



## „Billig gleich preiswert?“

Die Konsolidierung auf Seiten der Wagenhersteller ebenso wie auf Seiten der Wagenhalter schreitet voran: Die Trinity Rail Group (TRG) zieht sich aus Europa zurück. Mit der Übernahme des

Güterwagenwerkes Astra Arad verfügt die International Railway Systems S.A. (IRS) nun über alle drei rumänischen Güterwagenwerke mit einer jährlichen Neuwagenkapazität von bis zu 6'000 Wagen und wird damit Marktführer in Europa.

Hand aufs Herz: Sind nicht wir selbst, die Einkäufer von Güterwagen, hauptverantwortlich für diese Entwicklung? Ist wirklich der Wagen mit dem niedrigsten Einkaufspreis auch immer der „günstigste“? Oder „vergessen“ wir einfach oft die Kosten für die aufwändigere technische Betreuung eines Neuwagenprojektes, die intensivere Qualitätssicherung vor Ort, die Umsatzausfälle durch eine verspätete Lieferung der Wagen etc. in die Gesamtkostenbetrachtung mit einzubeziehen?

Was in anderen Branchen heutzutage selbstverständlich ist, nämlich die Betrachtung aller Kosten eines Investitionsgutes über seine gesamte Lebenszeit (Life-Cycle-Costing), scheint der Güterwagenbranche nach wie vor Schwierigkeiten zu bereiten.

Wer unter „Lieferantenentwicklung“ nur die Erzielung niedrigster Einkaufspreise statt des Aufbaus langfristiger, für beide Seiten Gewinn bringender Partnerschaften versteht, darf sich nicht wundern, wenn im europäischen Güterwagenmarkt der Trend der letzten Jahre fortgesetzt wird: Verringerung des Wettbewerbes, Abbau von Know-how und Innovationskraft.

Schlussendlich: eine Entwicklung hin zum Verkäufermarkt, also steigende Wagenpreise. Ein richtig verstandenes Supplier-Relationship-Management (SRM) könnte dem entgegenwirken.

Irmhild Saabel, Leiterin Technik  
Mitglied der Geschäftsleitung

## Künftige Zulassung von Güterwagen mit der TSI Güterwagen

Bis heute erhielten Güterwagen nationale Zulassungen. Entsprachen die Parameter des Wagens dem RIV (Übereinkommen über den Austausch und die Benutzung von Güterwagen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen), so wurde mit der nationalen Zulassung auch die RIV Bezeichnung angebracht und die Wagen durften in Europa und weiteren Ländern weitgehend freizügig verkehren. Mit der Verabschiedung der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem "Fahrzeuge - Güterwagen" des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems wird sich bei der Zulassung von Güterwagen Einiges ändern.



© Foto SBB

Seit einigen Monaten ist die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem "Fahrzeuge - Lärm" des konventionellen Bahnsystems (TSI CR Lärm) in Kraft (siehe dazu Ausgabe Infoletter EUROTANK Nr. 07 vom April 2006). Dies ist die erste TSI, welche auch Güterwagen betrifft. Sie ist ein Vorbote für die TSI Güterwagen, welche am 28. Juli dieses Jahres verabschiedet wurde und ab dem 31.01.2007 in den Staaten der Europäischen Union verbindlich sein wird. Was steckt eigentlich hinter diesen TSIs

und was wird sich für Güterwagen ändern?

Die TSIs basieren auf EU-Direktiven, in denen die EU die Rahmenbedingungen für ein durchgängiges interoperables und frei zugängliches Bahnsystem festlegt. Die TSIs definieren die grundlegenden Anforderungen an eine Interoperabilitätskomponente oder an ein Teilsystem (ein Güterwagen ist ein "Teilsystem") und haben deshalb gesetzlichen Charakter.

