

Zertifizierung von Fahrzeughaltern, Einführung von Sicherheitsmanagementsystemen

Aufgrund der Liberalisierung des Eisenbahnmarktes brechen die Monopole der ehemaligen staatlichen Eisenbahnunternehmen europaweit zunehmend auf. Das revidierte Eisenbahnrecht sieht keine Verpflichtung der Privatgüterwagenbesitzer mehr vor, ihre Wagen bei einer Eisenbahn „einzustellen“. Daraus resultieren neue und veränderte Schnittstellen zwischen Privatwagenhaltern und Eisenbahnunternehmen.

Insbesondere die Halter von Privatgüterwagen haben indes ein erhebliches Interesse daran, eine Basis für den Nachweis der Einrichtung eines ordnungsgemässen Instandhaltungssystems ihrer Wagen zu schaffen. Auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind an einem praktikablen Verfahren interessiert, welches für sie keinen zusätzlichen Aufwand generiert.

Die Europäische Kommission hat diese Problematik aufgegriffen und bereits mit Datum vom 13.12.2006 unter anderem einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Sicherheitsrichtlinie vorgelegt. Danach ist bei der Inbetriebnahme eines Fahrzeuges eine für die Instandhaltung verantwortliche Rechtsperson zu benennen. Der Vorschlag sieht weiter vor, ein fakultatives



Aus „eurotank“ wird „infoletter“

Liebe Leserinnen und Leser, Sie werden es bemerkt haben: Unsere Kundeninformation trägt einen neuen Namen. Da wir Ihnen künftig einen noch breiteren Infomix bieten wollen, haben wir sie von „eurotank“ in „infoletter“ umbenannt. Unsere jährlich zweimal erscheinende Publikation, die im Mai 2003 aus der Taufe gehoben wurde, geht heute in gedruckter und elektronischer Form an mehr als 2000 Geschäftskontakte in 15 Ländern Europas. Damit hat sich ihre Auflage gegenüber den Anfängen verdoppelt.

In diesen fünf Jahren hat sich „eurotank“ zu einer Informationsplattform im paneuropäischen Güterwagenmarkt gemauert. Angesichts der erfreulichen Leserresonanz wurde ihr schon im Mai 2005 ein englischsprachiges Pendant an die Seite gestellt. Anlässlich des fünfjährigen Jubiläums von „eurotank“ und Antritts seines Nachfolgers „infoletter“ veranstalten wir in dieser Ausgabe ein Leserquiz. Drum aufgepasst: Den drei Hauptgewinnern winken attraktive Sachpreise. Machen Sie mit, es lohnt sich! Gleichzeitig wünsche ich „happy reading“.

Philipp Müller
Delegierter des Verwaltungsrates



Zertifizierungssystem für den Instandhaltungsverantwortlichen zu entwickeln. Dieser Vorschlag ist seitdem intensiv diskutiert und weiterentwickelt worden und er befindet sich zurzeit im Abstimmungsverfahren zwischen Europäischem Rat und Europäischem Parlament. Es wird mit einer Einigung noch in 2008 gerechnet.

Die Notwendigkeit der Einführung eines Zertifizierungssystems der für die Fahrzeuginstandhaltung verantwortlichen Stelle, welches von den Eisenbahnverkehrsunternehmen verbindlich anerkannt werden muss, ist dabei inzwischen unbestritten.



Michael Schmitz ist Referent im Referat 10 des Eisenbahn-Bundesamtes in Bonn. Er ist unter anderem zuständig für internationale Angelegenheiten und internationales Eisenbahnrecht. schmitzm@eba.bund.de

Diskutiert wird noch insbesondere:

- ob die Zertifizierung freiwillig oder verbindlich sein soll.
- die Notwendigkeit der Differenzierung zwischen einer „für die Instandhaltung verantwortlichen Stelle“ (die sich so zum Beispiel auch in der TSI Güterwagen wiederfindet) und dem Fahrzeughalter.

Zertifizierung für Alle

Die Zertifizierung soll grundsätzlich nicht nur für Instandhaltungsverantwortliche für Güterwagen, sondern für alle Arten von Fahrzeugen möglich werden. Dies könnte zum Beispiel für Leasinggesellschaften von Triebfahrzeugen, die nicht gleichzeitig Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, von Interesse sein. Für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die gleichzeitig auch

Fahrzeughalter sind, soll der Nachweis der ordnungsgemäßen Wahrnehmung ihrer Halterfunktion im Rahmen der Zertifizierung des Sicherheitsmanagementsystems für die Erlangung der Sicherheitsbescheinigung erfolgen.

Die notwendigen untergesetzlichen Regelungen, insbesondere die materiellen Anforderungen und Verfahren zur Zertifizierung sollen bis zum Ende der Umsetzungsfrist der geänderten Sicherheitsrichtlinie, d. h. voraussichtlich 2010, zur Verfügung stehen.

„Die Anforderungen an ein Sicherheitsmanagementsystem für Fahrzeughalter müssen auch die Möglichkeiten kleinerer Unternehmen berücksichtigen!“

Michael Schmitz,
Referent im Referat 10 des EBA

Die europäischen Verbände der Privatgüterwagenhalter und der Eisenbahnen haben bereits einen Vorschlag für ein System zur Zertifizierung des Instandhaltungsmanagementsystems von Fahrzeughaltern vorgelegt. Diesen Vorschlag können Sie bei infoletter@wascosa.ch bei Interesse bestellen. Dieser beinhaltet:

1. einen Entwurf für Anforderungen an ein Sicherheitsmanagementsystem für Fahrzeughalter mit:
 - a. einer Instandhaltungsordnung (analog der Sicherheitsordnung nach Anhang III der Sicherheitsrichtlinie der Europäischen Union),

- b. Mindestanforderungen an einen Instandhaltungsplan für die einzelnen Fahrzeugtypen
- c. und einem System zur laufenden Überwachung, dass die Fahrzeuge die einschlägigen Sicherheitsanforderungen einhalten.

