wascosa
infoletter
AUSGABE 14 / OKTOBER 2009
AKTUELLES FÜR DIE KESSEL- UND GÜTERWAGENBRANCHE

Monopole im Güterverkehr

Infrastrukturgebundene Märkte sind von jeher äusserst monopolanfällig. Hierzu gehören Strom, Gas, Wasser, Telekom und vor allem die Eisenbahn. Während in den meisten Märkten seit der Liberalisierung der Wettbewerb mehr oder minder dem Kunden eine gewisse Angebots-, Preis- und Qualitätsvielfalt beschert hat, kann die Eisenbahn die Vorteile der Liberalisierung nicht ausreichend einfahren.

Grund ist zum einen der europäische Rechtsrahmen und dessen Umsetzung auf nationaler Ebene durch die Mitgliedstaaten, andererseits die Kostenstruktur des Marktes selbst. Die Entwicklungen auf EU und Marktebene laufen auseinander, bieten aber Chancen.

Rechtsentwicklung auf EU Ebene

Seit des 1993 per Gesetzbeschluss vom Europäischen Gerichtshof forcierten Liberalisierungsprozesses wurden wegweisende Richtlinien für die Marktöffnung erlassen, wie das erste Eisenbahnpaket zur Regulierung des Marktzugangs im Jahre

Sicherheit beim Güterverkehr

Liebe Leserinnen und Leser, das schreckliche Unglück von Viareggio hat uns wieder einmal vor Augen geführt, dass Unfälle beim Schienengüterverkehr zwar selten sind, dass sie aber tragische Ausmasse annehmen können, wenn sie eintreffen.

Das Ereignis von Viareggio ist vom Ausmass her mit Flugzeugkatastrophen oder der Summe der jährlichen Verkehrstoten im Strassenverkehr vergleichbar; auch wenn es manchmal scheint, dass Unfälle auf der Strasse oder in der Luft in der öffentlichen Wahrnehmung weniger stark gewichtet werden.

Der kürzliche Unfall in Rotterdam von Ende September, wo zwei Güterzüge zusammengestossen waren, zeigt, dass auch Unfälle im Schienenverkehr in Zukunft nie ganz verhindert werden können. Dennoch sind alle Beteiligten des Sektors aufgerufen, sinnvolle Massnahmen zur weiteren Erhöhung der Sicherheit im Schienengüterverkehr zu beschliessen. Unkoordinierte Schnellschüsse erscheinen jedoch als wenig zielführend, dies umso weniger, als der offizielle Bericht über die Unfallursache von Viareggio bis heute öffentlich nicht vorliegt.

Philipp Müller
Delegierter des Verwaltungsrates

2001. Liberalisierungstheorie und -praxis sind allerdings nicht deckungsgleich. Die (ehemaligen) Staatsbahnen haben noch immer eine quasi Monopolstellung in den wachstumsstärksten Marktsegmenten wie dem Intermodal- und Einzelwagenverkehr. Beide Segmente haben mit einem Anteil am Gesamtschienenverkehrsmarkt von jeweils 15% und 40% eine grosse strategische und ökonomische Bedeutung für die gesamte Industrie, vom Verlader über die Traktionäre, Wagenvermieter bis hin zum Infrastrukturbetreiber.

«Die (ehemaligen) Staatsbahnen haben noch immer eine quasi Monopolstellung in den wachstumsstärksten Marktsegmenten, wie dem Intermodal- und Einzelwagenverkehr.»

Dieses Monopol wurde durch den europäischen Rechtsrahmen bis heute nicht aufgebrochen. Dies liegt daran, dass die für die Durchführung von Intermodal- und Einzelwagenverkehr erforderlichen Infrastrukturdienstleistungen und -anlagen vom EU Marktzugangsrecht nicht vollumfänglich erfasst werden. Das erste Eisenbahnpaket gewährt EVUs (Eisenbahnverkehrsunternehmen) in seiner Richtlinie 2001/14/EG nämlich nur sehr rudimentäre Mindestzugangsrechte. Diese beinhalten im Wesentlichen nur das Recht, dass ein EVU die ihm vom Infrastrukturbetreiber zugewiesene Trasse auch nutzen darf.

Alle anderen Dienstleistungen, die vor allem auch für den Intermodal- und Einzelwagenverkehr erforderlich sind, müssen vom (Monopol-)Anbieter nur unter bestimmten Bedingungen den EVUs zur Verfügung gestellt werden. Hierzu zählen Energieversorgung, Verlade- und Rangierleistungen, Be- und Entladegleise etc. Aber auch alle anderen Vorgaben im Eisenbahnpaket, wie ein unabhängiger und effektiver Regulierer, die stärkere Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers von den auf ihm fahrenden EVUs, diskriminierungsfreie Trassenpreise, etc., wurden bis dato von fast keinem EU Mitgliedstaat korrekt umgesetzt.

Die Europäische Kommission fährt daher einen zweistufigen Plan, bestehend in der aktuell laufenden Anmahnung der korrekten Umsetzung bestehenden EU-Rechts (Vertragsverletzungsverfahren) und in der Nachbesserung dieses Rechtsrahmens durch die Stärkung und Ausweitung der Zugangsrechte u.a. auch auf die vorgenannten Dienstleistungen ab 2010.

Marktentwicklung in Europa

Trotz der Liberalisierungsanfänge in den 90er Jahren konnten die (ehemaligen) Staatsbahnen ihre dominante Marktstellung in quasi allen EU-Mitgliedstaaten bewahren. Darüber hinaus führt die seit einiger Zeit stattfindende Konsolidierungswelle zu einer Reduzierung privater Akteure. Hiervon betroffen sind nicht nur private und unabhängige EVUs, sondern auch Wagenvermieter.

«Die Anzahl Wagenvermieter hat sich in den vergangenen Jahren so stark reduziert, dass sich die Verlader auch im Bereich Wagenvermietung Sorgen um die Aufrechterhaltung eines minimalen Wettbewerbs machen müssen.»

