wascosa
infoletter
AUSGABE 15 / MAI 2010
AKTUELLES FÜR DIE KESSEL- UND GÜTERWAGENBRANCHE

Perspektiven des Schienengüterverkehrs unter veränderten Rahmenbedingungen – Strukturen, Konzepte und Herausforderungen

Auch wenn der Schienengüterverkehr im letzten Jahr bedeutende Einbrüche verzeichnen musste, spricht sehr viel dafür, dass der Bahntransport in Zukunft wieder erheblich zunehmen wird.

So ist seit Jahren ein Anstieg der Transportweiten zu beobachten, ein Trend, von dem das fixkostenintensive Transportsystem Schiene profitiert. Darüber hinaus werden mit zunehmender internationaler Arbeitsteilung grenzüberschreitende Schienenkonzepte wieder mehr zum Tragen kommen. Schliesslich steigen in Zukunft die Personal- und Energiekosten weiter, wovon die Schiene weit weniger betroffen ist.

Entscheidend ist jedoch die Effizienz und Qualität der Güterbahnen, die durch den intensiven intermodalen Wettbewerb in den letzten Jahren erheblich gestiegen ist. Hier besteht jedoch in Ländern wie Frankreich noch Handlungsbedarf, wo aufgrund von Qualitätsmängeln seit Jahren schienenaffine Sendungen an die Strasse verloren gehen. Auch wenn mittelfristig die Perspektiven für den Schienengüterverkehr wieder positiv sind,

Viribus unitis?

Liebe Leserinnen und Leser, ein für viele Akteure schwieriges Jahr 2009 liegt hinter uns. Abgenommen haben in diesem Zeitraum zwar die transportierten Mengen und Umsätze; hinzugekommen sind jedoch jede Menge zusätzlicher Aufgaben und Auflagen, die den Schienengüterverkehr für alle Beteiligten deutlich erschwert haben.

Ich denke da an Schnellschüsse und unabgestimmte Einzelaktionen zum Thema Sicherheit von verschiedener Seite, aber auch an neu ergangene Erlasse, speziell zum Thema Kontrolle, Instandhaltung und Datenerfassung von Radsätzen. Als Krönung reihte sich darin zudem die kürzliche Ankündigung von Trenitalia ein, den Gefahrguttransport per Ende 2010 quasi einzustellen.

Angesichts des intermodalen Wettbewerbs, welchem der Schienengüterverkehr ohnehin schon genug ausgesetzt ist, fragt es sich, ob wirklich alle Beteiligten mit vereinten Kräften antreten, um den Transport von Gütern auf der Schiene bestmöglich zu fördern und dessen Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten. Benötigt unsere Branche nicht dringend ein effizientes Lobbying, mehr zeitgemässe sowie allgemein wirkungsvollere Interessenvertretungen?

Philipp Müller
Delegierter des Verwaltungsrates

Ohne einen funktionierenden Schienengüterverkehr werden die verkehrstechnischen Herausforderungen in der Zukunft kaum zu bewältigen sein.

steht die Branche vor erheblichen Herausforderungen.

Risiken für EVUs

Heute existiert ein funktionierender Markt für alle Arten von Schienenleistungen, von Loks über Waggons, Lokführer bis hin zum Eisenbahnbetriebsleiter. Die Beschaffungsbranche ist den Güterbahnen auch international gefolgt und hat leistungsfähige Organisationen und Strukturen aufgebaut. Dabei ist das

«Auch wenn mittelfristig die Perspektiven für den Schienengüterverkehr wieder positiv sind, steht die Branche vor erheblichen Herausforderungen.»

Risiko ungleich verteilt: Während die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im intensiven Wettbewerb stehen und der Gefahr ausgesetzt sind, im Rahmen von Ausschreibungen Aufträge in dem fixkostenintensiven Geschäft zu verlieren, haben die Zulieferer/Dienstleister nicht selten auch bei einem Wechsel der Güterbahn die Aufträge behalten, da auch das «neue» EVU wiederum Personal und Assets benötigte. Nicht zuletzt deswegen ist die Rendite im Beschaffungsmarkt höher als bei den Güterbahnen, und Kapitalgeber investieren eher in den Beschaffungs- als in den EVU-Markt. Aufgrund der Langlebigkeit von Loks und Waggons müssen Güterbahnen langfristige Investitionsentscheidungen in einem dynamischen Marktumfeld treffen. Das Eingehen dieser Investitionsrisiken ist dann akzeptabel, wenn das erhöhte Risiko durch eine entsprechende Kapitalrendite abgegolten wird. Dies ist jedoch im Schienengüterverkehr nicht der Fall: Nicht erst seit der Finanzkrise schaffen es die meisten EVU gerade einmal, den Kapitaldienst zu finanzieren. Weitere Marktbereinigungen werden die Folge sein.

