



## Schweizer Transitpolitik diskriminiert den WLW

Das 1999 vom Eidgenössischen Parlament erlassene Verkehrsverlagerungsgesetz führt sich ad absurdum. Sein Ziel, den transalpinen LKW-Verkehr bis 2009 auf jährlich 650'000 Fahrzeuge einzudämmen, bleibt trotz „diskriminierungsfreier“ flankierender Massnahmen eine Illusion. Obwohl das Ladungsvolumen der Bahn proportional gestiegen ist, quert noch immer fast die doppelte LKW-Zahl das helvetische Alpenmassiv. Im Juni 2007 schlug der Bundesrat dem Parlament einen Nachfolgerlass in Form eines Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVG) nebst Revision des Beförderungsrechts und Anschlussgleisgesetzes vor. Das GVG will obiges Verlagerungsziel per Alpentransitabgabe, -börse und Fördermassnahmen bis 2018 forcieren. Auch daran darf gezweifelt werden.

So wird der Verlagerungseffekt zwischen 2011 und 2018 mit einem 1,6-Mrd.-CHF-Subventionstopf zugunsten des Kombiverkehrs zu erkaufen sein. Der Wagenladungsverkehr (WLW) über die Alpen scheint keinen Verlagerungseffekt zu haben, denn er wird in keiner Weise gefördert. Seine staatliche Schlechterstellung entspricht leider dem europäischen Trend und führt bereits zu Verlagerungen vom WLW zum Kombiverkehr. Für den Schienengüterverkehr müssen faire Rahmenbedingungen geschaffen werden. Stichworte sind: liberale Transportbedingungen, attraktive Trassenpreise, erleichteter Netzzugang, liberale Arbeitszeit- und Ausbildungsvorschriften. In solchem Umfeld fiele es Verladern und EVU leichter, ihren Beitrag zur Verkehrsverlagerung zu leisten.

Philipp Müller,  
Delegierter des Verwaltungsrates

## Das CRSC-Projekt ist auf gutem Weg

Persönlich

Das am 24. April 2007 ins Leben gerufene Cargo Rail Service Center CRSC entwickelt sich nach Plan. Seit seiner Gründung durch ein Dutzend Firmen aus den Bereichen verladende Wirtschaft, Werkstätten und Wagenvermietung ist der europaweit einzige Pool dieser Art um weitere Mitglieder angewachsen.



© Foto Radsatzfabrik Ilsenburg GmbH

Ziel des CRSC ist der Betrieb eines rationell organisierten, kostengünstigen Ersatzteilmanagements. Die Vorteile liegen auf der Hand: Ersatzteiltransporte werden reduziert, Stillstandzeiten beschädigter Wagen minimiert und ihre Einsätze optimiert. Der Schulterchluss bringt insbesondere mittelständischen Wagenhaltern Vorteile. Sie profitieren vom gemeinsamen Einkauf, Lagern und Transport der Ersatzteile.

Die erste Projektphase galt dem wichtigen Thema Radsätze. Dabei ging es, unter Einbindung schweizerischer, österreichischer und deutscher Vertrags-

werkstätten, um den Aufbau eines Radsatzpools mit den acht gängigsten Typen. Diese stehen inzwischen flächendeckend zur Verfügung und sollen vorwiegend Unterwegsreparaturen beschleunigen. CRSC-Wagenhaltern entstehen keine Fixkosten; die Kapitalbindung durch das Vorhalten teuren eigenen Ersatzmaterials entfällt.

Das Verrechnen der Austauschpreise basiert je nach Laufkreisdurchmesser auf einer transparenten Formel, wobei sich die Kostensätze an marktüblichen

weiter auf Seite 2

## Fortsetzung von Seite 1

Preisen für Neuteile orientieren. „Im nächsten Schritt möchten wir die Palette um andere Kernersatzteile wie Bremskomponenten und Puffer erweitern“, sagt Irmhild Saabel, Leiterin Technik bei WASCOSA und Mitglied des CRSC-Steuerungskomitees.



