wascosa

AUSGABE 25 / FEBRUAR 2016

INFOLETTER

AKTUELLES FÜR DIE GÜTERWAGENBRANCHE

Seite 3 WASCOSA führend bei der Lärmsanierung
Seite 7 Der Güterwagen wird intelligent – Was ist heute möglich?
Seite 14 Aufstieg schwer gemacht – Leiterlose Kesselwagen

LÄRMSANIERUNG IN EUROPA – EINE GROSSE BUGWELLE

Die Reduktion des Bahnlärms betrifft alle Beteiligten des Schienengüterverkehrs, die Wagenhalter mit ihren Wagen, die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit ihren Loks sowie die Infrastrukturbetreiber mit ihren Geleisen. Es gilt, das Thema Bahnlärm ganzheitlich sinnvoll anzugehen und die Anliegen und Beiträge aller Akteure in Einklang zu bringen.

Die Lärmproblematik hat in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen. Die zunehmende Besiedlungsdichte in Europa sowie die erhöhte Sensibilisierung der Bevölkerung hinsichtlich Verkehrslärm führen dazu, dass bedarfsgerechte Lösungen gefunden werden müssen.

GEFAHRGUT AUF DIE SCHIENE!

Liebe Leserinnen und Leser
Tatsache ist, dass der Gütertransport auf der Schiene 43 Mal sicherer ist als auf der Strasse. Weil dies so ist, gibt es verschiedene Produkte, die für den Strassentransport gänzlich verboten sind. Dennoch kommen neue Beurteilungen wie etwa aus der Störfallverordnung zum Schluss, dass Gefahrguttransporte auf der Schiene, zum Beispiel für Chlor, in dicht besiedelten Gebieten ein erhöhtes Risiko darstellen und deshalb eingeschränkt oder ganz verboten werden sollen.
Für ein Land wie die Schweiz, welches selbst kein Chlor mehr herstellt, gibt es allerdings keine Alternative zum Chlortransport per Bahn. Seit dem Bahnunfall in Viareggio im Jahr 2008 wurden die Sicherheitsmassnahmen bei Güterwagen auf ein neues Höchstmass geführt. Diese Massnahmen haben das Sicherheitsniveau der Güterbahntransporte noch einmal wesentlich erhöht. Die Kosten dafür trägt die Privatindustrie. Letztlich bleibt das grösste Sicherheitsrisiko immer der Mensch, das zeigen alle Statistiken. Solange es Menschen gibt, wird es immer auch ein Restrisiko geben, und zwar auf allen Verkehrswegen. Es gilt, das kleinste Restrisiko zu wählen. Deshalb gehört Gefahrgut auf den sichersten Verkehrsträger – auf die Schiene.

Philipp Müller
Präsident des Verwaltungsrates

Der grösste Teil des Lärms wird durch den Kontakt Rad-Schiene erzeugt. Zur Reduzierung dieses Lärms gibt es verschiedene Ansätze wie das Aufstellen von Lärmschutzwänden, den Einsatz von Schallabsorbern oder von speziellen lärmabsorbierenden Anstrichen, das regelmässige Schleifen der Schienen, den Einsatz von Scheibenbremsen bei Güterwagen, den Austausch von Grauguss-Sohlen durch LL- oder den Umbau auf K-Sohlen.

Mit dem Einbau von Kunststoff-Sohlen wird die Rauheit des Rades reduziert, was sehr schnell zu einer Verbesserung des Lärmpegels führt. Mit dem Einsatz der Kunststoff-Sohlen und den dadurch verursachten Schäden auf den Laufflächen der Räder steigt aber die Anzahl der Reprofilierungen sprunghaft an, was zu einer wesentlichen Verteuerung des Schienengüterverkehrs führt. Zudem sind Kunststoff-Sohlen um ein Vielfaches teurer als die konventionellen Grauguss-Sohlen, auch deshalb, weil es bis heute nur eine beschränkte Anzahl Anbieter dafür gibt.

«Das Hauptproblem liegt darin, dass die drei Verursacher des Lärms, die Schienen, Lokomotiven und Wagen, ungleich behandelt werden.»

Fehlende Gleichbehandlung

Eine wesentliche Problematik beim Bahnlärm besteht in den unterschiedlichen Auflagen der europäischen Ländern sowie in der fehlenden gegenseitigen Abstimmung der Fördersysteme. Oft bieten diese Fördersysteme auch zu wenig Anreize für die betroffenen Wagenhalter. Das Hauptproblem liegt jedoch darin, dass die drei Verursacher des Lärms, die Schienen, Lokomotiven und Wagen, ungleich behandelt werden. Unterschiedliche maximale oder gänzlich fehlende Lärmwerte sind hier das Stichwort.

Es darf nicht sein, dass eine Lokomotive gleich viel Lärm erzeugen darf wie zehn lärmarme Güterwagen, und es kann auch nicht sein, dass für die Geleise überhaupt keine Lärmvorschriften gelten. Hier muss die Infrastruktur ebenso ihren Beitrag zu weniger Lärm beim Kontakt Rad-Schiene leisten. Lärmarme Lokomotiven erzeugen heute im Durchschnitt 85 dB, lärmarme Güterwagen hingegen 79 dB.

Dies kommt für das menschliche Ohr praktisch einer Verdoppelung des Lärms gleich und kann nicht im Dienst der Sache sein. Diese Ungleichbehandlung von Loks und Güterwagen untergräbt die grossen Anstrengungen und Investitionen der Wagenhalter, da der Lärmminderungseffekt eines Güterzugs mit einer lauten Lok an der Spitze weitgehend verpufft – und mit ihm die Millionen von Investitionen der privaten Wagenhalter. Hier besteht dringender Handlungsbedarf von Behörden und Politik zur Gleichbehandlung von Loks und Güterwagen. Die Schweiz geht mit einer praktikablen Lösung voraus und entschädigt die Wagenhalter mit einem Lärmbonus, der zu einem bestimmten Teil die Mehrkosten im Betrieb kompensiert.

Auch führen die kürzeren Wartungsintervalle bei Wagen mit LL-Sohlen zu weiteren Mehrkosten bei den Haltern. Neue, technisch fortschrittliche Lösungen wie die Scheibenbremse haben bei vielen Akteuren noch immer eine geringe Akzeptanz im Markt, da die anfänglichen Mehrkosten bei der Anschaffung ein Hinderungsgrund für den Einsatz darstellen.

Zehn lärmarme Güterwagen erzeugen zusammen gleich viel Lärm wie eine nicht lärmsanierte Lokomotive.

Fehlende Angaben zur jeweiligen Laufleistung der Wagen führen schliesslich zu weiteren Kosten, weil dadurch eine kostenoptimale Aufarbeitung der Radsätze verunmöglicht wird. Dies ist ein wichtiger Grund, weshalb WASCOSA entschieden hat, ihre Flotte gesamthaft mit Telematiksystemen auszurüsten.

Grosse Bugwelle für viele Wagenhalter

Inzwischen ist für alle Akteure des Bahnmarktes klar geworden, dass das Lärmproblem nicht ausgesessen werden kann, im Gegenteil: Die nicht lärmsanierten Wagen stellen eine grosse Bugwelle für viele Wagenhalter dar. Um die gesetzlichen Vorschriften und Fristen wie in der Schweiz oder in Deutschland ab 2020 einzuhalten, ist es unausweichlich, heute einen konkreten Umbauplan über die nächsten vier Jahre, also 2016–2019, für die zu sanierenden Wagen zu haben.

Effiziente Umbauprogramme sind unerlässlich

Die Verlader und EVU sind gefordert, zusammen mit Güterwagenhaltern einvernehmliche Lösungen zu vereinbaren, wie die Mehrkosten für lärmkonforme Wagen sinnvoll aufgeteilt werden können. Insbesondere geht es darum, die Transformation von bestehenden Güterwagen hin zu lärmarmen Wagen mit möglichst wenig Mehraufwand und möglichst effizient abzuwickeln. Nur wenn die Lärmsanierung der Wagen im Rahmen der geplanten periodischen Instandhaltung erfolgt, können die Kosten insgesamt optimiert werden.

AUTOR
Detlef Schlickelmann
Leiter Operations / Mitglied der Geschäftsleitung, WASCOSA AG
detlef.schlickelmann@wascosa.ch

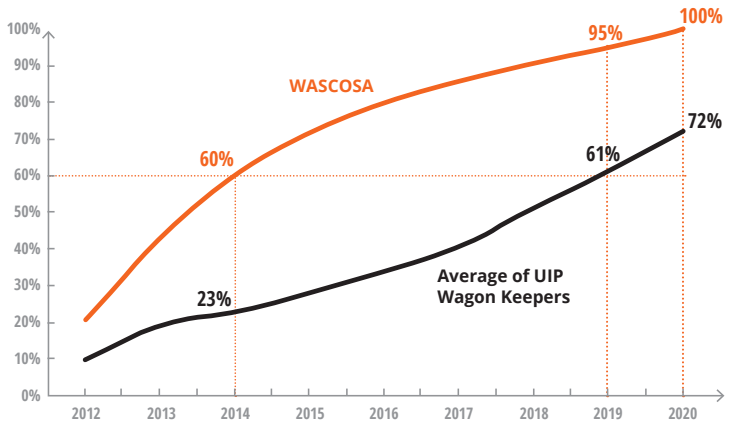
IN EIGENER SACHE

WASCOSA FÜHREND BEI DER LÄRMSANIERUNG

Vor gut einem Jahr betrug der Anteil von lärmkonformen Wagen bei WASCOSA bereits 60 Prozent, was knapp der dreifachen Zahl des Durchschnitts in Europa entspricht. Damit nimmt WASCOSA in Europa eine führende Rolle bei der Lärmsanierung ein.

