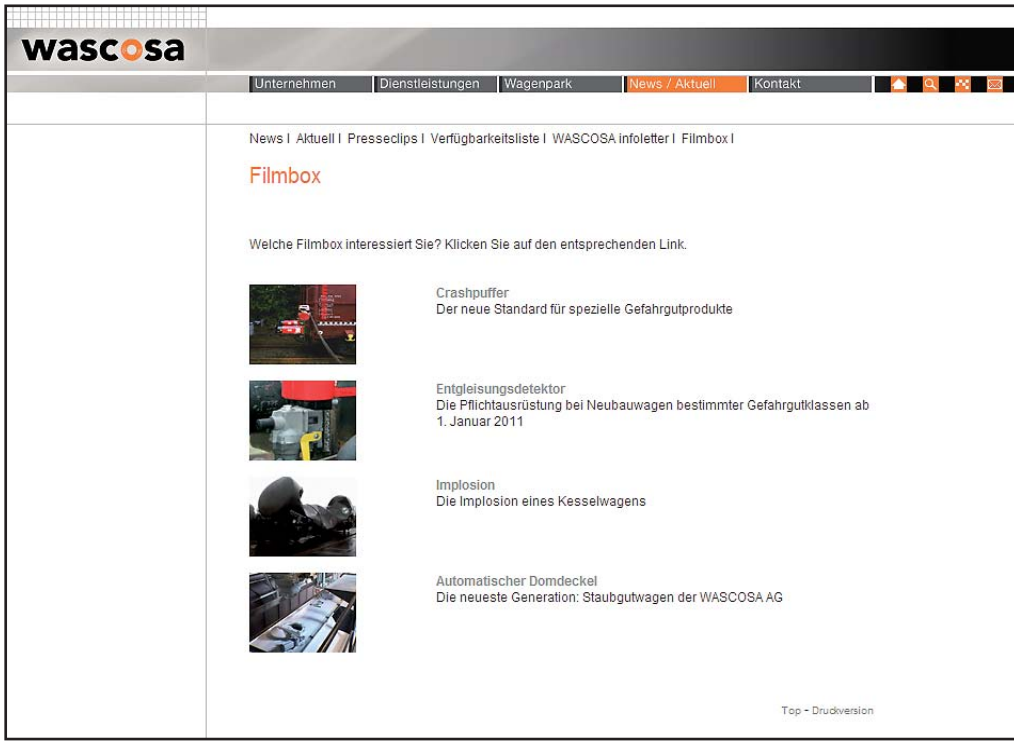
In eigener Sache

Besuchen Sie die neue Filmbox auf www.wascosa.ch

Seit kurzer Zeit ist auf www.wascosa.ch eine Filmbox mit interessantem Material rund um die Kessel- und Güterwagenbranche aktiv. Auch für Profis ist diese Plattform interessant.

Interessiert es Sie, wie sich ein Crashpuffer im Massstab 1:1 oder in Zeitlupe deformiert? Oder wollten Sie schon immer einmal sehen, wie ein Entgleisungsdetektor einen entgleisten Zug zum Stehen bringt? Oder wie der automatische Domdeckel auf dem Staubgutwagen der WASCOSA funktioniert? Besuchen Sie die Filmbox auf www.wascosa.ch unter der Rubrik News/Aktuell.

Verfügen Sie über Videomaterial, welches für die Filmbox interessant ist? Nehmen Sie Kontakt mit uns unter infoletter@wascosa.ch auf. ■



Ernst Winkler, GEFAG Gefahrgutausbildung und -Beratung AG

RID 2009

Über die Verlängerung der Übergangsfrist für die Ausrüstung von Kesselwagen mit Crashpuffern haben wir bereits in der letzten Ausgabe des WASCOSA infoletters berichtet.

Ebenfalls neu geregelt wird im RID 2009 die Terminierung der Zwischenprüfungen für Tanks. Diese dürfen nun innerhalb von 3 Monaten vor oder nach dem festgelegten Datum durchgeführt werden.