2. Vorschläge für Regelungen zur Überprüfung der Sicherheitsmanagementsysteme von Fahrzeughaltern durch die nationalen Eisenbahnsicherheitsbehörden/akkreditierte Auditoren.

Sicherheitsmanagementsysteme auch für kleinere Unternehmen

Die vorliegenden Entwürfe bilden eine sehr gute Grundlage für die weitere Diskussion. Aus Sicht des Autors sind bei der weiteren Erörterung folgende Grundsätze von besonderer Bedeutung:

1. Die Anforderungen an ein Sicherheitsmanagementsystem für Fahrzeughalter müssen auch die Möglichkeiten kleinerer Unternehmen berücksichtigen. Hier wiederholt sich die Diskussion, die bereits im Rahmen der Entwicklung von Anforderungen an ein Sicherheitsmanagementsystem für Eisenbahnunternehmen in Konkretisierung der Regelungen in Anhang III der Sicherheitsrichtlinie der Europäischen Union geführt wurden.
2. Sie müssen darüber hinaus kompatibel mit den Anforderungen an ein Sicherheitsmanagementsystem für EVU sein. Denkbar wäre ein modulares Konzept, um insbesondere den Aufwand für die EVU, die gleichzeitig auch Fahrzeughalter sind, zu minimieren, soweit dies in der Praxis realisierbar ist.

Sicherheitsmanagementsystem

(Struktur entsprechend Anhang III der Sicherheitsrichtlinie)



Modulares Konzept für Sicherheitsmanagementsysteme, vereinfachte Darstellung

3. Die Zuständigkeit für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen an EVU und die Zertifizierung von Fahrzeughaltern sollte bei einer Stelle liegen, um insbesondere Synergieeffekte und einheitliche Zertifizierungsprozesse im Sinne des Sektors realisieren zu können.
4. Die Überwachungssysteme der Fahrzeughalter im Rahmen ihres Sicherheitsmanagementsystems müssen neben den üblichen Instandhaltungsmassnahmen Informationen der

Eisenbahnen oder anderer Stellen über Fahrzeugmängel systematisch identifizieren und es sind effektive Massnahmen zu deren Behebung vorzusehen.

Fazit

Im Ergebnis überzeugen die Argumente des Sektors, dass ein Zertifizierungsverfahren der für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stelle insbesondere in dem vollständig liberalisierten Güterverkehrsmarkt sinnvoll ist.

Wesentliches Element dabei ist die verbindliche gegenseitige Anerkennung. Das Interesse insbesondere der privaten Güterwagenbesitzer ist gross. Daher ist für die Übergangsphase bis zur Inkraftsetzung der Sicherheitsrichtlinie vorgesehen, ein Zertifizierungssystem für Wagenhalter auf der Grundlage eines Memorandums of Understanding zwischen den Mitgliedsstaaten beziehungsweise deren nationale Sicherheitsbehörden zu installieren. ■

In eigener Sache

WASCOSA liefert moderne Kesselwagen an die OMV

Kürzlich lieferte WASCOSA als langjähriger OMV Partner 20 neue Mineralölkesselwagen für die Schiene an die OMV aus. Mitteleuropas führendes Erdöl- und Erdgasunternehmen wird künftig mit diesen 95 m³ fassenden WASCOSA euro tank cars® von den Bayernoil Raffinerien in Vohburg und Neustadt zum Flughafen München unterwegs sein. Die Bayernoil Raffineriegesellschaft ist eine 45 %-Beteiligung der OMV und stellt aus Rohöl die verschiedensten Produkte wie Benzin, Diesel, Heizöl, Bitumen und Flugturbinentreibstoff her.

Die Auslieferung der neuen Kesselwagen ist ein weiterer Meilenstein in der Partnerschaft zwischen WASCOSA und der OMV. Die Qualität dieser Partnerschaft beweist sich vor allem in der täglichen Zusammenarbeit, den flexiblen Mietbedingungen und der individuell abgestimmten technischen Ausstattung unserer Kesselwagen. Die WASCOSA euro tank cars® haben ein Eigengewicht von 24 Tonnen und sind international einsetzbar. Ihre vier-

fache flurbedienbare Gaspindelung ist eine tanktechnische Einrichtung zur Reduktion von flüchtigen organischen Verbindungen und zukunftsweisend als Ausstattung für höchste Sicherheit und Umweltschutz.

Branding im OMV und WASCOSA Design

Die Bahn-Kesselwagen sind auf jeder Seite zur Hälfte im Markendesign von WASCOSA und OMV gestaltet (Duo Logo Design) und werden künftig mit

dem Flugturbinentreibstoff Jet A-1 für Skytanking München beladen. Erich Stubenvoll, Leiter des OMV Kesselwagen-Management und für dieses Projekt verantwortlich: „Mit täglich einem Zug à 20 Kesselwagen werden so das OMV Logo und der OMV Claim Move and More wirkungsvoll im Ballungsraum um den Münchner Hauptbahnhof präsentiert.“ ■



Liberalisierung – Fortschritt oder Rückschritt?

Geht man heute durch eine Werkstatt, fallen oft die vielen, neuen „Materiallager“ ins Auge. Wo früher eine Palette mit Bremsklötzen stand, stehen heute drei Paletten. Die Bremsklötze sind alle gleich, bis auf eine Kleinigkeit: das Eigentumsmerkmal der unterschiedlichen Halter.



Irmhild Saabel,
Leiterin Technik der WASCOSA AG

Eigentumsmerkmale an sich sind nichts Neues, gab es sie doch bereits vor der Liberalisierung zur Kennzeichnung im gemeinsamen UIC-Tauschpool.