Foto AXTONE Bahntechnik GmbH

### Wegfall der Einstellung

Rückblende: Auslöser der CRSC-Gründung war der am 1. Juli vergangenen Jahres in Kraft getretene Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV). In der Schweiz und in Österreich wurde dieser infolge der Auflösung der Einstellverträge mit den SBB respektive ÖBB schon 2006 angewandt. Anfang Juli 2007 folgte die Auflösung der Einstellverträge mit der DB / Railion. Von jenem Zeitpunkt an fand der AVV auch in Deutschland volle Anwendung. Mit der Kündigung der Einstellverträge durch die Staatsbahnen endeten der UIC-Radsatzpool und das Tauschteilabkommen. Laut AVV sind Wagenhalter zum Betrieb eines Ersatzteilmanagements verpflichtet. Es soll sicherstellen, dass im Reparaturfall die erforderlichen Ersatzteile innerhalb einer vorgeschriebenen Frist (AVV Anlage 7) parat liegen. „Nun sind die Wagenhalter selber Einsteller“, konstatiert Saabel. „Natürlich fällt Vermietern mit grossen Flotten die Umstellung leichter.“

### Kostenlose Mitgliedschaft

Der seit Mitte 2007 operative Pool bietet gute Voraussetzungen, ein „ADAC der Schiene“ zu werden. Er konzipiert zukunftsorientierte Lösungen, agiert unabhängig von den Vertriebsplattformen der Staatsbahnen und offeriert Wagenhaltern und ihren Partnerwerkstätten diverse Vorteile. Trotzdem

ist die CRSC-Mitgliedschaft, die auch geeigneten Dritten wie Logistikdienstleistern offensteht, kostenlos. Denn alle administrativen Tätigkeiten werden ehrenamtlich erbracht.

Das praktische CRSC-Prozedere ist denkbar simpel: Ein Anruf bei der nächsten Mitgliedswerkstatt genügt, und ein schadhafter Radsatz wird innerhalb weniger Tage zu definierten Konditionen getauscht. Wagenhalter müssen sich nicht um den Einkauf, die Lagerhaltung und den Versand der Ersatzteile kümmern. Bis zum Einbau der Radsätze sind diese Eigentum der Werkstatt. Mit dem Einbau wechseln die Eigentumsrechte. Die Werkstätten entscheiden Zahl, Bauart und Ort der vorzuhaltenden Radsätze.

Der von Wagenhaltern zu entrichtende, bei allen Werkstätten gleiche Pauschalpreis umfasst sämtliche Aufwendungen punkto Einkauf, Lagerung und Handling der Radsätze. Die Beförderung der Tauschradsätze zum beschädigten Wagen oder zur Werkstatt wird von dem jeweils beauftragten CRSC-Reparaturbetrieb organisiert. Entsprechende Transportkosten gehen zulasten der Wagenhalter. In der Regel verfügen die Wagenhalter unter den CRSC-Mitgliedern über keine eigenen Radsätze im Pool. Sie sind auch nicht verpflichtet, dessen Radsätze bei Unterwegsreparaturen zu verwenden. Um ein ausgewogenes Verhältnis verfügbarer Ersatzteile zu gewährleisten, kann von Beitrittskandidaten das Einbringen einer angemessenen Zahl stipulierter Ersatzteile - alternativ eine Entschädigung für deren Beschaffung durch die CRSC-Werkstätten - verlangt werden.

„Dieser Zusammenschluss konkurrierender Güterwagenhalter, Verloader und Werkstätten ist ein paneuropäisches Novum“, betont Saabel. „Alles geschieht im Team: Wir diskutieren Kosten, passen Preise an, erörtern technische Probleme, erarbeiten Lösungen und tauschen Informationen aus. Kurz: Unsere Poolmitglieder unterstützen sich gegenseitig auf allen Ebenen.“

Haben Sie Interesse an einer CRSC-Mitgliedschaft? Entsprechende Dokumente finden Sie auf [www.crsc.ch](http://www.crsc.ch)

## Drei Fragen, fünf Antworten

### Was halten Sie vom CRSC?

„Dieses entstand aus einer VPI-Arbeitsgruppe, die massgeblich von BASF angestossen wurde. Ziel war es, kleineren Wagenhaltern wie BASF die Möglichkeit zu geben, in Zusammenarbeit mit anderen Interessenten ein praktikables, kostengünstiges Ersatzteilmanagementsystem gemäss AVV aufzubauen. Das CRSC hat bislang die in es gesetzten Erwartungen voll erfüllt.“

Dr. Gerd Fischer, Betriebsleiter Wagenmanagement, BASF Aktiengesellschaft, D-Ludwigshafen

„Das CRSC ist ein sinnvoller Zusammenschluss mittelständischer Unternehmen mit dem Ziel, die Effizienz und Verfügbarkeit der Wagen für Kunden zu garantieren. Es ist ziemlich einmalig in der Branche, dass Wettbewerber sowohl auf Seiten der Werkstätten wie auf jenen der Halter derart zum gegenseitigen Nutzen zusammenarbeiten. Die bisherige Praxis zeigt, dass dies funktioniert.“

