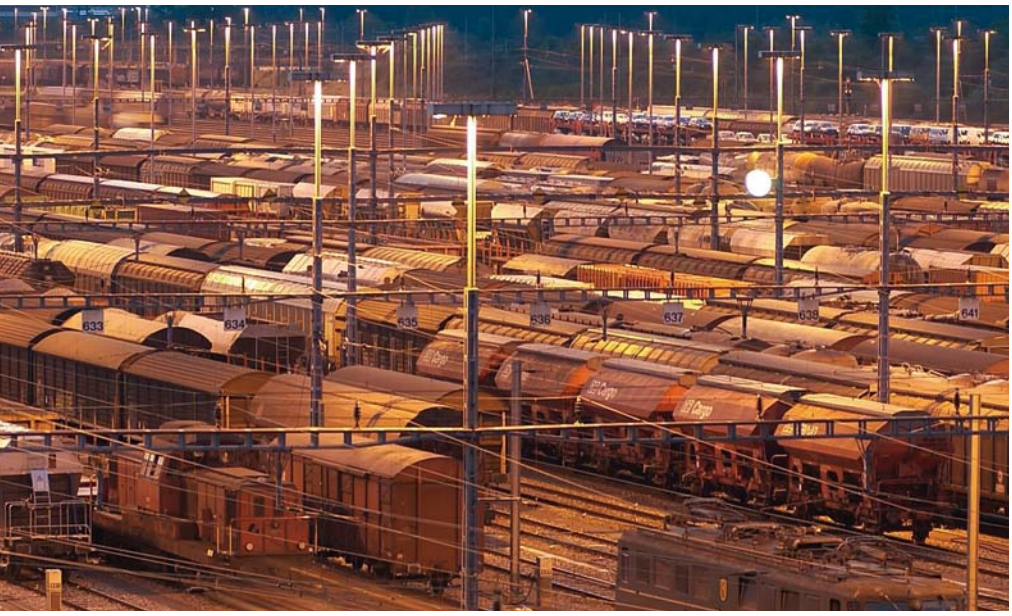
wascosa
infoletter
AUSGABE 13 / MAI 2009
AKTUELLES FÜR DIE KESSEL- UND GÜTERWAGENBRANCHE

Die Bahnlandschaft ist im Umbruch – Veränderungen bei den Rollenverhältnissen

Die aktuelle Wirtschaftskrise bremst zwar das Wachstum im Schienengüterverkehr, eine Trendwende ist jedoch nicht zu erwarten. Ob die Bahnlandschaft nach der Krise jedoch weiterhin so sein wird wie vorher, ist zu bezweifeln. Veränderungen erleben wir schon heute: Bahnen werden gekauft und verkauft, Allianzen werden gebildet und Partnerschaftsdiskussionen prägen die Tagesordnung bekannter Bahnunternehmen.

Experten sagen jedoch heute schon voraus, dass die entscheidende Frage nicht die nach dem richtigen Partner, sondern jene nach dem richtigen Geschäftsmodell ist. Im Zentrum dieser Diskussion steht die Frage, ob die Bahnen zukünftig erfolgreicher sein können, wenn sie sich auf die Traktionärsrolle („Fuhrhalter") beschränken, in welcher sie durch die Einbindung in ein Logistiknetzwerk auf die direkte Marktbearbeitung verzichten, oder wenn sie Vollsortimenter mit eigenem Endkunden-Vertrieb bleiben. In diesem Kontext wird auch das Rollenverhältnis zwischen Bahnen und Bahnspeditionen neu zu beurteilen sein.



Ein kleines Jubiläum

Liebe Leserinnen und Leser, die WASCOSA feiert in diesem Jahr ihr 45-jähriges Bestehen, zurückblickend auf ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr 2008.

Bald schon ein halbes Jahrhundert verdanken wir diesen Geschäftserfolg unseren immer zahlreicher werdenden Kunden, die uns in vielen Fällen schon seit Jahrzehnten die Treue halten. Dieser Erfolg spornt uns an noch besser zu werden als bisher, mit dem Ziel, die Bedürfnisse unserer Geschäftspartner nicht nur zu erfüllen, sondern sie zu übertreffen.

So wollen wir den Inhalt des WASCOSA infoletters laufend weiterentwickeln und an die Bedürfnisse von Ihnen als Leser anpassen. Sie erfahren ab dieser Ausgabe jeweils das Neueste zum AVV von Jens van Laak, DB Schenker Rail Deutschland, der als Mitglied der ständigen Expertengruppe des AVV kompetent aus erster Hand berichten kann. Ich wünsche Ihnen viel Spass bei der Lektüre!