[weiter auf Seite 2](#)

## Fortsetzung von Seite 1

**TSIs stützen sich auf die UIC Merkblätter**

Bis heute haben die RIC- und RIV-Übereinkommen den interoperablen Einsatz von Reisezugwagen und Güterwagen geregelt. Für alle anderen Fahrzeuge sind bei interoperablem Einsatz heute die Zulassungen einzeln in allen Staaten, in welchen die Fahrzeuge verkehren sollen, einzuholen. Diese Einzelzulassung werden künftig durch harmonisierte technische Anforderungen sowie einen harmonisierten Zulassungsprozess ersetzt.

Für Güterwagen wird das zentrale Dokument die TSI Güterwagen sein. Dort sind die grundlegenden Anforderungen an interoperabel einsetzbare Güterwagen definiert. Wo harmonisierte Standards vorhanden sind (in der Regel Euronormen EN), wird auf diese verwiesen. Da im Bereich von Güterwagen viele Anforderungen noch durch UIC Merkblätter definiert sind und aus rechtlichen Gründen nicht direkt von einer TSI auf diese verwiesen werden kann (UIC ist eine Branchenvereinigung und keine anerkannte Standardisierungsorganisation), wurden zahlreiche technische Anforderungen direkt aus den jeweiligen UIC Merkblättern in die TSI übernommen. Die technischen Anforderungen an Güterwagen werden sich durch die Einführung der TSI Güterwagen deshalb nicht wesentlich verändern.

**Anforderung an die Instandhaltung**

Ein wichtiges Novum der TSI Güterwagen ist jedoch die klar definierte Forderung nach Instandhaltungsunterlagen. War bisher die Zulassung eines neuen Güterwagens völlig unabhängig von Art und Umfang seiner späteren Instandhaltung, so wird nach TSI die Lieferung von Instandhaltungsunterlagen zusammen mit dem nach TSI zu prüfenden Fahrzeug gefordert. Die TSI Güterwagen stellt Forderungen bezüglich Art und Umfang der Unterlagen zur Begründung der Ausgestaltung des Instandhaltungsverfahrens, der Instandhaltungsaufzeichnungen/Dokumentation und des Führens der Instandhaltungsunterlagen.

**Zulassungsverfahren mit TSI**

Ändern wird sich auch der Zulassungsprozess für einen Güterwagen. Grundsätzlich basiert dieser Prozess auf dem sogenannten "New Approach". Dieser Prozess wird allgemein für den Nachweis, dass ein Produkt den grundlegenden Anforderungen entspricht, verwendet; sei dies für Spielwaren, für Aufzüge, für Maschinen oder eben auch für Komponenten oder Teilsysteme der Eisenbahn. Je nach Gefährdung, welche von einem Produkt ausgeht, werden unterschiedliche Anforderungen an diesen Prozess und die Teilnehmer in diesem Prozess gestellt.

So kann z.B. ein Spielzeughersteller die Konformität mit den Anforderungen selbst bestätigen und am Spielzeug das CE-Symbol anbringen. Für die Zulassung von Güterwagen sind gemäss "New Approach" verschiedene Pfade (sogenannte Module) möglich.

- Baumusterprüfung durch eine Konformitätsbewertungsstelle (Modul SB), anschliessend:
  - Überwachung des Qualitätsmanagementsystem des Herstellers für die Produktion (Modul SD), oder
  - Produktprüfung, d.h. Prüfung jedes einzelnen Produkts in der Produktion (Modul SF)
- Umfassende Qualitätssicherung mit Entwurfsprüfung (Modul SH2) durch eine Konformitätsbewertungsstelle

In der Regel wird der Hersteller den Nachweis, dass der Güterwagen den Anforderungen der TSI entspricht, mit den Modulen SB (Baumusterprüfung) und SD (Prüfung des Verfahrens des Qualitätsmanagements in der Produktion) durchführen. Diese Vorgehensweise ist ähnlich dem heutigen Zulassungsprozess.

Wesentlicher Unterschied zu heute ist, dass der Hersteller nun nicht mehr eine Baumusterzulassung bei der nationalen Zulassungsbehörde beantragt, sondern die Baumusterprüfung bei einer anerkannten Konformitätsbewertungsstelle, dem „Notified Body“ (z.B. bei SCON-

RAIL AG oder EBC) bestellt. Die Beauftragung einer akkreditierten Prüf- stelle (z.B. der PROSE AG) mit der Durchführung der Baumusterprüfungen kann der Hersteller selbst vornehmen oder dies bei der Konformitätsbewertungsstelle mit einkaufen. Die Ergebnisse der Baumusterprüfungen werden von der Prüf- stelle im Typenprüfbericht dokumentiert.

