wascosa
infoletter
AUSGABE 20 / DEZEMBER 2012
AKTUELLES FÜR DIE KESSEL- UND GÜTERWAGENBRANCHE

Neue T3000e-Wagen auf dem Korridor Rotterdam–Poznan

Seit 10 Jahren ist ERS Railways BV als EVU in Europa tätig. Anfangs mit rein maritimem Fokus, mittlerweile zunehmend auch im kontinentaleuropäischen Verkehr. Neue T3000e-Doppeltaschenwagen der WASCOSA verstärken seit September 2012 den Fuhrpark. Dies aus gutem Grund.

Solidarität unter Partnern

Die wachsende Verschuldung in den verschiedenen Ländern Europas und die damit verbundenen Hilfsprogramme der Partnerstaaten stellt das Europäische Bündnis derzeit auf die Probe. Man wird sehen, ob das Bündnis dauerhaft hält oder ob in Zeiten, wo es wirtschaftlich schwieriger wird, jeder wieder zuerst auf sich selbst schauen wird. Gleiches gilt für die viel zitierten «strategischen Partnerschaften» in der Berufswelt. Auch hier zeigt sich meist erst in wirtschaflich schwierigeren Zeiten, was hinter diesem Begriff steht. Handelt es sich um eine echte Partnerschaft, wo die Partner gemeinsam nach dem besten Weg suchen, wie man die Herausforderungen am besten löst («win-win»)? Oder war der Begriff «strategische Partnerschaft» nur ein Vorwand, um im Zweifel einseitig vom anderen zu profitieren und jeweils die besten Konditionen für sich herauszuholen («win-lose»)? Es wird interessant sein zu sehen, wie es um die Solidarität in der Branche bestellt ist. Denn gewinnen sollte am Ende der Transport auf der Schiene!

Philipp Müller
Delegierter des Verwaltungsrates

In eigener Sache

SEITE 4 ECM-Seminare von WASCOSA – ein voller Erfolg
SEITE 12 WASCOSA verstärkt die Geschäftsleitung

Wissenswertes / RID News

SEITE 6 Die Herausforderungen des Anlagenmanagements Fahrbahn SBB und dessen Massnahmen zur Beherrschung des steigenden Verschleisses
SEITE 10 Revision des schweizerischen Gefahrgutrechts

Weitere Informationen:
Frank Schuhholz, Managing Director bei ERS Railways B.V. in Rotterdam
f.schuhholz@ersrail.com

Die Entscheidung, T3000e-Doppeltaschenwagen in Kooperation mit der WASCOSA als Entity in Charge of Maintenance in den Fuhrpark der ERS aufzunehmen, war bereits zu Beginn des Jahres 2011 gefallen. Hintergrund war der Wandel des Unternehmens weg von einem rein maritim geprägten Operator/EVU hin zu einem Dienstleister mit einem breit aufgestellten Produktportfolio, welches zukünftig auch auf den Unbegleiteten Kombinierten Verkehr auf Basis von (Mega-)Trailern fokussiert.

Mit der Entscheidung zur Beschaffung dieser europaweit ersten Doppeltaschenwagen ihres Typs für den Transport von Trailern mit 4 Metern Eckhöhe war auch der Startschuss zur Angebotsplanung des Korridors Niederlande–Polen gefallen. Entgegen den allgemein bekannten Restriktionen beim Transport von Megatrailern im alpenquerenden Verkehr, speziell durch die Schweiz, eröffnen sich auf der Ost-West-Route (beispielweise zwischen den Niederlanden und Polen) weitaus bessere Möglichkeiten, derartige Trailer per Bahn zu transportieren.

Wirtschaftlichkeit überzeugt

Diesen deutlich positiveren Rahmenbedingungen bezüglich der Einsetzbarkeit des Equipments auf der niederländisch-deutsch-polnischen Infrastruktur (im Vergleich zum Schweiz-Transit entlang des Rotterdam-Genua-Korridors) stehen ausgeklügelte Transportkostenrechnungen seitens der Verlader und Spediteure gegenüber. Diese legen den Fokus stark auf die Effizienz der eingesetzten Ressourcen und üben aber auch sehr starken Wettbewerbsdruck auf der Kostenseite aus. Die bisher auf diesem Korridor gemachten Erfahrungen zeigen, dass die Verladerschaft bzw. die Spediteure das Produkt hinsichtlich Qualität und Preis sehr wohl annehmen, dass jedoch in vielen Fällen bisher schlicht das intermodal einsetzbare Equipment (z.B. Megatrailer) und somit auch die Erfahrung fehlt.

Die Herausforderung beim Einsatz dieser Doppeltaschenwagen besteht zudem darin, die Warenströme auf der Kundenseite so gut wie möglich auszubalancieren. Denn Unpaarigkeiten und damit verbundene Ineffizienzen bei der Auslastung des Equipments kosten immer entscheidende Prozentpunkte bei der Auslastung und entscheiden somit über den wirtschaftlichen Erfolg oder Misserfolg eines intermodalen Produkts. Der Vorteil, den intermodale Transportketten beim Einsatz von Megatrailern bieten können, besteht darin, dass die Sattelauflieger noch flexibler bei der Rundlaufplanung eingesetzt werden können als 45‘-Container. 45‘-Container, die ebenfalls im Intermodal-Bereich zum Einsatz kommen, jedoch immer noch Chassis am jeweiligen Zielterminal benötigen.

Durch den branchenübergreifen Ansatz auf dem Korridor Rotterdam–Poznan, nämlich die Bedienung von maritim als auch kontinental fokussierten Kundensegmenten, lag der Fokus bei der Planung des Produkts auf dem richtigen Equipment-Mix, um eine Vielzahl möglicher Transportgefässe transportieren zu können. Hier kommt ERS Railways als erstem Nutzer der überarbeiteten T3000e-Waggons von WASCOSA zugute, dass diese Wagen sehr flexibel einsetzbar sind und neben den Standard- und Megatrailern sowohl Short-sea- als auch Deep-sea-Container geladen werden können.

Verlagerungspotential

Interessant wird der Einsatz dieser Wagen auf dem Korridor Rotterdam–Polen noch aus einem anderen Grund: Beide Länder verfügen über viele starke und leistungsfähige Transportunternehmen im Strassengüterverkehr, d.h. der Fokus liegt auf

beiden Seiten dieses intermodalen Korridors klar auf strassenbasierten Lieferketten. Durch das Angebot von megatrailerfähigen Waggons kann zwischen beiden Ländern schrittweise ein Verlagerungseffekt eingeleitet werden, welcher in der Vergangenheit so nicht denkbar war. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass das polnische Verkehrs- und Infrastrukturministerium seit langer Zeit derartige Verlagerungsprojekte in die Verkehrspolitik mit aufgenommen hat und hier auf erste konkrete Erfolge verwiesen werden kann.