Philipp Müller
Delegierter des Verwaltungsrates

Richard Seebacher
Geschäftsführer bei ChemOil Logistics AG in Basel

© ChemOil Logistics AG

Der Zielkonflikt zwischen Markt und Bahnunternehmung

Im Zuge der Liberalisierung haben sich die Eisenbahnunternehmungen in den letzten Jahren stark verändert. Im Kampf um das wirtschaftliche Überleben wird die heutige Krise diese Veränderung weiter beschleunigen. Die ehemaligen Staatsbahnen müssen den Weg in die Rentabilität finden, die Newcomer-Bahnen die richtige Wachstumsentwicklung. Die Kriterien welche dazu führen, dass eine Eisenbahn heute wirtschaftlich erfolgreich sein kann, sind bei allen Bahnen gleich. Die Schlüsselworte dazu sind Planbarkeit, standardisierte Produktionsabläufe und Auslastung. Damit liegt auch schon auf der Hand, wo das Schlüsselproblem liegt, nämlich bei den Bedürfnissen des Marktes, sprich: der Kunden. Diese verlangen nämlich Flexibilität und Individualität, also ziemlich das Gegenteil von dem, was eine Bahn für eine optimale Auslastung braucht. Bahnen, die ihren Kunden diese Flexibilität liefern wollen, müssen also eine dauernde Abwägung treffen zwischen kostenoptimaler Produktion und kurzfristigen kundenseitigen Schwankungen. Dieser Zielkonflikt ist umso schwerer zu lösen, je kleiner die Bahn ist, je weniger „Spielmasse“ sie folglich hat.

Eine radikale Lösung wäre allerdings möglich: Bahnen verzichten auf Endkundenvertrieb und nehmen eine reine Traktionärsrolle ein. Bahnen, welche heute auf die eigene Marktbearbeitung verzichten, können sich dann voll auf ihre Kernkompetenz fokussieren, d.h. Züge zu produzieren in hoher Qualität und mit einer schlanken Kostenstruktur. Solche Leistungen werden immer nachgefragt, also ist das Risiko beherrschbar und die Vermarktung kann Dritten überlassen werden. Diese Bahnen vertreiben ihre Leistungen dann entweder an ein grosses zentral gesteuertes Logistik-Netzwerk (DB Schenker-Modell) oder an möglichst flexible Bahnspeditionen, die vermehrt diese Rolle übernehmen und diese fixen Leistungen zu Komplettpaketen bündeln.

Die neue Rolle der Bahnspeditionen

Traditionell sind Bahnspeditionen ja nur entstanden, weil die Bahnen sehr

kompliziert und unflexibel waren. Ihre Wertschöpfung hat sich oft darauf beschränkt, für den Kunden bei der Bahn einzukaufen, worauf eine Marge so quasi als Aufwandsentschädigung verrechnet werden konnte („Sofaspedition“).

Heute und in Zukunft müssen moderne Bahnspeditionen jedoch ganz andere Aufgaben erfüllen, werden sie doch je länger desto mehr zum Architekten einer massgeschneiderten Kundenlösung. Zugleich haben Bahnen aufgeholt und ihre Komplexität verringert. Dass Bahnspeditionen im Markt aber weiter erfolgreicher sein können als der eigentliche Bahnvertrieb, hängt mit der Tatsache zusammen, dass die Bahnspedition dabei nicht nur auf die Produkte einer einzelnen Bahn zurückgreift, sondern die Produkte mehrerer Bahnen sowie anderer Wertschöpfungsstufen in der supply chain zu einer für den Kunden massgeschneiderten Lösung zusammenstellen kann.

Wird diese Aufgabe durch die Bahnspedition konsequent weiterentwickelt, erhält sie, neben der eigentlichen Vertriebsarbeit, eine neue Rolle, nämlich diejenige eines Netzwerkführers. So ein Netzwerkführer kauft bei den Bahnen und weiteren Lieferanten Kapazitäten ein, stellt daraus neue Produkte zusammen und bietet diese dann den eigenen Kunden, aber auch anderen Bahnspeditionen und Logistikunternehmen an.

Der Nutzen liegt auf der Hand: Die Kunden erhalten eine massgeschneiderte Lösung, die Bahnen können ihr Auslastungsrisiko abtreten und erhalten Ihre Aufträge genau so, wie sie es für eine wirtschaftlich erfolgreiche Produktion benötigen. Die Bahnspedition selbst muss durch Operational Excellence und Kapazitätsmanagement die Auslastung des Netzwerkes sichern, um erfolgreich zu sein. ■

Weitere Informationen:
Richard Seebacher, ChemOil Logistics AG in Basel
richard.seebacher@chemoil.ch

Gut zu wissen

Wie lang kann ein Güterzug sein?

Der Gütertransport soll rationell abgewickelt werden. Kosten einparen lassen sich zum Beispiel, wenn ein Lokführer möglichst viele Wagen befördert.