Ohne an dieser Stelle im Detail auf mögliche Anpassungsstrategien eingehen zu können, bieten sich aus Sicht der EVU z.B. folgende Hauptansatzpunkte an:

Verschiedene Handlungsalternativen

Der Eisenbahnbetrieb ist mit einer hohen Komplexität verbunden, woraus ein erheblicher Koordinationsaufwand resultiert. Viele Eisenbahnen begegnen der Komplexität durch zentrale Strukturen, wodurch jedoch fast zwangsläufig hohe Overheadkosten und Informationsnachteile gegenüber dezentralen Strukturen die Folge sind. Eine Alternative dazu ist die klare Fokussierung auf organisatorisch eigenständige Geschäftsfelder, bei denen die eigenen Kernkompetenzen zum Tragen kommen. Wichtig ist, dass jedes Ge-

«Der Eisenbahnbetrieb ist mit einer hohen Komplexität verbunden, woraus ein erheblicher Koordinationsaufwand resultiert.»

schäftsfeld für sich überlebensfähig ist und Gewinne erwirtschaftet, denn in Zeiten des Wettbewerbs wird jegliche Quersubventionierung vom Markt sanktioniert.

Insbesondere die ehemaligen Staatsbahnen neigen dazu, mit einer sehr hohen Fertigungstiefe und mit weitgehend eigenen Ressourcen (z.B. Loks, Wagen) zu produzieren, woraus eine hohe Assetlastigkeit und ein erhebliches Auslastungsrisiko resultieren. Daher sollte angestrebt werden, die Grundlast möglichst mit eigenen Ressourcen zu produzieren und die Spitzenlast zuzukaufen. Auch ist zu prüfen, ob das Vorhalten eigener Assets wirklich zum Kerngeschäft einer Güterbahn gehört oder ob sich hier nicht vielmehr Kooperationen und strategische Allianzen anbieten. Das Controlling ist bei vielen Gü-

terbahnen nach wie vor unterentwickelt. Für die effiziente Steuerung des Geschäfts sind detaillierte Informationen darüber notwendig, wo die Kosten exakt anfallen, was die tatsächlichen Kostentreiber sind und mit welchen spezifischen Kosten die einzelnen Prozesse verbunden sind.

Kooperationen können einerseits auf derselben Wertschöpfungsebene bestehen, indem z.B. EVU gemeinsame Züge vermarkten, Gruppen und Einzelwagen über Hub-Systeme verbinden, Ressourcen zusammenlegen oder gemeinsames Know-how nutzen. Sofern keine kartellrechtlichen Restriktionen bestehen, kann dies erhebliche Synergie-, Zeit-, Risiko- und Flexibilitätsvorteile mit sich bringen.

So ist auch die X-Rail-Initiative zu begrüssen, von der sich die beteiligten Güterbahnen eine erhebliche Qualitätssteigerung für den Einzelwagenverkehr versprechen. Ob diese Initiative letztendlich zum Erfolg führt, wird wesentlich davon abhängen, ob die beteiligten Akteure bereit sind, ihre Eigeninteressen dem Erfolg des Gesamtproduktes unterzuordnen. In der Vergangenheit hat dies zumindest nicht funktioniert. Angesichts der aktuellen Herausforderungen besteht Anlass zur Hoffnung, dass nicht alle früheren Fehler wiederholt werden. Dies ist auch dringend notwendig. Ohne einen funktionierenden Schienengüterverkehr werden die verkehrstechnischen Herausforderungen in der Zukunft kaum zu bewältigen sein. ■

Weitere Informationen bei:
Prof. Dr. Paul Wittenbrink, Duale Hochschule Baden-Württemberg Lörrach, Studienlehrgang Transport und Logistik
wittenbrink@dhbw-loerrach.de

Auf einen Blick

Wie wird ein Containertragwagen in nur 60 Sekunden gebaut?

Wollten Sie schon immer mal sehen, wie ein Containertragwagen in nur einer Minute hergestellt wird? Den 60-Sekunden-Film sehen Sie auf der Einstiegsseite von www.wascosa.ch.

Falls Sie sich mehr Zeit nehmen möchten, um zu sehen, wie ein moderner Containertragwagen hergestellt wird, besuchen Sie die WASCOSA-Filmbox unter der Rubrik «News/Aktuell».