Betrachten wir diesen Korridor noch unter einem anderen Aspekt: Der gesamte Eisenbahngüterverkehr und somit auch der Intermodalbereich wird zukünftig mit dem Thema Lärmemissionen bzw. der möglichen Vermeidung derselbigen konfrontiert. Sämtliche neu zugelassenen Wagen müssen zwischenzeitlich mit lärmarmen Bremssystemen ausgerüstet sein. Eine Vorgabe, deren Umsetzung von allen Beteiligten Anstrengungen erfordert, die dadurch entstehenden Mehrkosten zu kalkulieren, deren volles Ausmass heutzutage noch nicht bekannt ist. Wünschenswert aus Nutzersicht ist in diesem Zusammenhang, dass die Rahmenbedingungen für die Ausrüstung von Neubauten (beispielsweise bei Bremssystemen) auf europäischer Ebene möglichst rasch geklärt werden. Klar ist lediglich, dass die bisher in Bremssystemen eingesetzten Graugusssohlen ab 2020 nicht mehr eingesetzt werden dürfen. Dieser Klarheit, was die Abschaffung eines bewährten Systems angeht, steht gleichzeitig die Unklarheit über die verschiedenen Optionen, welche bereitstehen müssen, gegenüber. Die aktuelle Situation sprich Unsicherheit bei der Ausstattung von Neubau-Wagen mit Bremssystemen sorgt derzeit dafür, dass Wagenhalter eher Vorsicht walten lassen, wenn es um den Einsatz von Bremssystemen ausserhalb der K-Block-basierten Systeme geht. Hier bedarf es aus Sicht von ERS einer raschen gesetzgeberischen Lösung, damit Planungssicherheit für derartige Investitionsgüter besteht, deren Abschreibedauer jeden Kundenvertrag bei Weitem überschreitet.

Bezüglich des Lärmproblems ist der West-Ost-West-Korridor bei Weitem nicht so problematisch, wie dies entlang des Rheinkorridors wahrgenommen wird. Dies wird ERS als EVU und gleichzeitigen Intermodal Operateur aber nicht davon abhalten, hier proaktiv nach nachhaltigen Lösungen gemeinsam mit Lieferanten und Partnern wie der WASCOSA AG zu suchen. ■

Zur Person

Frank Schuhholz ...

- ... ist seit 2009 bei der A.P. Moller Maersk Gruppe tätig und seit Mai 2010 Geschäftsführer der ERS Railways BV mit Hauptsitz in Rotterdam.
- ... war von 1999 bis 2003 bei Hellmann Moritz International Forwarders Sp. Z o.o. in Warschau, zuletzt in der Funktion des COO, tätig.
- ... verantwortete als Leiter Logistik Service von 2003 bis 2009 den Auf- und Ausbau des europaweiten Railport-Netzwerks bei DB Schenker Rail in Mainz.

Hochkarätige Referenten haben zum Erfolg der Seminare beigetragen (v.l.n.r.): Peter Balzer, WASCOSA AG, referierte unter anderem zum Thema «Handlungsalternativen für Wagenhalter aus wirtschaftlicher Sicht». Annette Hinze, EBA, erläuterte der Stand der Umsetzung im Deutschland, und der ehemalige Direktor von Alcosuisse, Pierre Schaller, berichtete über die Erfahrungen zur Auslagerung der ECM-Verantwortung an einen Drittpartner.

ECM-Seminare von WASCOSA – ein voller Erfolg

Hohe Teilnehmerzahlen, positive Rückmeldungen: Mit mehreren Seminaren zur neuen ECM/EU-Verordnung 445/2011 und den daraus resultierenden Folgen für Wagenhalter hat die WASCOSA ins Schwarze getroffen. Zum Erfolg der eintägigen Veranstaltungen haben auch hochkarätige Referenten beigetragen, so unter anderem die zuständigen Behörden der Durchführungsländer Schweiz, Österreich, Deutschland und Frankreich.

Die Seminare richteten sich an Leiter des Einkaufs, des Bahntransports und der Logistik von Unternehmen, welche Halter eigener Wagen sind. Thema waren verschiedene neu eingeführte Bestimmungen und speziell die EU-Verordnung 445/2011. Anhand von Fallbeispielen wurde den Teilnehmenden zunächst erläutert, welche weiteren Verantwortungen und Haftungsrisiken mit den neuen Verordnungen den Bahngüterwagenhaltern übertragen werden. Diese machen technische und organisatorische Anpassungen nötig und haben damit wesentliche Auswirkungen auf die Betriebskosten. Dazu

«Die aus ECM/EU 445/2011 entstehenden Kosten sind vielfältig und oftmals versteckt.»

Pierre Schaller, mittlerweile pensionierter Direktor von Alcosuisse und Referent

an allen vier Seminaren: «Die aus ECM/EU 445/2011 entstehenden Kosten sind vielfältig und oftmals versteckt.»

Im zweiten Teil wurde aufgezeigt, wie kleine bis mittelgrosse Wagenhalter den neuen betrieblichen, gesetzlichen und wirtschaftlichen Anforderungen optimal gerecht werden können. Eine interessante Option ist die Trennung der Disposition der Wagen von deren technischer und administrativer Verwaltung. Auch mit dem Outsourcing der Instandhaltung lasse sich Geld sparen, erfuhren die Teilnehmenden.

Zur strategischen Bedeutung des Instandhaltungsmanagements äusserte sich auch Philipp Müller, CEO von WASCOSA, und unterstrich damit, dass WASCOSA als professioneller Dienstleister im Bereich ECM-Flottenmanagement ein leistungsfähiger Partner sei: «Wir fokussieren uns auf das, was wir besser können als andere, und auf das, was vom Markt respektive den Kunden honoriert wird.» Erfahrungsberichte zur Auslagerung der ECM-Verantwortung an einen Drittpartner sowie Handlungsalternativen für Wagenhalter aus wirtschaftlicher Sicht rundeten die spannenden Seminare ab. ■

«Im zweiten Teil wurde aufgezeigt, wie kleine und mittelgrosse Wagenhalter den neuen betrieblichen, gesetzlichen und wirtschaftlichen Anforderungen optimal gerecht werden können.»