Die Deutsche und die holländische Bahn experimentieren mit Containerzügen von 1‘000 Meter Länge auf der neuen Güterstrecke (Betuwelinie) vom Hafen in Rotterdam an die deutsche Grenze. Heute sind in Europa nur 750 Meter erlaubt, wenn auch nicht überall möglich. Längerfristig könnte die Obergrenze sogar bei 1‘500 Meter liegen. Der Gotthard-Basistunnel ist im Prinzip für 1‘000-Meter-Züge ausgelegt. In Europa nicht zur Diskussion stehen Züge, auf denen die Container doppelstöckig geladen werden. Die Bahnen in den USA haben solche Doppelstockwagen – und routinemässig Züge von gut 1‘500 Meter Länge.

Noch länger sind die Erzzüge der Minengesellschaft BHP Billiton in Australien: Auf ihrem 426 Kilometer langen Privatgleis verkehren täglich mehrere Züge mit 6 Lokomotiven und 208 Wagen und einem Gesamtgewicht von 26‘000 Tonnen. Sie messen jeweils 3‘750 Meter. ■

Quelle: Tages Anzeiger (CH)

Die hochmodernen Autotransportwagen von BLG AutoRail im Einsatz.

Markt

Autotransporte auf der Schiene

Beim Fahrzeugtransport auf der Schiene handelt es sich um einen grossströmigen Industrieverkehr. Der Marktanteil des Verkehrsträgers Schiene in Europa liegt bei über 40% des Transportvolumens. Durch die neuen, stark wachsenden Produktions- und Absatzmärkte in Osteuropa werden die Entfernungen länger. Insbesondere bei grossen unpaarigen Verkehrsströmen bietet der Verkehrsträger Schiene Vorteile gegenüber der Strasse.

Die verstärkte Nutzung des ökologischen Verkehrsträgers Schiene ist die Lösung zu Fragen der Standortsicherung, des Klimaschutzes und einer für die Wirtschaft bezahlbaren und funktionsfähigen Mobilität. Hierbei ist es wichtig, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Anbieter von Schienenleistungen nicht durch überzogene Forderungen für die Nutzung der Trasse und Energie beeinträchtigt wird.

Die Prozesse an den Produktionsstandorten und den Häfen in ganz Europa sind in den vergangenen zehn Jahren sehr stark auf den Verkehrsträger Schiene eingestellt und optimiert worden. Die meisten Automobilhersteller verfügen über eine Schiebebühnenverladung, was eine direkte und kostengünstige Abwicklung von der Produktion, ohne weitere Zwischenlagerungen, auf die Spezialwaggons ermöglicht.

> „Die Prozesse an den Produktionsstandorten und den Häfen in ganz Europa sind in den vergangenen zehn Jahren sehr stark auf den Verkehrsträger Schiene eingestellt und optimiert worden.“
>
> Gerald Binz, BLG AutoRail GmbH

Mangel an modernem Rollmaterial

Die Anforderungen der Automobilindustrie an die Waggonausstattung haben sich in den letzten Jahren durch den verstärkten Trend zu höheren Fahrzeugen verändert. Selbst im Klein- und Mittelklassesegment haben viele Automobile inzwischen eine Höhe erreicht, die auf den vorhandenen Waggons nicht mehr doppelstöckig verladen werden können. Von den in Europa vorhandenen ca. 17‘000 Spezialwaggons für den Fahrzeugtransport erfüllen lediglich 20 % der Kapazitäten die Anforderungen der verladenden Wirtschaft. Die Marktführer aus Deutschland, Frankreich und Italien haben entweder nicht, nicht ausreichend oder zu spät auf diese Situation reagiert. Durch den Wegfall von Produktionskapazi-

© BLG AutoRail GmbH

täten sind weitere erhebliche Verzögerungen beim Neubau von Waggons aufgetreten. Dadurch war es erst möglich, dass neue Gesellschaften wie z.B. die BLG AutoRail GmbH diese Marktlücke erkannten und in modernes Waggonmaterial für den Fahrzeugtransport auf der Schiene investierten.

Das neue Waggonmaterial der BLG AutoRail hat eine Ladelänge von 31 m, 840 mm Radsätze, eine flexible obere Ladeebene, eine Lastgrenze von bis zu 34 t und eine komplett absenkbare obere Ebene, so dass dieser Wagen auch als Flachwaggon eingesetzt werden kann.

„Nach wesentlichen Kriterien wie z.B. Kosten, Know-how, vorhandenes Netzwerk, Ersatzteilmanagement und Verfügbarkeit wurde der Auftrag für das Flottenmanagement an die WASCOSA übertragen."

Gerald Binz, BLG AutoRail GmbH

WASCOSA baut das Flottenmanagement mit dem BLG-Mandat erfolgreich aus

Mit dem Erhalt des Auftrags von BLG AutoRail baut die WASCSOA den Bereich Flottenmanagement erfolgreich aus. Dieses Dienstleistungsangebot entspricht auch ausserhalb des Kesselwagenbereichs aufgrund der Marktveränderungen durch AVV und TSI einem immer grösser werdenden Bedürfnis, welches die WASOCSA Haltern von Wagenflotten anbietet, die Ihre Wagen weiterhin selber besitzen und dank dem Flottenmanagement von WASCOSA vor den neuen Aufgaben aus AVV/TSI nicht kapitulieren müssen. Nehmen Sie mit uns Kontakt auf oder informieren Sie sich über unsere Dienstleistungen unter www.wascosa.ch.