Auf Basis dieses Prüfberichts erstellt dann die Konformitätsbewertungsstelle die Baumusterprüfbescheinigung, die besagt, dass das geprüfte Fahrzeug die Anforderungen gemäss TSI erfüllt. Im Ergebnis der Prüfung des Verfahrens des Qualitätsmanagements in der Produktion des Herstellers im Rahmen des Moduls SD stellt die Konformitätsbewertungsstelle ein Zertifikat zur Bewertung des Qualitätsmanagementsystems aus. Der gesamte Prozess der EG-Prüfung wird dann von der Konformitätsbewertungsstelle mit der Erteilung einer EG-Konformitätsbescheinigung abgeschlossen. Auf der Basis dieses abschließenden EG-Zertifikates ist es dem Antragsteller bzw. Hersteller erlaubt für jedes Serienfahrzeug die Konformität mit dem geprüften Baumuster selbst zu überprüfen und die entsprechende EG-Konformitätserklärung abzugeben. Der Betreiber legt jeweils für beide TSI (TSI WAG und TSI NOIS), die EG-Konformitätsbescheinigung und die EG-Konformitätserklärung einer nationalen Zulassungsbehörde vor. Diese ist dann in der Lage, für den Güterwagen eine Inbetriebnahmegenehmigung zu erteilen. Diese eine Inbetriebnahmegenehmigung muss von allen anderen Mitgliedstaaten anerkannt werden und erlaubt somit einen freizügigen Einsatz des Fahrzeugs auf den Strecken des TransEuropeanNetwork (TEN) der EU-Länder.

**Fazit**

Verglichen mit den heute gut eingespielten Prozessen bei der Zulassung von Güterwagen auf Basis der RIV-Reglemente in einigen Ländern wirkt der neue Prozess aufwändig. Seine grossen Vorteile wird er erst ausspielen können, wenn damit im gesamten konven-

weiter auf Seite 3



Fortsetzung von Seite 2

tionellen Bahnbereich, d.h. nicht nur für Güterwagen, internationale Zulassungen erreicht werden können. Auch gibt es durch die Standardisierung der Prozesse bessere Möglichkeiten, durch Bündelung von Baumusterprüfungen, wie dies die PROSE AG im Bereich von Güterwagen-Lärmmessungen schon heute praktiziert, die Kosten der Zulassungsverfahren zu minimieren. Auch werden die Risiken von Willkür und unterschiedlichen Anforderungen in nationalen Zulassungen durch die transparente und einheitliche Vorgabe von Anforderungen und Prozessen weitgehend eliminiert.

Das Ingenieurunternehmen PROSE wurde 1982 gegründet und hat den Schwerpunkt in der Entwicklung und Konstruktion, sowie in der Prüfung von Schienenfahrzeugen und deren Komponenten. PROSE konzentriert sich hierbei auf den Mechanikanteil. PROSE betreibt eine akkreditierte Prüfstation für Eisenbahn-Rollmaterial und ist vom deutschen Eisenbahn-Bundesamt als Prüfstation zertifiziert. PROSE ist führend im Bereich von Messungen im Entwicklungsprozess und für Fahrzeugzulassungen in den Bereichen Lauftechnik, Fahrdynamik und -komfort, Lärm, Bremse sowie Lastkollektive.



Stefan Bühler,  
PROSE AG  
stefan.buehler@prose.ch

SCONRAIL ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Firmen PROSE AG, ENOTRAC AG und TÜV Rheinland InterTraffic GmbH. SCONRAIL ist eine Konformitätsbewertungsstelle für Komponenten und Teilsysteme der Eisenbahn. SCONRAIL lässt sich zur Zeit als Produkt-Zertifizierungsstelle und Inspektionsstelle akkreditieren. Sobald die Schweiz die Interoperabilitätsrichtlinie und die TSI übernommen hat, wird sich SCONRAIL als Benannte Stelle benennen lassen.