Verfügen Sie über Videomaterial, welches für die Filmbox interessant sein könnte? Nehmen Sie Kontakt mit uns auf unter infoletter@wascosa.ch. ■

Kesselwagen zur Bearbeitung im Kesselwagen-Center

Wissenswertes

Innenauskleidungen von Kesselwagen

Bei verschiedenen Chemietransporten bedarf es einer speziellen Innenauskleidung der Kesselwagen. Die Wahl der richtigen Auskleidung ist bei der Vielzahl an zur Verfügung stehenden Werkstoffen jedoch nicht einfach. Um ihren Kunden den optimalen Werkstoff anbieten zu können, arbeiten die WASCOSA AG und die HAW Linings GmbH seit Jahren eng zusammen. Zum Transport von aggressiven Medien werden verschiedene hochbeständige Werkstoffe zur Auskleidung der Kesselwagen verarbeitet. Hart- und Weichgummierungen werden ebenso eingesetzt wie spezielle Beschichtungen. So kann für jede Anforderung der jeweils optimale Werkstoff ausgewählt und eingesetzt werden.

Weitere Informationen bei:
Ralf Kleinwechter, HAW Linings GmbH in Bornum
ralf.kleinwechter@haw-linings.com

Hartgummierungen

Hochvernetzte Hartgummiauskleidungen verfügen über einen breiten Einsatzbereich und eine sehr gute Resistenz gegenüber Mischbeanspruchung. Sie eignen sich hervorragend für den Schutz gegen Medien mit hoher Diffusionswirkung (Salzsäure, Ammoniak sowie eine Vielzahl an organischen Lösemitteln). Ihr Einsatz empfiehlt sich besonders in starren bzw. versteiften Containern, wie etwa bei den im Schienentransport eingesetzten Kesselwagen.

Weichgummierungen

Bei Spezialtransporten, wie z.B. dem Transport von Chlorbleichlauge, empfiehlt sich eine Auskleidung mit einer eigens für den Transport entwickelten Weichgummierung, deren Beständigkeit für diese Beanspruchung wesentlich höher ist als bei einer Hartgummierung. Weichgummierungen zeichnen sich weiterhin durch eine hohe Bruchdehnung und spezielle Resistenzeigenschaften aus. Hier werden Butylkautschuk- oder Weichgummierungen auf Hypalonbasis angeboten. Die Butylkautschuk-Gummierung ermöglicht unter anderem den Transport von Chlorbleichlauge über 180 g/l

> «Bei Spezialtransporten empfiehlt sich eine Auskleidung mit einer eigens für den Transport entwickelten Weichgummierung.»

aktivem Chlor und erreicht eine maximale Temperaturbeständigkeit bis 120 °C.

Der überwiegende Bedarf an gummierten Kesselwagen besteht im Bereich des Salzsäuretransports. Hier bietet sich aus Kostengründen eine Hartgummiauskleidung an.

Applikation von Gummierungen

Sowohl Hart- als auch Weichgummierungen werden in Bahnenform in die Behälter eingebracht. Hierzu ist eine spezielle Vorbereitung des Stahluntergrundes notwendig. Auf die gestrahlten Flächen wird ein auf die Auskleidung abgestimmtes Haftsystem in mehreren Arbeitsgängen aufgetragen. Die Applikation der Gummibahnen erfolgt in Handarbeit mit beheizten Werkzeugen und erfordert vom Personal eine hohe Fachkompetenz. Wenn es die Abmasse zulassen, werden die Auskleidungen im Anschluss im Autoklaven bei Temperaturen von bis zu 150 °C und einem maximalen Druck von 5 bar vernetzt und erreichen so ihre chemische und thermische Resistenz. Hierbei kann HAW auf den grössten Autoklaven der Gummierungsbranche (Ø 6 m x L 16 m) zurückgreifen, sodass hier alle auf der Schiene bewegten Kessel geheizt werden können.

«Der überwiegende Bedarf an gummierten Kesselwagen besteht im Bereich des Salzsäure-transports.»

Die Lebensdauer der Auskleidungen schwankt je nach Gummierungstyp und Einsatzfall und liegt bei ca. 15 Jahren (Ausnahme Flusssäure: 5 – 6 Jahre bei hohen Konzentrationen von über 70 %). Sie ist zudem abhängig davon, ob verschiedene Chemikalien im Wechselbetrieb gefahren werden, und von den damit verbundenen sorgfältigen Reinigungen. Im Fall einer Schädigung wird die Reparatur der Auskleidung mit einem artgleichen Material durchgeführt. Dieses hat den Vorteil, dass sich nach der Reparatur keine Einschränkungen in den Beständigkeitseigenschaften einstellen. Somit steht auch hier der Sicherheitsaspekt an oberster Stelle.

Prüfmöglichkeiten bei Auskleidungen (Gummierungen)

Visuelle Prüfung
Untersuchung auf Risse, Blasen und Ablösungen (z.B. in den Nahtbereichen der Auskleidung) sowie Aussehen und Zustand der Oberfläche (Veränderungen wie z.B. Klebrigkeit der Oberfläche etc.).