Die Lärmsanierung der restlichen Flotte ist voll im Gange und sieht vor, dass die Wagen im Zuge der nächsten Revision in den nächsten vier Jahren kontinuierlich lärmsaniert werden und der gesamte Wagenpark von WASCOSA pünktlich per Ende 2019 vollständig lärmsaniert sein wird. Eine Anpassung der Mietpreise zur teilweisen Mehrkostenabdeckung ist jeweils ab dem Zeitpunkt der erfolgten Lärmsanierung vorgesehen.

Auf diese Weise stellt WASCOSA sicher, dass unnötige Ausfälle oder Mehrkosten für die Kunden entfallen und die Sanierung somit auf die effizienteste Weise erfolgt. Denn es ist davon auszugehen, dass ein späterer Umbau für alle Beteiligten zu Mehrkosten führen wird, unter anderem bedingt durch erhöhte Nachfrage oder gar Verknappung bei den LL-Sohlen sowie bei den Werkstattkapazitäten – von den Mehrkosten wie Reinigung, Frachtkosten und Mietausfällen durch zusätzliche Ausserbetriebnahme ganz zu schweigen.



Quelle: UIP

WASCOSA ASSET INTELLIGENCE DAY

Der kürzlich in Luzern durchgeführte WASCOSA Asset Intelligence Day hatte zum Ziel, allen Interessenten ein umfangreiches Wissen über die strategischen Aspekte und die operativen Erfolgsfaktoren von Telematik am Güterwagen zu vermitteln. Gleichzeitig ging es aber auch darum, bei allen Teilnehmenden eine Aufbruchstimmung für die Telematik am Güterwagen zu erzeugen.

Die Tagung bestand erstens aus einem Marktplatz, bei dem sich rund 300 Teilnehmende aus 17 Nationen bei zahlreichen Anbietern von Telematiklösungen aus Europa und Nordamerika einen Überblick über deren Produkte und Dienstleistungen verschaffen konnten. Zweitens gab es zahlreiche Erfahrungsberichte, wie und warum namhafte Akteure im Schienengüterverkehr das Thema Telematik an Güterwagen angegangen sind und welchen Nutzen sie daraus erwarten. Und drittens führten die Teilnehmenden in einem interaktiven Teil in Kleingruppen eine erste individuelle Bedarfsanalyse für den Einsatz von Telematiksystemen durch. Es wurde offensichtlich, dass die Schiene im Vergleich zur Strasse heutzutage weit im Hintertreffen ist und eine Vorwärtsstrategie aller Akteure im Bahnbereich nun dringend notwendig ist. Hinzu kommt, dass für die Bahn heute praktisch für jede Problemstellung eine umsetzbare

«Für jede Problemstellung liegt heute eine umsetzbare Telematiklösung für die Bahn vor.»

Der WASCOSA Asset Intelligence Day zum Thema «Wie kann ich den Schienentransport intelligenter machen – Telematik am Güterwagen» stiess mit rund 300 Teilnehmenden aus 17 Ländern auf grosse Resonanz.

Die integrierte Marktplatzveranstaltung bot den Tagungsteilnehmenden die Gelegenheit, zahlreiche Anbieter von Telematiksystemen aus Europa und Nordamerika kennenzulernen.

Referenten aus Nordamerika berichteten über ihre Erfahrungen aus über 15 Jahren Praxis.

Prof. Dr. Markus Hecht sensibilisierte die Entscheidungsträger für einen schnellen und zuverlässigen Schienengüterverkehr dank Telematik.

Telematiklösung vorhanden ist. Es gibt also keinen Grund mehr, mit der Telematik am Güterwagen zurückhaltend zu sein, da die Vorteile und der betriebswirtschaftliche Nutzen klar überwiegen. Die Vielfalt der Möglichkeiten erfordert jedoch, dass sich die Besitzer der Güterwagen vorab sehr sorgfältig überlegen müssen, welche Aufgaben und welcher betriebswirtschaftliche Nutzen ein Telematiksystem für sie erfüllen muss.

«Es gibt also keinen Grund mehr, mit der Telematik am Güterwagen zurückhaltend zu sein.»

Die verfügbaren und am Markt erhältlichen Telematiksysteme erlauben es heute, auf die Bedürfnisse massgeschneiderte Lösungen bis hin zur neutralen und unabhängigen Plattform NIC-base umzusetzen, auf der sowohl unterschiedlichste Telematiksysteme als auch verschiedenste Transportmittel für Strasse, Schiene, Wasser und Luft zusammengeführt werden können.

Weitere Produktivitätsverbesserungen im Schienengüterverkehr bedingen den Einsatz von Telematiksystemen, quasi der Intelligenz am Güterwagen. Denn nur dank aktuellen, das heisst besseren Informationen sowohl über das eingesetzte Rollmaterial als auch über die transportierten Güter können Güterwagen proaktiver gemanagt, weitere Effizienzgewinne umgesetzt und der Schienengüterverkehr insgesamt noch sicherer gemacht werden.

«WASCOSA rüstet 2016/17 ihre ganze Intermodalflotte mit Telematik aus.»

Als klares Bekenntnis zur Telematik hat sich WASCOSA deshalb entschieden, ihre ganze Intermodalflotte 2016/2017 mit Telematiksystemen auszurüsten.

TELEMATIK AM GÜTERWAGEN

WAS MACHT DIE STRASSE?

Ein Kühltransport mit einer hochsensiblen Ladung, unterwegs von der Schweiz nach Marokko, ist irgendwo in Spanien unterwegs. Der Disponent sitzt mehr als tausend Kilometer entfernt in seinem Büro. Plötzlich erhält er die Meldung, dass die Temperatur im Auflieger langsam zu steigen beginnt. Ein Szenario, wie es sich immer wieder abspielen kann.

Mithilfe des Ortungssignals kann der Disponent den unmittelbaren Standort des LKWs lokalisieren und dem Chauffeur eine geeignete Garage angeben, die das defekte Kühlgerät repariert. Innert kürzester Zeit wird eine Meldung auf den Bordcomputer im LKW gesendet, um den Chauffeur zu informieren. So kann ein unnötiger und teurer Schadenfall dank intelligenten Systemen verhindert werden.

Telematik – auf der Strasse nicht mehr wegzudenken

Mithilfe der integrierten Telematik, die ein wesentlicher Bestandteil unserer modernen Strassentransportunternehmen ausmacht, können wir verschiedenste Komponenten in Echtzeit überwachen. Die technische Evolution, die auch die LKW-Ausstattung erfasst hat, ist heute bei der volldigitalisierten Vernetzung angelangt. Der LKW lässt sich ständig überwachen, egal, wo er sich gerade befindet. Der Disponent sieht, wie viel Restlenkzeit der Chauffeur hat, und kann so die Termintreue bei den einzelnen Aufträgen vorhersehen. Mögliche Auftragsänderungen können dem Chauffeur jederzeit mitgeteilt werden und auch die Standzeiten des LKWs sind ersichtlich. Kühlwechselbrücken können jederzeit immer lokalisiert werden, auch auf der Bahn. Zudem können wir dank Zweiweg-Technik die Temperatur direkt vom Büro aus anpassen und der Qualitätsnachweis über Temperaturschwankungen wird dem Kunden automatisch als Report zugestellt. Über die Wartungsdaten der einzelnen LKWs haben wir stets den Überblick und können so vorausschauend die Wartung der Flotte mit geringen Standzeiten und hoher Wirtschaftlichkeit planen. Anhand der Fahrleistungsauswertungen können wir bei Chauffeuren effektive und individuelle Fahrerschulungen durchführen.

«Die technische Evolution ist heute bei der volldigitalisierten Vernetzung angelangt.»

Ein Ende der Weiterentwicklung ist noch nicht abzusehen und es könnte in Zukunft zu einem Datenüberfluss (Big Data) kommen. Dann wird entscheidend sein, wie die gesamte Datenmenge nutzbar gemacht wird und zur Wertschöpfung verwendet werden kann. Je ortsunabhängiger eine Flotte ist, desto wichtiger ist die Flotten-Digitalisierung.

Dank der Telematik weiss der Disponent jederzeit, wo der LKW ist, bei Kühlwechselbrücken kennt er auch die Temperatur und sieht, ob die Türen offen oder geschlossen sind.