Gerald Binz, BLG AutoRail und Philipp Müller, WASCOSA bei der Vertragsunterzeichnung am 22.12.2008.

Beschaffung von mehr als 1‘200 neuen Wagen

Die Auslieferung der ersten Ganzzüge mit jeweils 19 Waggons erfolgte ab Oktober 2008 und wird in den nächsten fünf Jahren kontinuierlich fortgesetzt, so dass BLG AutoRail bis Mitte 2014 über 1‘275 moderne Spezialwaggons für den Fahrzeugtransport auf der Schiene verfügen wird. Die Vermarktung und der europaweite Einsatz des modernen Equipments wird von einem erfahrenen Team vom Standort in Mainz am Rhein durchgeführt. Neben einem universell einsetzbaren Waggonpark sind kundenorientiertes Arbeiten, verbunden mit persönlichem Engagement, langjähriger Marktkenntnis und der erforderlichen Kreativität die entscheidenden Erfolgsfaktoren der noch jungen Gesellschaft.

Flottenmanagement durch WASCOSA

Für das Instandhaltungsmanagement hat BLG AutoRail ein Lastenheft erstellt und eine europaweite Ausschreibung durchgeführt. Nach den wesentlichen Kriterien wie z.B. Kosten, Know-how, vorhandenes Netzwerk, Ersatzteilmanagement und Verfügbarkeit wurde der Auftrag an die WASCOSA aus Zug (Schweiz) übertragen. Der Instandhaltungsvertrag zwischen BLG AutoRail und WASCOSA wurde am 22.12.2008 von den Geschäftsführern Gerald Binz, BLG AutoRail, und Philipp Müller, WASCOSA, unterzeichnet.

Für die BLG Logistics-Gruppe bedeutet der Einstieg in den Fahrzeugtransport auf der Schiene eine Vervollständigung seines bestehenden Dienstleistungsspektrums. Den Kunden aus der Automobilindustrie können zukünftig neben Terminal- und Technikleistungen auch die Transporte per Strasse, Binnenschiff und Bahn sowohl als Einzel- oder auch als Komplettdienstleistung angeboten werden. ■

Weitere Informationen:
Gerald Binz, BLG AutoRail GmbH in Mainz
gerald.binz@blg-autorail.de

RID NEWS

Gültigkeit von Baumusterzuslassungen

Ernst Winkler, GEFAG Gefahrgutausbildung und -Beratung AG

An der Gemeinsamen Tagung ADR/RID wurde das Dokument der ECMA (Verband der Europäischen Gasflaschen Hersteller) besprochen, welches sich mit der Gültigkeitsdauer von Baumusterzulassungen befasste. Welche Bedeutung hat dieser Antrag für die Kesselwagenbesitzer und -Verwender?

Als erstes muss festgehalten werden, dass seit der RID Ausgabe 2009 nur noch Normen zur Herstellung von Tanks verwendet werden dürfen. Der Grossteil der sich im Betrieb befindlichen Tanks wurde aber noch zu einer Zeit hergestellt, wo die Inbezugnahme der Normen nicht rechtsverbindlich und die allfälligen Verweise auf Normen nicht bindend waren. Was aber ist eigentlich eine Baumusterzulassung? Nach gängiger Auffassung ist es sowohl eine Herstellungszulassung als auch eine Verwendungszulassung, und das über die ganze Lebensdauer des Objektes.

Folgende Beschlüsse wurden gefasst:

- Die Baumusterzulassung wird in ihrer Gültigkeit auf 10 Jahre beschränkt, ausser sie wird aus technischen Gründen oder wegen der Regelwerksfortentwicklung ungültig.
- Wird eine bestehende Baumusterzulassung zur Herstellung verwendet, so muss in jedem Fall die die Stelle, welche die erstmalige Prüfung durchführt, die Gültigkeit der Zulassung prüfen.
- Die Stelle, welche die Baumusterzulassung ausgesprochen hat, muss diese zurückziehen, und den Inhaber der Baumusterzulassung informieren, wenn diese innerhalb der gewährten Gültigkeitsdauer ungültig geworden ist. In diesem F all muss jedoch gewährleistet sein, dass die relevanten Bestimmungen über die Verwendung und die wiederkehrenden Prüfungen weiter angewendet werden können, und es muss auch sichergestellt werden, dass die nach ungültigen Baumusterzulassungen im Betrieb befindlichen Objekte weiterhin verwendet und den wechselnden Anforderungen angepasst werden können (6.8.2.3.2. zweiter Absatz).
- Nach 10 Jahren erlischt die Gültigkeit. Der Inhaber der Baumusterzulassung kann jedoch eine Verlängerung oder eine Erweiterung jederzeit und bei jeder zuständigen Behörde oder benannten Stelle beantragen, jedoch soll die ausstellende Behörde der Originalzulassung über die Archivierung über die ganze Gültigkeit der Baumusterzulassung sicherstellen.
- Die Tankakte soll eine Kopie der Baumusterzulassung enthalten.