Haben Sie Interesse an mehr Informationen zum Thema ECM/EU 445/2011?

Richard Seebacher, Sonderprojekte, steht Ihnen gerne zur Verfügung.

T +41 41 727 67 34
richard.seebacher@wascosa.ch

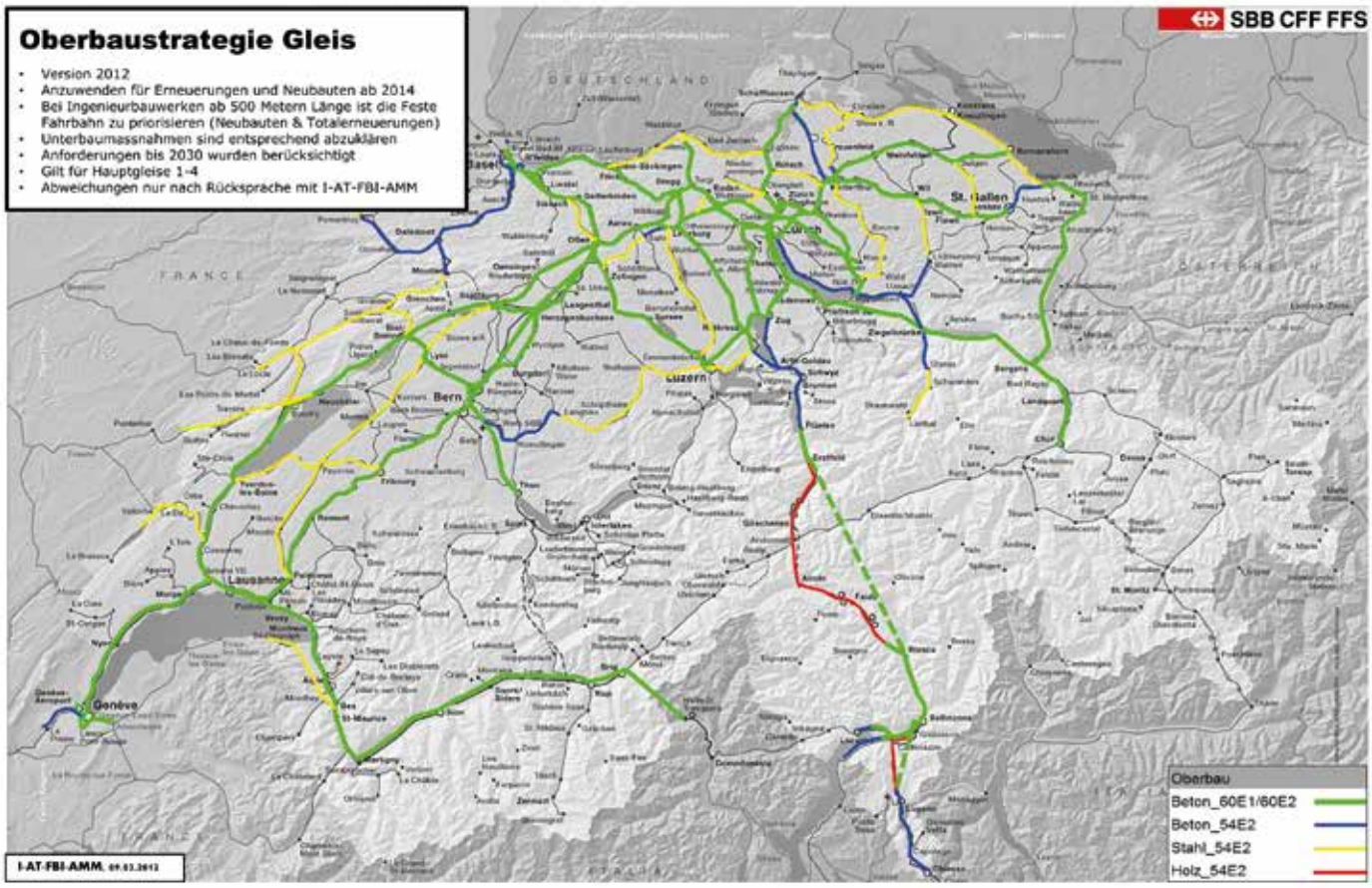


Abbildung 1: Oberbaustrategie Gleis der SBB Infrastruktur Fahrbahn

Wissenswertes

Die Herausforderungen des Anlagenmanagements Fahrbahn SBB und dessen Massnahmen zur Beherrschung des steigenden Verschleisses

Die Abteilung «Fahrbahn und Interaktion» verantwortet neben fünf weiteren LCM-Geschäftseinheiten der SBB Infrastruktur ihre Anlagengattung gegenüber dem Anlageneigentümer Bund. Hierzu zählt neben dem regelmässigen Reporting und Monitoring von Kennziffern vor allem die verantwortungsvolle und herausfordernde Aufgabe der Erstellung und Umsetzung einer anforderungsgerechten und gesamtwirtschaftlich gesehen sinnvollen Investitions- und Unterhaltsstrategie. Hierbei gilt es nachhaltige sinnvolle Investitionsentscheidungen zu treffen, welche ebenfalls langfristig wirkende Effekte berücksichtigen. Der Bereich «Fahrbahn und Interaktion» hat sich zum Ziel gesetzt, zur Optimierung der Fahrbahnerhaltung sowohl fahrwegseitige als auch kundenseitige Massnahmen umzusetzen. In diesem Artikel werden Massnahmen zur Optimierung der Erhaltungsplanung vorgestellt.

Weitere Informationen:
Dr. Jochen Holzfeind, Leiter Anlagenmanagement Fahrbahn,
Schweizerische Bundesbahnen SBB in Bern
jochen.holzfeind@sbb.ch

Fahrwegseitige Massnahmen zur Optimierung der Fahrbahnerhaltung – Einflussfaktoren und Kostentreiber der Fahrbahn

Die grössten Kostentreiber – welche mehr oder weniger direkt durch die Infrastruktur beeinflusst werden können – sind: Gleisbelastung, Trassierung, Oberbauform und Unterbauqualität. Basierend auf diesen Kostentreibern hat das Anlagenmanagement Fahrbahn 2010 begonnen, die strategische Ausrichtung des Bereichs Fahrbahn auf ein neues Fundament zu stellen. Unter Mitwirkung zahlreicher Experten wurde durch das Anlagenmanagement Fahrbahn eine Investitionsstrategie auf der Basis von Lebenszykluskosten erarbeitet (Abbildung 1). Diese ist ausgerichtet auf die erwarteten Bean-

spruchungen 2030 und deckt die zukünftigen Anforderungen an die Fahrbahn ab. Die Investitionsstrategie Oberbau hat per 1. Januar 2012 im Regelwerk RI 22211 ihre Gültigkeit erreicht und ist für alle Fahrbahnprojekte ab 2014 bindend.