Bernhard Huber  
SCONRAIL AG  
bernhard.huber@sconrail.ch

Aktuell

## International Railway Systems (IRS) übernimmt Europageschäft von Trinity

**International Railway Systems (IRS), grosser Hersteller von Güterwagen mit Sitz in Luxemburg, hat das Europageschäft des US-Unternehmens Trinity Industries Inc. übernommen. Trinity ist der größte Güterwagenproduzent in den USA.**



Das neu von IRS übernommene Werk "Astra Vagoane Arad s.a." in Rumänien.

IRS erwartet mit den neu hinzugekommenen Einheiten einen Jahresumsatz von 300 Mio. EUR und hat eine Produktionskapazität von fast 6000 Einheiten jährlich. Zu den übernommenen Werken zählen Astra Vagoane aus Arad (Rumänien) und TVS Metals, Studenka (Tschechien). Auch in Zug (Schweiz) und Poprad (Slowakei) wurden Organisationen übernommen.

Zur 2002 gegründeten IRS gehören nun neben einem rumänischen Werftbetrieb nun folgende Unternehmen:

- Meva SA, eine der drei grössten rumänischen Güterwagenhersteller mit Sitz in Drobeta Turnu Severin; Meva wurde 1999 von Trinity erworben und 2002 an IRS weiterverkauft;

- Romvag SA aus Caracal; eine weitere rumänische Fabrik für Güterwaggons; Romvag wurde 2004 nach dem Bankrott der früheren Eigner erworben;
- Astra Vagoane, der grösste Güterwagenhersteller aus Rumänien mit Sitz in Arad, jetzt neu erworben;
- TVS Metals; ein Schmiedebetrieb in Studenka, Slowakei, war auch Teil des aktuellen Übernahmepakets;

weiter gehört eine Leasingtochter (IRS Leasing LTD) für das Bahngeschäft und rumänischer Bahnbetrieb (Servtrans Invest SA) zum Portfolio von IRS.

## Aktuell

## Die Zukunftsperspektive der UIP

Als Folge der Liberalisierungspolitik der EU ist es im Schienenbereich in kurzer Zeit zu entscheidenden Veränderungen gekommen. Dies hat im gesamten Sektor zu teilweise erheblicher Verunsicherung geführt, die auch heute noch fortbesteht.



© Foto SBB

Altvertraute, teilweise lieb gewonnene Verhaltensmuster, vorgegeben durch die Staatsbahnen, die den europäischen Schienengüterverkehr fast ein Jahrhundert lang wie ein „Familienunternehmen“ unter patriarchalischer Vormundschaft geführt hatten, gehören der Vergangenheit an. Begriffe wie Eigenverantwortung, Gleichbehandlung, Verbesserung der Dienstleistungsqualität, Zwang zur wirtschaftlichen Effizienz usw. tauchen allerorten in Reden und Artikeln auf und zwingen zur Auseinandersetzung mit der eigenen Position.

Betroffen sind insbesondere diejenigen Unternehmen, die sich plötzlich gezwungen sehen, marktwirtschaftliche Gesetze auf den Schienengüterverkehr anzuwenden. Nicht betroffen hiervon sind die Unternehmen des P-Wagensektors, die bereits seit Jahrzehnten Effizienz als Leitschnur ihrer Wirtschaftstätigkeit nutzen und aus diesem Grunde in der Lage sind, mit einem Drittel des europäischen Güterwagenbestands einen deutlich überproportionalen Anteil des europäischen Schienengüterverkehrs zu verwirklichen. Unstreitig ist jedoch, dass die erwähnte Vormundschaft der Bahnen einen Rahmen schaffte, der zwar dem Wettbewerb innerhalb des Bahnsektors abträglich war, es aber ermöglichte, Güterwagen in ganz Europa und

darüber hinaus zuzulassen und frei zu bewegen.