Obwohl sich der Vorschlag des besprochenen Dokumentes sich nur auf Druckgefässe nach der TPED (Transportdruckgeräte Richtlinie) und Tanks (Tankfahrzeuge, Kesselwagen Tankcontainer, Batteriewagen/fahrzeuge und MEGC) bezieht, so ist das vorgeschlagene Konzept durchaus für die Anwendung in allen Bereichen des Teils 6 des RID / ADR geeignet. Die Objekte des Kapitels 6.8 bilden dabei einen Sonderfall, da über die TA 4 alle Gastanks auch den relevanten Bestimmungen der Abschnitte 1.8.6 und 1.8.7 zusätzlich unterliegen.

Den Artikel von Ernst Winkler in voller Länge finden Sie als Download auf www.wascosa.ch. ■

WASCOSA flex freight system® – eine Weltneuheit zur Erhöhung der Produktivität von Güterwagen

WASCOSA hat sich zum Ziel gesetzt der fortschrittlichste Güterwagenvermieter zu sein. Daraus ergibt sich die Verpflichtung, höchsten Kundenansprüchen zu genügen und stets neue Impulse in der Güterwagenbranche zu setzen. Das WASCOSA flex freight system® wurde speziell für diejenigen Teilnehmer am Schienengüterverkehr entwickelt, welche die langfristige Produktivität und Wirtschaftlichkeit ihres eingesetzten Rollmaterials erhöhen und die Anzahl der eingesetzten Güterwagen optimieren möchten. Ziel des Projektes war es, einen Güterwagen zu entwickeln, der für unterschiedliche Arten von Ladegütern ganzjährig eingesetzt werden kann und somit über den gesamten Life Cycle des Wagens hinweg eine kontinuierlich hohe Beschäftigung und ebenso hohe Produktivität ermöglicht.

Ausgangspunkt war der Umstand, dass viele EVU's Spezialgüterwagen einsetzen, die nur für ein bestimmtes Ladegut eingesetzt werden können und somit bei schwankender Nachfrage zu unbefriedigenden wirtschaftlichen Ergebnissen führen, einerseits durch ungenügende Auslastung, andererseits durch zahlenmässig überhöhte Wagenparks. Zusätzlich dazu fallen auch die Abstellgebühren ins Gewicht.

Das Konzept des WASCOSA flex freight system® wurde pünktlich zur transport logistic Messe 2009 in München fertig gestellt und basiert auf zwei Elementen. Das Basiselement ist ein vollwertiger 60' Containertragwagen, der jederzeit uneingeschränkt für den Transport aller möglichen Behälter des kombinierten Verkehrs eingesetzt werden kann. Darüber hinaus verfügt der Containertragwagen über spezielle, zusätzliche Befestigungsmöglichkeiten für die Anbringung eines Spezialgüterwagenaufbaus. Diese machen den Wagen zu einem exklusiven Fahrzeug mit einem entsprechenden Mehrwert für die Verlader. Das zweite Element des Konzepts besteht aus unterschiedlichen Aufbauten, die eine Umnutzung des Wagens je nach Bedarf und Ladegut zu einem Spezialgüterwagen ermöglichen. Im Falle des ausgestellten Aufbaus handelt es sich um einen E-Behälter, der sich am Begriff des Eanos-Wagens orientiert und 4 Doppeltüren sowie einen Stahlboden aufweist. Somit kann der Wagen für alle gängigen Ladegüter genutzt werden, die sonst in Eanos-Wagen befördert werden. Beispiele hierfür sind, Schrott, Müll, Zuckerrüben, Baustoffe, Holzschnitzel, usw.

Die Aufbauten sind in unbeladenem Zustand abnehmbar und stapelbar. Der grosse Vorteil liegt somit darin, auf saisonal bedingte Schwankungen jederzeit reagieren zu können und zu verhindern, dass Spezialgüterwagen wiederholt ungenutzt abgestellt bleiben, was sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit des Fahrzeugs auswirkt.

Dieser grosse Vorteil rechtfertigt einerseits die nicht standardgemässe Wagenlänge und kompensiert auf Grund der dauerhaft höheren Produktivität auch die insgesamt höheren Beschaffungs- bzw. Mietkosten bei weitem. Auf diese Weise trägt das WASCOSA flex freight system® wesentlich dazu bei, die Anzahl benötigter Güterwagen für verschiedenste Ladegüter wirksam zu reduzieren.