Weitere Informationen:
Monika Heiming
Secretary General
ERFA European Rail Freight Association
monika.heiming@erfa.be, www.erfa.be

Jüngste Beispiele sind der Verkauf der Veolia Cargo an ein Konsortium unter der Federführung der SNCF oder die 100%ige Übernahme des französischen Wagenvermieters ERMEWA durch die SNCF Gruppe. Diese Entwicklung ist sowohl seitens der EVU als auch der Wagenvermieter besorgniserregend, nicht zuletzt auch für die Kunden und Verlader. Die Anzahl Wagenvermieter hat sich in den vergangenen Jahren so stark reduziert, dass sich die Verlader auch im Bereich Wagenvermietung Sorgen um die Aufrechterhaltung eines minimalen Wettbewerbs machen müssen.

Die EU arbeitet aktuell an einer erweiterten Marktliberalisierungsbreite und -tiefe durch Verbesserung und Verstärkung des EU Rechtsrahmens. Dies bedeutet zukünftig für etablierte Monopole, vor allem integrierte Staatsbahnen und ihre Infrastrukturbetreiber, weniger Spielraum bei der Beeinflussung ihrer Wettbewerber über Nutzungsrechte und -bedingungen. Von nachhaltiger Wirkung wird dabei die komplette Öffnung aller Infrastruktureinrichtungen und -dienstleistungen inkl. Energieversorgung sein. Dies wird sich unmittelbar auf den Intermodal- und Einzelwagenverkehr auswirken.

Die bessere Bedienung in der Fläche und die Erweiterung des Angebots von privaten und unabhängigen EVUs z.B. um Einzelwagendienstleistungen wird von den Verladern schnell genutzt werden. Die Folgen sind eine natürliche stärkere Verladung von der Strasse auf die Schiene bereits beim Verlader, eine positive Nachfrageentwicklung bei den EVUs und den Wagenhaltern sowie mehr Einnahmen seitens der Infrastruktur. Verbesserte Rechtsgrundlagen und Marktbedingungen sind für die weitere positive Entwicklung des Schienengüterverkehrs entscheidend. Dieses Spielfeld sollte den (ehemaligen) Staatsbahnen nicht überlassen werden. Die Stellschrauben für die weitere Marktdynamik sind vorhanden, die EU und die privaten Anbieter müssen sie nur gemeinsam wirksam nutzen. ■

Zugunglück bei Rotterdam vom 25.09.2009

© KEYSTONE

WASCOSA bedauert das tragische Ereignis vom 25. September 2009 in Barendrecht bei Rotterdam, bei dem ein Lokführer tödlich verunglückt ist.

Im Zusammenhang mit der Sicherheit von Gefahrguttransporten auf der Schiene engagiert sich WASCOSA seit Jahren für einen möglichst hohen Sicherheitsstandard bei ihrer eigenen Kesselwagenflotte. Alle sieben Kesselwagen der WASCOSA, die sich in einem der beiden zusammen gestossenen Züge befanden und 2008 aus Neubau in Betrieb genommen wurden, waren mit Crashpuffern ausgestattet. Dies, obwohl weder das Gefahrgut-, noch das Bahnverkehrsgesetz diese Ausstattung für das transportierte Produkt vorschrieb. Im Sinne von Responsible Care und einer bestmöglichen Risikominimierung haben sich WASCOSA und der Verlader gemeinsam entschieden, die Mehrkosten für die Crashpuffer aufzuwenden.

Crashpuffer haben funktioniert

Auch wenn der offizielle Unfallbericht bis heute öffentlich nicht vorliegt, kann anhand der Bilder festgehalten werden, dass die Crashpuffer bei den beiden vordersten Wagen beim Zusammenprall angesprochen und Energie verzehrt haben. Entscheidend ist jedenfalls die Tatsache, dass die Kessel trotz des heftigen Zusammenstosses unversehrt geblieben sind. Es ist kein Produkt ausgetreten, wodurch folglich ein weitaus grösserer Schaden verhindert werden konnte. Dieser Umstand darf angesichts der aktuellen Diskussion über die Sicherheit im Schienengüterverkehr als sehr erfreuliche Erkenntnis festgehalten werden.

Aktiv für den Einsatz von Entgleisungsdetektoren

Sicherheit im Gefahrguttransport auf der Schiene ist für WASCOSA nicht erst seit Kurzem ein Anliegen. Schon seit 1998 setzt sich WASCOSA aktiv für die europaweite Ausrüstung von Gefahrgutkesselwagen mit Entgleisungsdetektoren ein; WASCOSA selbst hat europaweit am meisten Wagen mit diesem System ausgerüstet. Derzeit baut WASCOSA eine grössere Neubauserie von Druckgaskesselwagen, bei welchen bereits 2008 entschieden wurde, die Wagen mit Entgleisungsdetektoren auszustatten. ■

Zusammenstoss von Barendrecht: Bild eines intakten und deformierten Crashpuffers.

Spezifische Anschriften an Güterwagen und Ladeeinheiten für den kombinierten Verkehr

Der Schienengüterverkehr ist geprägt durch den jahrzehntelangen freizügigen Einsatz von Güterwagen innerhalb weiter Teile Europas. Dies wurde unter anderem durch eine einheitliche Anschriftensystematik ermöglicht, welche verschiedene Informationen über geometrische, beladetechnische und betriebliche Eigenschaften des Güterwagens enthält. Verbindlich festgelegt sind die relevanten Fahrzeug-Anschriften in der Technischen Spezifikation für Interoperabilität, Teilsystem Güterwagen (TSI Freight Waggon) und in dem „Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen" (AVV).

Bild 1: Fahrzeugnummer, Gattung und Lastgrenzraster

Alle Güterwagen sind zur Identifikation grundsätzlich mit einer individuellen 11-stelligen Fahrzeugnummer (plus Prüfziffer) versehen. Hinzu kommen Länderkennung, Fahrzeughalter und - sofern alle Merkmale erfüllt sind - die Markierung des freizügigen Betriebseinsatzes durch „RIV" oder „TEN" (Bild 1).