Der Wegfall dieses Rahmens (Ablösung des UIC-Merkblatts 433 und Wegfall des Haftungsabkommens) könnte in der Tat zu dem von Herrn Müller seinerzeit in seinem Leitartikel („Was kommt nach UIP und UIC?“) für möglich erachteten „worst case scenario“ führen.

Aber nur dann, wenn man Liberalisierung als freies Spiel der Kräfte nach dem Modell „jeder für sich“ oder „jeder gegen jeden“ missversteht.

Demgegenüber sieht es die UIP als europäischen Dachverband der P-Wagenunternehmen als seine Hauptaufgabe an, das durch die beendete Vorherrschaft der Staatsunternehmen geschaffene Vakuum mit der jetzt erreichten Eigenverantwortung der P-Wageneigentümer zu füllen und das neue Zusammenspiel zwischen staatlicher (europäischer) Aufsicht und den Beteiligten am Schienengüterverkehr auszutarieren helfen.

In dreijährigem zähen Ringen mit den Staatsbahnen wurde ein Vertragsrahmen geschaffen, der Allgemeine Verwendungsvertrag - AVV, der dem geänderten rechtlichen und politischen Umfeld angepasst ist und archaische

Konstruktionen, wie etwa den Abkauf einer dem P-Wagen-Einsteller aufgezogenen Gefährdungshaftung hinsichtlich seiner Wagen durch Entrichtung einer jährlichen Pauschale, endgültig in die Archive der Eisenbahnhistorie verbannt.

Auch die EU hat die Bedeutung dieses Vertragswerkes für die Liberalisierung inzwischen erkannt und leistet aktiv Unterstützung. Die verheißungsvolle erste Beitrittswelle lässt hoffen, dass binnen kurzem flächendeckende Akzeptanz in Europa erreicht wird.

Die Position des „Wagenhalters“ wurde geschaffen, seine Verantwortung ist in der neuen COTIF (CUV) festgeschrieben. Er haftet von nun an nur für Schäden, die durch seine Wagen verursacht werden, wenn ihm die Verantwortung nachgewiesen werden kann, was die Versicherbarkeit dieser Verantwortlichkeit deutlich erleichtert.

Unabhängige Wagenhalter, ehemalige Staatsbahnen und neue private Eisenbahnverkehrsunternehmen stehen sich im Rahmen der Verwaltung des AVV als völlig gleichberechtigte Partner gegenüber. UIP, als europäischer Dachverband der unabhängigen Wagenhalter, wird in diesem Rahmen ihrer

weiter auf Seite 5



Fortsetzung von Seite 4

Verantwortung voll nachkommen und die Mitgliederinteressen innerhalb eines nach Anlage 8 geschaffenen paritätisch besetzten „Gemeinsamen Ausschusses“ zur Verwaltung des AVV kompromisslos im Sinne einer Förderung der Attraktivität der Schiene vertreten. Das Funktionieren dieses Ausschusses steht gegenwärtig auf dem Prüfstand. Sicher erscheint jedoch, dass ohne eine funktionierende Schlichtungs- und Anlaufstelle für Streitfragen hinsichtlich der Anwendung des AVV das Vertragsmodell Stückwerk bleiben wird.

Die Diskussion zur Festschreibung der Position des unabhängigen Wagenhalters mit eigenem Verantwortungsbereich (insbesondere hinsichtlich der Instandhaltung seiner Wagen) im EU Recht wurde soeben mit Dienststellen der EU Kommission begonnen. Glaubwürdigkeit als massgeblicher Akteur im Schienengüterverkehr kann nur erreicht werden, wenn Verantwortung übernommen wird. Es versteht sich von selbst, dass als Gegenleistung die unter Sicherheitsaspekten unbedenkliche Ausübung dieser Verantwortung garantiert werden muss.

Experten der UIP tragen innerhalb der EU, ERA, OTIF und CEN massgeblich dazu bei, dass Jahrzehnte altes marktwirtschaftliches und technisches Know-how und damit Grundgedanken der Liberalisierung Eingang in internationale und damit auch nationale Gesetzgebung findet.