Helmut Lindenberger, Technik / Handlungsbefehlsmächtiger, On Rail Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH, D-Mettmann

### Welche Vor- und Nachteile sehen Sie beim CRSC?

„Unschlagbare Vorteile des CRSC sind die gesicherte Verfügbarkeit der definierten Radsätze und die ‚Ein-Anruf-Abwicklung‘ für die Halter. Die Ausfallzeit der Wagen wird minimiert, und Standgelder werden vermieden oder reduziert. Nachteile sind nicht erkennbar.“

Helmut Lindenberger, On Rail, Mettmann

„Vorteile für Werkstätten sehe ich in der Nutzung bestehender Strukturen für neue Geschäftsfelder. Vorteile für Halter sehe ich in der Nutzung europaweiter Netzwerke. Nachteile sehe ich keine.“

ppa. Dipl.-Ing. Karsten Elstner, Technischer Leiter/Vertriebsleiter, Franz Kaminski Waggonbau GmbH, D-Hamel

### Das CRSC garantiert bei Unterwegsreparaturen die Versorgung mit Radsätzen; welche weiteren Ersatzteile sollte der geplante Ausbau einschliessen?

„Vorfälle in der jüngsten Vergangenheit haben gezeigt, dass sein Sortiment um Tragfedern und Steuerventile erweitert werden sollte. Auch sollten Puffer und Zugseinrichtungen in Erwägung gezogen werden.“

Helmut Lindenberger, On Rail, Mettmann

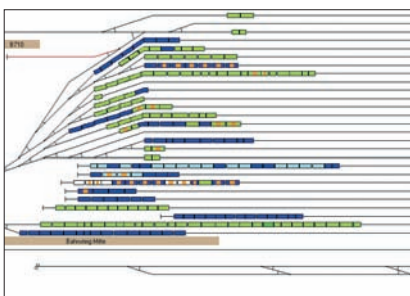
Aus der Praxis

# Order- und Operations-Management in Werksbahnen der Chemie-Industrie

**In Gleisanschlüssen grosser Chemie-Standorte werden durch Werksbahnen oder Schienenverkehrs-Dienstleister täglich eine Vielzahl von Rangiereinheiten und Zügen bewegt. Unter den Bedingungen von mehreren Hundert Kilometern Gleisanlagen, 200 - 400 Ladestellen und einem Wagenbestand von teilweise weit über 1000 Güterwaggons ist eine IT-Unterstützung von Auftragsabwicklung, Betriebsdisposition und Abrechnung unverzichtbar.**

Die Anforderungen an das Order- und Operations-Management in Werksbahnen werden von der Auftragswelt der Verlader (Versand- und Verladestysteme), dem Ressourceneinsatz in einem häufig kompakten, komplexen Gleisnetz und vom Fahrplan-Regime der die Standorte bedienenden Züge bestimmt.

Ausgangspunkt für das Order-Management sind die Transportaufträge der Ladebetriebe sowie die einkommenden, an die Ladestellen zu verteilenden Waggons. Aufgrund von festgelegten Bedienzeiten und häufig kurzfristigen Zustell-/Abholaufträgen werden Rechner unterstützt, Rangieraufträge gebildet und Ressourcen (Loks, Waggons, Personal) zugeordnet. Aufgrund der in den Werksbahnen vielfach umgesetzten Philosophie „keine Waggonbewegung ohne Auftrag“, stehen nach Auftrags erledigung die aktuellen Waggonstandorte wieder im Rechner zur Verfügung.



*Schematische Gleisgrafik mit Darstellung der im Gleis befindlichen Waggons.*

Da alle Waggonbewegungen in Form von Aufträgen/Auftrags erledigungen im IT-System gespeichert werden, entsteht eine aussagefähige Datengrundlage für die Abrechnung und das Reporting. Durch Zuordnung von Kostenträgern zu den einzelnen Transportrelationen und Hinterlegung der Abrechnungsmodalitäten kann eine automatisierte Leistungsabrechnung gegenüber den Kunden

den des Schienenverkehrs realisiert werden. Grundprinzip der diesbezüglichen IT-Lösungen ist es, einen durchgängigen elektronischen Datenfluss entlang der Schienenverkehrskette zu ermöglichen. Auftrags-, Zug- und Standortinformationen werden vom IT-System der Werksbahn mit den in externen Streckenverkehren tätigen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen ausgetauscht. CSC ist mit ihrer modularen und integrierten IT-Lösung CP BIS (CSC Ploenzke Betriebsleit- und Informationssystem) zur Disposition, Überwachung und Abrechnung für die schienengebundene Logistik im Werksbahnbereich Marktführer. Im Chemieumfeld sind zahlreiche Referenzen (BASF, Degussa/Infracor, PCK Schwedt, Chemiepark Linz) vorhanden. Darüber hinaus nutzen auch große Verlader wie VW, AUDI, Salzgitter, Arcelor oder VOEST Alpine in ihren Werkseisenbahnen entsprechende CP BIS-Softwarelösungen.