Die Gattungsbezeichnung eines Güterwagens beinhaltet konstruktive und technische Merkmale des Wagens, so steht z. B. das „S" für die Fahrzeugfamilie „Drehgestell-Flachwagen", „g" für „Transport von Gross-Containern". Bei Taschenwagen ist ein „d" für den Transport von Strassenfahrzeugen enthalten. Zusätzliche Buchstaben können bestimmte Lastgrenzen oder Ladelängen sowie Sonderausrüstungen beschreiben.

Weiterhin ist das Lastgrenzraster wichtig, welches in Abhängigkeit von der Tragfähigkeit der Streckenklassen A bis D und von den Betriebssystemen - hier „s" und „ss" - die jeweils maximale Zuladung (einschl. Ladeeinheit) angibt. Die *** verweisen noch auf die Eignung, dass das Fahrzeug beladen bis 120 km/h verkehren darf, sofern die jeweilige Strecke dafür ausgerüstet ist.

«Besondere Anschriften an Tragwagen und Ladeeinheiten (LE) des Kombinierten Verkehrs (KV) ergeben sich aus den dortigen betrieblichen und konstruktiven Besonderheiten.»

Bild 2: Kodifizierungsschild eines Wechselbehälters

Weitere Informationen:
Hinrich Hempel, Deutsche Bahn AG in Minden
hinrich.hempel@deutschebahn.com

Besondere Anschriften an Tragwagen und Ladeeinheiten (LE) des Kombinierten Verkehrs (KV) ergeben sich aus den dortigen betrieblichen und konstruktiven Besonderheiten. Der KV unterscheidet sich vom konventionellen Wagenladungsverkehr in einem entscheidenden Punkt: dem erforderlichen Lichtraumprofil, welches durch die überwiegend rechteckige Form der Ladeeinheiten geprägt ist. Um zu gewährleisten, dass trotz der Vielzahl von Streckenprofilen und der Menge an unterschiedlichen Aussenabmessungen der LE immer ein ausreichendes Lichtraumprofil zur Verfügung steht, wurde eine besondere Kodierung entwickelt.

Dafür werden die Eisenbahnstrecken in Abhängigkeit von der individuell zur Verfügung stehenden Höhe und Breite nach einem einheitlichen System benannt. So erhält jede Strecke einen Code aus Buchstabe (C, P, S) plus zwei- oder dreistellige Ziffer.

Dieselbe Kodierung muss sich für den ordnungsgemässen Eisenbahnbetrieb auch auf der zu transportierenden Ladeeinheit wiederfinden. Hierfür werden die Ladeeinheiten mit einem Kodifizierungsschild (Bild 2 und 3) versehen, welches neben dem Profilcode auch die kodifizierende Stelle, den Eigentümer der LE sowie die Fahrgestellnummer oder Baunummer der LE beinhaltet. Basis für die Profil-Kodifizierung ist die errechnete Eckhöhe der LE bei Positionierung auf einem Tragwagen mit Standardaufstandshöhe. Ergänzend

Bild 3: Kodifizierungsschild eines Sattelaufliegers

Bild 4: Wagenbestimmungscode mit Aufstandshöhe

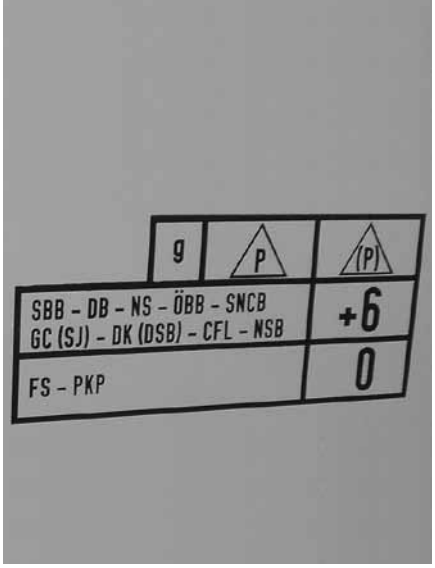


Bild 5: Wagenbestimmungscode mit Vereinbarungsraster

der Hinweis, dass die Anschrift „Code XL“ auf Curtainsiderplanen (Bild 3) für diese LE den Eisenbahntransport bis 140 km/h zulässt.

«Das spezielle Kodifizierungs- und Anschriftensystem im Kombinierten Verkehr ist also insbesondere darauf ausgerichtet, die Kompatibilität des jeweiligen Tragwagens einschliesslich der verladenen Ladeeinheit mit dem zur Verfügung stehenden Streckenprofil durch die entsprechenden Anschriften an Fahrzeug und LE jederzeit einfach überprüfbar zu machen.»

Die Güterwagen des KV als drittes Element im Zusammenspiel von verfügbarem Streckenprofil und erforderlichem Raumbedarf werden mit einem Wagenbestimmungscode („C“ für Container und Wechselbehälter, „P“ für Sattelauflieger) gekennzeichnet. Zusätzlich zum „C“ wird die Aufstandshöhe genannt (Bild 4). Beide Buchstaben bedeuten grundsätzlich auch, dass die Standard-Aufstandshöhe eingehalten wird. Wird diese Standard-Aufstandshöhe an einem Tragwagen konstruktiv unter- oder überschritten, erhält das jeweilige Fahrzeug zusammen mit dem Bestimmungscode eine Zusatzanschrift in Form eines Vereinbarungsrasters mit Aufzählung des Geltungsbereichs und der Korrekturziffer (Bild 5). Positive Korrekturziffern ergeben sich aus geringeren Aufstandshöhen als in der Grenzkurve erlaubt. Damit sind dann LE mit entsprechend grösserem Profilcode auf den Strecken transportierbar.

Eine weitere spezifische Anschriftensystematik im KV ist ausserdem für die Darstellung der Verträglichkeit von Sattelaufliegern und Taschenwagen notwendig. Durch Weiterentwicklungen ist der Hüllraumbedarf von einigen Sattelauflieger-Bauarten gewachsen, wodurch diese Bauarten nur noch auf bestimmten Taschenwagen ausreichend Platz finden. Der notwendige Platzbedarf dieser sogenannten Megatrailer wird mit Buchstaben in Form des Kompatibilitätscodes verschlüsselt und sowohl am Sattelauflieger (Bild 3: „e, f“) als auch am Taschenwagen angeschrieben (Bild 5: „g“), wodurch eine direkte Zuordnung möglich ist.