Von einem reaktiven zu einem proaktiven Anlagenmanagement

Aufgrund der sich ständig ändernden Rahmenbedingungen hinsichtlich der Belastung der Fahrbahn – sowohl in Form von steigenden Zugzahlen als auch von steigenden Geschwindigkeiten, Achslasten und Radaufstandskräften – ist es für ein proaktives Anlagenmanagement zwingend notwendig, eine detaillierte Betrachtung und ein fundiertes Verständnis zum Qualitätsverhalten der Anlagen zu erhalten. Eisenbahngleise auf Schotterbett verformen sich unter Betrieb dauerhaft und werden von Zeit zu Zeit in ihrer geometrischen Lage durch Unterhaltsarbeiten verbessert. Eine Optimierung und Professionalisierung des Fahrbahnunterhalts erfordert die Verfolgung der Entwicklung der Gleisgeometrie und die Auswirkungen bereits eingesetzter Massnahmen. Das ist nur möglich, wenn das Qualitätsverhalten für die jeweils vorliegenden spezifischen Rahmenbedingungen abschätzbar wird. Im Zeitalter kostengünstiger Speichermedien und ausgereifter Messfahrzeuge bietet sich aufgrund der vorliegenden Ergebnisse von Messfahrten über mehrere Jahre die Möglichkeit der Verfolgung des Qualitätsverhaltens des Gleises über eine bestimmte Zeitdauer.

Gegenwärtig bedienen sich die meisten Eisenbahninfrastruktur-Verwaltungen eines reaktiven Unterhaltssystems. Dabei werden Messfahrten eines Diagnosefahrzeuges, welche in der Grössenordnung von zwei- bis sechsmal jährlich netzweit durchgeführt werden, isoliert voneinander betrachtet. Für die ermittelten Ergebnisse der Messung wird die Überschreitung von Grenzwerten wie z.B. der Aufmerksamkeits- (AS), der

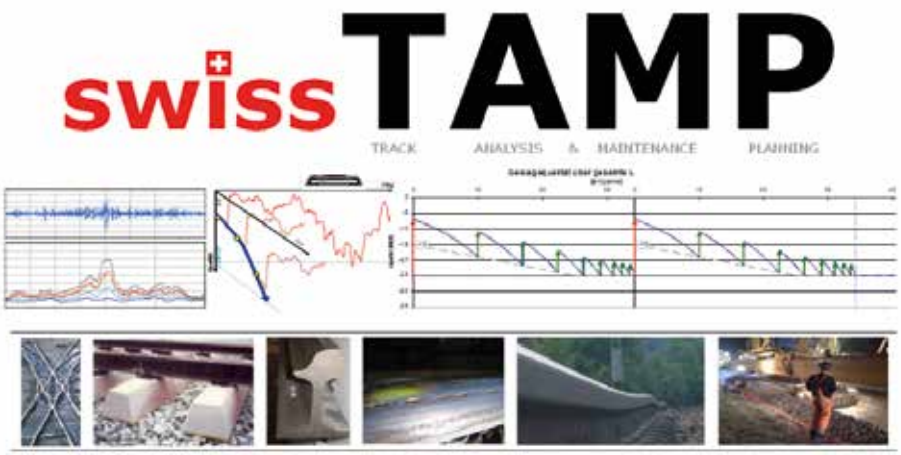


Abbildung 2: swissTAMP – Gleislageanalyse- und Massnahmenplanungstool der SBB Infrastruktur Fahrbahn

Zur Person

Dr. Jochen Holzfeind ...

- ... studierte Bauingenieurwesen an der Technischen Universität Graz und dem Politecnico di Bari.
- ... begleitete von 2004 bis 2009 Grossprojekte der Österreichischen Bundesbahnen im Geschäftsbereich Neu- und Ausbau (z.B. Koralmtunnel).
- ... entwickelte von 2006 bis 2009 neue Möglichkeiten im Bereich der Prognose des Verschleissverhaltens und der Umsetzung eines proaktiven Lifecycle-Managements Fahrbahn.
- ... leitet seit 01/2010 den Bereich Anlagenmanagement Fahrbahn bei der SBB Infrastruktur.

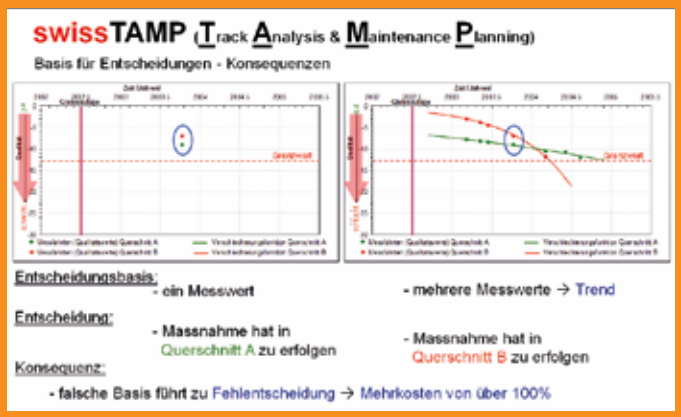


Abbildung 3: swissTAMP ermöglicht die Erweiterung der Entscheidungsbasis um die Komponente Zeit und damit ein proaktives und vorausschauendes Überwachungs- und Anlagenmanagement.

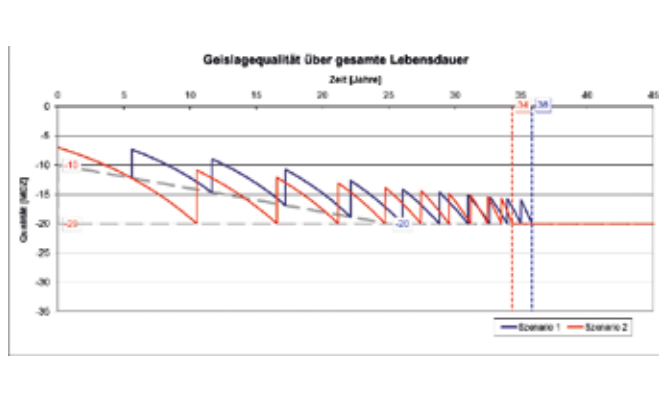


Abbildung 4: Die Wahl der richtigen Eingriffsschwelle ermöglicht eine Verlängerung der Nutzungsdauer.