CSC bietet den Anwendern ein Komplettpaket aus einer Hand. Die Kern-Applikation CP BIS dient als Grundlage für die Realisierung einer der spezifischen Systemumgebung des Anwenders adäquaten Ziel-Applikation. Der Vorteil: Die CSC-Anwendung enthält bereits zahlreiche Grundfunktionen zur Unterstützung der eisenbahnbetrieblichen Prozesse, wie z.B.

- Eingangszugbehandlung,
- Transportauftragsverwaltung und -disposition,
- Rangierauftragsverwaltung und -disposition,
- Durchführung von Waggonverwiegen,
- Ladestellenbedienung,

- Hinterstellungsbearbeitung,
- Ausgangszugbehandlung sowie
- Kesselwagenverwaltung.

Unternehmen wie die BASF engagieren sich über die Werksbahnverkehre hinaus durch Beteiligungen (Rail4chem) oder durch eigene Aktivitäten auch als Operator in externen Streckenverkehren. CSC hat die IT-Lösung CP BIS deshalb in den letzten Jahren um zahlreiche Funktionalitäten für EVU-Verkehre erweitert. Derzeit wird in der Schweiz mit dem IT-System CORAZON eine IT-Lösung für einen grenzüberschreitend tätigen Operator im Schienengüterverkehr produktiv gesetzt. Bestehende Informationslücken sollen schrittweise durch den Einsatz innovativer Identifikations- und Ortungstechnologien beseitigt werden. So bestehen bereits Schnittstellen zu Spracherkennungssystemen (BASF) und MDE-Barcode-Lesern (VW Logistics). Im Rahmen eines vom deutschen Forschungsministeriums geförderten Verbundprojektes „Innovationen für Gleisanschlussverkehre“ wurden darüber hinaus Schnittstellen zu Mobile-Computing-Lösungen sowie zur Stellwerkstechnik erprobt.

[www.ch.csc.com](http://www.ch.csc.com)

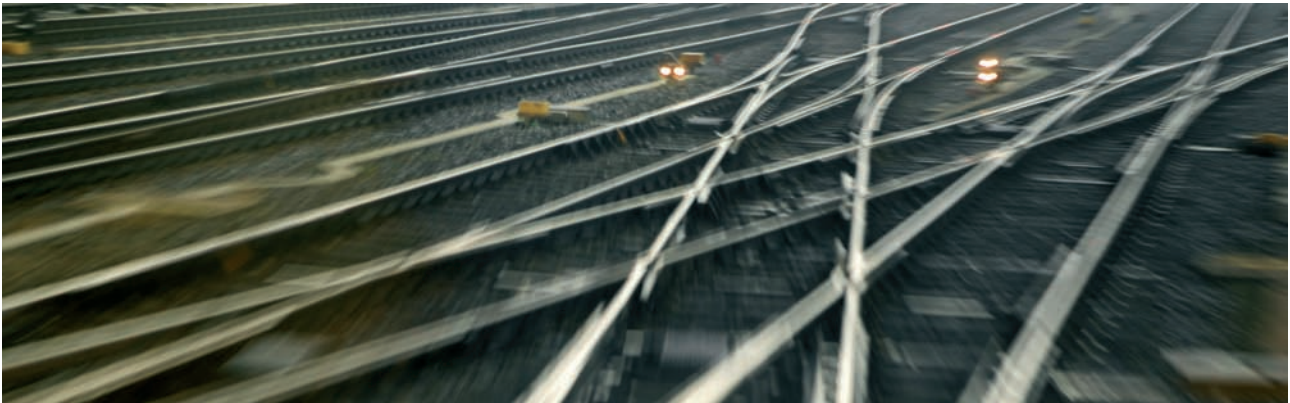


*Dr. Hans-Joachim Lucke, Leiter des CSC-Kompetenzzentrum Logistik in Dresden.*

Wissenswertes

## Neues Trassenpreissystem unter besonderer Berücksichtigung von Lärm- und Verschleissaspekten

In der Diskussion über die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und die optimale Nutzung des Netzes wird der wesentlichen Frage nach den Benützungsgebühren für die Eisenbahninfrastruktur noch wenig Beachtung geschenkt. Das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich hat sich in einer von SBB Cargo mitunterstützten Studie dem Thema angenommen und einen alternativen Vorschlag zum Ansatz ausgearbeitet.