Das spezielle Kodifizierungs- und Anschriftensystem im Kombinierten Verkehr ist also insbesondere darauf ausgerichtet, die Kompatibilität des jeweiligen Tragwagens einschliesslich der verladenen Ladeeinheit mit dem zur Verfügung stehenden Streckenprofil durch die entsprechenden Anschriften an Fahrzeug und LE jederzeit einfach überprüfbar zu machen. Den Weiterentwicklungen im Bereich der Sattelauflieger wurde mit der Einführung der Kompatibilitätscodes Rechnung getragen, um so die Disposition der Megatrailer zu den passenden Tragwagen zu ermöglichen. Zusammen mit den sonstigen Anschriften an den Güterwagen und Ladeeinheiten ist eine umfassende betriebliche und technische Informationsmenge gegeben, die einen einfachen, schnellen und sicheren grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr ermöglicht. ■

Auf der letzten Seite dieser Ausgabe des WASCOSA infoletters finden Sie eine nützliche Auflistung der gängigsten Anschriften an Tragwagen und Behältern des Kombinierten Verkehrs.

Schritt für Schritt voraus – das Cargo Rail Service Center wird ein Verein

CARGO RAIL SERVICE CENTER

Anlässlich der Versammlung der Gründungsmitglieder des Cargo Rail Service Centers CRSC vom 23. September 2009 in Leipzig haben die Gründungsmitglieder einstimmig beschlossen, das CRSC in einen Verein nach Deutschem Recht zu überführen. Das CRSC ist ein sinnvolles, sich schnell entwickelndes Netzwerk von Wagenhaltern und Werkstätten mit zukunftsweisendem Charakter. In der Zwischenzeit zählt das CRSC, welches im April 2007 kurz vor Einführung des AVV ins Leben gerufen wurde, bereits mehr als 70 Mitglieder und vertritt einen Wagenpark von mehr als 40‘000 Wagen.

Nebst Werkstätten, Wagenhaltern und Dienstleistern setzen sich die Mitglieder immer häufiger auch aus Verladern zusammen. Dies unterstreicht das immer grösser werdende Interesse an einer zeitgemässen, international ausgerichteten Interessensvertretung für den Schienengüterverkehr in der neuen AVV/TSI-Welt. Jüngstes Beispiel eines namhaften Neumitglieds ist DB Intermodal Services in Mainz.

Die Mitgliedschaft ist bislang kostenlos. Mit dem Beitritt zum CRSC erfüllen verwendendes EVU und Halter ihre Pflicht nach Anlage 7, Absatz 1.3 des Allgemeinen Vertrages für die Verwendung von Güterwagen AVV, ein Logistikcenter zur Koordination und Steuerung aller Funktionen bei der Ersatzteilversorgung einzurichten. ■

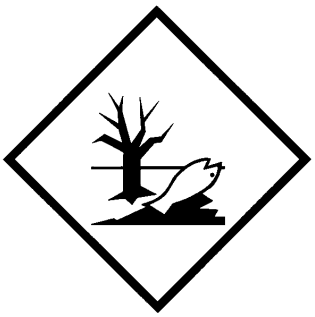
Weitere Informationen:
Irmhild Saabel, WASCOSA AG / Vorstand CRSC
T +41 41 727 67 62, F +41 41 727 67 77
info@crsc.ch, www.crsc.ch

Kennzeichnung und Markierung von Kesselwagen

Seit dem 1. Juli 2009 ist die Übergangsfrist des RID 2007 abgelaufen. RID 2009 gilt seither ohne Einschränkung, jedoch mit nachfolgenden Ausnahmen.

Übergangsfristen

Abschnitt 5.3.6 RID besagt, dass Wagen (also auch Kesselwagen) und Grosscontainer, Tankcontainer etc. mit nachstehendem Kennzeichen versehen sein müssen, wenn der beförderte Stoff bzw. die sich im Tank oder in den Verpackungen befindlichen Stoffe den Kriterien der Wassergefährdung nach Abschnitt 2.2.9 RID entsprechen.



Diese Vorschrift ist am 1.7.2009 definitiv in Kraft getreten. Sie wurde aber mit einer Übergangsfrist im Unterabschnitt 1.6.1.17 versehen, welche die Kennzeichnungspflicht bis auf den 31.12.2010 aufschiebt. Ausgenommen von diesem Aufschub sind die beiden Stoffe der Nummern UN 3077 und UN 3082 (umweltgefährdende Stoffe, fest und flüssig der Klasse 9). Hier müssten die für den Transport verwendeten Umschliessungen (z.B. Kesselwagen) ab 1.7.2009 gekennzeichnet sein. Hier kommt jedoch die zweite Ausnahme zum Tragen: Multilateral Agreement (MLA).

Multilaterale Übereinkommen

Das RID sieht vor, dass auf Grundlage von Abschnitt 1.5.1 die zuständigen Behörden der Vertragsparteien unmittelbar untereinander vereinbaren können, bestimmte Beförderungen auf ihren Gebieten unter zeitweiligen Abweichungen von den Vorschriften des RID zu genehmigen, sofern dadurch die Sicherheit nicht beeinträchtigt wird.

Die Geltungsdauer solcher Vereinbarungen darf fünf Jahre nicht überschreiten. In dieser Periode sollte es den interessierten Vertragsparteien oder anderen Stellen möglich sein, zuhanden des Fachausschusses RID einen Antrag vorzubereiten, um die entsprechende Bestimmung für alle Mitgliedstaaten gültig werden zu lassen. In Bezug auf Kennzeichnungspflicht für wassergefährdende Stoffe wurde ein solches MLA abgeschlossen. Es lautet wie folgt:

Multilaterale Sondervereinbarung RID 5/2009 gemäss Abschnitt 1.5.1 des RID betreffend den besonderen Vorschriften für die Kennzeichnung von umweltgefährdenden Stoffen:

1. Abweichend von den Vorschriften des Unterabschnitts 5.2.1.8 RID dürfen gefährliche Güter, die den UN-Nummern 3077 und 3082 zugeordnet sind, ohne das in Absatz 5.2.1.8.3 abgebildete Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe befördert werden.