Eingriffs- (ES) sowie der Soforteingriffsschwelle (SES) überprüft. Auf Basis dieser Betrachtungen werden die unmittelbar notwendigen Massnahmen zur Erneuerung und zum Unterhalt abgeleitet. Reaktives Handeln bewirkt einen nicht geplanten bzw. planbaren und aufgrund der Kurzfristigkeit kostenintensiven Unterhalt. Eine Veränderung wird erreicht durch eine zuverlässige Prognose der Qualitätsentwicklung des Gleises. Voraussetzung dafür sind Kenntnisse über die Zusammenhänge des unterschiedlichen Verhaltens bzw. der Entwicklung der Fahrbahn. Dadurch wird es möglich, den Einsatz von Grossbaumaschinen besser zu planen und vorzubereiten und damit die geforderte Planungsstabilität und Effizienzsteigerung im Bereich der Eisenbahninfrastruktur zu erreichen.

Für eine zusätzliche Optimierung des Unterhalts ist es erforderlich, neben der zeitlichen Planbarkeit von Unterhaltsarbeiten die optimalen Eingriffsschwellen für eine gesamtwirtschaftlich optimierte Nutzungsdauer anzusetzen. In diesem Bereich herrscht noch grosser Forschungsbedarf mit massiven Potenzialen hinsichtlich Effizienz und Effektivität.

Ausblick auf kundenseitige Massnahmen zur Optimierung der Fahrbahnerhaltung

Die historische und aktuelle Situation der Fahrbahn zeigt, dass die aktuellen Erhaltungsmengen nicht ausreichen, um den heutigen und zukünftigen Anforderungen zu genügen. Die ständig steigenden Belastungen und die vermehrt grenzwertige Ausnutzung von Toleranzbereichen bei der Fahrzeugbeschaffung zwingen den Fachbereich «Fahrbahn und Interaktion» zum Handeln. Diesbezüglich hat «Fahrbahn und Interaktion» beschlossen, den Kostentreiber Achslast in Bezug auf die Geschwindigkeit zu betrachten und damit für bogenschnell verkehrende Fahrzeuge zu beschränken. Zudem soll der Toleranzbereich für verschleisskritische Rad-Schiene-Kräfte nicht mehr vollumfänglich ausgenutzt werden. Dieses Problem wurde konzernweit erkannt, und gemeinsam mit SBB Personenverkehr hat die SBB Infrastruktur hier einen wesentlichen Schritt in Richtung Weiterentwicklung und Fortschritt geschafft.

Basierend auf dem steigenden Bedarf an Erhaltungsmassnahmen in hoch belasteten und hoch frequentierten Bereichen sowie auf den Schadensbildern in Weichen entwickelt das Anlagenmanagement Fahrbahn ein Werkzeug, welches den Schadensverursacher isoliert und den verursachten Schaden transparent dem Verursacher zuweist. Damit soll dank der verursachergerechten Verrechnung von Schäden bzw. von Kosten der Schadensbehebung ein Umdenken bei der Fahrzeugbeschaffung, Fahrzeugverwendung und Fahrzeugkonstruktion erreicht werden. ■

«Die persönliche Betreuung durch besonders engagierte und kompetente Mitarbeiter auf kaufmännischer sowie technischer Seite ist hervorzuheben. Unsere Ansprechpartner sind aktiv, schnell und lange erreichbar.»

Gerald Retscher,
Geschäftsführer der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH

«Wir freuen uns auf eine weiterhin erfolgreiche Partnerschaft mit WASCOSA. Als Dienstleister können wir das unabhängige Schweizer Unternehmen jederzeit weiterempfehlen.»

Gerald Retscher,
Geschäftsführer der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH

Revision des schweizerischen Gefahrgutrechts

Kesselwagen und andere Umschliessungen wie Tanks, Gasflaschen, Fässer etc., die für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn verwendet werden, müssen nach den Vorschriften der RID gebaut und geprüft sein. In der Schweiz dürfen die Prüfungen nur durch die zuständige Behörde oder durch einen von ihr bezeichneten Sachverständigen durchgeführt werden. Die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn und mit Seilbahnen (RSD) bezeichnet das Eidgenössische Gefahrgutinspektorat (EGI) als zuständige Behörde für die Genehmigung, Zulassung und Prüfung von Verpackungen, Druckgefässen und Tanks.

Weitere Informationen:
Ernst Winkler, Gefahrgutbeauftragter der WASCOSA AG
Mitglied des RID-Fachausschusses
ernst.winkler@gefahrgutberatung.ch

Mit den bald in Kraft tretenden Anpassungen des RID 2013 wird voraussichtlich auch in der Schweiz per 1. Januar 2013 eine 20 Jahre lange und nicht unumstrittene Ära im Bereich der behördlichen Tätigkeit und in der Prüfung von Gefahrgutumschliessungen zu Ende gehen. Im Oktober 2007 hat der Bundesrat entschieden, die Richtlinie 1999/36/EG (seit Juli 2010 abgelöst durch die Richtlinie 2010/35/EU) zu übernehmen. Dazu ist es notwendig, im Geltungsbereich der Richtlinie ein Konformitätsbewertungssystem einzuführen und im Gegenzug das in der Schweiz zurzeit rechtskräftige System der behördlichen Zulassung aufzuheben. Der Geltungsbereich der Richtlinie umfasst sogenannte ortsbewegliche Druckgeräte, im Wesentlichen Druckgefässe, Kesselwagen, Batteriewagen, Gascontainer etc., die für die Beförderung von Gasen verwendet werden dürfen.

Das UVEK (Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) erhielt den Auftrag, das System der Konformitätsbewertung einzuführen und das nationale Vorschriftenwerk entsprechend anzupassen. Mit der Einführung des Konformitätsbewertungssystems werden die Prüfungs- und Konformitätsbewertungsaufgaben dem freien Markt übergeben, andererseits ergeben sich neue Aufgaben für die zuständigen Behörden, wie die Bezeichnung und Überwachung von Konformitätsbewertungsstellen und die Marktüberwachung. Das UVEK hat entschieden, dass das Bundesamt für Verkehr (BAV) die zusätzlich anfallenden Aufgaben, welche verkehrsträgerübergreifenden Charakter haben, wahrnehmen soll. Die Anpassungen 2013 umfassen unter anderem:

- eine neue Verordnung zum Inverkehrbringen von Gefahrgutumschliessungen und zur Marktüberwachung;
- eine neue RSD-Verordnung zur Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen auf Bundesratsstufe (die bestehende RSD-Verordnung auf Departementsstufe wird aufgehoben).