Eine Zusammenfassung der wichtigsten Änderungen des RID 2009 von Ernst Winkler, GEFAG Gefahrgutausbildung und –Beratung AG finden Sie als Download unter www.wascosa.ch. ■

Aus der Praxis

Lärmsanierung an Güterwagen – bisherige Erfahrungen mit K-Sohlen bei SBB Cargo AG

In der Schweiz sind rund 260‘000 Menschen Lärmemissionen der Eisenbahn ausgesetzt, die über dem Grenzwert liegen. Zu ihrem Schutz wird seit dem Jahr 2000 ein umfassendes Konzept zur Lärmreduktion umgesetzt und durch den FinöV–Fonds finanziert. Neben Massnahmen am Rollmaterial werden, wo nötig, Schallschutzwände realisiert und Schallschutzfenster an Gebäuden eingebaut. Im Auftrag des BAV werden seit 2005 bei SBB Cargo die Güterwagen lärmsaniert. Seit 2001 beschafft SBB Cargo zudem nur noch neue Güterwagen mit lärmarmen Bremssystemen.

Bei der Lärmsanierung der Güterwagen steht der technische Umbau des Bremssystems im Vordergrund. Als bislang einzige zugelassene Massnahme werden in der Lärmsanierung die so genannten K-Sohlen (Verbundstoff-Bremssohlen) eingebaut. SBB Cargo hat auf diese Weise bereits über 4000 Güterwagen lärmsaniert (Stand 30.06.2008). Zudem beschafft SBB Cargo seit 2001 nur noch neue Güterwagen mit lärmarmen Bremssystemen. Damit fährt rund die Hälfte des Wagenparks von SBB Cargo inzwischen lärmarm.

Weniger Emissionen dank K-Sohlen

Als K-Sohle werden Bremsklötze aus Kunststoff-Komposit-Materialen bezeichnet. Für den durch Güterzüge verursachten Lärm sind zum grossen Teil Rollgeräusche der Stahlräder auf den Stahlschienen verantwortlich. Verstärkt werden diese Geräusche, wenn Rad und Schiene mikroskopische Unebenheiten (Rauheiten) aufweisen. Diese entstehen vor allem, weil die bisher üblichen Graugussbremsklötze beim Bremsen die Räder und diese wiederum die Schiene aufrauen.

Das geschieht bei der K-Sohle nicht, denn K-Sohlen schonen bei gleichzeitig verbesserter Bremswirkung die Radlaufflächen. Das Rad-Schiene-Geräusch wird dadurch signifikant verringert. Der höhere Reibwert der K-Sohle verlangt jedoch bei der Umrüstung der Fahrzeuge eine Anpassung der Bremsanlage. Die Schallemissionen konnten

Schallschutzwände – kostspielig, aber wirkunsvoll bei der Reduktion von Lärmemissionen.

© MÜLLER-STEINAG BAUSTOFF AG

durch den Einsatz von K-Sohlen über den gesamten Geschwindigkeitsbereich signifikant verringert werden. Verschiedene Tests haben eine Lärmminderungswirkung von rund 8-10 dB(A) nachgewiesen. Das entspricht einer subjektiv empfundenen Lärmreduzierung um etwa die Hälfte. Die gesetzlichen und politischen Vorgaben werden durch den Einsatz der K-Sohlen erreicht.

Höherer Verschleiss

Verbindliche Aussagen über die Mehrkosten der K-Sohle im Vergleich zur Graugusssohle liegen bis heute leider nicht vor. Bisher ist ein unterschiedliches Verschleissverhalten der K-Sohlen festgestellt worden, welches vom Wagentyp und Einsatzprofil des Güterwagens abhängig ist. So kommt es gelegentlich zu Ausbröckelungen von Material aus der Reibfläche, Sichelbildung der K-Sohle durch ungleichmässiges Verschleissverhalten oder Risse/Durchrisse von der Reibfläche bis zum Trägerblech. Letzteres konnte jedoch mit dem Einbau einer Dehnfuge in der Mitte der Bremssohle signifikant verringert werden. Tritt einer der oben genannten Schäden auf, wird die K-Sohle in den meisten Fällen ausgetauscht.