2. Alle übrigen Vorschriften für die Beförderung der UN-Nummern 3077 und 3082 bleiben anwendbar.

3. Diese Vereinbarung gilt bis zum 31. Dezember 2009 für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der COTIF-Mitgliedstaaten, die diese Vereinbarung unterzeichnet haben. Wird sie vorher von einem der Unterzeichner widerrufen, gilt sie in diesem Fall bis zum vorgenannten Zeitpunkt nur noch für Beförderungen in den Hoheitsgebieten der COTIF Mitgliedstaaten, die diese Vereinbarung unterzeichnet und nicht widerrufen haben. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt haben diese Vereinbarung folgende Mitgliedstaaten unterschrieben: Vereinigtes Königreich 15.06.2009; Frankreich 17.06.2009; Belgien 29.06.2009; Deutschland 29.06.2009; Schweiz 29.06.2009; Slowenien 08.07.2009.

Ernst Winkler, Gefahrgutbeauftragter der WASCOSA AG

Konkret heisst dies, dass mit der Frist der neuen Kennzeichnung noch bis Ende Jahr zugewartet werden kann, allerdings nur in den mitunterzeichnenden Staaten dieses MLA.

Ob für ein bestimmtes, nach RID nicht gelöstes Transportproblem eine MLA besteht, kann im Verzeichnis der OTIF Homepage nachgeschlagen werden. Jeder Staat und damit auch seine Bürger sind berechtigt, die zuständige Behörde um den Abschluss eines MLA zu ersuchen. In der Schweiz würde man ein solches Gesuch via VAP an das BAV richten. ■

Fotografieren, Daten erfassen, absenden, fertig. Alle Vorgänge lückenlos dokumentiert. Kunden, Mieter, EVU und Wagenhalter mit wichtigen Informationen bei geringstem Aufwand bedient. Und, was genau so wichtig ist, alles ohne weiteren Aufwand zeitnah dokumentiert und gespeichert. (© waggon24)

Barcode zur Identifizierung von Eisenbahngüterwagen im Betrieb

Die EVU und Fahrzeughalter suchen seit langem nach guten und pragmatischen Lösungen zur Verfolgung und Steuerung von Eisenbahngüterwagen. Die wichtigsten zu lösenden Fragen sind, möglichst aktuelle Standortinformationen und die zeitnahe und sichere Übertragung zustandsbezogener Daten bei Unregelmässigkeiten und Schäden.

Geringer Aufwand, einfache manuelle Handhabung und eine sichere automatische Erkennung verspricht die Anwendung von QR-Barcode, die jetzt von der waggon24 GmbH in Berlin und der APRIXON Information Services GmbH in Hamburg entwickelt wurde. Die Fahrzeuge sind einmalig mit dem QR-Code zu bekleben und können dann zweifelsfrei sowohl manuell als auch automatisch detektiert werden.

«Geringer Aufwand, einfache manuelle Handhabung und eine sichere automatische Erkennung sind die Features der Barcode-Identifizierung von Eisenbahngüterwagen im Betrieb.»

Für die manuelle Nutzung ist ein Mobiltelefon mit Kamera (Auflösung: 2 Mega-Pixel) ausreichend. Der dekodierte Barcode kann mit aktuellen Standort- und Zustandsinformationen ergänzt werden und wird dann über eine gesicherte Webverbindung an den zentralen Server übertragen. Mit einer stationären Webcam können die Barcodes für z.B. Standortmeldungen oder Zugbildungsinformationen vollautomatisch dedektiert werden. In Verbindung mit internetbasierten Datenbanken und der Software ECHO entsteht ein vollständiges System für den Betrieb von Eisenbahngüterwagen mit allen denkbaren Anwendungen von der Standorterfassung bis zur Wagenliste, der Bremsberechnung oder der Werkstatteinund Ausgangsmeldung.

Vereinfachung des Schadwagenmanagements

Sehr interessant ist das System auch für die Erfassung von Schäden bei der Wagenuntersuchung oder wenn Wagen spontan ausgestellt werden müssen. In diesen Fällen ist es besonders wichtig zeitnahe Informationen zu haben.

Für die Meldung von Schäden an Güterwagen können alle für ein AVV Schadensprotokoll wichtigen Daten wie z.B Schadcode, Bezettelung, Schadensursache

«Die Fahrzeuge sind einmalig mit dem QR-Code zu bekleben und können dann zweifelsfrei sowohl manuell als auch automatisch detektiert werden.»

oder Informationen zum Ersatzteilbedarf direkt übertragen werden. Das Schadensprotokoll entsteht praktisch zeitgleich mit der Schadensmeldung. ■

Weitere Informationen:
Bernd Weinreich, Geschäftsführer
waggon24 GmbH in Berlin
bernd.weinreich@waggon24.com

Michael Heissenberg, Geschäftsführer
APRIXON Information Services GmbH in Hamburg
michael.heissenberg@aprixon.de

VAP – der mitgliederstärkste Verband innerhalb der UIP

www.cargorail.ch

Der VAP ist der Schweizer Spezialverband der verladenden Wirtschaft für den Eisenbahngüterverkehr. In ihm sind Verlader, Anschlussgleis- und Terminalbetreiber sowie die Halter von Güterwagen und Eisenbahntraktionsmitteln vereinigt. Er vertritt deren Interessen in der nationalen und internationalen Verkehrspolitik sowie bei Behörden und Organisationen im In- und Ausland. Der VAP wurde 1912 gegründet und ist mit seinen rund 300 Mitglieder der mitgliederstärkste Verband innerhalb der UIP. Aufgrund der Mehrsprachigkeit der Schweiz und der internationalen Ausrichtung des Bahngüterverkehrs sind in den letzten drei Jahren zahlreiche Firmen aus dem Ausland dem VAP beigetreten.