Mit der Übernahme der TPED in das schweizerische Vorschriftenwerk müssen das Inverkehrbringen und die Marktüberwachung ortsbeweglicher Druckgeräte neu geregelt werden. Mit der neuen Gefahrgutumschliessungsverordnung (GGUV) zum Inverkehrbringen von Gefahrgutumschliessungen und Marktüberwachung werden die Vorschriften zum Inverkehrbringen sowie zu den damit verbundenen Konformitätsbewertungen und zur Marktüberwachung aller Gefahrgutumschliessungen neu festgelegt. Besonders die Prüftätigkeiten werden neu von privaten, dafür akkreditierten Unternehmen ausgeführt. Die Verordnung soll vom Bundesrat am 12. Dezember 2012 verabschiedet werden. Die Aufgaben der Behörden betreffend Gefahrgutumschliessungen sind bisher in der RSD und der SDR geregelt. Mit dem Übergang vom System der behördlichen Zulassung zum Konformitätsbewertungsverfahren ergeben sich für die Behörden neue Aufgaben wie die Akkreditierung, Bezeichnung und Überwachung von Konformitätsbewertungsstellen oder die Marktüberwachung der bereitgestellten Umschliessungen, also auch der Kesselwagen – ein eigentlicher Paradigmenwechsel! Zudem müssen der Erlass technischer Anweisungen,

die Genehmigung von Abweichungen von Prüfverfahren, Klassierungen spezieller Gefahrgüter, Expertentätigkeit etc. weiterhin gewährleistet sein. Im aktuellen System nimmt das EGI diese Aufgaben wahr. Da die Einführung eines Konformitätsbewertungssystems aber eine strikte Trennung zwischen behördlichen Aufgaben und Prüftätigkeiten verlangt, darf das EGI im neuen System keine behördlichen Aufgaben mehr wahrnehmen.

Vom Hinterwäldler zum Vorreiter

Das System der Konformitätsbewertung soll neben den ortsbeweglichen Druckgeräten der Klasse 2 auf sämtliche Gefahrgutumschliessungen aller Klassen ausgedehnt werden. Es wäre im Fall der Schweiz mit ihrem eher kleinen Markt für Gefahrgutumschliessungen nur mit einem unverhältnismässigen Aufwand möglich, gleichzeitig ein Konformitätsbewertungssystem und ein System der behördlichen Zulassung zu führen. Aus diesem Grund soll das neue System auf allen Gefahrgutklassen angewendet werden. Diese Absicht ist mutig und weit vorausschauend, denn das RID bedingt heute noch lediglich die Umsetzung der TPED für die Objekte der Klasse 2 (also Gaswagen für alle LPG-Gase wie Propan, Butan etc. oder für Ammoniak, Etylenoxid, Chlor, Schwefeldioxid etc.). Die Verfahren für ortsbewegliche Druckgeräte und für die anderen Gefahrgutumschliessungen werden in der Verordnung separat geregelt.

Objekte der Klasse 2

Prüfstellen, die Konformitätsbewertungen bei ortsbeweglichen Druckgeräten (dazu gehören auch die Kesselwagen für Gase) durchführen wollen, müssen gemäss der Richtlinie 2010/35/EU durch die zuständigen Behörden bezeichnet und durch die Mitgliedstaaten notifiziert werden. Im Fall der Schweiz erfolgt die Bezeichnung durch das UVEK. Die gegenseitige Anerkennung der bezeichneten Stellen als Konformitätsbewertungsstellen innerhalb der EU-Staaten wird durch deren Aufnahme ins MRA sichergestellt.

Objekte der anderen Klassen

Prüfstellen, die Konformitätsbewertungen bei anderen Gefahrgutumschliessungen als ortsbeweglichen Druckgeräten durchführen wollen, bedürfen nur einer Bezeichnung durch das UVEK; eine Anerkennung im Rahmen des MRA ist nicht notwendig, da der Geltungsbereich der Richtlinie 2010/35/EU nur die ortsbeweglichen Druckgeräte umfasst. Die Voraussetzungen für die Bezeichnung sind jedoch identisch.

Konsequenzen für den Betreiber von Kesselwagen und Tanks

Der Betreiber von Kesselwagen und Tanks hat also künftig die Wahl zwischen den sich auf dem Markt befindenden Prüfstellen. Im Falle von Gas-Kesselwagen kann er sogar ausländische Prüfstellen beiziehen oder aber den Tank im Ausland prüfen lassen. Im Falle der nicht TPED-betroffenen Kesselwagen hat er aber immerhin noch die freie Wahl der Prüfstelle, und es ist zu hoffen, dass sich hier ein Markt entwickeln wird, der letztlich dazu führt, dass sich die Dienstleistung auch marktkonform und wettbewerbsorientiert entwickeln wird. Zum heutigen Zeitpunkt ist in der Schweiz lediglich eine weitere Prüfstelle im Markt aktiv, die Retest GmbH (siehe www.retest.ch). ■

Mehr zu MRA Mutual Recognition Agreements

Bilaterale 1; MRA Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on mutual recognition in relation to conformity assessment: 1. Juni 2002; SR 0.946.526.81

Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen. Abgeschlossen am 21. Juni 1999. Von der Bundesversammlung genehmigt am 8. Oktober 1999. Schweizerische Ratifikationsurkunde hinterlegt am 16. Oktober 2000; in Kraft getreten am 1. 6.2002.

Hintergrund

Waren, die exportiert werden, müssen erstens den Produktanforderungen des Importstaates entsprechen und zweitens auf die Konformität mit diesen Produktanforderungen überprüft sein. Wenn der Importstaat die im Exportstaat durchgeführte Konformitätsbewertung (Prüfung, Inspektion, Zertifizierung) nicht anerkennt, muss der Hersteller das Exportprodukt vorgängig im Importstaat durch eine anerkannte Stelle auf seine Konformität hin überprüfen lassen (= Handelshemmnisse).