> „Die Schweiz nimmt international mit der umfassenden Rollmaterialsanierung eine Vorreiterrolle ein."
>
> Daniel Schwander, SBB Cargo AG

Die Schweiz nimmt international mit der umfassenden Rollmaterialsanierung eine Vorreiterrolle ein, achtet dabei aber auf eine international abgestimmte Lösung. Denn die Effektivität des schweizerischen Lärmsanierungsprogramms ist in hohem Masse von den Entwicklungen in den europäischen Nachbarländern abhängig. Entscheidend ist vor dem Hintergrund des liberalisierten Güterverkehrs, wie stark die Sanierung am grenzüberschreitend verkehrenden Güterwagenpark vorangetrieben wird.

LL-Sohle als mögliche Alternative

Seit 2006 dürfen auch international neue Güterwagen nur noch mit lärmarmer Bremse (K-Sohle) in Verkehr gesetzt werden. Für eine flächendeckende Rollmaterialsanierung im Ausland werden zudem grosse Hoffnungen auf Bremssohlen vom Typ LL gesetzt, die eine kostengünstigere Umrüstung ermöglichen. Erste Versuche laufen bei verschiedenen europäischen Bahnen, so auch bei der SBB. Der Zulassungsprozess wird jedoch noch längere Zeit in Anspruch nehmen. ■

Weitere Informationen:
Daniel Schwander, Leiter Betriebsunterhalt G-AM-ICH,
SBB Cargo AG in Basel
daniel.schwander@sbbcargo.com

IBS - eine Erfolgsgeschichte

Mit dem Ziel „Mehr Güter auf die Schiene – europaweit“ gründeten am 31. Oktober 1996 in Berlin acht grosse europäische Speditionshäuser die Interessengemeinschaft der Bahnspediteure (IBS) e. V. Heute gehören der IBS 67 Mitglieder aus 14 europäischen Ländern an.

Die Interessengemeinschaft der Bahnspediteure (IBS) hat es sich zur Aufgabe gemacht, Rahmenbedingungen zur Förderung der Stellung von Bahnspeditionen und des Verkehrsträgers Schiene in Deutschland und Europa durch Einflussnahme auf verkehrspolitische Entscheidungen zugunsten des Systems Schiene zu fördern und sich als Ansprechpartner gegenüber Verkehrspolitik, Wirtschaft sowie Verbänden und Organisationen zur Verfügung zu stellen. Eine besonderes Anliegen der IBS gilt der Förderung des europäischen Einzelwagenverkehrs.

Während der transport logistic 2009 in München wird die IBS erstmalig auch einen „IBS-RAIL-Wissenschaftspreis“ verleihen, der ebenfalls mit 5.000 EUR dotiert ist und einen neuen theoretische Ansatz zur Transportverlagerung auf die Schiene honorieren soll. Alle am Eisenbahn-Güterverkehr interessierten Unternehmen können sich bei der IBS zertifizieren lassen und das IBS-Gütesiegel „Q1 IBS“ erwerben. ■

Seit 2007 ist die IBS zudem assoziiertes Mitglied beim House of Rail.

Weitere Informationen:
Klaus Smula, IBS in Berlin
smulaibs@aol.com

In eigener Sache

Vertriebsmann A. Fässler bringt das richtige Rüstzeug mit

Verstärkt seit März den WASCOSA-Vertrieb: André Fässler.

„Fast alles, womit ich in den zurückliegenden zehn Berufsjahren befasst war, drehte sich um Verkauf und Kundenbetreuung. Diese Erfahrungen kommen mir im neuen Job bei WASCOSA zugute“, sagt André Fässler. Der 28-Jährige verstärkt seit Anfang März 2008 die Abteilung Vertrieb am Schweizer Hauptsitz des Unternehmens. Was ihm dabei besonders gefällt: Im Zuge der Kontaktpflege mit den internationalen WASCOSA-Kunden kann er seine Deutsch-, Englisch- und Französisch-Kenntnisse einsetzen. Zur sprachlichen Abrundung belegt Sport- und Naturfan Fässler jetzt noch einen Italienisch-Kursus. Die Basis dafür sei bereits vorhanden, präzisiert er.