Politisch aktuelle Aktionsfelder

- Neuordnung von Trassenpreis und Netzzugangspriorität
- Schaffung eines unabhängigen Eisenbahnregulators
- Ausbau des Netzes mit genügend Trassen für den zunehmenden Güterverkehr
- Liberalisierung des Bereichs private Anschlussgleise
- Qualitäts- und Sicherheitsmonitoring bei den Verladern
- Umsetzung der Interoperabilität in der Schweiz
- Umsetzung der Zertifizierung des Wagenhalters in der Schweiz

Verkehrspolitik

Der VAP versteht sich als politisches Sprachrohr der verladenden Wirtschaft. Er setzt sich primär für die Interessen des Binnen-, Import- und Exportverkehrs ein. Der Transitverkehr wird als Teil der Europapolitik ebenfalls mitberücksichtigt. Der VAP verfolgt die Steigerung der Effizienz der Bahn insgesamt durch gute Rahmenbedingungen auf nationaler und internationaler Ebene (Betriebsvorschriften, Infrastruktur, Interoperabilität, Beförderungsrecht usw.). Auf internationaler Ebene ist der VAP aktiv im internationalen Anschlussgleisverband CRE und in der internationalen Privatgüterwagen-Union UIP, welche in der Schweiz gegründet und deren Geschäftsstelle bis 1990 durch Schweizer Vertreter geführt wurde. In ihren verschiedenen Arbeitsgruppen sind Vertreter des VAP aktiv, so insbesondere in denjenigen der ERA, des Allgemeinen Wagenverwendungsvertrags und des RID.

Dienstleistungen als Fachverband

Der VAP als Fachverband will seine Mitglieder in den oft komplexen technischen, betrieblichen und rechtlichen Fragen rund um den Bahngüterverkehr unterstützen und entlasten. Als Mitherausgeber des Instandhaltungsleitfadens für Güterwagen der VPI Deutschland und VPI Österreich strebt der VAP die Standardisierung des Wagenunterhalts in Europa an. In ständigen und ad hoc Arbeitsgruppen werden Fragen aufgearbeitet und Lösungen gefunden. Kooperationen mit der Verwaltung, den Eisenbahnen und anderen Verbänden des In- und Auslands werden dabei gepflegt, um breit abgestützte Lösungen zu finden. In Rundschreiben und Informationsveranstaltungen wird laufend über die Ergebnisse orientiert.

Weitere Informationen:
Dr. Frank Furrer, VAP in Uitikon/Zürich
vap@cargorail.ch, www.cargorail.ch

Der VAP veranstaltet zwei Mal jährlich das Forum Güterwagen, das sich in nationalen und internationalen Bahngüterverkehrsfragen als eine Informations- und Diskussionsplattform für Wagenhalter, Güterverkehrskunden, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Behörden etabliert hat.

Schliesslich werden den Mitgliedern individuelle Beratungen in vertraglichen, betrieblichen und technischen Fragen angeboten. ■

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

Der Allgemeine Verwendungsvertrag benötigt allgemeine Sicherheitsstandards

Der Schienengüterverkehr in Europa ist durch den schrecklichen Unfall in Viareggio am 29. Juni 2009 erschüttert worden. Gerade Gefahrgut wird auf der Schiene transportiert, weil der Schienengüterverkehr im Vergleich zum LKW besonders sicher ist. Der europäische Sektor ist daher dringend aufgerufen, die Sicherheitsstandards insbesondere bei der Radsatzinstandhaltung kritisch zu analysieren und weiterzuentwickeln.

Für die Instandhaltung von Radsätzen sind die jeweiligen nationalen Vorschriften in den europäischen Ländern nicht überall identisch. Unter Führung der ERA und unter Beteiligung der europäischen Eisenbahnverbände wurde bei der Sicherheitskonferenz am 8. September 2009 in Brüssel eine Task Force eingerichtet, die Vorschläge für europäische Standards für Radsätze und deren Instandhaltung entwickeln soll. Zudem wurden in den letzten Wochen in verschiedenen Ländern von Bahnen, Haltern und Eisenbahnbehörden ergänzende Sicherheitsregelungen festgelegt.

Welche Regelungen sind in den letzten Monaten von Bahnen und Sicherheitsbehörden erlassen worden? Und wo gelten diese Regelungen?

Seit Jahresmitte bis Ende September 2009 konnten drei unterschiedliche Massnahmen beobachtet werden:

1. Reduzierung der Achslast bestimmter Wagengattungen von 21 t bzw. 20,5 t auf 20 t

Basis dieser Massnahme ist eine Aufforderung des Eisenbahnbundesamtes (EBA) in Deutschland. Im Rahmen der Untersuchung eines anderen Radsatzwellenbruches wurde festgestellt, dass die Dauerfestigkeit für Radsatzwellen in bestimmten Güterwagenbauarten nicht in allen Fällen nachgewiesen wurde. Das EBA hat alle

Halter aufgefordert, entsprechende Überprüfungen durchzuführen. Daraufhin haben mehrere europäische Halter die Achslast bei unterschiedlichen Wagenbauarten auf 20 t reduziert. Die SNCF hat am 28. August 2009 eine ähnliche Regelung erlassen: Wagen mit entsprechenden technischen Merkmalen dürfen nicht mehr mit mehr als 20 t beladen werden, wenn die Wagen in oder nach Frankreich fahren sollen.

2. Regelungen und Empfehlungen der italienischen und französischen Sicherheitsbehörden

Die italienische Sicherheitsbehörde ANSF fordert seit dem 3. Juli 2009, dass Radsätze einer zerstörungsfreien Prüfung unterzogen werden müssen, wenn sie bestimmte technische Merkmale erfüllen und in Italien genutzt werden sollen. Die französische Sicherheitsbehörde EPSF empfahl am 10.07.2009 den französischen EVU die Übernahme dieser Regelung.