Schichtdickenmessung
Messung der verbliebenen Auskleidungsdicke im Verhältnis zur Ursprungsdicke (Abtrag bzw. Quellung der Auskleidung).

Shorehärtemessung
Vom Hersteller der Auskleidung wird der Shorehärtebereich vorgegeben, in dem die Messwerte liegen sollen. Bei Abweichungen nach oben/unten sollte Kontakt mit dem Vermieter bzw. dem Hersteller der Auskleidung aufgenommen werden.
Bei der Shorhärtemessung wird die Eindringtiefe einer speziellen Nadel auf einen Drehzeiger mit einer Skalierung von 0 bis 100 übertragen. Hartgummi und Weichgummi werden mit verschiedenen Nadeln geprüft (Shore D: Hartgummi, Shore A: Weichgummi).

Funkenprüfung
Prüfung der Auskleidung auf Funkendichtigkeit mittels Prüfgerät (z.B. Elmed-Prüfgerät – zu finden unter www.elmedgmbh.de). Hierbei werden kleinste Poren und Risse entdeckt, die bis auf den Stahlkessel durchgehen. Hoch graphitierte Auskleidungen sind elektrisch nicht prüfbar.

Spezialbeschichtungen nach Bedarf

Eine weitere wichtige Produktgruppe sind Beschichtungen auf Kunstharzbasis. Hier wird u.a. eine Beschichtung auf Zinksilikatbasis angeboten, die beim Transport von organischen Lösungen zum Einsatz kommt. Ausserdem existiert eine Beschichtung auf Basis einer Streichgummierung, die in nicht dauerhaft medienbeanspruchten Zonen angewandt wird und in ihrer chemischen Resistenz einer Gummierung nahekommt. Sie eignet sich somit hervorragend für Bereiche wie z.B. Überlaufwannen und Schürzen, die bisher mit einem hohen Kostenaufwand gummiert wurden.

Reinigung von Kesselauskleidungen

Kesselauskleidungen auf Basis von Hart- und Weichgummierungen können mit klarem Wasser hochdruckgereinigt werden. Zusatzmittel auf organischer Basis dürfen nicht eingesetzt werden. Der Einsatz anderer Reinigungsmittel ist abzustimmen.

Reparaturmethoden

Die Auskleidung ist bei einer vorliegenden Schädigung mit artgleichem unvulkanisiertem Material zu reparieren. Sehr wichtig ist hierbei das Primersystem, welches das Verbindungsglied zwischen Stahlwand und der Gummierungsbahn darstellt. Hier sind je nach Hersteller verschiedene Systeme im Einsatz, die auf spezifischem Know-how beruhen. Erst dieses gewährleistet den uneingeschränkten Einsatz des reparierten Kesselwagens beim Transport der Medien.

Reparaturen mit Reparaturkitt sollten nur im Notfall durchgeführt werden. Hierbei ist in jedem Fall Rücksprache mit dem Hersteller des Reparaturkitts bezüglich der chemischen/thermischen Resistenz zu halten.

Reparaturstellen sind in der Regel zu vulkanisieren:

- mittels Heizregister (kleinere Reparaturstellen)
- mittels Druckvulkanisation (grössere bzw. diverse Reparaturstellen im Kessel)

Andere Reparaturmethoden sind immer mit dem Hersteller der Auskleidung abzustimmen. ■

Auf der letzten Seite dieser Ausgabe des WASCOSA infoletters finden Sie eine nützliche Übersicht über Innenauskleidungen (Gummierungen) von Kesselwagen.

Crashpuffer und Aufkletterschutz - zwei von verschiedenen Elementen des WASCOSA-Sicherheitspakets

Zur bestmöglichen Risikominimierung – das Sicherheitspaket für Kesselwagen von WASCOSA

Die Eisenbahnunfälle der jüngsten Vergangenheit in Viareggio und Barendrecht haben zu einem erhöhten Sicherheitsbewusstsein bei der Bevölkerung und den am System beteiligten Fachleute geführt. Änderungen der Grundsätze bei der Instandhaltung werden aktuell europaweit diskutiert. Neu bietet WASCOSA ein komplettes Sicherheitspaket zur bestmöglichen Risikominimierung an. Zuletzt hat es sich beim Unfall von Barendrecht gezeigt, dass es wirksame Massnahmen zur Vermeidung von grösseren Schadensereignissen gibt.

Das Sicherheitselement Crashpuffer, mit welchem die im Barendrecht-Unfall beteiligten WASCOSA-Wagen auf Kundenwunsch ausgerüstet waren, fing die freigesetzte Kraft zu einem wichtigen Teil auf und trug wesentlich dazu bei, dass die Tanks und die Ladung unversehrt blieben und somit ein weitaus grösserer Schaden verhindert werden konnte.