AUTOR
Hans-Peter Dreier, CEO, Dreier AG
hp.dreier@dreier.lu

ZUR PERSON
HANS-PETER DREIER

ist CEO der Dreier AG, die eine der am modernsten ausgerüsteten LKW-Flotten in der Schweiz und ein multimodales Transportequipment besitzt.

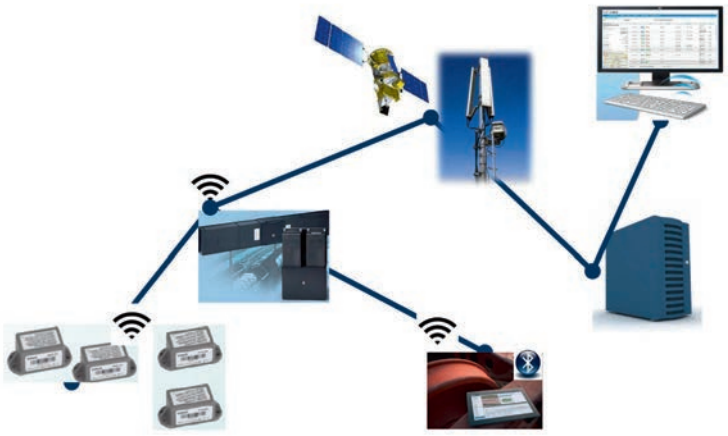
«Die Telematikmöglichkeiten faszinieren.»

DER GÜTERWAGEN WIRD INTELLIGENT – WAS IST HEUTE MÖGLICH?

Noch immer auf dem Abstellgleis? Heute weiss der Wagenhalter kaum, was mit seinem Asset Güterwagen im Betrieb passiert. Sicheren Zugriff auf Informationen hat er nur während den planmässigen Hauptuntersuchungen, den Revisionen in der Werkstatt. Alle dazwischen liegenden Interventionen an den Wagen und der Ladung sowie der Ereignisse (technische Übergangsuntersuchungen, Reparaturen, Beladung/Entladung, Betriebsereignisse usw.) sind oft ein grosses Fragezeichen.

Im Jahr 2001 installierte die Deutsche Bahn zur Überwachung von Position und Laufweg die ersten grossen und schweren Satellitennavigationsgeräte an einem Teil ihrer Güterwagenflotte. Andere Halter testeten verschiedene Geräte, unter anderem mit Solarzellen zur Energieversorgung oder in explosionssicherer Ausführung an Kesselwagen.

15 Jahre später ist der intelligente Güterwagen endlich erwachsen geworden: Die Geräte verfügen über leistungsfähige Batterien mit langer Lebensdauer, übertragen ihre Daten über GSM und GPRS an Server und eine damit verbundene Visualisierungsplattform und können Daten von Sensoren kabellos über WLAN oder Bluetooth empfangen sowie an mobile Endgeräte weiterleiten.



Der intelligente Güterwagen wird erwachsen.

Marktscan macht Mut

Ein von WASCOSA durchgeführter, umfangreicher Marktscan mit Betriebstests der heute für Güterwagen verfügbaren Lösungen macht Mut: 25 Jahre nach Einführung von Navigationsgeräten im Automobilbereich gibt es viele gute und bahntaugliche Lösungen, um auch Güterwagen «intelligent» zu machen. Defizite wie noch vor einigen Jahren, insbesondere im Bereich des Energiemanagements, konnten bei keinem der Hersteller mehr festgestellt werden. Ob eine Lithium-Batterie oder ein Nabengenerator die bessere Lösung für die Energieversorgung ist, hängt allein vom individuellen Anforderungsprofil und den Einsatzbedingungen ab.

Information ist alles, auch im Güterwagenmanagement. Mangels Kenntnis der wirklichen Laufleistung werden heute die teuersten Radsatzinstandhaltungsstufen mit Lageraufarbeitung oft viel zu früh durchgeführt. Mit der Information «Laufkilometer» könnten die möglichen Instandhaltungsintervalle viel besser ausgenutzt und damit die Anzahl der kostentreibenden Interventionen über die Lebensdauer des Wagens verringert sowie die Verfügbarkeit des Wagens für den Kunden erhöht werden. WASCOSA hat deshalb eine «Total Cost of Ownership»-Betrachtung durchgeführt und im Ergebnis entschieden, ihre gesamte Güterwagenflotte für den Intermodalverkehr mit Telematik auszurüsten. Berücksichtigt wurden dabei nicht nur Kosten für die Hardware-Beschaffung und Datenübertragung, sondern auch für die Ausrüstung der Wagen und das Datenmanagement über die neutrale Plattform NIC-base der Firma Kasasi.

AUTOR
Irmhild Saabel
Leiterin Business Development / Mitglied der Geschäftsleitung
WASCOSA AG
irmhild.saabel@wascosa.ch

FAZIT

Proaktives Management («Navigieren») ist heute auch für Güterwagen und ihre Ladung möglich!

«Reagieren war gestern.»

DIE 10 WICHTIGSTEN ERKENNTNISSE ÜBER DEN MEHRWERT VON TELEMATIK AM GÜTERWAGEN

Was als Sicherheitslösung zur zeitlichen Ortung von Eisenbahngefahrgut begann, hat sich weiterentwickelt und bringt zusätzliche Vorteile.

TOP 10 LIST

1. Weniger Sicherheitsbestand, da man weiss, was sich wo befindet: Lagerverwalter wissen nun, ob Sendungen oder Rohstofflieferungen pünktlich eintreffen, da sie den Transportverlauf verfolgen können, also stets genau wissen, wo sich ihre Sendung gerade befindet. Die Lagerbestände können entsprechend reduziert werden, da ein Nachfüllen der Lager nicht erforderlich ist.

2. Besserer Kundendienst durch Sichtbarkeit der Sendungen: Ähnlich wie die Paketversandunternehmen DHL, UPS, Fedex usw., die ihren Kunden anzeigen, wo sich ihre Ware gerade befindet, ermöglicht Telematik den Bahnkunden, den Sendungsverlauf genau zu verfolgen. Das System lässt sich ausserdem so einstellen, dass Nutzer E-Mails oder SMS erhalten, sobald ein Güterwagen mit ihrer Sendung einen bestimmten «Geobereich» überschreitet. Dieser Bereich kann beliebig festgelegt werden: 24 Stunden vor Ankunft, bei Ankunft oder entsprechend einer gewünschten Logik.

3. Automatische Warnmeldungen bei Abweichungen vom Sollzustand, beispielsweise Regelverstösse, oder besondere Vorkommnisse (Verspätung, Ankunft, Normabweichungen usw.): Die Überwachung aller Sendungen erfordert einen enormen Aufwand. Durch die Integration von Regeln, welche die für Sie kritischen Punkte bzw. Anliegen abdecken, erhalten Sie nur dann eine Warnmeldung, wenn eine Ihrer Sendungen gegen diese Regeln verstösst. Die durch den Regelverstoss ausgelösten E-Mails oder SMS ermöglichen es dem Verantwortlichen, die entsprechenden Schritte einzuleiten.

4. Vorteile der Sensortechnik: Der Einsatz von Sensortechniken, die den mechanischen Zustand sowie die Sicherheits- und Umweltbedingungen überwachen, während sich Ihre Eisenbahnfahrzeuge ausserhalb Ihrer unmittelbaren Kontrolle befinden, verschafft Ihnen zusätzliche Möglichkeiten, die für die Nachhaltigkeit Ihres Unternehmens entscheidend sind und Ihre Betriebskosten senken können.

5. Durchgehende Transparenz durch Sichtbarkeitstechniken und Datenübertragung: Durch regelmässige Übermittlungen wissen Sie, was sich wo befindet. Je nach Konfiguration haben Sie die Möglichkeit, einen Güterwagen jederzeit «anzupingen», um innerhalb von kurzer Zeit eine Antwort zu erhalten. So sind Sie in der Lage, schneller zu reagieren und effizienter zu planen.

6. Mehr Sicherheit: Die Fernüberwachung von Gefahrgutsendungen und die Möglichkeit, auf eine Warnmeldung einer Sendung (beispielsweise durch das Öffnen einer Tür) unterwegs oder auf einem Abstellgleis zu reagieren, verschafft den notwendigen Grad an Sicherheit, um den Schutz der Umwelt und der Sendungen zu garantieren. Der Einbau von GPS und Kommunikationsgeräten, der Einsatz von Funksensoren und ein zuverlässiges Software-Backend haben den Weg für ein System geebnet, das vom US-Ministerium für Innere Sicherheit als Best Practice eingestuft wurde.

7. Alleinstellungsmerkmal: Der Einsatz von Telematik zu Ihrem eigenen Vorteil und dem Ihrer Kunden bringt unter Umständen den Ausschlag dafür, dass sich ein Kunde für Ihr Unternehmen entscheidet. Dies kann letztlich zu exklusiven Verträgen oder Geschäftsmodellen führen, die für Sie und Ihre Kunden einen dauerhaften Mehrwert bieten.