© Foto SBB

Der Trassenpreis setzt sich in der Schweiz aus kilometer- und tonnenabhängigen Abgaben zusammen. Hinzu kommen Energieabgaben, Gebühren für die Nutzung von Netzknoten und für diverse Zusatzleistungen (wie beispielsweise das Rangieren). Schliesslich ist ein so genannter Deckungsbeitrag zur Erhöhung des Kostendeckungsgrades der Infrastruktur zu entrichten. Dieser wird für den Personenverkehr anhand eines relativen Erlösanteils und für den Güterverkehr aufgrund eines fixen Anteils des Zugschichtgewichts berechnet. Eine Reduktion des Trassenpreises im Rahmen des Bonus/Malus-Systems ist nachgelagert durch den Lärmbonus möglich. Pro Achskilometer kann das Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Rückerstattung in Höhe von einem Rappen pro Achskilometer beim Bundesamt für Verkehr beantragen. Qualifiziert sind hierzu per se alle Achsen des Personenverkehrs sowie Güterwagen mit K-Sohle.

Das derzeitige Trassenpreissystem ist zwar einfach und (bis auf den Deckungsbeitrag) transparent, wichtige Leistungen, die ein Zug bei seiner Fahrt konsumiert, werden aber nur unzureichend abgebildet. Nur marginal fliesst in die Berechnung ein, in welchem Aus-

mass ein Zug die Fahrbahn verschleisst. Die starke Berücksichtigung des Gewichts der Züge (bis zu 97% des Trassenpreises sind gewichtsbasiert) führt dazu, dass schwere Güterzüge in der Schweiz im Vergleich zum Ausland besonders hohe Trassenpreise bezahlen. Bisher wurde dieser Effekt aus verkehrspolitischen Gründen mit Preisnachlässen oder direkten Zuschüssen (kombinierter Güterverkehr) ausgeglichen.

Der entscheidende Schwachpunkt des aktuellen Systems liegt darin, dass die Betreiber von Zügen kein wirtschaftliches Interesse an Investitionen haben, die der Optimierung des Gesamtsystems dienen. Beispielsweise wird niemand für den Einsatz von verschleiss- und lärmarmen, aber teuren Fahrwerken zur Senkung der Unterhaltskosten

belohnt. Als langfristig einzig tragfähig erweist sich bei detaillierter Prüfung ein konsequent kostenorientiertes Preisprinzip, das die verschiedenen Aspekte des Leistungskonsums monetarisiert und damit die gewünschte Lenkungswirkung entfaltet.

Der Verschleiss des Gleises und der Fahrlärm sind nicht nur eine Folge des Gewichts (Flächenpressung Rad/Schiene) eines Zuges, sondern auch seiner Geschwindigkeit, der Oberflächenbeschaffenheit von Rad und Schiene sowie der Konstruktionsmerkmale der Fahrzeuge (Raddurchmesser, Radbauart, Bremsbauart, Federbauform, Achsabstand, Steifigkeiten und weiteren Gestaltungsparametern des Fahrwerks),

[weiter auf Seite 5](#)

### Aufbau eines möglichen Trassenpreissystems

Betriebsführung	Unterhalt
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Basispreis nach Streckenklassen</li> <li>■ Faktor Ganglinie</li> <li>■ Faktor für Abweichung von Geschwindigkeitsband (Neigung)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Faktor für geforderte Fahrbahnqualität</li> <li>■ Verschleissfaktor</li> <li>■ Haltegebühr (Deckung Kosten Fahrgastanlagen)</li> </ul>
<p>Faktor Reisezeit, um unterschiedliche Anforderungen an verlangte oder gelieferte Planungsqualitäten zu berücksichtigen</p>	

Fortsetzung von Seite 4

aus denen er zusammengesetzt ist. Dazu würde die gewichtsabhängige Preiskomponente mit einem Beanspruchungsfaktor multipliziert, der von der Laufgüte abhängt. Dies soll die Zugbetreiber dazu animieren, in verschleissärmere Fahrzeuge zu investieren. Dies gilt analog auch für die Thematik der Lärmemissionen, da hier viele Einflussfaktoren denen des Verschleisses ähneln oder sogar identisch sind.