Weitere Aufbauten befinden sich derzeit in der Entwicklung und werden laufend eingeführt. Für das WASCOSA flex freight system® wurde Patentschutz angemeldet. ■

Weitere Informationen bei:
Irmhild Saabel, Leiterin Technik / Mitglied der Geschäftsleitung
T +41 41 727 67 62, F +41 41 727 67 77
M +41 79 330 89 89
irmhild.saabel@wascosa.ch

Neuer Wind kommt auf – der Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen AVV steht vor substanziellen Änderungen

Seit dem 1.Juli 2006 gilt für die Verwendung von Güterwagen der Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV). Dieser Vertrag löste gemeinsam mit den Europäischen Richtlinien „Technische Spezifikation für die Interoperabilität“ (TSI) die Regelungen des RIV ab. Während verschiedene TSI seit 2006 unter der Leitung der Europäischen Eisenbahnbehörde ERA neu- und weiterentwickelt wurden, blieb der AVV lange Zeit unverändert. Nun stehen erstmals substanzielle Änderungen bevor. Welche Gründe gibt es hierfür? Und wie wirken sich die Änderungen auf die praktische Verwendung von Güterwagen aus?

Jens van Laak ist bei DB Schenker Rail Deutschland zuständig für AVV-Angelegenheiten und ist Mitglied der ständigen Expertengruppe des AVV.

„Die Anlagen unterliegen einem regelmässigen Redaktionsprozess – die AVV-Mitglieder werden in Zukunft daher häufiger über Änderungen dieser Anlagen abstimmen.“

Jens van Laak, Mitglied AVV-Expertengruppe

Zwei unterschiedliche Änderungspakete müssen unterschieden werden: zum einen die Weiterentwicklung der technischen und betrieblichen Anlagen 9, 10 und 11 des AVV, zum anderen Änderungen, die die Zusammenarbeit der AVV-Mitglieder betreffen.

Schon im letzten Jahr haben die AVV-Mitglieder über die technischen und betrieblichen Anlagen abgestimmt. Es handelt sich hierbei um die Richtlinien für die Wagenmeister, den Leitfaden zur technischen Wiederherstellung der Lauffähigkeit und die Richtlinien zu Wagenanschriften. Diese Anlagen entwickeln derzeit weiterhin die Arbeitsgruppen, die schon früher bei dem Intern. Eisenbahnverband UIC für die Erstellung dieser Regelungen verantwortlich waren. Seit Inkrafttreten des AVV geschieht dies nun in Zusammenarbeit mit Vertretern der Verbände UIP und ERFA. Die Anlagen unterliegen einem regelmässigen Redaktionsprozess – die AVV-Mitglieder werden in Zukunft daher häufiger über Änderungen dieser Anlagen abstimmen.

Die neue Definition des Halters

Das zweite Paket, das in diesem Jahr zur Änderung ansteht, ist die Änderung der Anlage 8 des AVV und die Änderung der Definition des Halters. Ziel der Änderung der Anlage 8: Verbesserung der Arbeitsabläufe des AVV Büros und Beschleunigung von Änderungsverfahren. Der Zeitraum vom Beginn der Abstimmung bis zum Inkrafttreten der Änderung kann so von maximal 21 Monaten auf sechs bis neun Monate verkürzt werden. Dies ist

ein wichtiger Schritt für den AVV: So können sicherheitsrelevante betriebliche und technische Anpassungen zügig umgesetzt werden.

Die neue Definition des Halters orientiert sich an der Definition des Halters in der Sicherheitsrichtlinie der EU und stellt nun klar: Halter eines Wagens ist immer die im offiziellen Wagenregister der Nationalen Sicherheitsbehörden angegebene Firma. Vorteile dieser Regelung: Es ist unmissverständlich geregelt, welche Firma die Zugriffsrechte auf die Wagen hat. Und es ist klar, mit wem die Bahnen zu den im AVV geregelten Prozessen sprechen müssen.

Die Änderungen werden direkt von Mitgliedern der drei Verbände UIP, ERFA und UIC entwickelt und im Joint Committee des AVV diskutiert. Diese Vorgehensweise unterscheidet sich erheblich von der Arbeitsweise bei der Entwicklung und Revision der europäischen Richtlinien TSI. Die Verbände spielen dort nur eine beratende Rolle – die europäische Eisenbahnbehörde ERA und die politischen Vertreter der Mitgliedsstaaten können sehr unabhängig von den Verbänden Entscheidungen für den Schienengüterverkehr festlegen. Die Auswirkungen sind nicht immer im Interesse der AVV-Mitglieder und müssen in Zukunft von den Verbänden gemeinsam aktiv begleitet werden. Denn sobald eine EU-Richtlinie wirksam wird, ist es für eine Einflussnahme zu spät. ■

Weitere Informationen:
Jens van Laak, DB Schenker Rail Deutschland AG in Mainz
Mitglied der ständigen Expertengruppe des AVV
jens.van-laak@dbschenker.eu

Rita Schwegler feiert das „Porzellan“-Jubiläum

Nach Cécile Arnosti im vergangenen Jahr feiert die Disponentin Rita Schwegler dieses Jahr Ihr „Porzellan“-Jubiläum bei WASCOSA. „Bei uns wird ein hohes Mass an Eigenverantwortung verlangt“, sagt das Organisationstalent, welches ebenfalls mit einem 20-Jahr Jubiläum brilliert.