Dieser ermöglichte einen weitgehend freizügigen Tausch von Wagensatzteilen wie Radsätzen, Puffern und Federn und war so ein wichtiger Baustein für den grenzenlosen, europäischen Schienengüterverkehr.

Dank einem hohen Mass an Standardisierung konnte z.B. der schadhafte Radsatz eines deutschen RIV-Wagens problemlos in Italien aus dem gemeinsamen UIC-Tauschpool ersetzt werden und umgekehrt.

Heute wird die Zulassung von Interoperabilitätskomponenten von Nor-

men (EN, DIN, ...) bestimmt, nicht mehr vom Grundsatz der freizügigen Tauschbarkeit wie zu Zeiten RIV und UIC.

Statt bisher von der nächstgelegenen Werkstatt werden heute Ersatzteile oft (per Lkw...) quer durch Europa zum Wagen des Halters gefahren, dessen Kürzel auf dem Ersatzteil steht.

Werden wir so wirklich die Verfügbarkeit der Wagen steigern und Kosten senken, d.h. die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs nachhaltig stärken?

Oder sollten wir nicht besser versuchen, die Chancen der Liberalisierung gemeinsam zu nutzen? Dies zum Beispiel durch einen gemeinsamen Ersatzteillagerpool mit gemeinsamen Standards? ■



Im Cargo Rail Service Center CRSC werden auch künftig Standardbauteile frei getauscht, z.B. Crashpuffer für die Nachrüstung von Gefahrgutwagen gemäss RID (Siehe Artikel Seite 10).
© Franz Kaminski Waggonbau GmbH

ECHO | railforms geht an den Start

Immer mehr private Firmen bieten ihre Dienstleistungen rund um die Eisenbahnlogistik an. Anfragen, Aufträge, technische Daten etc. werden in immer größerem Umfang zwischen den Unternehmen ausgetauscht. Mit der Liberalisierung des europäischen Eisenbahnmarktes ist auch die Verantwortung für die Funktionstüchtigkeit des rollenden Materials verstärkt von privaten EVUs und Wagenhaltern wahrzunehmen.

Damit gehen erhöhte Anforderungen an die Kommunikation zwischen den einzelnen Akteuren des Schienentransportes einher. Die Zahl der für den Datenaustausch verwendeten Informationen (Schadwagenmeldung, Nachweis erbrachter Leistungen etc.) und die damit verbundene Papierflut nimmt stetig zu. Zusätzlicher personeller und finanzieller Aufwand und steigende Fehlerzahlen sind die Folge der erhöhten Anforderungen.

„ECHO | railforms ist eine
neuartige, äusserst
flexible Möglichkeit
für den Datenaustausch
im Eisenbahnmarkt!“

Thomas Suermann,
Aprixon Information Services

In Zusammenarbeit mit ihren Kunden hat die APRIXON Information Services GmbH auf diese Entwicklung reagiert und mit ECHO | railforms eine neue, äusserst flexible Möglichkeit für den Datenaustausch zwischen den verschiedenen Partnern im Eisenbahnmarkt entwickelt.

Die meisten Formulare, die derzeit noch per Hand ausgefüllt und per Fax ver-

sandt werden, können mit ECHO | railforms digital bearbeitet, per e-Mail versandt und in bestehende Datenbanken und ERP-Systeme übernommen werden. Dabei kann das bestehende und damit bekannte Layout der einzelnen Formulare beibehalten werden. ECHO | railforms zeichnet sich durch folgende Leistungsmerkmale aus:

Individuelle Formulargestaltung

Das bestehende Layout von Dokumenten kann übernommen werden.

Prüfung während der Bearbeitung

Für jede Eingabe in ein Formular kann eine Bearbeitungsregel (z.B. Prüfziffernrechnung) oder eine Auswahlliste (z.B. Bauarten, Gattungen) hinterlegt werden. Dadurch werden Fehler in der Datenerfassung reduziert.

Digitale Signatur

Durch die digitale Signatur wird gewährleistet, dass nur autorisierte Personen die Daten bearbeiten und deren Richtigkeit garantieren.

Datenaustausch

Der Empfänger eines Railforms-Dokumentes kann den Inhalt in Form einer Schnittstellendatei entnehmen. Das bedeutet, dass nach einer Sichtprüfung durch die Freigabe des Dokuments dessen Daten in ein beliebiges IT-System

übertragen werden können. Railforms gibt die Daten im XML – Format aus.

Dokumentenerstellung

Wenn Informationen an einen Geschäftspartner weitergegeben werden sollen, können diese als Railforms – Dokument aufbereitet werden. Auch hier besteht durch eine XML-Schnittstelle die Möglichkeit, vorhandene IT-Systeme einzubinden.

Keine Schulung notwendig

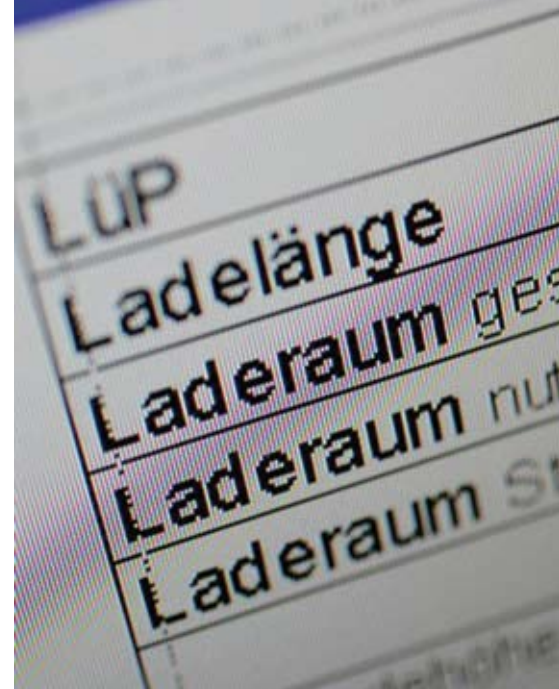
Railforms Dokumente werden mittels des sehr weit verbreiteten Programms Adobe Acrobat bearbeitet und verschickt.