Ziel und Inhalt der MRA

Abkommen über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen sind ein handelspolitisch bedeutsames, auch im Rahmen der WTO anerkanntes Instrument zur Beseitigung solcher technischer Handelshemmnisse im staatlich regulierten Bereich. Im Rahmen solcher Abkommen verpflichtet sich der Importstaat zur Anerkennung der im Exportstaat durchgeführten Konformitätsbewertungen unter der Voraussetzung, dass erstens das Produkt nach den Vorschriften des Importlandes geprüft worden ist und zweitens die Konformitätsbewertungsstellen des Exportstaates die im Abkommen festgelegten Anforderungen an die fachliche Qualifikation erfüllen. Sind die Produktvorschriften der beiden Staaten gleichwertig, genügt eine im Exportstaat nach dessen eigenen Vorschriften durchgeführte Konformitätsbewertung auch für das Inverkehrbringen des betreffenden Produkts in der anderen Vertragspartei.

Die neu besetzte Geschäftsleitung der WASCOSA (v.l.n.r.): Thomas Karsten, Richard Seebacher, Detlef Schlickelmann, Irmhild Saabel, Philipp Müller, Fabian Stadler, Roy Bruderer

In eigener Sache

WASCOSA verstärkt die Geschäftsleitung

Im Zusammenhang mit der kontinuierlichen Erweiterung der WASCOSA-Flotte hinsichtlich Stückzahl und Gattungsarten sowie dem Blick auf die strategische Weiterentwicklung der Produkte und der Geschäftsbeziehungen formt die WASCOSA ihre Geschäftsleitung neu.

Seit Oktober 2012 setzt sich die Geschäftsleitung der WASCOSA wie folgt zusammen: Mit seinem Eintritt per 1. Oktober 2012 hat Thomas Karsten die Leitung des Vertriebs von Richard Seebacher übernommen, welcher diese Funktion seit Juni 2012 ad interim ausgeübt hatte. Thomas Karsten bringt jahrzehntelange Branchenerfahrung mit als Vertriebsleiter bei verschiedenen Vermietunternehmen. Richard Seebacher wird weiterhin für Sonderprojekte bei WASCOSA tätig bleiben.

Am 1. September 2012 ist Detlef Schlickelmann zur WASCOSA gestossen und übernimmt neu die Leitung der Technik. Detlef Schlickelmann ist gelernter Maschinenbauingenieur, absolvierte von 2006 bis 2008 den MBA und bringt ebenfalls jahrzehntelange Branchenerfahrung mit.

Irmhild Saabel übernimmt nach erfolgreichem Aufbau der Sparte Technik neu die Funktion als Leiterin Business Development. Dabei wird sie die strategische Weiterentwicklung der Produkte und Geschäftsbeziehungen von WASCOSA sicherstellen.

Unverändert agiert Philipp Müller als Geschäftsleiter, Fabian Stadler als Leiter Finanzen & Organisation und Roy Bruderer als Leiter Operations.

«Wir sind überzeugt, mit diesen Neubesetzungen die Führungsspitze der WASCOSA kompetent verstärkt zu haben, um unseren Geschäftspartnern auch weiterhin kundenorientierte und qualitativ hochstehende Dienstleistungen zu bieten», so Philipp Müller, Delegierter des Verwaltungsrates. ■

CER – Verband der Europäischen Bahnen und Infrastrukturunternehmen

Der Verband der Europäischen Bahnen und Infrastrukturunternehmen (CER) ist der führende Eisenbahnverband Europas. Er wurde 1988 von 12 Mitgliedern gegründet und umfasst mittlerweile 80 europäische Bahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und Fahrzeug-Leasinggesellschaften, darunter Traditionsunternehmen, Neuanbieter, private und staatliche Gesellschaften.

In den Ländern der EU und der EFTA sowie in den EU-Beitrittsländern repräsentieren die CER-Mitglieder über 75 Prozent des Schienennetzes, mehr als 85 Prozent des Schienengüterverkehrs und über 90 Prozent des Eisenbahn-Personenverkehrs mit 1,2 Millionen unmittelbar bei CER-Mitgliedern Beschäftigten.

«Der Verband der Europäischen Bahnen und Infrastrukturunternehmen CER ist der führende Eisenbahnverband Europas.»

Geografisch betrachtet kommen die CER-Mitglieder aus der Europäischen Union, aus Norwegen und der Schweiz, den Beitrittskandidaten (Mazedonien, Montenegro, Serbien und der Türkei) sowie aus den westlichen Balkanländern. Neben den 80 CER-Mitgliedern sind JR East (das Bahnunternehmen Ost-Japans) und die georgische Eisenbahn offizielle Partner des CER und arbeiten bei einer Reihe von Themen mit dem CER zusammen.

Sitz des CER ist Brüssel. Er vertritt die Interessen seiner Mitglieder im Europäischen Parlament, in der Kommission und im Ministerrat sowie gegenüber anderen politischen Entscheidungsträgern und Verkehrsakteuren. Die Interessen des CER erstrecken sich auf alle politischen Bereiche, die gegebenenfalls Einfluss auf den Schienentransport haben. In enger Zusammenarbeit mit seinen Mitgliedern beteiligt sich der CER an der Ausarbeitung von Gesetzesvorschlägen und überwacht sowie bewertet die Umsetzung politischer Massnahmen.

Der CER setzt sich für eine starke Schienenverkehrsindustrie ein, welche die Grundlage für ein langfristig nachhaltiges europäisches Verkehrssystem bilden kann. ■

Weitere Informationen:
contact@cer.be & www.cer.be

Wussten Sie, dass ...

■ ... die CER-Mitgliedsstaaten im Jahr 2011 für 186`784 Schienenkilometer verantwortlich waren? Dies entspricht dem viereinhalbfachen Erdumfang.

186`784 km

■ ... 2011 von den CER-Mitgliedern 1`293 Millionen Tonnen Fracht transportiert wurden? Wäre diese Fracht auf der Strasse befördert worden, wären über 100 Millionen LKW-Fahrten notwendig gewesen.

1`293 mio. tonnen cargo

■ ...die CER-Mitgliedsunternehmen 2011 12,8 Milliarden Fahrgäste befördert haben? Dies entspricht dem Doppelten der Erdbevölkerung.

12,8 mrd. passagiere

■ ...die CER-Mitglieder 1,2 Millionen Arbeitskräfte beschäftigen? Dies entspricht 0,4 % der erwerbstätigen Bevölkerung in der EU.