«Mit dem umfassenden Sicherheitspaket schaffen wir Mehrwerte und decken damit das Bedürfnis unserer Kunden nach individueller Risikominimierung erfolgreich ab.»

Crashpuffer sind einer von verschiedenen «Sicherheits-Bausteinen», welche das neue Sicherheitspaket von WASCOSA umfasst. Einzelne Teile daraus wurden bereits in der jüngeren Vergangenheit bei Neubauprojekten mit verschiedenen Kunden erfolgreich umgesetzt. Diese Erfahrungen, sprich: die positiven Reaktionen der verladenden Industrie auf diese optionalen Sicherheitselemente, haben WASCOSA ermutigt, daraus ein umfassendes Sicherheitspaket zu entwickeln, welches den Kunden seit Neuestem zur Verfügung steht.

Dieses Paket beinhaltet zum einen Komponenten, die sowohl bei bestehenden als auch bei neuen Wagen eingesetzt werden können. Zum anderen enthält es auch Teile, die ausschliesslich beim Neubau von Wagen berücksichtigt werden können, wie zum Beispiel ein neu entwickelter Überrollschutz, welcher gleichzeitig zum Patentschutz angemeldet wurde. Den Verladern wird somit eine flexible Palette an optionaler Zusatzausstattung angeboten, aus der sie nach individuellen Gesichtspunkten auswählen können. Die Mehrkosten für diese Sicherheitselemente werden zu einem Teil von WASCOSA selbst getragen und somit nur anteilig in den individuellen Wagenmietpreis eingerechnet. Für WASCOSA bringt das bei kurzfristiger Betrachtung zwar keinen wirtschaftlichen Vorteil, es ist jedoch Ziel der WASCOSA, mit dem Sicherheitspaket die Gefahrengutverkehre auf der Schiene sicherer zu machen und so Mehrwerte für die Kunden zu schaffen.

«Aufkletterschutz – ein wichtiger Bestandteil des WASCOSA-Sicherheitspakets zur Verhinderung von Tankdeformation bei Kollisionen.»

Seit vielen Jahren engagiert sich WASCOSA für einen möglichst hohen Sicherheitsstandard bei ihrer Wagenflotte. Beispielsweise setzt sich das in Zug ansässige Unternehmen seit Ende der Neunzigerjahre aktiv für die europäische Ausrüstung von Gefahrgutkesselwagen mit Entgleisungsdetektoren ein; WASCOSA selbst hat europaweit am meisten Wagen mit diesem System ausgerüstet. ■

Möchten Sie mehr erfahren über das WASCOSA-Sicherheitspaket und dessen Elemente?

Weitere Informationen bei:
Roland Stadelmann
Leiter Vertrieb / Mitglied der Geschäftsleitung
T +41 41 727 67 40
roland.stadelmann@wascosa.ch

Entgleisungsdetektion: Wie weiter nach dem RID-Fachausschuss?

Zwischen 1989 und 1994 haben sich auf dem schweizerischen Schienennetz mehrere schwere Unfälle mit Gefahrgutzügen ereignet. In allen Fällen kam es aufgrund einer Entgleisung zum Grossbrand, wie 1994 in Zürich Affoltern. Daraufhin haben die SBB Massnahmen eingeleitet, um Entgleisungen künftig zu verhindern bzw. rechtzeitig zu detektieren. In über 600 Kesselwagen wurden zu diesem Zweck Entgleisungsdetektoren eingebaut, die bei Erschütterungen infolge einer Entgleisung die Hauptbremsleitung des Wagens öffnen und die Schnellbremsung des Zuges einleiten.

Ernst Winkler, Gefahrgutbeauftragter der WASCOSA AG, Mitglied des RID-Fachausschusses

Diese Massnahmen sollten nicht auf die Schweiz begrenzt bleiben: Die Schweiz bemühte sich im Rahmen der internationalen Tagungen dahingehend, dass alle RID-Vertragsstaaten dazu hätten verpflichtet werden sollen. Nach langen Diskussionen nahm der RID-Fachausschuss 2007 eine Bestimmung ins RID auf, wonach Kesselwagen für bestimmte flüssige Stoffe und Gase sowie Batteriewagen mit einer Entgleisungs-Detektionseinrichtung ausgerüstet sein müssen. Diese muss dem Triebfahrzeugführer eine Entgleisung unverzüglich signalisieren; und weiter: «Das Entleeren der Hauptluftleitung wird als eindeutiges Signal angesehen. Die Anforderungen werden als erfüllt angesehen, wenn die Einrichtung gemäss UIC-Merkblatt 541-08 (6/2007, 4. Ausgabe) zugelassen ist.»