Kein aufwändiges System notwendig

Der Anwender von Railforms benötigt einen Internetzugang und ein E-Mail-Programm auf seinem PC, mehr nicht. ■

Weitere Informationen:

Thomas Suermann, Vertriebsleiter bei Aprixon
Information Services in Hamburg
thomas.suermann@aprixon.de, www.aprixon.de





Die Schiene - der kostengünstigere Güterverkehrsweg

Aus der Praxis

4-Achs Wagen überflügelt EuroKombi

Zu den beherrschenden Themen der deutschen Verkehrspolitik gehörte zuletzt die Frage, ob sogenannte EuroKombis, Ecocombis, GigaLiner u.ä. zugelassen werden sollen, also Lkw mit bis zu 25,25 m Fahrzeuglänge und 60 t Gesamtgewicht. Die Initiativen dazu kommen aus dem Lkw-Speditionsgewerbe, von Lkw-Herstellern und einigen Verladern und deren Verbände.

Inzwischen haben sich die teilweise heissen Diskussionen zum Pro und Kontra etwas abgekühlt, weil sich die Mehrheit der Länder-Verkehrsminister gegen den 60 Tonner ausgesprochen hat, aber das Thema ist damit keineswegs vom Tisch. Die Befürworter, die sich pro Tonne oder Kubikmeter Kostensenkungen versprechen, die deutlich über den Mehrkosten für Anschaffung und Betrieb liegen, versuchen derzeit, in Brüssel eine EU-einheitliche Regelung zu erreichen, ggf. in abgespeckter Form. Ferner werden ökologische Argumente vorgebracht.

Welche Auswirkungen hätte die Zulassung von EuroKombis in Deutschland auf den konventionellen Schienengüterverkehr? (Der kombinierte Verkehr erfordert eine eigene Betrachtung, da dort andere Verhältnisse bestehen.) Zweifellos besteht die Gefahr, dass Transporte auf die Strasse verlagert werden, allerdings nur auf solchen Relationen, wo aus technischen Gründen keine gross-

volumigen vierachsigen Bahnwagen eingesetzt werden können (z.B. weil der Gleisradius zu gering ist).

In den anderen Fällen dürfte es eigentlich nicht zu Verlagerungen kommen, da es heute schon Bahnwagen gibt, deren Tragfähigkeit und Volumen mit jedem EuroKombi zumindest vergleichbar sind und die somit auch preislich dem Wettbewerb des Lkw gewachsen sein müssten.

„Der eine Logistiker war und ist da mehr, der andere weniger mutig, von 2-Achser auf 4-Achser umzustellen.“

**Peter Sintram,
Unternehmensberatung für Logistik**

Es ist also zunächst eine Frage der – ggf. zu schaffenden – Gleisinfrastruktur bei Lieferant und Empfänger, um bei ent-

sprechendem Transportbedarf die Güter in grossen Bahnwagen befördern zu können. Auf die Fördermöglichkeiten für Gleisanschlüsse durch die Bundesregierung sei an dieser Stelle ausdrücklich hingewiesen. Zum anderen müssen Industrie und Handel die Bestell- und Auftragsgrössen entsprechend anpassen, um im Schienenverkehr die Vorteile grosser Transportbehälter voll nutzen zu können. Warum geschieht das noch nicht in allen Fällen? Möglicherweise sind in der Verladerschaft die Kenntnisse über die neuen grossen Bahnwagen noch nicht überall verbreitet.

Gegenüberstellung mit dem Transportweg Schiene

Im Bereich der Flüssigkeiten gibt es zahlreiche Kesselwagen mit Auslastungen von über 60 t; für Schüttgüter sind Volumen von 120 cbm verfügbar und besonders leicht gebaut Aluminium-Wagen können bis zu 70 t Transportgut befördern. Ähnliche Grössenordnungen bestehen für verpackte Waren bei den



Weitere Informationen:
 Peter Sintram, Unternehmensberatung für Logistik
 psintram@aol.com
 Klaus-Georg Becker, Log-o-Rail Moers
 klaus.becker@log-o-rail.de

Schiebewagen, den direkten Konkurrenten der Plan- und Kofferrzüge. Theoretisch soll die Bestell-, Auftrags- und Transportgrösse das Ergebnis alternativer Gesamtkostenbetrachtungen sein – in der Praxis darf man ganz generell nicht den Einfluss von veröffentlichten Trends auf die Entscheidungsträger unterschätzen. Wenn es trendy ist, sich in kurzen Intervallen mit kleinen Partien beliefern zu lassen, muss ein Logistikleiter gegen den Mainstream schwimmen, wenn er im Ressort Beschaffung darauf drängt, von 2-Achser auf 4-Achser umzustellen. Der eine Logistiker war und ist da mehr, der andere weniger mutig.

Gerechterweise muss man auch berücksichtigen, dass vor 10 und 20 Jahren die Kapitalbindungskosten nicht unerheblich höher als heute waren, so dass viele Entscheidungen für kleine Bestellgrößen und die Anschaffung bzw. Anmietung von 2-Achs-Waggons aus damaliger Sicht richtig waren, wenngleich sie jetzt angesichts des vergleichsweise niedrigen Zinsniveaus überprüft werden sollten. Dies gilt insbesondere für den Transport niedrigwertiger Güter. In welchem Umfang die Frachtkosten p.t. durch den Wechsel vom 2-Achs-Waggon zum 4-Achs-Waggon sinken, hängt vom Vertrag mit dem Bahnunternehmen bzw. Bahnspediteur ab. Erfahrungsgemäss

können innerhalb Deutschlands die Bahnfrachten p.t. durch 4-Achser zumeist zwischen 10 und 15 % gesenkt werden. Einige ausländische Bahnen bevorzugen den 4-Achser deutlich stärker.