1,2 mio. jobs

Neu bei WASCOSA

Roger Weber, Team Operations Kesselwagen
T +41 41 727 67 73, roger.weber@wascosa.ch

Roger Weber verstärkt das Team Operations Kesselwagen seit Mitte Januar 2012. Die Branche kennt der dipl. Techniker HF und Prozessfachmann mit eidg. Fachausweis aus dem Effeff: Vor der WASCOSA war er während mehrerer Jahre bei SBB Cargo AG Asset Management tätig, zuletzt in der Ersatzteillogistik.

Dank seinen vorgängigen Tätigkeiten kennt er die Wertschöpfungsprozesse der Werkstätten genau und ist überzeugt, für Kunden und Geschäftspartner von WASCOSA jederzeit die optimale Lösung zu finden und umzusetzen. Die Arbeit bei WASCOSA schätzt er sehr: «Ich freue mich, in einem so tollen Unternehmen zu arbeiten, wo Wertschätzung gepflegt wird und das Wort «Team» in der Firmenkultur noch Hand und Fuss hat.» ■

Patrick Koller, Ersatzteil- und Radsatzmanagement
T +41 41 727 67 38, patrick.koller@wascosa.ch

Nicht mehr ganz neu an Bord von WASCOSA – seit Februar 2012 – ist Patrick Koller; er verstärkt das Team Ersatzteil- und Radmanagement. Vor seinem Einsatz für WASCOSA war er nach einer kaufmännischen Ausbildung während fünf Jahren zunächst bei Shell Switzerland und später bei Petroplus Marketing AG angestellt. Dort war er unter anderem in der Administration tätig, hat Lagerbestände und -mengen überwacht sowie Zugplanungen vorgenommen.

Die Kunden und Geschäftspartner von WASCOSA profitieren beim Kontakt mit Patrick Koller von dessen Erfahrungen in der Logistik und seinem technischen Verständnis. Von seinem neuen Job ist er begeistert: «Die Arbeit ist interessant, vielseitig und abwechslungsreich. Das Team ist aufgestellt und hat mich super aufgenommen – ich gehöre schon ganz dazu.» ■

Impressum

Herausgeber
WASCOSA AG, Werftestrasse 4, 6005 Luzern

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 2'850 Exemplare
erscheint zweimal jährlich in Deutsch und Englisch

Copyright
WASCOSA AG

Terminkalender

2013

22. – 23.01.2013 Köln (DE)	BME-/VDV-Forum Schienengüterverkehr	Info: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) www.vdv.de
11. – 12.04.2013 Luxemburg (LU)	IBS-Frühjahrstagung	Info: Interessengemeinschaft der Bahnspediteure (IBS) e. V. redaktion_ibs@vodafonde.de www.ibs-ev.com
23.04.2013 Wien (AT)	VPI-Mitgliederversammlung	Info: VPI Verband der Privatgüterwagen-Interessenten Österreichs info@vpirail.at www.vpirail.at
15.05.2013 Luzern (CH)	CRSC-Tagung	Info: Cargo Rail Service Center e. V. info@crsc.ch www.crsc.ch
16.05.2013 Zürich (CH)	VAP-Forum Güterwagen Frühjahrstagung	Info: VAP Schweiz vap@bluewin.ch www.cargorail.ch
22. – 24.05.2013 Istanbul (TR)	F&L-Meeting	Info: F & L European Freight and Logistics Leaders Forum Secretariat@EuropeanFreightLeaders.eu www.europeanfreightleaders.eu
23. – 24.05.2013 Siegburg (DE)	Siegburger Kooperationsgespräche – 10. Gemeinsame Marktplatzveranstaltung	Info: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) www.vdv.de
04. – 07.06.2013 München (DE)	transport logistic	Info: Messe München info@transportlogistic.de www.transportlogistic.de
20.06.2013 Potsdam (DE)	11. Technische Informationsveranstaltung der VPI	Info: Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten mail@vpihamburg.de www.vpihamburg.de
25.09.2013 Zürich (CH)	VAP-Forum Anschlussgleise	Info: VAP Schweiz vap@bluewin.ch www.cargorail.ch
07.11.2013 Zürich (CH)	VAP-Forum Güterwagen Herbsttagung	Info: VAP Schweiz vap@bluewin.ch www.cargorail.ch

Gefahrgutklassen und Gefahrzettel

Klasse 1
Explosive Stoffe

Klasse 2
Gase

Klasse 3
Entzündbare flüssige Stoffe

Klasse 4.1
Entzündbare feste Stoffe

Klasse 4.2
Selbstentzündliche Stoffe

Klasse 4.3
Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln

Klasse 5.1
Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe

Klasse 5.2
Organische Peroxide

Klasse 6.1
Giftige Stoffe

Klasse 6.2
Ansteckungsgefährliche Stoffe

Klasse 7
Radioaktive Stoffe

Klasse 8
Ätzende Stoffe

Klasse 9
Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände

Gefahrzettel und ihre Nummern

Nr. 1

Klassen 1.1, 1.2, 1.3

Nr. 1.4

Unterklasse 1.4

Nr. 1.5

Unterklasse 1.5

Nr. 1.6

Unterklasse 1.6

Nr. 2.1

Entzündbare Gase

Nr. 2.2

Nicht entzündbare nicht giftige Gase

Nr. 2.3

Giftige Gase

Nr. 3

Entzündbare flüssige Stoffe

Nr. 4.1

Entzündbare feste Stoffe, selbstzersetzliche Stoffe und desensibilisierte explosive Stoffe

Nr. 4.2

Selbstentzündliche Stoffe

Nr. 4.3

Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln

Nr. 5.1

Entzündbare (oxidierend) wirkende Stoffe

Nr. 5.2

Organische Peroxide

Nr. 6.1

Giftige Stoffe

Nr. 6.2

Ansteckungsgefähliche Stoffe

Nr. 7A

Radioaktive Stoffe Kategorie I - Weiss

Nr. 7B

Radioaktive Stoffe Kategorie II - Gelb

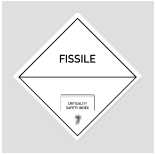
Nr. 7C

Radioaktive Stoffe Kategorie III - Gelb

Nr. 7D

Radioaktive Stoffe

Nr. 7E



Radioaktive Stoffe spaltbar

Nr. 8

Ätzende Stoffe

Nr. 9

Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände

Umweltgefährdende Stoffe

Erwärmte Stoffe

Quelle: www.gefahrgut-shop.ch

Angaben ohne Gewähr sowie ohne Anspruch auf Vollständigkeit.