3. Annahmesperren der Trenitalia und weiterer italienischer Eisenbahnen sowie durch Rail Cargo Austria

Trenitalia verhängt seit dem 04. Juli 2009 unterschiedliche Annahmesperren für ausgewählte Wagen, d.h. bestimmte Wagennummern bzw. Wagen mit bestimmten technischen Eigenschaften. Die Wagenlisten sind teilweise Ergebnis einer Abfrage der von ANSF aufgeführten technischen Merkmale bei europäischen Wagenhaltern. Seit dem 03. August 2009 verhängt auch Rail Cargo Austria ähnliche Annahmesperren.

Es wird immer deutlicher, dass die unterschiedlichen nationalen Einzellösungen zu grosser Verunsicherung bei allen Marktteilnehmern führen. Zu befürchten ist, dass bei zunehmender Komplexität die Attraktivität des Schienengüterverkehrs leidet und damit Marktanteile an andere Verkehrsträger verloren gehen.

Zudem wird häufig die Frage gestellt, ob die beschriebenen Massnahmen einiger EVU mit dem AVV vereinbar sind. Diese Frage muss eindeutig mit „ja“ beantwortet werden. Zwar könnte man den Artikel 11 des AVV sehr eng auslegen: Dann käme eine Annahmesperre für einzelne Wagen nur in Betracht, wenn eine Behörde die Übernahme der Wagen ausdrücklich verbietet.

«Für die Instandhaltung von Radsätzen sind die jeweiligen nationalen Vorschriften in den europäischen Ländern nicht überall identisch. In den letzten Wochen wurden in verschiedenen Ländern von Bahnen, Haltern und Eisenbahnbehörden ergänzende Sicherheitsregelungen festgelegt.»

Hier gilt jedoch: Die gesetzlichen Verpflichtung der EVU, einen sicheren Eisenbahnbetrieb zu gewährleisten, steht vor den privatrechtlichen Regelungen des AVV. Die EVUs müssen ihre Sicherheitsprognose für den Betrieb regelmässig überprüfen – insbesondere dann, wenn neue sicherheitsrelevante Informationen verfügbar sind. Informationen von europäischen Sicherheitsbehörden oder Bahnen müssen in diesem Zusammenhang besonders ernsthaft geprüft werden. In jedem Fall muss das EVU zugunsten der Sicherheit entscheiden.

«Erste Vorschläge für eine einheitliche europäische Regelung der unterschiedlichen Regelungen sollen bis Ende Jahr erarbeitet werden.»

Klar ist jedoch, dass die unterschiedlichen Regelungen möglichst schnell wieder zusammengeführt werden müssen. Richtig ist daher der von der ERA eingeschlagene Weg, in einer europäischen Task Force für Klarheit bei der Instandhaltung von Radsätzen zu sorgen. Erste Vorschläge für eine einheitliche europäische Regelung sollen bis Ende des Jahres erarbeitet werden.

Seit 16. Juni 2009 neuer Schadcode für Schäden an Radsatzwellen in der Anlage 9 AVV

Neue einheitliche Sicherheitsregelungen gibt es auch im AVV: Für die betriebliche Wagenuntersuchung gibt es bereits seit dem 16. Juni 2009 einen neuen Schadcode, der bei sichtbaren Schleifspuren auf der Radsatzwellenoberfläche anzuwenden ist. Es handelt sich um den Schadcode 1.6.2 der Anlage 9 des AVV – die Wagen werden gemäss AVV bezettelt mit Muster K (nach Entladung in die Werkstatt). Somit werden zukünftig auch kleinere Schleifspuren an den Radsatzwellen erfasst und repariert. Zu beachten ist hier, dass der bisherige Schadcode 1.6.2 nun als Schadcode 1.6.3 geführt wird. Die neuen Anlagen 9, 10 und 11 des AVV gelten seit dem 16. Juni 2009. Sie stehen im Internet auf der Website des AVV-Büros zum Download bereit. Dort sind auch die seit dem 13. Oktober 2009 gültigen Regelungen zum neuen Änderungsverfahren des AVV sowie die Präzisierungen zur Halterdefinition zu finden: www.gcubureau.org

Die Ergebnisse der Task Force liegen bald vor. Es ist zu erwarten, dass der AVV anschliessend unter Berücksichtigung der neuen einheitlichen Sicherheitsstandards weiterentwickelt wird. ■

Neue Mitarbeiter bei WASCOSA

Antonietta Ambrico, eine versierte Buchhaltungsmitarbeiterin, startete bereits Mitte letzten Jahres mit einem 20% Teilzeit-Pensum bei WASCOSA. Vor gut zehn Monaten stockte sie ihr Pensum aufgrund zunehmenden Arbeitsvolumens im Finanzteam auf 40 Prozent auf.

Frau Ambrico bringt als Sachbearbeiterin langjähriges Wissen aus verschiedenen Branchen mit. Unter anderem arbeitete sie während sieben Jahren bereits in der Sparte Rechnungswesen und Buchhaltung in verschiedenen Unternehmen in der Konsumgüterbranche. Ganzheitliches Denken, Genauigkeit und das Besitzen des Zahlenflairs sind Ihre Stärken. „Es motiviert mich, im eingespielten Finanzteam der WASCOSA zu arbeiten", so Antonietta Ambrico. ■

T +41 41 727 67 59
F +41 41 727 67 77
antonietta.ambrico@wascosa.ch

Seit Januar 2009 ist Jürg Fischer, gelernter Metallbauschlosser und Schweissfachmann, für die WASCOSA in der Sparte Technik tätig. Jürg Fischer arbeitete rund 15 Jahre für die SBB Cargo in diversen Bereichen.

Als längjähriger Gruppenleiter in einer Unterhaltsanlage, als Einsatz-Mann einer mobilen Equipe unterwegs vor Ort sowie als Sicherheitsbeauftragter hat sich Fischer in verschiedensten Arbeitsbereichen wertvolles Praxis-Wissen angeeignet.