Das vorgeschlagene Trassenpreissystem könnte dazu beitragen, die knappen Kapazitäten auf den stark belasteten Strecken besser zu nutzen. Die Angebotsqualität im Güterverkehr würde verbessert und dessen preisliche Wettbewerbsfähigkeit gestärkt. Schliesslich nimmt der Vorschlag wesentliche Tendenzen der Trassenpreissysteme anderer Länder Europas auf und ist damit längerfristig stabil. Der Anlagenverschleiss und damit die Erhaltungskosten liessen sich dank verschleissärmerer Fahrzeuge senken. Bei der Nutzung verschleiss- und lärmarmen Wagenmaterials seitens der EVU tragen die Ersparnisse über mehrere Jahre durch das neuentwickelte Trassenpreissystem einen wichtigen Teil zur Refinanzierung der höheren Anfangsinvestition in diese Fahrzeuge bei.

Einen Kurzüberblick zu den Trassenpreissystemen im internationalen Vergleich finden Sie auf der letzten Seite dieser Ausgabe.



Philipp Schmidt ist Wissenschaftlicher Mitarbeiter am IVT der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich. Er ist im Bereich Transportsystem in der Gruppe Güterverkehr tätig und arbeitet federführend an Projekten zum Thema Trassenpreis.  
schmidt@ivt.baug.ethz.ch

In eigener Sache

20-jähriges Betriebsjubiläum für Cécile Arnosti

Cécile Arnosti hält WASCOSA seit gut zwei Jahrzehnten die Treue. Schon bald nach ihrem Eintritt Anfang Juni 1987 in die Buchhaltung habe sie gegenüber Firmengründer Max Sandmeier spontan verkündet, „dass ich mir gut vorstellen kann, bis zu meiner Pensionierung hier zu bleiben“, erinnert sich die Jubilarin. Die Vision der heute 55-Jährigen hat gute Chancen auf Erfüllung.

Seit ihrem Anschluss an die zunächst sechsköpfige WASCOSA, deren Dienstsitz aus zwei Wohnungen in einem Mehrfamilienhaus an der Zuger Ägerstrasse bestand, wurde Cécile Arnosti Zeugin einer kontinuierlich positiven Geschäftsentwicklung: Nach ihrem Umzug an die Metallstrasse und, Anfang September vergangenen Jahres, in weitaus geräumigere Büros eines Neubaus an der nahen Grafenaustrasse, beschäftigt WASCOSA jetzt 15 Mitarbeitende am Standort Zug.

Während ihrer Firmenzugehörigkeit sei auch das Servicespektrum - und mit ihm der Kundenstamm - konstant gewachsen, rekapituliert sie. Anfänglich habe sich das Geschäft in

erster Linie um die Vermietung von Kesselwagen gedreht. Mittlerweile umfasse es unter der Leitung von Philipp Müller, dem Schwiegersohn und Nachfolger von Max Sandmeier, vielerlei assoziierte Dienstleistungen.

Cécile Arnosti, die „in meinen 20 WASCOSA-Jahren nie richtig krank“ war, doch ausgerechnet kurz nach dem Jubeltag erstmals eine Woche mit Angina das Bett hüten musste, wertschätzt das Betriebsklima. Dieses manifestiere sich sowohl in den menschlich-fairen Umgangsformen des Managements wie auch im Teamgeist der Belegschaft nach dem Motto „Einer für alle, alle für einen“, lobt sie.



Aktuell

Quantensprung im Schienengüterverkehr



Für ein neues Trassenpreissystem braucht es neue technische Lösungen. Dieses bietet JOSEF MEYER Transport Technology AG mit ihrem Drehgestell LEILA. Das LEichte und LärmArme Güterwagendrehgestell LEILA zeichnet

sich konstruktiv durch Innenlagerung, gummigefederte Primär- und Sekundärfederstufe, Radscheibenbremsen sowie Radsatzkopplung mit Kreuzanker aus. Zudem ist LEILA mit einer elektropneumatischen Bremssteuerung mit integriertem Diagnosesystem ausgerüstet. Eine Umsetzung dieses Systems würde einen Quantensprung im Schienengüterverkehr bedeuten.

Einen aktuellen Beitrag zu diesem Thema von Dr. Dominik Suter, CEO von JOSEF MEYER Transport Technology finden Sie als Download unter [www.wascosa.ch](http://www.wascosa.ch).