Gleichzeitig wurde eine Übergangsbestimmung zur Weiterverwendung/Nachrüstung bestehender Kesselwagen formuliert. Die Regelungen sollten ab 2011 gelten, für alle Wagen für Gase mit den Klassierungscodes «T» oder «F» und alle andern Stoffe, für die ein Mindest-Berechnungsdruck von 10 bar vorgeschrieben ist.

Inzwischen hat die ERA eine Studie zum Entgleisungsdetektor veröffentlicht und den Entscheid des RID-Fachausschusses hinterfragt. Dieser hat deshalb 2009 in Sofia das Thema erneut aufgenommen und folgenden provisorischen Beschluss gefasst:

«An der Sitzung der Arbeitsgruppe im Mai 2010 in Bern soll geprüft werden, ob die Entgleisungsdetektion allenfalls auch für weitere Gefahrenstoffe vorzuschreiben ist.»

«TE XX: Kesselwagen für Stoffe, die in flüssigem Zustand befördert werden, und Gase sowie Batteriewagen müssen mit einer Einrichtung zur Detektion von Entgleisungen ausgerüstet sein. Diese Einrichtung muss dem Triebfahrzeugführer eine erkannte Entgleisung unverzüglich und eindeutig signalisieren. Diese Einrichtung muss die Anforderungen der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und die einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) der OTIF (Güterwagen, Betrieb, Tunnelsicherheit) erfüllen.»

Die Inkraftsetzung wurde auf 2013 verschoben; die Zwischenzeit will die

EU nutzen, um weitere Studien, unter anderem zu folgenden Themen, durchzuführen:

- Entgleisungsverhinderungsmassnahmen
- Auswirkungen von Falschalarmen
- Vergleich Entscheidungsfindungsprozess der Sicherheits-/Interoperabilitätsrichtlinien mit Beschlüssen des RID-Fachausschusses
- Auswirkungen automatisch ausgelöster Vollbremsungen in Tunnels / auf Brücken

Wahrscheinlich werden die Studienergebnisse zu einer differenzierten Folgenabschätzung führen und der Regeltext weitere Anpassungen erfahren. Im Klartext: Es ist heute noch sehr fraglich, ob dem provisorischen Entschluss 2013 Rechtskraft erwächst. Zudem wurde die Arbeitsgruppe Tank-/Fahrzeugtechnik beauftragt, die provisorischen Beschlüsse aufgrund der Untersuchungen der ERA zu validieren.

An der Sitzung dieser Arbeitsgruppe im Mai 2010 in Bern soll geprüft werden, ob die Entgleisungsdetektion allenfalls auch für weitere Gefahrenstoffe vorzuschreiben ist. Keine einfache Aufgabe! Denn letztlich handelt es sich um einen politischen Entscheid – die Arbeitsgruppe könnte an ihre Kompetenzgrenzen stossen, besonders vor dem Hintergrund der Auseinandersetzungen zwischen OTIF, ERA und EU-Kommission, wer in Europa hinsichtlich der Erstellung von Vorschriften im Eisenbahnverkehr das Sagen hat. ■

In eigener Sache

Personelle Veränderungen in der Geschäftsleitung der WASCOSA

Aufgrund der beträchtlichen Erweiterung der WASCOSA-Wagenflotte – welche inzwischen von Kesselwagen für die Chemie- und Mineralölindustrie über Wagen für den kombinierten Verkehr bis hin zu Wagen für Massenguttransporte reicht – wird die Leitung des Vertriebs neu besetzt.

Am 1. Februar 2010 hat Roland Stadelmann, 42, diplomierter Betriebs- und Produktionsingenieur ETH, diese verantwortungsvolle Aufgabe bei WASCOSA übernommen.

«Für die Verpflichtung, das Beste für unsere Kunden und deren Visionen zu erreichen, fordern wir uns selbst und unsere Partner täglich neu heraus.»

Roland Stadelmann hat diverse Vertriebsstellen auf unterschiedlichen Kaderstufen durchlaufen. Durch gezielte Aus- und Weiterbildungen hat sich der Vertriebsfachmann stetig fokussiert und bringt als ausgewiesene Fachkraft für Sie wertvolle Erfahrungen im Vertriebs- und Marketingbereich in die Geschäftsleitung der WASCOSA ein. ■

Roland Stadelmann
Leiter Vertrieb / Mitglied der Geschäftsleitung
T +41 41 727 67 40
roland.stadelmann@wascosa.ch

Die AVV-Wagendatenbank vereinfacht die tägliche Zusammenarbeit

Täglich müssen Eisenbahnunternehmen und Halter von Güterwagen miteinander kommunizieren. Sehr oft wird dies aufgrund von Regelungen des AVV erforderlich: Die Übermittlung von Schadensprotokollen, Fragen zur Instandhaltung, Zugriffe des Halters auf seine Wagen, Klärung von Haftungs- und Entschädigungsfragen, Einholen der Zustimmung bei Reparaturen über 750 Euro oder die Beistellung von Ersatzteilen und Radsätzen sind nur einige Themen. Damit die Zusammenarbeit reibungslos funktioniert, müssen Eisenbahnen und Wagenhalter schnell und einfach die zuständigen Ansprechpartner in Erfahrung bringen können.