Beispiele:

- ÖBB zwischen 15 und 20 %
- SBB rund 20 %
- SNCF zwischen 20 und 40 %

Trotz der aufgezeigten Kostenvorteile des 4-Achs-Waggons wird der 2-Achs-Waggon nicht vom Markt verschwinden. In manchen Fällen wäre aufgrund des geringen Transportaufkommens eine Investition in ein grösseres Lagergefäss als Voraussetzung für grössere Waggons

nicht wirtschaftlich. Bei einigen Unternehmen können aus örtlichen Gründen die technischen Voraussetzungen für einen 4-Achs-Waggon nicht geschaffen werden. Bei sehr hochwertigen Gütern werden die Kapitalbindungskosten immer kleine Transportgrößen erfordern.

Grundsätzlich aber darf man prognostizieren, dass die 4-Achs-Waggons eine besonders gute Zukunft haben werden. Wo Lieferant und Empfänger über einen Gleisanschluss verfügen, wird der 4-Achs-Waggon, insbesondere bei hoher Tragfähigkeit, immer deutlich kostengünstiger sein als der grösste EuroKombi – umweltfreundlicher ist er allemal. ■

In eigener Sache

WASCOSA erweitert Container Tragwagen Flotte

Mit der Bestellung von mehreren hundert Tragwagen erfüllt die WASCOSA die stark steigende Kundennachfrage. Die erste Expansionsphase beträgt 18 Monate.

Die Neubauserie besteht aus 6-achsigen 80-, 6-achsigen 90-, sowie 4-achsigen 60-Fuss Container Tragwagen. Über 150 Wagen entstammen Schweizer Produktion und wurden in Leichtbauweise geordert. Der innovative Wagentyp zeichnet sich durch ein zehn Prozent geringeres Eigengewicht als die

herkömmlichen Wagen aus, wodurch die maximale Zuladung von der Strasse (2 x 36t) auf die Schiene ermöglicht wird. ■

Weitere Informationen:
 Werner Handelsmann, Leiter Vertrieb der WASCOSA AG
 T +41 41 727 67 72
 werner.handelsmann@wascosa.ch





Ernst Winkler, GEFAG Gefahrgutausbildung und -Beratung AG

Neue Normwerte

Es tut sich einiges bei den RID-Bestimmungen. Ein aktuelles Thema ist die Festlegung und Bestimmung einer neuen Mindestwandstärke.

Ab dem 1.1.2009 soll nun die Verwendung der Normen anstelle des technischen Regelwerks vorgeschrieben werden. Die Zulassungsbehörde darf nur noch dann technische Regelwerke anerkennen, wenn es darum geht, den technischen Fortschritt nicht zu blockieren. ■

Neue Anträge

Das RID 2009 wird für die Stoffe der Klasse 2 sowohl für die Beförderung in Gefässen als auch in Tanks wichtige strukturelle Anpassungen erhalten. Die Mechanik der TPED (Transportdruckgeräterichtlinie) der EG wird weitgehend in das RID übernommen.

Der europäische Dachverband der Kesselwagenbetreiber UIP hat nun das

Thema erneut aufgegriffen und in einem wegweisenden Dokument den Vorschlag zur Diskussion gestellt, neben den Objekten der Klasse 2 auch alle anderen Klassen der gleichen Philosophie und Mechanik wie die Klasse 2 Tanks zu unterstellen.

In diesem Artikel wird weit in die Zukunft geschaut, denn der im März 2008 in der Gemeinsamen Tagung RID/ADR/ADN erörterte Antrag kann frühestens im Jahre 2011 in das RID aufgenommen werden.

Einen aktuellen Beitrag zu diesen beiden RID Themen von Ernst Winkler, GEFAG Gefahrgutausbildung und -Beratung AG finden Sie als Download unter www.wascosa.ch. ■

Verbände und Organisationen stellen sich vor

ERFA – ein Stern geht auf

Die European Rail Freight Association ERFA wurde im Juli 2002 von einer Gruppe privater Schienengüterverkehrsbetreiber gegründet, um von der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs zu profitieren. Heute zählt die European Rail Freight Association bereits 35 direkte und 300 indirekte Mitglieder in 16 Ländern Europas.

Neben den reinen Traktionsleistern vertritt die ERFA inzwischen auch KV-Betreiber, spezifische Dienstleister im Personal- und Betriebsbereich, Wagenvermieter, Eisenbahnspeditionen etc. Diese bedienen so gut wie alle eisenbahnaffinen Bereiche, von Baustoffen aller Art über Chemie- und Erdölprodukte, Fahrzeuge, Getreide, Lebensmittel bis hin zu Stahl und anderen Schüttgütern. Die ERFA setzt sich verstärkt dafür ein, dass der Markt attraktiver für ihre Mitglieder wird. Hierbei geht es nicht nur um den fairen Marktzugang, sondern die Senkung spezifischer direkter & indirekter Kostentreiber (Infrastrukturbetrieb, Trassenpreise, Homologierung von Personal und Rollmaterial, Lärm- und Sicherheitsauflagen) und die Schaf-



ERFA Jahresversammlung 2008

fung vermehrter finanzieller Anreize, z.B. in Gleisanschlüsse, Infrastrukturbewirtschaftung durch Dritte oder die Verkehrsmittelverlagerung. Seit 2006 arbeitet die ERFA auch immer stärker mit der UIP zusammen. Aktuelle Themen im Jahr 2008 sind die geplante Lärmreduzierung von Güterwagen, die

Anerkennung und Zertifizierung des Wagenhalters, die Verwaltung des AVV sowie die Förderung von Gleisanschlüssen und der sog. „letzten Meile“, des Einzelwagenverkehrs etc. ■

Weitere Informationen:
Monika Heimig, monika.heimig@erfa.be, www.erfa.be

Normung in der Instandhaltung

Zurzeit verändern die „Direktive der Europäischen Kommission zur Interoperabilität“ und die darauf basierenden Technischen Spezifikationen (TSI) den Eisenbahnverkehr gravierend. Bestehende nationale Regelungen werden zunehmend durch europäische Vorschriften abgelöst. Für die Wagenhalter und die in diesem Bereich tätigen Instandhaltungswerke ergeben sich dadurch auch gravierende Änderungen.