Seit Ende September 2009 ist Jürg Fischer zudem als zugelassener Auditor für Zertifizierungen von Werkstätten für die VPI Deutschland aktiv im Einsatz. ■

T +41 41 727 67 57
F +41 41 727 67 77
juerg.fischer@wascosa.ch

Ebenfalls hat das wachsende Geschäftsvolumen WASCOSA veranlasst, ihr Team Güterwagen mit Thomas Berger zu erweitern. Was ihn bei der Tätigkeit von WASCOSA am meisten motiviert, ist, dass er die gelernten Fähigkeiten als Wagenmeister direkt miteinbringen kann.

Der 33-jährige Schweizer hat vor seiner Zeit bei WASCOSA ein Jahrzehnt als Wagenmeister bei SBB Cargo AG gearbeitet. Während dieser Zeit auditierte Berger Mitarbeiter im Bereich Bremsproben, verantwortete die technische und betriebliche Kontrolle an Güterwagen jeglicher Bauart und tätigte nebenbei eine Rangierausbildung. Die betrieblichen Kenntnisse aus dem Bahn- und Rangierbetrieb sowie die Kenntnisse zum Aufbau verschiedenster Güterwagengattungen kommen ihm bei der heutigen Tätigkeit zugute. ■

T +41 41 727 67 56
F +41 41 727 67 77
thomas.berger@wascosa.ch

Terminkalender

2009

20./21.10.2009 Luxemburg (L)	VDV-Länderkongress “Schienengüterverkehr in Belgien, Niederlande und Luxemburg”	Info: eckert@vdv.de / www.vdv.de
22./23.10.2009 Fulda (D)	SIGNAL+DRAHT Kongress	Info: DVV Media Group GmbH eurailpress-events@dvvmedia.com www.dvvmedia.com
10./11.11.2009 Delitzsch (D)	3. Technische Informationsveranstaltung der VPI “Radsatzwelleninstandhaltung”	Info: Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten mail@vpihamburg.de / www.vpihamburg.de
12.11.2009 Glattbrugg-Opfikon (CH)	VAP Forum Güterwagen Herbsttagung	Info: VAP Schweiz vap@bluewin.ch / www.cargorail.ch
25./26. November 2009 Voraussichtlich Köln (D)	VDV-Intensivseminar „Vertrieb – Grundlagen“	Info: VDV akademie@vdv.de / www.vdv-akademie.de
03./04.12.2009 Neuss (D)	VDV-Seminar „Lärmschutz im Eisenbahnverkehr“	Info: VDV akademie@vdv.de / www.vdv-akademie.de

2010

22./23.04.2010 Graz (A)	IBS Tagung	Info: IBS Interessengemeinschaft der Bahnspediteure (IBS) e.V. smulaibs@aol.com / www.ibs-ev.com
20.05.2010 noch offen	VAP Forum Güterwagen Frühjahrstagung	Info: VAP Schweiz vap@bluewin.ch / www.cargorail.ch
10.06.2010 Stuttgart (D)	4. Technische Informationsveranstaltung der VPI	Info: Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten mail@vpihamburg.de / www.vpihamburg.de
11.06.2010 Stuttgart (D)	VPI Mitgliederversammlung	Info: Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten mail@vpihamburg.de / www.vpihamburg.de

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

Druck
Druckerei Ebikon AG, Ebikon

Gestaltung
WASCOSA AG, Esther Schmid
Studio ONE AG, Ruswil

Übersetzung
proverb, Biel

Auflage
gedruckt 2'700 Exemplare,
erscheint zweimal jährlich in Deutsch und Englisch

Copyright
WASCOSA AG

Zum Aufbewahren

Anschriften an Tragwagen und Behältern des Kombinierten Verkehrs

Anschrift	Bedeutung

Hauptanschriften an Tragwagen

Fahrzeugnummer:
11 Ziffern + Kontrollziffer

Codes für Eignung zum international freizügigen Einsatz:
„TEN“: hält TSI-Anforderungen ein
„RIV“: hält UIC-Kodex ein
„G 1“: nach Wagenbegrenzungslinie G 1 gebaut

Ländercode:
Land, in dem das Fahrzeug registriert ist („D“)

Fahrzeughalterkennzeichen:
2 bis 5 Buchstaben („DB“)

Gattungsbezeichnung und Bauartnummer („Sgns 696“)

Lastgrenzraster, Eigengewicht des Fahrzeugs, Länge über Puffer

Wagenbestimmungscodes an Tragwagen

Tragwagen für Container + Wechselbehälter

Standard-Taschenwagen

Taschenwagen mit vergrössertem Hüllraum

Aufstandshöhe

Aufstandshöhe der Ladeeinheit auf dem Tragwagen

Kompatibilitätscode an Taschenwagen für Megatrailer

Kompatibilitätscode an Taschenwagen für Megatrailer für Zuordnung der geeigneten Sattelanhänger zum Taschenwagen („a“)

Anschrift	Bedeutung

Abweichende Behälteraufstandshöhe von Tragwagen

Abweichende Behälteraufstandshöhe von Tragwagen von Standardhöhen, mit bilateraler Vereinbarung für die aufgeführten Streckennetze

„+ 6“: Ladeeinheiten mit Profilnummer bis maximal 6 Einheiten höher als Streckenprofil können auf den genannten Streckennetzen transportiert werden („SBB, DB, …“)

Kodifizierungsschild an Sattelanhängern und Wechselbehältern

Beinhaltet u. a. Profilnummer („S“ „P“ plus 2 oder 3 Ziffern); Hersteller, Baujahr und Rahmennummer der Ladeeinheit; kodifizierende Stelle

Kodifizierungsschild für Sattelanhänger mit grossen Ladekapazitäten enthält zusätzlich den Kompatibilitätscode („e, f“) und die am Taschenwagen einzustellende Stützbockhöhe („85 cm“)

Beförderungsbedingungen für Sattelanhänger

Beförderung nur mit entlüfteter Feder

Kennzeichnung der festzulegende Achse in Tragwagen mit fester Tasche

Kennzeichnung von planenbespannten Ladeeinheiten

Kennzeichnung von planenbespannten Ladeeinheiten für die Eignung für Verkehre mit v_{max} = 140 km/h

Weitere Informationen: Hinrich Hempel, Deutsche Bahn AG in Minden (hinrich.hempel@deutschebahn.com)