Ursprünglich wollte Rita Schwegler im Jahre 1988 ja nur ihren Marktwert testen, so ihre Aussage anlässlich ihres Vorstellungsgesprächs beim Firmengründer Max Sandmeier. Diese Aussage vor über 20 Jahren ist in beiden Köpfen bis heute verankert und bei ihnen noch heute ein Gesprächsthema.

Nach anfänglichen Allrounder-Aufgaben stellt die 57-Jährige ihr Können und ihre Erfahrungen bereits seit mehr als 12 Jahren als Disponentin täglich unter Beweis. Sie schätzt ihre Aufgabe als Drehscheibe zwischen den verschiedenen Geschäftspartnern wie z.B. Kunden, Werkstätten und Bahnen. Die krankheitsbedingte Absenz während ihrer zwei Jahrzehnte bei WASCOSA kann Rita Schwegler an einer Hand abzählen.

Die WASCOSA ist froh, dass die Kunden mit Rita Schwegler eine Ansprechperson haben, die in puncto Zuverlässigkeit und Hilfsbereitschaft keine Wünsche offen lässt und gratuliert ihr zu ihrem Jubiläum ganz herzlich. ■

Neubesetzung Leitung Finanzen + Organisation

Seit August 2008 ist die WASCOSA mit Fabian Stadler als Leiter Finanzen + Organisation um eine ausgewiesene und erfahrene Fachkraft reicher. Sein Wirtschafts-Studium mit Fachrichtung Finanz hat Stadler als Betriebsökonom an der Universität Luzern abgeschlossen. Während gut 10 Jahren in diversen nationalen und internationalen Positionen im Shell Konzern konnte sich Fabian Stadler viel Wissen und Erfahrungen zu den verschiedensten Fragestellungen innerhalb einer Organisation zulegen. Nebst diversen Finanzpositionen war er nach zusätzlicher Ausbildung als Six-Sigma Black Belt auch im Bereich Business Improvement tätig. In dieser Zeit eignete er sich detailliertes Wissen im Bereich über Prozessmanagement und -Steuerung an.

Die WASCOSA freut sich, dass Fabian Stadler als Mitglied der Geschäftsleitung dieses Know-how nun gewinnbringend für ein nachhaltiges Wachstum der WASCOSA einfliessen lässt. ■

T +41 41 727 67 69
F +41 41 727 67 77
fabian.stadler@wascosa.ch

Sven Spörer verstärkt den Vertrieb

„Es ist spannend zu verfolgen, wie selbst Massengüter mehr und mehr in Container verladen werden und auch dadurch der Intermodalverkehr immer mehr an Stärke und Bedeutung gewinnt“, so Sven Spörer, Vertriebsmitarbeiter bei WASCOSA AG.

Seit August 2008 ist Sven Spörer, gelernter Speditionskaufmann, für die WASCOSA im Vertrieb tätig. Herr Spörer blickt auf 25 Jahre Erfahrung in der Logistik zurück und hat für Unternehmen wie z.B. Imperial Logistik, Rhenus Port Logistics und TX Logistik gearbeitet. Seit der Bahnreform hat er sich in verschiedenen Tätigkeitsfeldern in der Bahnlogistik konzentriert. Er hat Erfahrungen im Vertrieb von Bahnspeditionsleistungen, der Waggonvermietung und dem Verkauf von Traktionsleistungen. ■

T +41 41 727 67 55
F +41 41 727 67 77
M +49 174 30 30 333
sven.spoerer@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 2’700 Exemplare,
erscheint zweimal jährlich in Deutsch und Englisch

Copyright
WASCOSA AG

Terminkalender

10.06.2009 Paris (FR)	AFWP Generalversammlung	Info: Association Française des Wagons de Particuliers webmaster@afwp.asso.fr
17.06.2009 Bremen (D)	CRSC-Tagung	Info: Cargo Rail Service Center CRSC info@crsc.ch / www.crsc.ch
18./19.06.2009 Bremen (D)	Technische Veranstaltung VPI	Info: VPI Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten mail@vpihamburg.de / www.vpihamburg.de
18.09.2009 Budapest (H)	UIP Direktionskomitee und Generalversammlung	Info: UIP Union International d'Associations de Propriétaires de Wagons de Particuliers info@uiprail.org / www.uiprail.org
24.09.2009 Delitzsch (D)	CRSC-Tagung	Info: Cargo Rail Service Center CRSC info@crsc.ch / www.crsc.ch
11.11.2009 Noch offen	CRSC-Tagung	Info: Cargo Rail Service Center CRSC info@crsc.ch / www.crsc.ch
12.11.2009 Noch offen	VAP Herbsttagung	Info: VAP Schweiz vap@cargorail.ch / www.cargorail.ch

WASCOSA erweitert ihr Agentennetz in Europa

Sind Sie interessiert an einer neuen Herausforderung?