Fässler – er tritt bei WASCOSA in die Fussstapfen von Robi Duss, der das Unternehmen aus familiären Gründen verliess – hält konstante berufliche Weiterbildung für unerlässlich. So hatte er unter anderem zwischen 2004 und 2007 an der Höheren Fachschule in Zürich einen Marketing- und Verkaufslehrgang absolviert. ■

T +41 41 727 67 61 · F +41 41 727 67 77
andre.faessler@wascosa.ch

Impressum

Herausgeber
WASCOSA AG, Grafenaustrasse 5, 6300 Zug

Kontakt
T +41 41 727 67 67, F +41 41 727 67 77
infoletter@wascosa.ch, www.wascosa.ch

Konzept und Text
WASCOSA AG, Esther Schmid

Gestaltung
WASCOSA AG, Esther Schmid
Studio ONE AG, Ruswil

Druck
Druckerei Ebikon AG, Ebikon

Übersetzung
proverb, Biel

Auflage
gedruckt 2‘300 Exemplare
erscheint zweimal jährlich in Deutsch und Englisch

Copyright
WASCOSA AG

Terminkalender

06.11.2008 Frankfurt am Main (D)	VDV Marketingforum Schienengüterverkehr	Info: VDV akademie@vdv.de / www.vdv.de
13.11.2008 Zürich (CH)	VAP Herbsttagung	Info: VAP Schweiz vap@cargorail.ch / www.cargorail.ch
13.-14.11.2008 Sofia (BG)	Eisenbahnforum 2008	Info: Union Europäischer Eisenbahn-Ingenieur-Verbände (UEEIV) ueeiv@t-online.de / www.ueeiv.com
20.-21.11.2008 Göttingen (D)	VDV-Seminar „Vergabeverfahren und Verkehrsverträge im SPNV“	Info: VDV akademie@vdv.de / www.vdv.de
24.-25.11.2008 Bonn (D)	Eisenbahnrecht & Wettbewerb	Info: VDV-Akademie akademie@vdv.de / www.vdv-akademie.de
28.11.2008 Brüssel (B)	Konferenz Anschlussgleise / letzte Meile	info@uiprail.org www.uiprail.org

2009

03.-04.02.2009 Fulda (D)	11. EBA-Sachverständigentagung	Info: DVV Media Group GmbH nicole.hagen@dvvmedia.com www.eurailpress.de
03.-04.03.2009 Frankfurt am Main (D)	4. Internationaler Eisenbahnkongress: Beschaffung von Ressourcen und Dienstleistungen für Eisenbahnen im europäischen Schienegüterverkehr	Info: VDV akademie@vdv.de / www.vdv.de
31.03.-02.04.2009 Utrecht (NL)	Rail-Tech Europe 2009	Info: Europoint B.V. info@railevents.eu / www.railevents.eu
07.05.2009 Zürich (CH)	VAP Frühjahrstagung	Info: VAP Schweiz vap@bluewin.ch / www.cargorail.ch
12.-15.05.2009 München (D)	transport logistic	info@transportlogistig.de www.transportlogistic.de
26.-28.05.2009 Lille (F)	SIFER 2009	Info: Mack Brooks sifer@mackbrooks.com / www.sifer2009.com
19.06.2009 Bremen (D)	VPI Jahresmitgliederversammlung	Info: Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten mail@vpihamburg.de / www.cpihamburg.de
22.-24.09.2009 Karlsruhe (D)	Intergeo 2009	Info: Hinte Messe GmbH ofreier@hinte-messe.de / www.intergeo.de
11.-14.11.2009 Bern (CH)	suissetransport 09 Fachmesse für Transport, Fahrzeuge, Ausrüstung, Unterhalt	Info: BEA bern expo AG info@beaexpo.ch / www.beaexpo.ch

Auflösung Wissensquiz für Profis

Aus der Ausgabe 11 / Mai 2008

Es gibt Insider in der Branche. Aus den richtigen Einsendungen wurden die Gewinner ausgelost. Herzlichen Glückwunsch an die Profis! Hier sind die richtigen Antworten:

1. Wann und von wem wurde die UIP gegründet?

   √ Von der Schweiz 1950 in Attisholz

   Die Vorstandsmitglieder: Herr Sieber (Schweizer-Vertreter) als Präsident, Herr Kesselring als Generalsekretär, Herr Doucet (Frankreich-Vertreter) sowie Herr Rassini (Italien-Vertreter) und Herr Dr. Nettelrodt gründeten 1950 in Attisholz die UIP.