8. Besserer Cashflow durch automatische Fakturierung: Durch die Errichtung von «Geozonen» in der Nähe der Auslieferungsorte Ihrer Kunden oder die Festlegung von Regeln, die die Geozonen des Kunden mit dem Öffnen des Wagens gleichsetzt, können Rechnungen automatisch erstellt werden.

9. Bessere Asset-/Wagenparknutzung: Telematiksysteme liefern Daten, die Ihnen eine genaue Analyse überlanger Umlaufzeiten, ungenügender Transportleistungen und langer Stillstandszeiten der Wagen beim Kunden ermöglichen und damit die Grundlage für eine bessere Entscheidungsfindung liefern.

10. Automatische Geschäftsabwicklung und ERP-Lösungen: Durch die Aufnahme von Daten aus Ihrem Telematiksystem in Ihre ERP-Systeme (wie z. B. SAP) wird die Eingabe der Daten weiter automatisiert, was Ihre Pünktlichkeit und Genauigkeit verbessert.

AUTOR
J. Craig Casto
Globale Führung des Auto ID Technology Centers bis 2014 (nun im Ruhestand), The Dow Chemical Company
jccasto@gmail.com

WIE KANN ICH MEINEN SCHIENENTRANSPORT INTELLIGENTER MACHEN? – EIN KURZER EINBLICK IN DIE BEDARFSANALYSE

Der Weg ist das Ziel: Moderne Telematiksysteme bieten heute eine Vielzahl an Informationen von Schienengüterfahrzeugen – inzwischen zu Kosten, bei denen es sich lohnt, zu analysieren, inwieweit diese Informationen auch Optimierungen für Ihren Schienenverkehr bringen können. Wie können aus Informationen, wenn nötig in Echtzeit übertragen, Prozesse verbessert, Kosten reduziert, Qualität gesichert oder neue Kunden gewonnen werden? Mit einer strukturierten Bedarfsanalyse versetzen Sie sich selbst in die Lage, diese Fragen zu beantworten.

Diese Bedarfsanalyse ist natürlich sehr individuell, da jedes Transportunternehmen eigene Strukturen, Prozesse, Kundenanforderungen und technische Voraussetzungen hat. Das Hauptaugenmerk muss also darauf liegen, alle Prozesse und Informationsbedürfnisse im Unternehmen zu hinterfragen.

«Eine Telematiklösung ist immer so individuell wie Ihr Unternehmen selbst.»

Die Informationsvielfalt, welche uns heute von Telematiksystemen zur Verfügung gestellt werden, reichen von Geodaten (u. a. die Funktion Geofencing) und Laufleistungen bis hin zur Bereitstellung von allen physikalischen Werten wie Druck, Temperatur, Gewichte und Zustände oder Ereignisse im oder am Fahrzeug. Beginnen sollte diese Analyse immer damit, den Informationsbedarf in Ihrem Logistik- oder Transportauftrag zu identifizieren. Hier entstehen die grössten Hebel, um die notwendigen Betriebskosten einer Telematik nicht nur zu refinanzieren, sondern auch das Geschäftsergebnis positiv zu beeinflussen. Hierbei ist es durchaus legitim, sich von dem Gedanken «wünsch dir was!» – also, welche Informationen hätten Sie denn gern – leiten zu lassen und sich nicht von dem Gedanken «was geht?» selbst einzuschränken.

Betriebsergebnisse zu verbessern gelingt auch, indem vorhandenes Rollmaterial optimal eingesetzt und die technischen Rahmenbedingungen ausgenutzt werden. Technische Zustände wie zum Beispiel die Laufleistung können gemessen und Werkstattaufenthalte besser geplant werden. In der Flotten- und Fuhrparkanalyse werden Informationen wie Auslastung und Verfügbarkeit der Flotte sowie der technische Zustand des Rollmaterials erfasst. Das ist die Grundlage für die Ausrüstung der Fahrzeuge mit notwendiger Sensorik und hilft im Ausschreibungsprozess.

Die Lösung, die Ihrem Informationsbedarf gerecht wird, gilt es gemeinsam mit dem oder den Telematik-Providern zu erarbeiten. Eine Telematiklösung ist immer so individuell wie Ihr Unternehmen selbst!

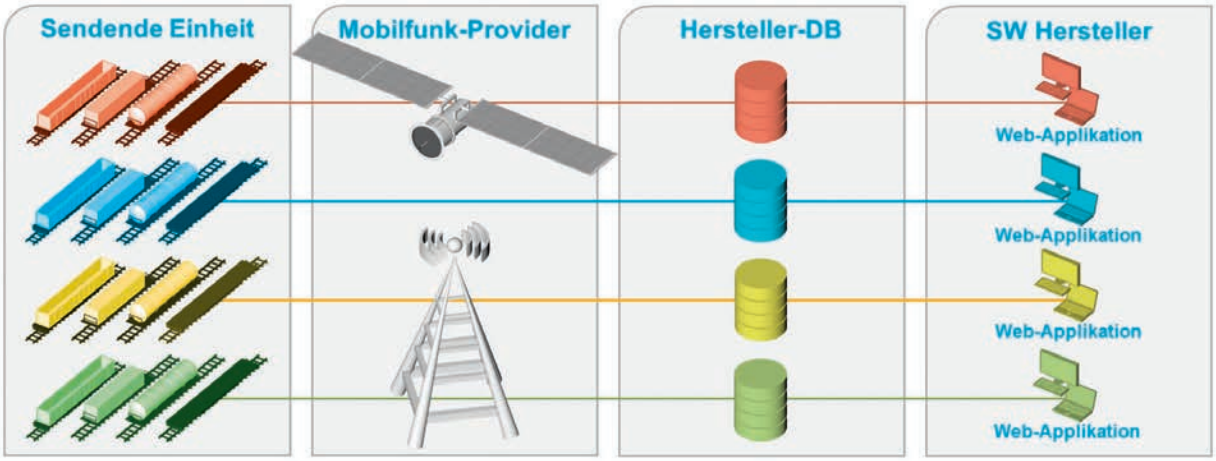
LEITFADEN BEDARFSANALYSE

Gern möchten wir Sie bei diesem Prozess unterstützen. Ende Q1 2016 werden wir einen «Leitfaden – Bedarfsanalyse Rail-Telematik» allen Interessierten zur Verfügung stellen. Haben Sie Interesse? Bitte senden Sie uns einfach eine Nachricht an telematik@wascosa.ch mit dem Betreff «Bedarfsanalyse». Wir werden Ihnen dann einen entsprechenden Download-Key zur Verfügung stellen.

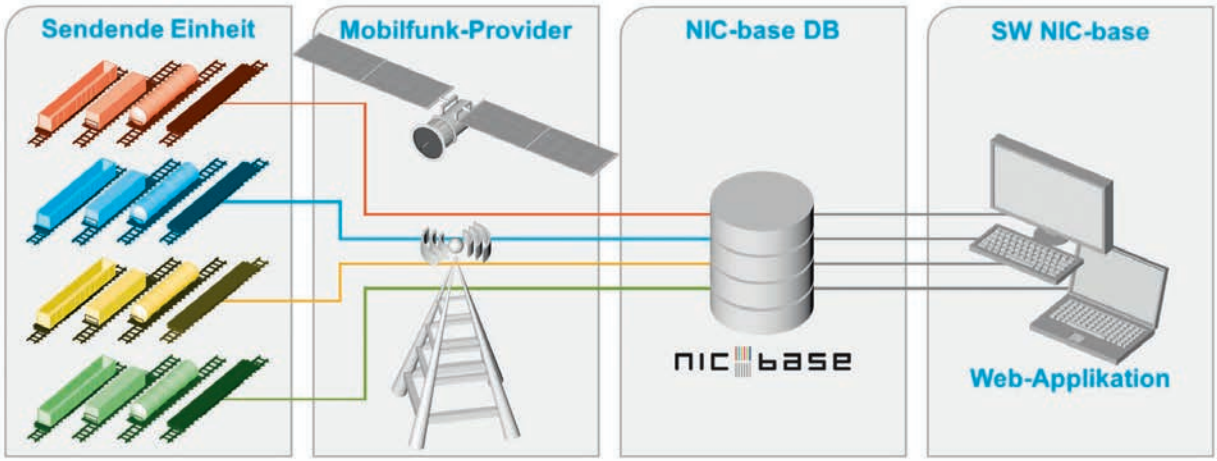
OPTIMIERUNG UND FLEXIBILITÄT DURCH UNABHÄNGIGKEIT – TELEMATIK-PLATTFORM NIC-BASE

Im Strassengüterverkehr hat sich der Einsatz von Telematiklösungen in den letzten Jahren etabliert. Dabei wird kaum beachtet, dass sich derartige Systeme auch für Verkehre in der Luft, auf dem Wasser und auf der Schiene lohnen.