Auf Grund fehlender einheitlicher europäischer Regelungen gibt es jedoch Lücken in der Rechtssicherheit, die durch Verbandsaktivitäten wie beispielsweise den Instandhaltungsleitfaden der Privatgüterwagenverbände aus Deutschland, Österreich und der Schweiz geschlossen werden sollen. Schon allein dieses Beispiel zeigt die Notwendigkeit für ein europäisches Regelwerk im Bereich der Instandhaltung.

Nun gibt es jedoch nach Erfahrung in der Bahntechnik, ja wenn nicht sogar im gesamten Technikbereich nur wenige Themen, die so sehr Emotionen wecken wie das Thema „Instandhaltung“.

Definition von Instandhaltung

In unserer Terminologie-Datenbank sind insgesamt 68 Definition zu dem Begriff „Instandhaltung“ gespeichert (nicht mitgerechnet die Einträge zu den Variationen). Nun glaubt der Autor nicht, dass die fehlende einheitliche Definition ein Grund für die zum Teil abwehrende Haltung gegenüber der Normung ist. Wird bei dem Thema Instandhaltung nicht zuallererst an einen Prozess gedacht? Die Definition der Instandhaltung ist auch beschrieben durch „Massnahmen zur Bewahrung und Wiederherstellung des Sollzustandes sowie zur Feststellung und Beurtei-

lung des Istzustandes von technischen Mitteln eines Systems“ (Zitat aus DIN-Term). Es ist jedoch so, dass Unternehmen ihre eigenen Erfahrungen mit Prozessen haben. Prozesse entstehen auf Grund vorhandener Kenntnisse, geprägt durch langjährig erfahrene Mitarbeiter und letztlich auch durch vorhandene Ressourcen an Räumen und Produktionsmitteln. Ein etablierter Prozess kann daher nicht auf andere Unternehmen übertragen werden. Deshalb wären Instandhaltungsprozesse als Normungsthema wenig sinnvoll.

„Das Thema Instandhaltung weckt Emotionen!“

Udo Sonnenburg,
GF Normenausschuss FSF

Der Autor glaubt, dass es besser ist, wenn die Normung den angestrebten betriebssicheren Zustand in den Fokus stellen würde. Die Beschreibung eines Soll- oder auch die Beurteilung eines Ist-Zustandes lässt sich vollkommen unabhängig von Prozessen vornehmen. Unternehmensinterne Philosophien wären davon unberührt und Prozesse könnten auf Grund der eigenen Erfahrungen weiterentwickelt werden.

Zusammenarbeit ist wichtig

Insofern ist es wichtig, dass dieses Normungsthema sorgfältig vorbereitet wird. Die Ziele eines angestrebten Regelwerks sind klar zu formulieren und die Inhalte einzelner Normen voneinander abzugrenzen. Die interessierten Unternehmen sollten bereit sein, Experten für diese Aufgabe zu stellen. Die Definition der Aufgabenstellung herbeizuführen und eine Struktur zu erarbeiten ist unter anderem auch Aufgabe des Normungsausschusses Fahrweg und Schienenfahrzeuge.

„Wir sind darüber hinaus auch dabei Normungsprojekte durch effiziente Organisation und Abwicklung voranzutreiben, in dem wir Arbeitsanweisungen und Terminplanung bereitstellen“, so Sonnenburg. Nur auf Basis einer eindeutigen Klärung von Aufgaben, Einsatz von Projektmanagement-Methoden und der aktiven Mitarbeit von Experten und Unternehmen, lässt sich dieses komplexe Thema „Normung in der Instandhaltung“ effektiv bewältigen. ■

Weitere Informationen:
Udo Sonnenburg, Geschäftsführer des Normenausschusses Fahrweg und Schienenfahrzeuge (FSF) im DIN in Kassel
udo.sonnenburg@tsf-din.de

Umrüstung auf Crashpuffer bis Ende 2012 verlängert

Die chemische Industrie in Deutschland hat bereits 2005 mit einer Umbaumassnahme begonnen, die die Sicherheit von Kesselwagen für flüssige Stoffe und Gase bei Auflaufstößen und Unfällen erhöhen soll: dem Anbau von Crashpuffern.

Laut gültigem RID 2007 hat die Nachrüstung von Crashpuffern an bereits vorhandenen Kesselwagen

- für Gase der Klasse 2, Klassifizierungscode mit Buchstaben T, TF, TC, TO, TFC oder TOC, sowie
- für flüssige Stoffe der Klassen 3 bis 8, Tankcode L15CH, L15DH oder L21DH

bis zum 1. Januar 2011 zu erfolgen. Diese Frist wurde nun für Wagen, die in 2011 und 2012 zur wiederkehrenden Kesselprüfung müssen, verlängert.

In der 44. Tagung ihres RID-Fachausschusses hat die OTIF folgenden Text für das RID 2009 angenommen:

„Für Kesselwagen und Batteriewagen, die zwischen dem 1. Januar 2011 und dem 31. Dezember 2012 einer wiederkehrenden Prüfung gemäss Absatz 6.8.2.4.2 oder 6.8.3.4.6 unterzogen werden müssen, darf diese Nachrüstung jedoch auch bis spätestens 31. Dezember 2012 erfolgen“.