2. Was ist eine Tankakte?

   √ Ein Dokument, welches alle technisch relevanten Informationen eines Tanks und dessen Prüfbescheinigungen enthält.

   Sie setzt sich aus allen Dokumenten wie Prüfnachweise, Bescheinigungen, Baumusterzulassungen und Materialnachweisen zusammen.

3. Woraus entstand der Name Ermewa?

   √ Aus Ermeco (Ernst Metzger Co)

   Anlässlich des Verkaufes der Weinsparte von Ermeco an Herr Randon wurde die Firma Ermewa gegründet.

4. Was bedeuten drei rote Dreiecke (mit schwarzem Ausrufezeichen) an einem Güterwagen?

   √ Abstoss- und Auflaufverbot

   Dies sind Zeichen mit der Bedeutung, dass ein Abstoss- und Auflaufverbot besteht. Wagen muss von einem Triebfahrzeug beigestellt werden. Darf nicht auflaufen und muss gegen das Auflaufen anderer Fahrzeuge geschützt werden.

5. Welcher der nationale Verbände der UIP hat am meisten Mitglieder?

   √ Der VAP Schweiz

   Der VAP hat mit rund 300 Mitgliedern den grössten Mitgliederkreis. AFWP Frankreich hat ungefähr 90 Mitglieder, die VPI Deutschland rund 100 Mitglieder.

6. Was bedeuten 2 Sterne neben dem Lastgrenzenraster eines Güterwagens?

   √ Lastgrenzen (t) für Wagen, die in Zügen bis 120 km/h laufen dürfen, wobei die Bremse den Vorschriften des SS-Verkehrs nicht voll genügt.

   Die 2 Sterne neben dem Lastgrenzraster bedeuten lauftechnische Eignung für 120 km/h im beladenen Zustand unter Nutzung der in der Streckenklassen angegebenen Lastgrenzen, wobei die Bremse des Wagens den Vorschriften des „SS-Verkehrs" nicht voll genügt.

7. Was versteht man unter Tanktourismus?

   √ Angst der Zulassungsbehörde, dass bei negativer Prüfung der Tank anderswo geprüft wird .

   Die Schweiz und Belgien haben zuhanden der RID Fachausschusssitzung verschiedene Dokumente unterbreitet, um zu verhindern, dass ein negativ geprüfter Kesselwagen zu einer anderen Prüfstelle befördert wird, um dort die wiederkehrende Prüfung erfolgreich zu bestehen.

8. Wer verfasste die 1. AVV-Version?

   √ F. Furrer, VAP, G. Pratt, PWF und H. Traumann, VPI D

   Der erste Entwurf wurde Ende Januar 2001 in Hamburg durch F. Furrer, VAP, G. Pratt, PWF und H. Traumann, VPI D verabschiedet. Im Verlaufe des Jahres 2002 wurde aus diesem Papier ein offizielles UIP-Papier, das schliesslich im März 2003 publik gemacht wurde.

9. Wann wurden die Tankcodes als Ersatz für die Tankarten eingeführt?

   √ 2001

   Die BAM, Berlin, hatte schon im Laufe der RID/ADR Restrukturierung ein System ausgearbeitet. Dieses wurde von der Tankarbeitsgruppe verfeinert und 2001 in die nach einem langjährigen Prozess restrukturierten Regelwerke ADR und RID aufgenommen.

10. Was ist der „Berner Raum"?

    √ Raum zwischen Schienenfahrzeugen, wo das Personal die Fahrzeuge kuppelt

    Der Berner Raum bezeichnet bei Eisenbahnfahrzeugen einen definierten Bereich zwischen zwei sich berührenden Fahrzeugenden. Hier ist ein gesicherter Raum erforderlich, in dem das Personal der Bahn arbeiten kann, um die Fahrzeuge an der Kupplung zu verbinden (kuppeln) oder zu trennen.