In diesem Zusammenhang darf auch erwähnt werden, dass erst die Existenz einer neutralen unabhängigen Flotte von Güterwagen Markteintritt und Überleben von privaten EVUs und damit des Wettbewerbs im Schienengüterverkehr erleichtert oder sogar erst ermöglicht. Die Frage „Was kommt nach der UIP?“ stellt sich daher schlichtweg nicht. Liberalisierung des Schienengüterverkehrs ohne UIP ist nicht denkbar und wer stellt inzwischen noch die Liberalisierung in Frage?

Wolf Gehrman, Generalsekretär UIP

## Wissenswert

# Die personelle Zusammensetzung des AVV-Komitees

**Am 1. Juli 2006 ist der Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) in Kraft getreten. Wer ist eigentlich zuständig für die Anwendung und die Weiterentwicklung des AVV?**

In Anlage 8 zum AVV ist festgehalten, wie sich die an der Erstellung des AVV beteiligten Verbände organisieren um die Anwendung und Weiterentwicklung des Vertrages sicherzustellen.

Nebst dem AVV Büro, welches in Abschnitt I der Anlage 8 beschrieben ist und mehrheitlich mit administrativen Aufgaben versehen ist, kommt dem Gemeinsamen Komitee die entscheidende Bedeutung zu. Die Aufgaben des Komitees sind in Abschnitt II festgehalten. Daraus geht hervor, dass das Gemeinsame Komitee für die Anwendung, Verbreitung und Weiterentwicklung des AVV zuständig ist.

Die Personenzahl des Komitees wurde auf 12 Personen festgesetzt. UIP und UIC stellen je 5 Mitglieder, die ERFA hingegen 2. Gemäss Auskunft von Wolf Gehrman, Generalsekretär der UIP, entspricht diese Aufteilung in etwa der Bedeutung der Interessengruppen, die im Ausschuss vertreten sind. Im Hinblick auf die fehlende Effizienz früherer gemeinsamer UIP/UIC-Sitzungen von rund 50 Teilnehmenden wurde die Personenanzahl bewusst gering gehalten, wie von Herrn Gehrman weiter zu erfahren war.

**Welche Personen wurden in das Komitee gewählt?**

### Auf der ERFA-Seite

- Herr M. Vaerst, AAE
- Herr D. Paillat, Veolia Transport

### Auf der UIC-Seite

- Herr L. Armeti, TRENITALIA
- Herr J.-F. Meunier, SNCF
- Herr E. Peetermans, SNCB
- Herr M. Palka, PKP
- Herr R. Wilke, DB

### Auf der UIP-Seite

- Herr G. Schwayer, vormalig bei KVG
- Herr S. Lohmeyer, VTG
- Herr P. Boucheteil, VTG France
- Herr J. Feindert, GATX (KVG)
- Herr B. Dambrine, Ermewa

### Als Berichterstatter

ohne Stimmrecht nehmen teil

- für UIC Herr J.-P. Lehman,
- für UIP Herr W. Gehrman und
- für ERFA Frau M. Heiming.

Auf UIP-Seite nahmen sämtliche Vertreter seit langem an den Verhandlungen über den AVV Vertragstext teil. Von ihrer vertieften Sachkunde sei laut Gehrman auszugehen.

Drei der Herren auf UIC Seite (Meunier, Wilke und Peetermans) waren ebenfalls in die Verhandlungen über den AVV eingebunden, ebenso der UIC Berichterstatter Herr Lehman. Das Gleiche gilt für Frau Heiming, die Berichterstatterin auf ERFA Seite.

Was die Zusammensetzung der Vertreter im Komitee anbelangt, wurde offensichtlich vereinzelt Kritik laut, die Interessen der Wagenhalter seien zu einseitig vertreten.

So erhebt zum Beispiel auch die Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Strasse UIRR Anspruch auf eine direkte Vertretung im Gemeinsamen Komitee, nicht zuletzt aufgrund der sehr spezifischen Zusammensetzung der Wagenflotte ihrer Mitglieder.