In eigener Sache

## Fleet Management der WASCOSA AG

Mit dem Verschwinden der Einstellverträge bei den UIC-Bahnen hat sich die Situation für viele P-Wagen-Halter stark geändert. Es wird immer schwieriger, den heutigen Anforderungen gerecht zu werden und die zusätzlichen Aufgaben zu meistern.



Auch Air TOTAL setzt auf das Flottenmanagement der WASCOSA AG.

Es war absehbar: Spätestens mit Einführung des Allgemeinen Wagenverwendungsvertrag AVV, also noch bevor die Einstellverträge bereits überall ausser Kraft gesetzt sind, begann eine neue Epoche. So wird die Zahl an traditionsreichen P-Wagenbesitzern, die die technische Verwaltung ihrer Wagen

nicht mehr selber durchführen und hierfür die Dienste der WASCOSA in Anspruch nehmen wollen, immer grösser. Unter diesen Wagenbesitzern finden sich so namhafte Kunden wie Air TOTAL, DHL/Danzas oder die Alcosuisse, die eidgenössische Alkoholverwaltung.

### Ziele eines Mandates

- Grösstmögliche Unterstützung und Entlastung für Partner
- Optimierung der Durchlaufzeiten bei Werkstattzuläufen
- Kostenoptimierungen (Instandhaltung, Instandsetzung, Reinigung, Abstimmung etc.)
- Informationstransfer bezüglich Technik, Gesetzgebung, Zulassungen etc.
- Beratungs- bzw. unterstützende Funktion für den Einsatz von Eisenbahntransportmitteln

### Aufgabe eines Mandates

- Administrative und technische Verwaltung der Güterwagen
  - Aktualisieren der Wagendaten
  - Führen der Wagenakte (Historie)
  - Sicherstellen eines fachgerechten u. vorschriftsgemässen Unterhaltes
- Operative Abwicklung:
  - Unterhaltsfragen, Bahnen, Werkstätten, Schadfälle usw.
- Technische und terminliche Überwachung der Revisionen und Reparaturen
- Angebotsüberprüfung und Rechnungskontrolle
- Allgemeine Unterstützung / Beratung / Wissenstransfer

## Highlight

### Die WASCOSA AG bekannte Farbe auf der transport logistic 07

„transport logistic 2007 - Zeichen der boomenden Branche - Rekorde“ so betitelte die Messe Ihren Schlussbericht. Die WASCOSA präsentierte sich auf dem Freigelände unter dem diesjährigen Motto „Wir bekennen Farbe“ mit zwei Neubau-Wagen aus dem Wagenpark: Einem Druckgaswagen 120 m<sup>3</sup>, ausgerüstet mit Crashpuffern sowie einem neu entwickelten Staubgutwagen. Der Druckgaskesselwagen ist der erste 120 m<sup>3</sup>-Wagen dieser Sparte, erfüllt RID Sondervorschrift TE 22 (Crashpuffer), TE 25 (verstärkter Kesselboden) und besitzt zur Verringerung der Lärmemission keine Bahntafel. Das Highlight des zweiten Ausstellungsobjektes, eines 70 m<sup>3</sup>-Silowagens für den Transport von staubförmigen Gütern,



ist die Bauweise als erster Staubgutwagen mit automatischer (pneumatisch) Mannlochöffnung, die neuartige, gewichtsoptimierte Untergestellkonstruktion durch Wabenkonstruktion sowie das geringe Wageneigengewicht trotz Normalstahltank.

Die nächste transport logistic findet vom 12. bis 15. Mai 2009 in München statt.

### Feedback

#### Ideenpool

Haben Sie Ideen für ein nächstes Thema? Teilen Sie uns Ihre Vorschläge an [infoletter@wascosa.ch](mailto:infoletter@wascosa.ch) mit.

#### Adressänderung

Ihre Adressänderung können Sie an [infoletter@wascosa.ch](mailto:infoletter@wascosa.ch) mitteilen.