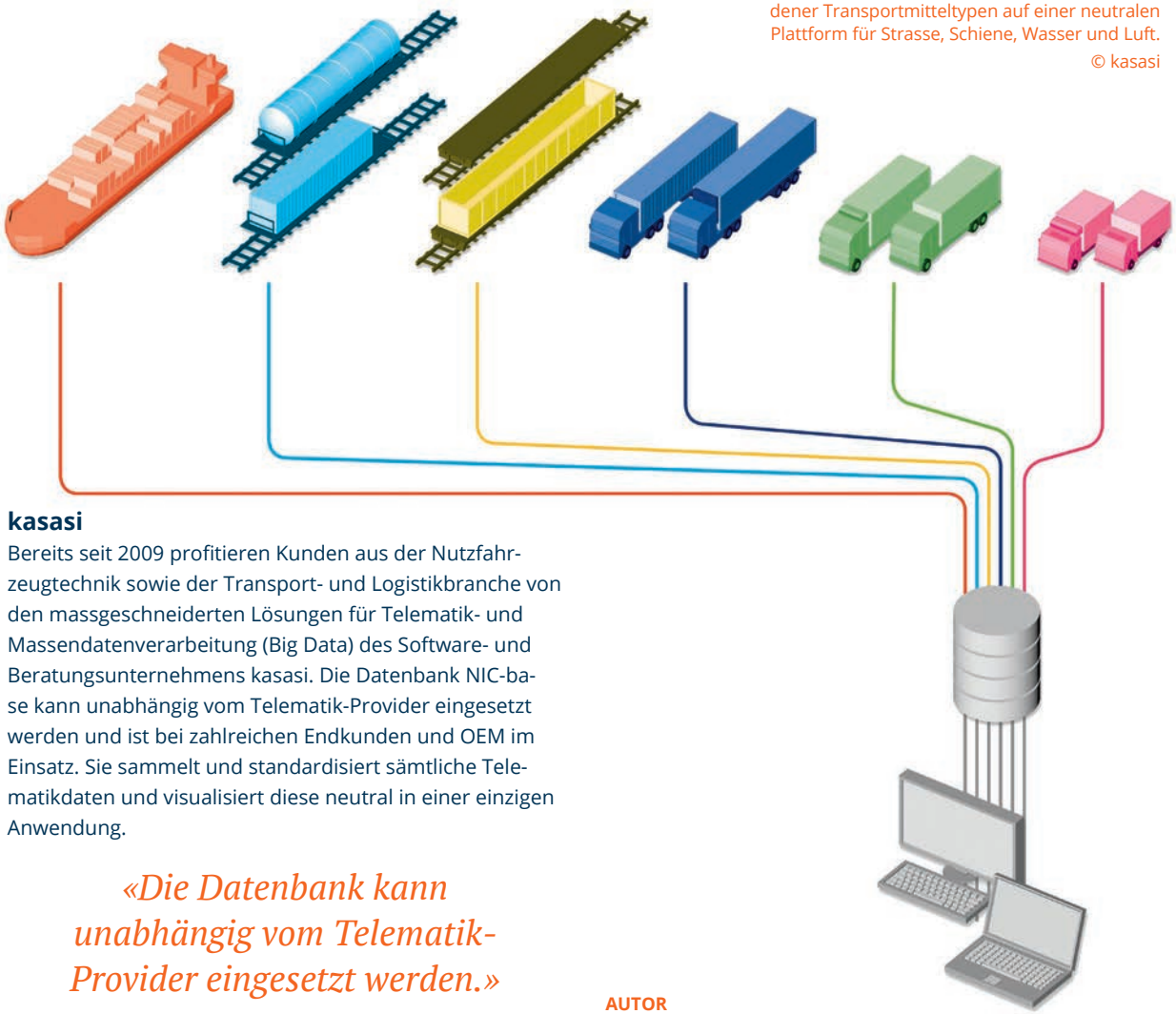
Gleich auf welchen Wegen die Fracht telematikgeführt transportiert wird – es zahlt sich aus, eine wichtige Erkenntnis aus den gemachten Erfahrungen zu berücksichtigen: Anstelle diverser proprietärer Telematiklösungen verschiedener Hersteller bietet eine herstellerunabhängige Telematikplattform deutliche Vorteile.



Statt Schnittstellen-Tohuwabohu (oben) sorgt die unabhängige Datenbank NIC-base (unten) für eine einheitliche Sicht auf alle Anwendungen und Funktionen.



© kasasi



NIC-base erlaubt die Zusammenführung verschiedener Transportmitteltypen auf einer neutralen Plattform für Strasse, Schiene, Wasser und Luft.
© kasasi

kasasi

Bereits seit 2009 profitieren Kunden aus der Nutzfahrzeugtechnik sowie der Transport- und Logistikbranche von den massgeschneiderten Lösungen für Telematik- und Massendatenverarbeitung (Big Data) des Software- und Beratungsunternehmens kasasi. Die Datenbank NIC-base kann unabhängig vom Telematik-Provider eingesetzt werden und ist bei zahlreichen Endkunden und OEM im Einsatz. Sie sammelt und standardisiert sämtliche Telematikdaten und visualisiert diese neutral in einer einzigen Anwendung.

«Die Datenbank kann unabhängig vom Telematik-Provider eingesetzt werden.»

Funktion

Mit NIC-base werden zunächst die relevanten Telematikdaten über Schnittstellen von den jeweiligen Herstellerservern gesammelt bzw. über ein Gateway direkt entgegengenommen. Als Nächstes werden die spezifischen Datenstrukturen der unterschiedlichen Hersteller neutralisiert und in eine neue Standardstruktur gebracht, die in einer einzigen Datenbank gehostet wird. Diese Daten werden dann via Online-Applikation einfach an Nutzer ausgegeben oder direkt an Drittprogramme weitergereicht.

«Auch im Schienengüterverkehr punktet NIC-base.»

Auch im Schienengüterverkehr punktet NIC-base. Denn die Bündelung diverser Hardware-Hersteller auf einer homogenen Plattform erlaubt eine durchgängige Einheitlichkeit, nicht nur in der Flottensicht und im Berichtswesen, sondern auch in der Alarmsteuerung und der Administration. Zudem lassen sich Drittprogramme bzw. -systeme über nur eine Schnittstelle anbinden.

AUTOR
Markus Lechner
Geschäftsführer, kasasi GmbH
m.lechner@kasasi.de

ZUR PERSON
MARKUS LECHNER

- ist Geschäftsführer der kasasi GmbH.
- steht hinter dem Credo: Unabhängigkeit! Und zwar von eingesetzten Verkehrsträgern, von der Hardware und von Technologien, um alle mobilen Assets über eine telemetriebasierte Plattform transparent zu machen und zu steuern.

«Das Ziel ist ein intelligenter und effizienterer Schienentransport.»

RESPONSIBLE-CARE-WETTBEWERB 2015 DES VCI

DIE GRILLO-WERKE AG GEWINNT MIT WASCOSA SAFE TANK CAR®-DESIGN DEN 1. PREIS

Der Verband der Chemischen Industrie (VCI), Landesverband Nordrhein-Westfalen, hat drei Unternehmen für herausragende Projekte zur Transportsicherheit prämiert. Mit dem ersten Platz ausgezeichnet wurde die Grillo-Werke AG in Duisburg mit dem WASCOSA safe tank car®. Mit diesem revolutionären Wagendesign zeigte das Duisburger Unternehmen bereits vor mehr als fünf Jahren ihr Responsible-Care-Engagement und setzte damit neue Massstäbe an die Sicherheit für Druckgaskesselwagen. Der zweite und der dritte Platz wurden an die Firmen Brenntag GmbH und Evonik Industries AG vergeben.

© VCI NRW/Galaschek
v. l.: NRW-Wirtschaftsminister Garrelt Duin, Dr. Joachim van de Flierdt, Grillo-Werke AG, Dr. Günter Hilken, Vorsitzender VCI NRW.

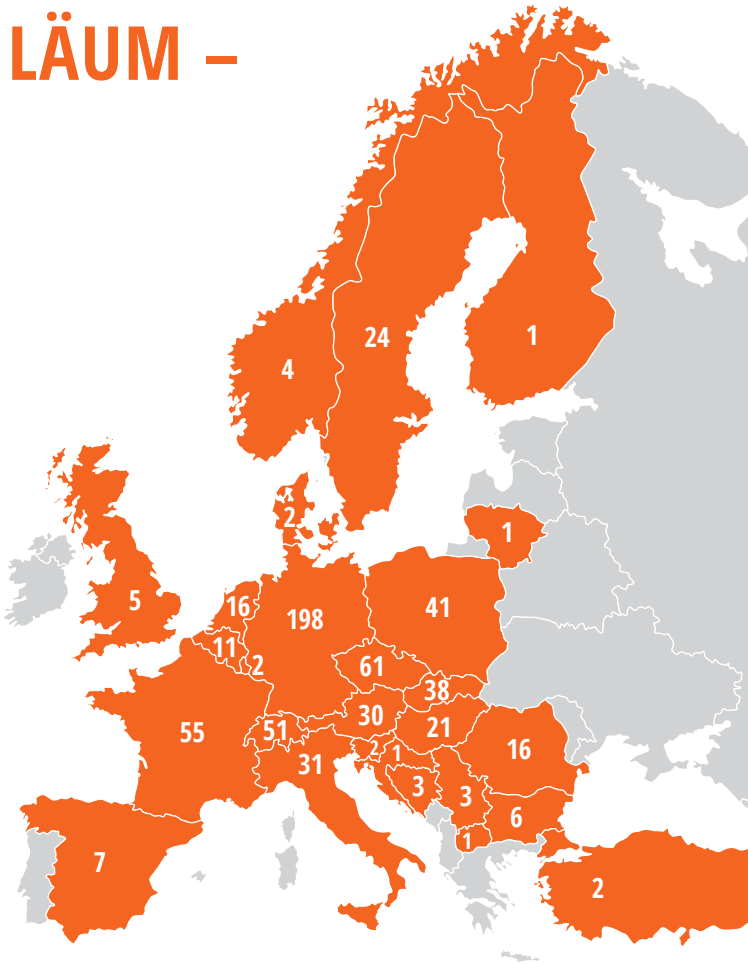
Der safe tank car® von WASCOSA besticht nicht nur durch seine Optik.