Weitere Informationen bei  
UIP & UIC: [info@uiprail.org](mailto:info@uiprail.org)  
ERFA: [monika.heiming@erfa.be](mailto:monika.heiming@erfa.be)

Aktuell

# 200 weitere Wascosa euro tank cars®



Kürzlich ausgelieferte Neubauwagen für die Deutsche BP AG.

Die Nachfrage nach dem patentrechtlich geschützten Wascosa euro tank car® hält weiter an; immer mehr Kunden aus der chemischen und petrochemischen Industrie nutzen die Vorteile des im Jahr 2002 eingeführten und europaweit einsetzbaren Wagentyps. Dies führte dazu, dass die WASCOSA AG Anfang dieses Jahres 200 zusätzliche Fahrzeuge in Auftrag gegeben hat.

Für Kunden, die einen Kesselwagen in geographischer sowie produktspezifischer Hinsicht möglichst flexibel einsetzen möchten, ist der Wascosa euro tank car® das ideale Fahrzeug. Dies gilt insbesondere auch für die Kunden, die eine europaweit zentral gesteuerte Distributionslogistik auf der Schiene effizient und kostenwirksam umsetzen wollen.

## In eigener Sache

### Werner Handelsmann verstärkt Vertrieb

Die WASCOSA AG verstärkt sein Team im Bereich Vertrieb. Bereits vor einigen Monaten durfte die WASCOSA AG mit Herrn Werner Handelsmann eine ausgewiesene und erfahrene Fachkraft willkommen heissen.



Herrn Handelsmann ist das Produkt Eisenbahngüterwagen wohl bekannt. Während gut zehn Jahren war er bei einem Waggonbauer unter anderem auch als stellvertretender Vertriebsleiter im Geschäftsbereich Schienenfahrzeuge tätig.

Bei WASCOSA AG wird Herr Handelsmann in leitender Stellung zusammen mit dem Geschäftsführer Philipp Müller für die Betreuung der Kunden verantwortlich sein. Zögern Sie nicht Herrn Handelsmann zu kontaktieren.

T +41 41 727 67 72 / F +41 41 727 67 77  
M +41 79 647 28 93  
werner.handelsmann@wascosa.ch

## Feedback

### Weiterempfehlen

Möchten Sie unseren Infoletter einer anderen Person weiterempfehlen? Leiten Sie das erhaltene E-Mail einfach weiter. Falls diese Person den Infoletter auch in Zukunft erhalten möchte, kann jederzeit eine Registrierung auf unserer Homepage vorgenommen werden.

### Fragen, Anregungen, Tipps

Bitte teilen Sie uns Ihre Fragen, Anregungen und Tipps unter [infoletter@wascosa.ch](mailto:infoletter@wascosa.ch) mit.

### Adressänderung

Ihre Adressänderungen können Sie uns unter der e-mail Adresse [infoletter@wascosa.ch](mailto:infoletter@wascosa.ch) mitteilen.