Jens van Laak, AVV-Experte bei DB Schenker BTT, ist Mitglied der ständigen Expertengruppe des AVV

Den Eisenbahnen liegt zwar grundsätzlich die Wagennummer vor – wer der Halter des Wagens ist, wird daraus jedoch nicht immer deutlich. Auskunft darüber gibt das aus bis zu fünf Zeichen bestehende Halterkürzel (Vehicle Keeper Marking). Das Halterkürzel ist an fast allen Wagen angeschrieben – aber nicht unbedingt auf allen Dokumenten vermerkt oder in allen IT-Systemen hinterlegt.

Bisweilen erschwert die Recherche des richtigen Ansprechpartners die zügige Klärung von Fragen erheblich. Dies ist weder im Interesse der Eisenbahnen noch im Interesse der Halter. Mit der Einführung der AVV-Wagendatenbank wird die Zusammenarbeit deutlich vereinfacht, denn zu jeder Wagennummer lassen sich Halter und Ansprechpartner leicht abfragen.

«Mit der Einführung der AVV-Wagendatenbank wird die Zusammenarbeit deutlich vereinfacht, denn zu jeder Wagennummer lassen sich Halter und Ansprechpartner leicht abfragen.»

Die Datenbank wurde nach Vorgaben von Mitgliedern der Verbände UIP, UIC und ERFA durch das AVV-Büro entwickelt.

Ab wann wird die Datenbank wo zu finden sein? Und wie funktioniert die Bedienung in der Praxis? Vermutlich ab dem 1. Oktober 2010 kann die Datenbank innerhalb des Internetauftritts des AVV-Büros unter www.gcubureau.org aufgerufen werden. Die Wagennummer wird in

«Der Erfolg der AVV-Datenbank hängt im Wesentlichen von der Gewissenhaftigkeit der AVV-Mitglieder bei der Pflege und Aktualisierung der Datenbank ab. Wer regelmässig seine Daten aktualisiert, erspart sich Missverständnisse und teure Verzögerungen.»

ein Suchfeld eingegeben. Anschliessend werden der in der Wagendatenbank hinterlegte Halter und seine Kontaktdaten angezeigt. Die AVV-Mitglieder müssen die Wagendaten und die Kontaktdaten der Ansprechpartner eigenständig pflegen. In einem passwortgeschützten Bereich können sie alle Daten aktualisieren. Eine praktische Funktion der Datenbank: Sie erkennt doppelte oder fehlerhafte Wagennummern. Das AVV-Büro wird ein Benutzerhandbuch zur Verfügung stellen.

Für viele AVV-Mitglieder war die Wagendatenbank ein immer wieder geäusserter Wunsch, um die Zusammenarbeit zu erleichtern. Der Erfolg der AVV-Datenbank hängt im Wesentlichen von der Gewissenhaftigkeit der AVV-Mitglieder bei der Pflege und Aktualisierung der Datenbank ab. Wer regelmässig seine Daten aktualisiert, erspart sich Missverständnisse und teure Verzögerungen. ■

Don van Riel – Eisenbahner des Jahres 2009 in den Niederlanden

Don van Riel, Geschäftsführer der Trimodal Europe in Hoogvliet (Niederlande), wurde am 11. Februar 2010 mit dem Preis «Eisenbahner des Jahres 2009» ausgezeichnet. Van Riel ist ein sehr entschiedener Verfechter des Bahnverkehrs. Der Gewinner erhielt die «Goldene Lokomotive» von Thom Heijselaar, Eisenbahner des Jahres 2008 und Vorstandsmitglied von Rail Cargo, überreicht.

Kontakt:
Don van Riel, Trimodal Europe BV in Hoogvliet/Rotterdam
don.van.riel@trimodal-europe.nl

Don van Riel ist nicht nur ein Marktteilnehmer, er ist auch in verschiedenen Verbänden sehr aktiv, unter anderem im Niederländischen Güterwagenverband (Vorsitzender und Schriftführer NVPG), dem Vorstand von UIP, Fenex/Clecat, im Europäischen Spediteursverband und der

«Wenn man Don van Riel eine Frage stellt, erhält man immer eine Antwort – er ist wie eine wandelnde Bibliothek.»

Railtechsteering Group innerhalb des Cefic. In Fragen von Lärm und Gefahrgütern arbeitet er eng mit der niederländischen Regierung, dem Hafen von Rotterdam und nationalen Sicherheitsbehörden zusammen.