Der VCI hatte den Responsible-Care-Wettbewerb unter dem Motto «Wir haben gute Ideen für Transportsicherheit und Logistik» ausgeschrieben. Gesucht wurden Ideen, die über die Einhaltung der üblichen Vorschriften hinausgehen. Dabei kann unabhängig von der Grösse eines Unternehmens gezeigt werden, wie verantwortliches Handeln bei der Planung, Vorbereitung oder praktischen Durchführung von Chemikalientransporten verstanden wird. «Selten war ein erster Platz bei einer Jury so eindeutig wie in diesem Jahr», sagte ein Mitglied der Fachjury. Grillo setzte mit dem WASCOSA safe tank car®-Design neue Massstäbe für die Sicherheitstechnik bei Druckgaskesselwagen. «Wir sind stolz auf unsere Vorreiterrolle. Im Sinne von Responsible Care haben wir in Zusammenarbeit mit WASCOSA freiwillig in die Sicherheit des Rollmaterials investiert und es freut uns zu sehen, dass dieses Engagement Nachahmung findet», so der Head of Business Unit / Sulphur Dioxide & Derivate Products Dr. Joachim van de Flierdt der Grillo-Werke AG.

> *«Im Sinne von Responsible Care haben wir in die Sicherheit des Rollmaterials investiert.»*
>
> **Dr. Joachim van de Flierdt, Grillo-Werke AG**

«SPIELREGELN»-JUBILÄUM – 10 JAHRE AVV

In diesem Jahr feiert der AVV (Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen) sein zehnjähriges Bestehen. Ein guter Anlass, um die Entwicklung des AVV in den letzten Jahren noch einmal zu reflektieren.



Anzahl Mitglieder pro Land
Stand: 30.10.2015

Entwicklung des AVV

Mit Einführung des AVV per 1. Juni 2006 wurde der privatrechtliche, multilaterale Vertrag kontinuierlich weiterentwickelt und hat sich als Standard in Europa und darüber hinaus fest etabliert. Derzeit nutzen mehr als 600 Vertragsunternehmen in 26 Ländern mit mehr als 500 000 Güterwagen den AVV. Bei rund 650 000 zugelas senen Güterwagen in Europa zeigt dies deutlich die Akzeptanz aller Marktteilnehmenden. Der AVV schafft einheitliche «Spielregeln» für alle Vertragspartner, egal ob Halter und/oder Eisenbahnverkehrsunternehmen, und bietet eine Prozesssicherheit auch bei komplexen Transportketten. Das gilt sowohl in der Kommunikation als auch in der Abwicklung mit allen am Transport beteiligten Partnern. Die Einarbeitung von gesetzlichen Änderungen und Verordnungen, Weiterentwicklungen von Regelwerken oder die Erzeugung von eindeutigeren Definitionen für ein gemeinsames Verständnis machen es erforderlich, den AVV auch in Zukunft weiterzuentwickeln. Daher gibt es auch 2016 wieder notwendige Anpassungen, die nachfolgend kurz vorgestellt werden:

Im **Artikel 14.2** wurden die «Spielregeln» für den **elektronischen Frachtbrief** genauer definiert und unterstützen somit die CIM-Regeln der neuen COTIF (gültig seit 1. Juli 2015).

Die **Anlage 7 (Ersatzteilanforderung)** wurde komplett überarbeitet und enthält jetzt Hinweise für mögliche Verzollungen. Des Weiteren muss sich der Halter bei der Lieferung von Ersatzteilen vorher entscheiden, ob die ausgebauten Teile zurückgesendet oder verschrottet werden sollen.

Das **Schadensprotokoll** in der **Anlage 4** wurde ebenfalls komplett überarbeitet (eine neue Layoutversion des Protokolls und ganz neu eine Ausfüllanleitung). Damit soll die Qualität der Schadensprotokolle erhöht werden, sodass der Halter mehr Informationen zu seinem beschädigten Fahrzeug erhält.

In den **Anlagen 9 und 10** wurden die aktuellen **betrieblichen und technischen Neuerungen** eingearbeitet. Dazu gehören beispielsweise die Aufnahme der Mindestkenntnis von Wagenmeistern, die Einführung von neuen Schadcodes bei Verwendung von Entgleisungsdetektoren sowie die Definition «Flachstelle» gemäss EN 15313.

In der **Anlage 11** wurde unter anderem eine **neue Wagenanschrift** für verstärkte Kupplungen eingefügt.

Themen in der Begutachtung und Überarbeitung

In der Überarbeitung befinden sich weiterhin die Anlage 6 (Nutzungsausfallentschädigung) sowie der Artikel 27 (Haftungsprinzip). Diese Themen werden derzeit verbandsübergreifend diskutiert. Sollten Sie Verbesserungswünsche haben, melden Sie sich bei Ihrem nationalen Verband oder den Vertretern der ERFA, UIC oder UIP.

AUTOR
Christian Kühnast
AVV Consultant, DB Schenker Rail AG
christian.kuehnast@dbschenker.eu

AUFSTIEG SCHWER GEMACHT

Der Waggonvermieter WASCOSA leistet seit rund 20 Jahren aktive Beiträge für mehr Sicherheit im Schienengüterverkehr. Neuerdings verzichtet man auf Kundenwunsch auf Leitern an Kesselwagen.

Fachbeitrag aus:
gefährliche ladung, Ausgabe 09/2015

Für immer mehr Verlader in der Chemieindustrie rückt neben der Sicherheit des Transportguts die direkte Sicherheit für den Menschen in den Vordergrund. Dies ist ein Grund, weshalb sich WASCOSAs im Jahr 2010 vorgestelltes «Safe Tank Car»-Design mit einer Übergangsbühne an jedem Wagenende europaweit immer mehr zu einem Standard in der Branche entwickelt hat. Unfälle mit Rangierpersonal können so auf ein Minimum reduziert werden. Die zwei Übergangsbühnen pro Wagen wurden 2013 vom Europäischen Chemieverband (CEFIC) sogar in die Neubaurichtlinien über Chemie- und Druckgas-Kesselwagen aufgenommen. Auch mit Unfällen durch Kontakt mit Strom führenden Oberleitungen soll nun Schluss sein. Unvermindert passieren seit Jahren zahlreiche, oft tödliche Unfälle beim Aufsteigen auf Güterwagen – sei es durch Betriebspersonal, sei es durch unbefugtes Aufklettern, wie es vor allem Jugendliche aus Übermut und oft in alkoholisiertem Zustand tun. Allein in Frankreich wurden in den letzten Jahren durchschnittlich 14 Unfälle pro Jahr durch illegales Aufsteigen registriert. In Deutschland liegt diese Zahl laut einer Statistik der Deutschen Bahn bei 13 Unfällen. Zuletzt erlitt Ende Juni 2015 ein junger Mann in Hamburg einen Stromschlag auf einem Heizöl-Wagen. Kesselwagen sind aufgrund der an ihnen angebrachten Leitern überdurchschnittlich oft beteiligt: Zwischen den Jahren 2001 und 2012 kam es in Deutschland 21 Mal zu schweren Unfällen durch unbefugtes Aufklettern auf Kesselwagen. Dabei starben fünf Jugendliche, alle anderen erlitten schwere Verbrennungen. Sie waren sich nicht bewusst, dass es bereits ab 1,50 Meter Nähe zu den konstant unter 15 000 Volt Spannung gesetzten Oberleitungen zu Stromschlägen kommt. Durch Spannungsüberschlag fungiert der menschliche Körper dann als elektrischer Leiter und erhitzt sich auf bis 20 000 °C.

«Für immer mehr Verlader in der Chemieindustrie rückt die direkte Sicherheit für den Menschen in den Vordergrund.»

WASCOSA präsentierte 2013 als erster Waggonvermieter Europas leiterlose Kesselwagen. Inzwischen hat WASCOSA mehr als 700 Neubauwagen ohne Aufstiegsleitern ausgeliefert.