Der Vertreter der chemischen Industrie zeigte sich in der Fachausschusssitzung nicht begeistert von diesem Vorstoss, sprach gar von einer „Benachteiligung derjenigen Unternehmen, die frühzeitig mit der Umrüstung begonnen haben“. Wer noch nicht umgerüstet hat, kann sich nun, je nach Prüffristen, noch etwas Zeit lassen. ■

Jörn Stiller verstärkt Instandhaltung



Das wachsende Geschäftsvolumen hat WASCOSA unlängst veranlasst, ihre Abteilung Instandhaltung personell aufzustocken: Seit dem 1. Oktober

2007 ist Jörn Stiller in der Firmenzentrale Zug für die Sparte Chemiekesselwagen zuständig. Der 40-jährige Deutsche kann auf einschlägige Fachkenntnisse verweisen.

Bevor er zu WASCOSA stiess, hatte er insgesamt gut zwei Jahrzehnte für die Franz Kaminski Waggonbau GmbH in Hameln, seinem Ausbildungsbetrieb zum Stahlbauschlosser, später dann bei der Rheinfelder JOSEF MEYER Transport Technology AG gearbeitet, wo er die Auftragsabwicklung und Schadensaufnahme verantwortete. ■

T +41 41 727 67 73, F +41 41 727 67 77
joern.stiller@wascosa.ch

Sara van de Ven findet neue Herausforderung



Sie ist quirlig, motiviert, kommunikativ und mag beruflich abwechslungsreiche Herausforderungen. Damit bringt Handelsschulabgängerin Sara van de Ven einige jener Attribute ein, die ihre neue

Tätigkeit am WASCOSA-Hauptsitz in Zug beflügeln werden. Denn seit Anfang September 2007 verstärkt die 21-Jährige den expansiven Vertriebsbereich.

Ihr Aufgabenspektrum umfasst die Bearbeitung von Mietverträgen sowie das weite Feld der Kundenbetreuung. Gerade dort werden der Englisch paukenden Schweizerin ihre Fremdsprachkenntnisse zugute kommen. ■

T +41 41 727 67 53, F +41 41 727 67 77
sara.vandeven@wascosa.ch

Impressum

Herausgeber

WASCOSA AG, Grafenaustrasse 5, 6300 Zug

Kontakt

T +41 41 727 67 67, F +41 41 727 67 77
infoletter@wascosa.ch, www.wascosa.ch

Konzept und Text

WASCOSA AG, Esther Schmid

Gestaltung

nexus - creative company, Luzern
Studio ONE AG, Ruswil

Druck

Druckerei Ebikon AG, Ebikon

Übersetzung

proverb, Biel

Auflage

gedruckt 2'300 Exemplare,
erscheint zweimal jährlich in Deutsch und Englisch

Copyright

WASCOSA AG

Terminkalender

07.05.2008 Braunschweig (D)	Nachhaltige Infrastrukturentwicklung für den Schienengüterverkehr (Fachtagung)	Info: VDEI Service GmbH service.GmbH@vdei.de / www.vdei.de
15.05.2008 Zürich (CH)	VAP Frühjahrstagung	Info: VAP Schweiz vap@carograil.ch / www.cargorail.ch
20.-22.05.2008 Turin (I)	EXPO Ferroviaria 2008	Info: Mack Brooks Exhibitions expoferroviaria@mackbrooks.com www.expoferroviaria.com
03.06.2008 Bern (CH)	VAP Generalversammlung	Info: VAP Schweiz vap@cargorail.ch / www.cargorail.ch
03.-04.06.2008 Nürnberg (D)	VDV-Jahrestagung	Info: VDV akademie@vdv.de / www.vdv.de
05.06.2008 Erfurt (D)	CRSC Informationsveranstaltung	Info: Cargo Rail Service Center CRSC info@crsc.ch / www.crsc.ch
06.06.2008 Erfurt (D)	VPI Jahrsmitgliederversammlung	Info: Vereinigung der Privatgüter wagen-Interessenten mail@vpihamburg.de / www.vpihamburg.de
18.06.2008 Paris La Défense (F)	AFWP Generalsversammlung	Info: Association Française des Wagons de Particuliers webmaster@afwp.asso.fr
12.09.2008 Brügge (B)	UIP Direktionskomitee und Generalversammlung	Info: UIP Union International d'Associations de Propriétaires de Wagons de Particuliers info@uiprail.org / www.uiprail.org
23.-26.09.2008 Berlin (D)	InnoTrans 2008 Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik, Innovative Komponenten-Fahrzeuge-Systeme	innotrans@messe-berlin.de www.innotrans.de
06.-08.10.2008 Leiden (NL)	European Transport Conference 2008	Info: Association for European Transport info@aetransport.org / www.aetransport.org
15.-16.10.2008 Köln (D)	3rd TÜV Rheinland International Rail Symposium	Info: TÜV Rheinland InterTraffic GmbH marketing-rail@de.tuv.com www.tuv.intertraffic.de
13.11.2008 Zürich (CH)	VAP Herbsttagung	Info: VAP Schweiz vap@carograil.ch / www.cargorail.ch
24.-25.11.2008 Bonn (D)	Eisenbahnrecht & Wettbewerb	Info: VDV-Akademie akademie@vdv.de
2009		
31.03.-02.04.2009 Utrecht (NL)	Rail-Tech Europe 2009	Info: Europoint b.v. info@railevents.eu / www.railevents.eu
12.-15.05.2009 München (D)	transport logistic	Info: Messe München GmbH newsline@messe-muenchen.de www.transportlogistic.de
22.-24.09.2009 Karlsruhe (D)	Intergeo 2009	Info: Hinte Messe GmbH ofreier@hinte-messe.de / www.intergeo.de
11.-14.11.2009 Bern (CH)	suisstransport 08 Fachmesse für Transport, Fahrzeuge, Ausrüstung, Unterhalt	Info: BEA bern expo AG info@beaexpo.ch / www.beaexpo.ch