In Folge Ausbau unserer internationalen Geschäftsaktivitäten suchen wir für verschiedene Länder zur Ergänzung unseres Teams Sie, als

Agent Vertrieb Güterwagen

Diese umfassen hauptsächlich die Akquisition und Vermittlung von Neukunden, die Pflege bestehender Kunden, die Vermietung von Güterwagen sowie den Vertrieb unserer Dienstleistungen im Bereich Flottenmanagement.

Wir bieten Ihnen eine Stelle mit viel Freiraum und Erfolgspotential sowie einem zeitgemässen Entgeltmodell.

Wenn Sie sich angesprochen fühlen, senden Sie bitte Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen mit Foto an:

Fabian Stadler, WASCOSA AG
Grafenaustrasse 5, 6300 Zug, Schweiz

T +41 41 727 67 69
fabian.stadler@wascosa.ch

Das Cargo Rail Service Center CRSC erhält den IBS-Förderpreis 2009

Die Verleihung des Förderpreises fand am 12. Mai 2009 während der „transport logistic“ in München auf dem Messestand der BLG statt.

Die zehnköpfige Jury, in welcher unter anderem Dr. Klaus Kremper, Vorstandsvorsitzender der Railion Deutschland AG mitwirkte, entschied sich einstimmig dafür, den mit EUR 5000 dotierten Preis dem Cargo Rail Service Center CRSC zu verleihen. Prämiert wurde das Konzept als realisierte neue Logistik-Praxis-Lösung, welche die Verfügbarkeit der Güterwagen und damit die Wettberwerbsfähigkeit im Schienengüterverkehr steigert.

Irmhild Saabel, Leiterin Technik der WASCOSA AG und Mitglied im Gründungs- und Steuerungskomitee nahm den Förderpreis im Namen des Cargo Rail Service Center's CRSC entgegen. Sie zeigte sich erfreut über das deutliche und einstimmige Resultat und stelle gleichsam in Aussicht, die Hälfte des mit EUR 5000 dotierten Preises an eine soziale Stiftung zu spenden. ■

CRSC
CARGO RAIL SERVICE CENTER

Weitere Informationen:
Irmhild Saabel,
WASCOSA AG / Steuerungskomitee CRSC
T +41 41 727 67 62, F +41 41 727 67 77,
info@crsc.ch, www.crsc.ch

Das Cargo Rail Service Center CRSC

Das Cargo Rail Service Center CRSC ist neue Logistik-Praxis-Lösung, welche die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs stärkt.

Um das Warten auf Ersatzteile bei ausserplanmässigen Reparaturen zu verringern und die Verfügbarkeit von Güterwagen zu steigern, haben die Staatsbahnen früher europaweit Standardkomponenten untereinander getauscht. Seit der Einführung des Allgemeinen Vertrages für die Verwendung von Güterwagen vor rund zwei Jahren gibt es diese europaweiten „Tauschpools“ nicht mehr. Jeder Halter muss sich selber um das Management seiner Ersatzteile kümmern.

Mit dem CRSC wurde eine unabhängige und eigenständige Organisation geschaffen, die ihren Mitgliedern die rationelle, internationale Verfügbarkeit von Ersatzteilen zu rechtskonformen, qualitativ hochstehenden und kostengünstigen Bedingungen ermöglicht.

Obwohl sonst untereinander im Wettbewerb haben sich die 12 Gründungsmitglieder kurzfristig vor Einführung des AVV auf eine praktikable Lösung für ihre Kunden geeinigt: Europaweit einheitliche Konditionen für den Tausch von Güterwagenradsätzen.

Heute werden in zunehmendem Masse auch andere Ersatzteile wie Zug- und Stosselemente, Bremskomponenten und Federn angeboten. Das CRSC wird mehr und mehr zu einer idealen Plattform für die europaweite Verteilung aller Arten von Güterwagenkomponenten, die Organisation von Umbaumassnahmen und die Nutzung von Werkstattleistungen.

Mitglied werden alle, die Interesse an einem gut funktionierenden Schienengüterverkehr haben: Halter, Werkstätten, Verlader und Eisenbahn-Verkehrsunternehmen. Aktuell sind bereits rund 50 Mitglieder im CRSC organisiert. Das Netzwerk der CRSC Werkstätten und Lagerorte umfasst inzwischen annähernd 30 Standorte.