Um solche ebenso tragischen wie vermeidbaren Unfälle deutlich zu reduzieren, beschloss ein grosser Mineralölkonzern Mitte 2012 zusammen mit WASCOSA, neue Wege zu gehen und fortan auf Aufstiegsleitern zu verzichten. Im Mai 2013 lieferten die Schweizer als erster Vermieter neue Kesselwagen ohne Aufstiegsleitern aus, seither kamen rund 700 Wagen hinzu. Positiver Begleiteffekt: Die Neuerung findet inzwischen generell Anklang im Markt und wird von immer mehr Akteuren übernommen, unter anderen auch von VTG. Inzwischen ist die WASCOSA-Innovation von leiterlosen Güterwagen auch bei diversen Branchenverbänden wie dem Mineralölwirtschaftsverband (MWV), der Internationalen Wagenhalter-Union (UIP) und dem Verband der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI) angekommen, wo dies als neue Grundsatzempfehlung auf nationaler und sogar europäischer Ebene aktiv diskutiert wird (siehe Info-Kasten unten).

«Gründe für den Verzicht auf Leitern sind auch Veränderungen bei Verladern und in der Wagentechnik.»

Gründe für den Verzicht auf Leitern sind auch Veränderungen bei Verladern und in der Wagentechnik. In der Vergangenheit waren in vielen Be-/Entladeanlagen oben keine Bühnen für die Bedienung vorhanden. Indes waren die Bodenventile der Wagen früher oft nur von oben bedienbar. Auch zur Belüftung und Entladung musste man auf den Wagen und etwa die Domdeckel öffnen. Wagentechnik und der anlagenseitige Sicherheitsstandard wurden in den letzten Jahren fortlaufend angepasst.

Warnzeichen an Kesselwagenleitern allein reichen nicht aus, um Unfälle, wie die durch unberechtigtes Aufklettern auf die Wagen, zu vermeiden.

GRUNDSATZLÖSUNG FÜR LEITERFREIE KESSELWAGEN IN SICHT

Das Thema leiterfreie Kesselwagen treiben der Verband der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI) und insbesondere die in seiner Technischen Kommission vertretenen Kesselwagenbetreiber seit Jahren aktiv voran. Dadurch verspricht sich der VPI eine Reduktion der zum Teil tödlichen Unfälle, die immer wieder durch illegales Besteigen der Kesselwagen entstehen. Der VPI arbeitet bei dem Thema in enger Abstimmung mit den Verladerverbänden VCI, Cefic, MWV und UTV an einer grundsätzlichen Lösung, die neben der Unfallproblematik im Zusammenhang mit Aufstiegsleitern die Belange der verladenden Wirtschaft und gesetzliche Auflagen berücksichtigt. So soll es ab 2016 eine europaweit einheitliche Anhängevorrichtung für mobile Leitern geben, letztere sind dann an den Be-/Entladestellen vorzuhalten. Die Vorrichtung oben mittig am Kesselwagen hat die Form eines breiteren Bügels bzw. «Leiterstummels», der die Tankrundung sowie Abstände zum Kessel berücksichtigt, so dass das Aufsteigen über die mit zwei Einsetzhaken versehene Leiter vom Boden problemlos möglich ist.

– skl –

1948

8 Güterwagen mit 3500 Zementkübeln oder 2800 Zementsäcken

FÜR DEN TRANSPORT VON 140 TONNEN ZEMENT WURDEN BENÖTIGT

1953

6 zweiachsige Doppelsilowagen

WISSENSWERTES

VOM SACK ZUM SILO – EINE SCHWEIZER INNOVATIONSGESCHICHTE

Die neuen vierachsigen Staubgutwagen der WASCOSA, die von der JURA Cement genutzt werden, sind der vorläufige Höhepunkt einer Schweizer Innovationsgeschichte. Möglich machten dies die Grossbaustellen der Kraftwerkgesellschaften und ein ausgeklügeltes Logistiksystem der Zementindustrie. Dazu strebten die Hersteller von Güterwagen danach, die technischen Möglichkeiten auszunutzen und damit Geld und Zeit zu sparen.

Es waren die Grossbaustellen der schweizerischen Kraftwerkgesellschaften nach dem Zweiten Weltkrieg, die den ersten Innovationsschub auslösten. Bis 1948 wurde Zement auch für Grossbaustellen in 50-kg-Säcke verpackt, von Hand auf offene Güterwagen verladen und auf den Weg zu den Baustellen geschickt. Eine erste deutliche Effizienzsteigerung ermöglichten Kübel mit einem Fassungsvermögen von 400 kg, welche die Säcke ersetzten. Die Kübel wurden über Rollengestelle auf die Eisenbahnwagen oder Lastwagen geschoben und ebenso um- oder ausgeladen. An den Ladestellen wurden für die Kübel besondere Rampen gebaut, die gleichzeitig als Auffangreservelager zwischen den verschiedenen Transportmitteln wie Schiene, Lastwagen oder Seilbahnen verwendet wurden. Dank dieser perfekt abgestimmten Logistikkette konnte schon damals ein Güterwagen mit 48 Kübeln, also fast 20 Tonnen Zement, in 15 Minuten be- oder entladen werden. Für den Bau der Staumauer Grande Dixence wurden auf diese Weise täglich mit 35 offenen Bahnwagen 660 Tonnen Zement nach Sion gebracht.

«Es waren die Grossbaustellen der schweizerischen Kraftwerkgesellschaften nach dem Zweiten Weltkrieg, die den ersten Innovationsschub auslösten.»

Druckluft macht's möglich

Die allgemeine Baukonjunktur wie auch der Bau weiterer Staumauern in den 50er- und 60er-Jahren sorgten für eine anhaltend steigende Nachfrage nach Zement und entsprechender Transportlogistik, sodass nur vier Jahre später der nächste Innovationsschritt folgte. Die neu entwickelte Druckluftentleerungstechnik ermöglichte, den gemahle-

1970
3 vierachsige Doppelsilowagen

2015
2 vierachsige Doppelsilowagen

nen Zement trotz seiner enorm hohen Dichte und Feinheit aus Silos effizient und schnell zu entladen. Auf damals gebräuchliche zweiachsige Güterwagenuntergestelle wurden stehend Doppelsiloaufbauten montiert. Wie dies bis heute üblich geblieben ist, wurden die Silos von oben mit Schwerkraft beladen und am Bestimmungsort mit Druckluft von maximal 2,0 bar in nur einer Viertelstunde wieder entladen. Die zweiachsigen Doppelsilowagen waren bereits so konstruiert, dass sie bei einem Ladegewicht von bis zu 25 Tonnen mit einer maximalen Geschwindigkeit von 100 km/h verkehren konnten. Damit ermöglichten sie bereits im Jahr 1952 einen weiteren erheblichen Rationalisierungsschritt: Vom Verlad im Werk bis zum Lagersilo an der Baustelle war pro Tonne Zement nur noch eine Viertelstunde an menschlicher Arbeitszeit notwendig.

«Die selbsttragende Makrozellenstruktur reduzierte das Eigengewicht des Wagens deutlich.»

Vier Achsen gleich doppelte Kapazität

Um die Transportkapazität der wachsenden Nachfrage entsprechend weiter zu erhöhen, erfolgte 1970 als nächster Schritt der Wechsel auf vierachsige Staubgutwagen mit einem verdoppelten Ladegewicht von 58 Tonnen. Die ersten vierachsigen Wagen, von denen in der Schweiz zwischen 1970 und 1990 rund 280 Wagen produziert und in Betrieb genommen wurden, basierten auf einer Radsatzlast von 20 Tonnen und nutzten das maximale Gesamtgewicht von heute noch nicht aus. 1990 war der in der Schweiz vorhandene Wagenpark aber erst einmal gross genug für die Nachfrage, sodass bis 2005 keine neuen Staubgutwagen mehr produziert wurden.

Schweizer Innovation – Made in Germany

Aufgrund der wieder stärkeren Baukonjunktur, des in die Jahre gekommenen Bestandes alter Wagen und des noch nicht vollständig ausgereizten Transportpotenzials der vierachsigen Staubgutwagen liess Holcim von der Josef Meyer Transport Technology AG, Rheinfelden, im Jahr 2004 eine neue, innovative Konstruktion entwickeln und beschaffte in der Folge grössere Stückzahlen zusammen mit WASCOSA. Die selbsttragende Makrozellenstruktur, auf welcher der Behälter mit den darin liegenden zwei Silos sitzt, reduzierte das Eigengewicht des Wagens deutlich, ohne dass sich die Stabilität der Konstruktion verringerte. In den beiden Silos können rund 69 Tonnen Zement transportiert werden.

Die Schweizer Innovation setzte einen neuen Standard, weshalb sich der deutsche Güterwagenhersteller Waggonbau Graaff GmbH aus Hannover vor fünf Jahren entschied, der Josef Meyer Transport Technology AG, die damals die Herstellung von Güterwagen einstellte, die Konstruktion inklusive der entsprechenden Patente und Zulassung abzukaufen. Seither werden diese Staubgutwagen exklusiv in Elze bei Hannover hergestellt, so auch die 50 neuen Wagen der WASCOSA, welche an die JURA Materials vermietet sind.