## Terminkalender

### Ausstellungen, Messen, Tagungen 2006 / 2007

03.10.2006 Wien (A)	Neues zu Eisenbahnbrücken, Linienführung von Gleisen, Niveaufreien Bahnsteigzugängen und Umfüllen von entzündbaren Flüssiggasen	Info: Forschungsgesellschaft Straße, Schiene, Verkehr (FSV) office@fsv.at / www.fsv.at
04.-06.10.2006 Dresden (D)	8. Internationale Schienenfahrzeugtagung "Rad-Schiene"	Veranstalter: HTW Dresden in Zusammenarbeit mit TU Dresden und Eurailpress rad@mw.htw-dresden.de / www.rad-schiene.de
12.-13.10.2006 Berlin (D)	22. Mitgliederversammlung und Festveranstaltung der Bahnspediteure	Info: Interessengemeinschaft der Bahnspediteure, e.V. (IBS) steffi.schmidt@kuehne-nagel.com / www.ibs-ev.com
16.-17.10.2006 Berlin (D)	VDV-Akademie-Tagung 2006 "Welches Netz brauchen die Bahnen?"	Info: Verband Deutscher Verkehrsunternehmer (VDV) eckert@vdv.de / www.vdv.de
25.10.2006 Halle (D)	1. Fachtagung Schienengüterverkehr Mitteldeutschland	Info: Gleisanschluss Mitteldeutschland und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen info@schienen-verkehr.de / www.schienen-verkehr.de
01.-03.11.2006 Moskau (RUS)	exporail 2006	Info: Mack Brooks Exhibitions Ltd. exporail@mackbrooks.co.uk / www.exporail2006.com
22.-24.11.2006 Warschau (PL)	6th International Railway Fair & International Conference	Info: Europoint b.v. Tel.: +31 (0)30 69 33 48 9, Fax: +31 (0)30 69 17 39 4 cdevrij@europoint-bv.com www.europoint-bv.com/events/?interrailtech2006
23.-25.11.2006 Berlin (D)	9. Gefahrgut-Technik-Tage Berlin	Info: BAM Bundesamt für Materialforschung und -prüfung jourg.ludwig@bam.de / www.bam.de
30.11.-01.12.2006 Wien (A)	Kostenoptimierung im Schienenverkehr RAM(S)-LCC-Engineering: Erprobte Methoden zur technischen und ökonomischen Optimierung im spurgeführten Verkehr	akademie@ove.at / www.ove.at/veranstaltungen
<b>2007</b>		
13.-14.02.2007 Fulda (D)	9. EBA-Sachverständigen-Tagung	Veranstalter: Eurorailpress in Zusammenarbeit mit Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure (VDEI) und Eisenbahnbundesamt (EBA) hagen@dvv-gruppe.de / www.eurailpress.com
20.-22.02.2007 London (GB)	Railtex 07	Info: Mack Brooks Exhibitions railtex@mackbrooks.co.uk / www.railtex.co.uk
15.-21.03.2007 Hannover (D)	CeBIT 2007	Info: Deutsche Messe AG Tel.: +49 (0)511 89-0, Fax: +49 (0)511 89-3 26 26 www.messe.de
27.-29.03.2007 Utrecht (NL)	Rail-Tech Europe 2007	Info: Europoint BV exhibition@railtech.nl / www.europoint-bv.com
21.-24.05.2007 Helsinki (FIN)	57th World Congress & Mobility and City Transport	Info: UITP hicham.badrان@uitp.com / www.uitp.com
01.06.2006 Kassel (D)	VPI Jahresmitgliederversammlung Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten	vpihamburg@t-online.de
12.-14.06.2007 Lille (F)	Sifer 07	Info: Mack Brooks Exhibitions Ltd. sifer@mackbrooks.co.uk / www.sifer2007.com
12.-15.06.2007 München (D)	transport logistic	Info: Messe München GmbH newslines@messe-muenchen.de www.transportlogistic.de
19.-20.06.2007 Halle an der Saale (D)	VDV-Jahrestagung 2007	Info: Verband Deutscher Verkehrsunternehmer (VDV) www.vdv.de



In eigener Sache

# Die WASCOSA AG bezieht neue Büroräumlichkeiten



Nach knapp zehn Jahren an der Metallstrasse 9 in Zug führt die WASCOSA AG ihre Geschäftstätigkeit an einem neuen Standort weiter. Die konstant erfreulichen Geschäftszuwächse der letzten Jahre machten den Schritt erforderlich, per Ende August 2006 neue Büros mit der doppelten Fläche zu beziehen.

Neue Adresse per 01.09.2006:

WASCOSA AG  
Grafenastrasse 5  
6300 Zug  
Schweiz

Die bisherigen Kontaktdaten bleiben unverändert bestehen.

Die neuen Büros befinden sich in einem direkt am Bahnhof neu erstellten Gebäudekomplex, nur wenige hundert Meter vom heutigen Standort entfernt.

## Der schnellste Weg zu uns

### Mit dem Auto:

Autobahnausfahrt Baar/Zug-Zentrum benützen. Richtung Zug. Im Parkhaus stehen für unsere Kunden Parkplätze zur Verfügung.

### Mit dem Zug:

5 Minuten zu Fuss ab Bahnhof Zug.