**Terminkalender**
**Ausstellungen, Messen, Tagungen 2007 / 2008**

06.-07.11.2007 Köln (D)	2nd Annual TÜV Rheinland International Rail Symposium	Info: TÜV Rheinland InterTraffic GmbH marketing-rail@de.tuv.com www.tuv.intertraffic.de
12.-14.11.2007 Dortmund (D)	#railtec2007	Info: #railtec2007-Projektbüro railtec@cp-compartner.de www.railtec.de
14./15.11.2007 Zürich (CH)	VAP Forum Güterwagen	Info: VAP Schweiz furrer.vap@bluewin.ch www.cargorail.ch
21.-25.11.2007 Horb am Neckar (D)	25. Horber Schienen-Tage	Info: Trägerverein Horber Schienen-Tage HST horber@schienen-tage.de horber.schienen-tage.de
28.-29.11.2007 Dresden (D)	3. Eisenbahn Forum	Schreck-Mieves GmbH info@schreck-mieves.de www.schreck-mieves-seminare.de
<b>2008</b>		
24.-26.01.2008 Zürich (CH)	Internationale Eisenbahnfachkonferenz IT08.rail Titel: Closing the Loop - Capacity and Quality of Railway Systems	Info: SMA und Partner AG a.schaeffer@sma-partner.ch www.it08rail.ch
07.-09.02.2008 Wien (A)	FERO 2008 - Forum for European Railway Operators and Owners	chrisdw@vibevents.com www.feroforum.com
19.-20.02.2008 Fulda (D)	10. EBA-Sachverständigen-Tagung	Veranstalter: Eurailpress in Zusammenarbeit mit dem Verband Deutscher Eisenbahn- Ingenieure(VDEI) und Eisenbahnbundesamt(EBA) hagen@dvv-gruppe.de www.eurailpress.com
07.03.2008 Berlin (D)	Lärminderung im Schienenverkehr	Info: Haus der Technik e.V. h.cramer-jekosch@hdt-essen.de
11.-13.03.2008 Birmingham (GB)	Infrarail 2008	infrarail@mackbrooks.co.uk www.infrarail.com
03.06.2008 Bern (CH)	VAP Generalversammlung	Info: VAP Verband schweizerischer Anschlussgeleise und Privatgüterwagenbesitzer vap@cargorail.ch www.cargorail.ch
06.06.2008 Erfurt (D)	VPI Jahresmitgliederversammlung	Info: Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten vpihamburg@t-online.de www.vpihamburg.de
18.06.2008 Paris La Défense (F)	AFWP Generalversammlung	Info: Association Francaise des Wagons de Partiguliers webmaster@afwp.asso.fr
23.-26.09.2008 Berlin (D)	Inno Trans 2008 Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik, Innovative Komponenten-Fahrzeuge-Systeme	innotrans@messe-berlin.de www.innotrans.de

Wissenswertes

# Trassenpreissysteme im internationalen Vergleich

## Kurzüberblick Trassenpreisniveau (ohne Energie) in CHF/Zkm (Franken pro Zugskilometer)

Land	Güterzug 2000t		Personenzug IC 500t	
Schweiz	9,50 - 11,50	sehr hoch	3,50 - 4,50	mittel
Deutschland	3,80 - 6,70	mittel	5,40 - 7,70	hoch
Österreich	6, 20 - 6,90	hoch	3,10 - 3,70	mittel
Italien	3,10 - 6,20	mittel	3,10 - 5,40	mittel
UK	7,00 - 15,00	sehr hoch	5,70 - 7,00	hoch
Niederlande	2,30 - 3,10	niedrig	2,30 - 3,10	niedrig
Frankreich	0,80 - 3,80	niedrig	1,80 - 5,40	niedrig-mittel

Angaben ohne Gewähr / Kein Anspruch auf Vollständigkeit

## Überblick zur Berücksichtigung von Verschleiss und Lärm

Land	Berücksichtigung Verschleiss	Berücksichtigung Lärm
Schweiz	nicht explizit, nur sehr bedingt über zugsgewichtsabhängige Abrechnung (unter der Annahme der direkten Korrelation zwischen Zugsgewicht und Verschleiss)	über Lärmbonus für qualifizierte Achsen von 0,010 CHF/Achskm. Ab 2010 halbiert sich dies
Deutschland	keine, jedoch geplant	keine, jedoch geplant
Österreich	explizit, jedoch zunächst nur für Triebfahrzeuge. Ausweitung auf Wagen und monetäre Erhöhung geplant	keine, jedoch geplant
Italien	explizit, sowohl gewichts- als auch geschwindigkeitsabhängig	keine
UK	explizit, für alle Fahrzeuge. Allerdings nur unter Berücksichtigung der Vertikalkräfte	keine
Niederlande	nicht explizit, nur sehr bedingt über zugsgewichtabhängige Abrechnung. Zuschläge für Räder in schlechtem Zustand geplant	keine
Schweden	ansatzweise, Ausweitung geplant	keine, jedoch geplant
Frankreich	keine	keine

Angaben ohne Gewähr / Kein Anspruch auf Vollständigkeit

Quelle: Prof. Dr. Ulrich Weidmann, Dipl. Ing. TU Philipp Schmidt, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, Lehrstuhl für Verkehrssysteme