In der Schweiz hat sich die innovative Wagenkonstruktion von Josef Meyer als neuer, moderner Standard durchgesetzt: Mittlerweile setzen alle Schweizer Zementhersteller auf diesen Wagentyp und ersetzen damit nach und nach ältere, noch im Umlauf befindliche Wagen.

FÜR EIN JUST-IN-TIME-PRODUKT IST DIE BAHN GENAU DAS RICHTIGE

Mit JURA Materials zählt ein weiterer Schweizer Mieter zu den Mietkunden von WASCOSA. Die Investition in neue Staubgutwagen spricht für den Schienenverkehr. Alle Werke der JURA Cement verfügen über einen Schienenanschluss. Das ist in der Schweizer Zementindustrie üblich, erklärt Hanspeter Meyer, operativer Leiter der JURA Materials.

Herr Meyer, in einer Zeitschrift war zu lesen, dass der Güterverkehr auf der Schiene das zweite Rückgrat der Bauindustrie sei. Stimmen Sie dieser Aussage zu?
Für unsere Industrie, das heisst für den Transport von Zement und Kies, ist das sicher so. Wir nutzen für den Transport unserer Produkte wenn immer möglich die Schiene.

War das immer so?
Ja. Der Aufschwung der Zementindustrie ist in der Schweiz eng mit dem Ausbau der Infrastrukturen im 20. Jahrhundert verbunden. Die Bahn löste das Transportproblem des staubförmigen Massengutes und ermöglichte die Marktausweitung.

Wenn man allein auf den Preis schauen würde, wäre die Strasse für den Zementtransport attraktiver. Und doch setzt JURA Materials auf die Schiene. Weshalb?
Die zunehmenden Verkehrsengpässe auf der Strasse, der Nachttransport auf der Schiene und Umweltschutzüberlegungen sprechen ganz klar für die Bahn. Man darf nicht vergessen: Zement ist ein Just-in-Time-Produkt. Die Bahn trägt diesem Umstand Rechnung. Der Zug steht mit grosser Sicherheit und grosser Pünktlichkeit am Morgen beim Kunden. Betreffend Umweltschutz haben wir uns verpflichtet, umwelt- und sozialverträglich zu produzieren. Die Zementindustrie konnte über die letzten Jahre den CO_2-Ausstoss massiv reduzieren – auch durch die Verwendung von umweltverträglichen Brennstoffen in der Zementherstellung.

Für die Zementindustrie in der Schweiz ist ein direkter Schienenanschluss unverzichtbar. Bedeutet das, dass Sie den Schienenverkehr weiter ausbauen werden?
Für uns ist entscheidend, dass die Infrastruktur erhalten und weiter ausgebaut wird. Ich gehe davon aus, dass bei uns das Verhältnis Schiene zu Strasse etwa so bleiben wird wie heute. Gewisse Kunden, insbesondere grosse Betonwerke sowie Grossbaustellen mit Gleisanschlüssen, beliefern wir direkt mit der Bahn. Das wollen wir aufrechterhalten, auch wenn es etwas teurer ist. Diese Kunden haben eine ähnliche Philosophie wie wir. Sie haben ebenfalls einen Schienenanschluss und tragen den hierfür notwendigen Unterhaltsaufwand mit.

Sie setzen mit der neuen Generation an Staubgutwagen, die Sie bei WASCOSA mieten, auf moderne Technik und Leistung. Was sind konkret die Vorteile?
Mit WASCOSA haben wir einen Partner, der uns ein attraktives Vertragskonstrukt anbieten konnte. Das ist wichtig, denn vor allem wenn wir eine Grossbaustelle beliefern, benötigen wir manchmal über zwei bis drei Jahre 20 bis 30 zusätzliche Wagen. Ebenfalls haben wir eine Option, die Wagen später kaufen zu können. Zudem war es an der Zeit, den in die Jahre gekommenen Wagenpark zu ersetzen. Der neue Staubgutwagen hat eine um rund 25 Prozent grössere Ladekapazität, was ihn wirtschaftlich attraktiv macht. Der Wagen entspricht sodann den Sicherheits- und Lärmbestimmungen. Für unsere Kunden ist er zudem leichter zu be- und entladen.

JURA CEMENT

JURA Cement umfasst zwei Produktionsbetriebe (Wildegg AG und Cornaux NE) und ist mit einer Produktionskapazität von über 1 Mio. Tonnen Zement der zweitgrösste Zementhersteller in der Schweiz. JURA Cement ist ein Unternehmen der JURA Materials, zu der verschiedene Unternehmen in der Schweizer Baustoffindustrie gehören. Die Aktivitäten konzentrieren sich auf die Bereiche Zementproduktion, Kiesgewinnung und Betonherstellung. JURA Materials wiederum gehört seit 2000 zur CRH, einem weltweit operierenden irischen Baustoffhersteller mit Hauptsitz in Dublin. Mehr unter www.jura-materials.ch und www.juracement.ch

TERMINKALENDER

2016

DATUM	VERANSTALTUNG	ORT	INFORMATIONEN
12.5.2016	VAP Forum Güterwagen	Zürich (CH)	VAP Schweiz vap@cargorail.ch | www.cargorail.ch
31.5.2016	AFWP Mitgliederversammlung	Courbevoie (FR)	AFWP Association Française des Wagons de Particuliers mclanore@afwp.asso.fr | www.afwp.asso.fr
6.–8.6.2016	VDV Jahrestagung	Dresden (DE)	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) info@vdv.de | www.vdv.de
23.6.2016	VPI Technische Informationsveranstaltung	Frankfurt/Main (DE)	VPI Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten mail@vpihamburg.de | www.vpihamburg.de
24.6.2016	VPI Mitgliederversammlung	Frankfurt/Main (DE)	VPI Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten mail@vpihamburg.de | www.vpihamburg.de
28.6.2016	VAP Generalversammlung	offen	VAP Schweiz vap@cargorail.ch | www.cargorail.ch
Ende Aug. / Anfang Sept. 2016	CRSC Mitgliederversammlung	Fulda (DE)	CRSC Cargo Rail Service Center e.V. info@crsc.eu.com | www.crsc.eu.com
20.–23.9.2016	InnoTrans 2016	Berlin (DE)	Messe Berlin innotrans@messe-berlin.de www.innotrans.de
17.11.2016	VAP Forum Güterwagen	Zürich (CH)	VAP Schweiz vap@cargorail.ch | www.cargorail.ch

2017

9.–12.5.2017	transport logistic	München (DE)	Messe München info@transportlogistic.de www.transportlogistic.de

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
A4 Agentur AG, Rotkreuz

Übersetzung
UIC, Paris

Korrektorat
APOSTROPH AG, Luzern

Auflage
gedruckt 2800 Exemplare, erscheint zweimal jährlich in Deutsch und Englisch

Copyright
WASCOSA AG

AKTUELL

ROLLOUT DER NEUEN SCHIEBEWAND-WAGEN FÜR DIE SCHWEIZER POST

WASCOSA ERWEITERT IHR WAGENSORTIMENT

© Jürg D. Lüthard, Zürich

Schiebewandwagen Typ Habbiillnss
63 Stellplätze für Europaletten im S-/SS-Verkehr

Flexibler Einsatz und höhere Produktivität:

- Optimale Frachtraumausnutzung durch verschiebbare und verriegelbare Trennwände
- Hohe Zuladung bei S- und SS-Geschwindigkeiten
- Optimaler Schutz der Fracht durch dauerhafte, hohe Dichtigkeit des Wagens

Sind Sie interessiert an mehr Informationen zu diesem Wagentyp? Schicken Sie eine E-Mail mit dem Betreff «Schiebewandwagen» an vertrieb@wascosa.ch.

FEEDBACK-FORMULAR

TELEMATIK AM GÜTERWAGEN

Rückantwort an
F +41 41 727 67 79
WASCOSA AG
oder telematik@wascosa.ch

Ich möchte mehr wissen über Telematik!

Wir sind ein

☐ Verlader ☐ EVU ☐ Wagenhalter ☐ Flottenmanager ☐ Logistiker/Spediteur

☐ .....

Ich kann mir Telematikanwendungen für folgende Wagentypen vorstellen

☐ Intermodalwagen (Container/Trailer) ☐ Kesselwagen ☐ Schüttgutwagen

☐ Spezialwagen: .....

Ich habe Interesse an

☐ einem Gespräch ☐ weiteren Unterlagen

☐ einem Angebot für eine Testinstallation ☐ der Durchführung eines Workshops

Ich habe bereits Erfahrung mit Telematik

☐ Ja ☐ Nein

Was ich sonst noch sagen wollte

.....

.....

Name/Vorname .....

Funktion .....

Firma .....

Firmenadresse .....

Telefon .....

Fax .....

Mobile .....

E-Mail .....

Datum/Unterschrift .....

Oder
Visitenkarte