ORGANISATION	SI T Z	Z I E L / Z W E C K / I N T E R E S S E	M I T G L I E D E R	K O N T A K T
CER Community of European Railway and Infrastructure Companies	Brüssel, Belgien	Interessensverband der Eisenbahngesellschaften und Infrastrukturaniern aus der Europäischen Union und deren Anreinerstaaten		Ehemalige UIC-Bahnen sowie Private Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturanbieter, insgesamt ca. 70 Mitglieder T +32 2 213 08 70 F +32 2 512 52 31 contact@cer.be/www.cer.be
CRE* Cargo Rail Europe*	Ulftikon, Schweiz	Wahrung der Interessen der verladenden Wirtschaft vorab betreffend Gleisanschlüsse, Umschlagseinrichtungen sowie Sicherstellung eines effizienten und wettbewerbsfähigen Systems Schiene als Alternative zu Strasse und Schifffahrt		500 Unternehmen mit rund 3 000 privaten Gleisanschlüssen T +41 44 491 15 95 F +41 44 491 28 80 contact@cargo-raileurope.com www.cargo-raileurope.com
CRSC Cargo Rail Service Center	Zug, Schweiz	Europaweites Ersatzteilmanagement nach AVV Kurze Auslastzeiten und hohe Verfügbarkeiten für Wagenhalter, Verläder und Speidteure, optimale Auslastung der Werkstattkapazitäten		Werkstätten, Wagenhalter, Verläder, Speidteure T +41 41 727 67 62 F +41 41 727 67 77 info@crsc.ch www.crsc.ch
EIA European Intermodal Association	Brüssel, Belgien	Förderung von innovativen intermodalen Konzepten und Technologien Erhöhung der Dienstleistungsqualität, der Produktivität, Profitabilität und Wettbewerbsfähigkeit der Mitglieder		Kombi-Operateure, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Reedereien, Dienstleister etc., 54 Mitglieder T +32 2 514 56 54 F +32 2 514 67 60 info@eia-ngo.com/www.eia-ngo.com
EIM European Rail Infrastructure Managers	Brüssel, Belgien	Interessensverband zur Förderung der Interessen der unabhängigen Infrastrukturmanager im liberalisierten Schienengüterverkehrs Verbesserung der Entwicklung des Bahntransports		Infrastrukturbetreiber, 11 Mitglieder T +32 2 234 37 70 F +32 2 234 37 78 info@eimrail.org www.eimrail.org
EPCA European Petrochemical Association	Brüssel, Belgien	Wahrung der Interessen der Chemischen Industrie deren Dienstleistern Organisation und Durchführung von Veranstaltungen, Seminars und Workshops sowie Netzwerk- und Kommunikationsplattform		500 Mitglieder aus der Petrochemische Industrie und deren Dienstleistern T +32 2 741 86 60 F +32 2 741 86 80 communications@epca.be www.epca.be
ERFA* European Rail Freight Association	Brüssel, Belgien	Interessensverband zur Förderung eines attraktiveren Marktes, Einsatz für fairen Marktzugang, Senkung spezifischer direkter & indirekter Kostentreiber und Schaffung vermehrter finanzieller Anreize		Traktionsleister, KV-Betreiber, spezifische Dienstleister im Personal- und Betriebsbereich, Wagenvermieter, Eisenbahnspezialisten etc., 35 Mitglieder T +32 2 733 78 39 F +32 2 734 62 32 monika.heimring@erfa.be/www.erfa.be
ERFCP* European Rail Freight Customer's Platform	Brüssel, Belgien	Förderung eines zuverlässigen und wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehrs		Verläder, Industrie- und Handelsverbände T +32 2 51 932 45 F +32 2 50 347 52 info@erfcip.org www.erfcip.org
F & L* European Freight and Logistics Leaders Forum	Brüssel, Belgien	Förderung der Entwicklung von neuen Logistikdienstleistungen für ein wettbewerbsfähiges europäisches System		Verläder, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Speidteure, Bahnindustrie, rund 80 Mitglieder T +32 2 741 86 85 F +32 2 741 86 86 forum@europeanfreight.org www.europeanfreight.org
IBS* Interessensgemeinschaft der Bahnspeidteure	Berlin, Deutschland	Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene, Unterstützung einer europäischen harmonisierten Liberalisierung des Eisenbahngüterverkehrsmarktes		Interessensgemeinschaft der Bahnspeidteure (IBS) e.V. T +49 30 55 50 81 10 F +49 30 55 50 81 19 info@ibs-ev.com/www.ibs-ev.com
UIC Union Internationale des Chemins de Fer	Paris, Frankreich	Zusammenarbeit der Bahnen zur Förderung des Schienenverkehrs		UIC Union Internationale des Chemins de Fer T +33 1 44 49 20 20 F +33 1 44 49 20 29 publi@uic-asso.fr www.uic-asso.fr
UIP* Internationale Privatgüterwagen-Union*	Brüssel, Belgien	Sicherung einer Zukunft für die Privatwagen in einem liberalisierten Schienengüterverkehrsbereich		UIP Internationale Privatgüterwagen-Union T +32 26 72 88 47 F +32 26 72 81 14 info@uiprail.org www.uiprail.org
UIRR Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr	Brüssel, Belgien	Förderung und Weiterentwicklung des Kombinierten Verkehrs vor allem Schiene/Strasse, Wahrung der Mitgliederinteressen		UIRR s.c.r.l. 31 rue Montoyer bte 11 B-1000 Brüssel headoffice.brussels@uirr.com www.uirr.com
UNIFE Europäischer Verband der Bahnindustrie	Brüssel, Belgien	Interessenvertretung der europäischen Eisenbahnindustrie Angaben ohne Gewähr sowie ohne Anspruch auf Vollständigkeit		Unternehmen und nationale Verbände der europäischen Eisenbahnindustrie, 16 nationale Verbände mit ca. 900 Unternehmen T +32 2 625 12 60 F +32 2 625 12 61 communication@unife.org/www.unife.org