Wie Max Phillips, der Direktor von Rail Cargo, es formulierte: «Wenn man Don eine Frage stellt, erhält man immer eine Antwort – er ist wie eine wandelnde Bibliothek.» ■

Jessica Wassermann, Finanzen und Rechnungswesen
T +41 41 727 67 58, jessica.wassermann@wascosa.ch

Patrizia Ferraro, Technik/Disposition Güterwagen
T +41 41 727 67 54, patrizia.ferraro@wascosa.ch

Magnus Naef, Leiter IT
T +41 41 727 67 46, magnus.naef@wascosa.ch

Ihre Kontaktpersonen kriegen Gesichter – neu bei WASCOSA seit 2009

Infolge des kontinuierlichen Wachstums bei WASCOSA wächst neben der Wagenflotte auch die Anzahl Mitarbeiter.

Seit Januar 2009 ist Jessica Wassermann, gelernte Bürokauffrau, im Finanzteam. Nach einigen Jahren Berufserfahrung in Rechnungslegung und Buchhaltung war sie in einer Belegmanagementfirma am Aufbau einer neuen Abteilung beteiligt, bevor sie zu WASCOSA kam. Jessica Wassermann hat im März 2010 eine Weiterbildung zur Sachbearbeiterin Buchhaltung begonnen. Des Weiteren bildete sie sich von Beginn an in der englischen Sprache weiter.

«Die Zusammenarbeit im Finanzteam ist klasse, und auch sonst hat das Zwischenmenschliche bei WASCOSA einen hohen Stellenwert – von der Geschäftsleitung bis zu den einzelnen Abteilungsteams wird Hilfsbereitschaft grossgeschrieben.» Besonders schätzt Jessica Wassermann die Abwechslung und freut sich auf einen neuen Verantwortungsbereich: Die Mietabrechnungen der WASCOSA werden in Zukunft über ihren Tisch gehen. ■

Sozusagen ein «Heimspiel» ist für Patrizia Ferraro, die seit Juni 2009 bei WASCOSA dabei ist, ihre Stelle als Assistentin in der Technik/Disposition Güterwagen. Sie kennt die Materie bereits von ihrer fünfjährigen Tätigkeit bei Hupac. Auch einige WASCOSA-Kunden sind ihr von ihrem früheren Arbeitgeber her bekannt. Ideal für WASCOSA ist auch ihre Übersetzungskompetenz Deutsch – Italienisch und umgekehrt.

Patrizia Ferraro gefällt an ihrer Arbeit besonders der wertschätzende gegenseitige Umgang: «Jeder erhält gern Lob, wenn er etwas gut gemacht hat. Bei WASCOSA eine Selbstverständlichkeit.» Ebenso schätzt sie die fast familiäre Atmosphäre. Das spornt gleich doppelt an, das Beste zu geben. ■

Magnus Naef ist seit Anfang September 2009 bei WASCOSA. Nach seiner Ausbildung zum Mechaniker mit Berufsmaturität studierte er Wirtschaftsinformatik an der Fachhochschule Luzern und widmete sich danach in leitenden Positionen verschiedenen Projekten im Bereich Systemtechnik. Nach diversen fachlichen Weiterbildungskursen ist er nun bei WASCOSA Leiter der IT-Abteilung.

Als direkter Ansprechpartner bezüglich Informatik-Anfragen und -Anliegen schätzt er das spannende, sich ständig verändernde Umfeld. Dies und die Möglichkeit, durch seine Arbeit etwas zu bewirken, motivieren ihn, im IT-Bereich zusammen mit seinem Team für WASCOSA Höchstleistungen zu erbringen. ■

«Ich schätze das spannende und sich ständig verändernde Umfeld. Denn dies und die Möglichkeiten, etwas zu bewirken, motivieren mich.»

David Suana, Leiter Investor Relations
T +41 41 727 67 48, david.suana@wascosa.ch

Domenica Bruno, Human Resources
T +41 41 727 67 47, domenica.bruno@wascosa.ch

Sabina Faragulo, Vertrieb Innendienst
T +41 41 727 67 53, sabina.faragulo@wascosa.ch

David Suana ist seit September 2009 bei WASCOSA Ansprechperson für Investitionen in fortschrittliche, innovative und moderne Gütertransportmittel. Seine fundierten Fachkenntnisse hat er aus mehrjähriger Berufserfahrung in der petrochemischen Industrie, wo er als Projektmanager und Financial Business Analyst im Einsatz war.

«Gerade in der heutigen Zeit werden neue Herausforderungen an den Leiter Investor Relations bestimmt nicht lange auf sich warten lassen.»

David Suana, der zu Beginn seiner Berufskarriere Betriebswirtschaft studiert hat, arbeitet gern für WASCOSA: «Ich finde es sehr spannend, in einer so zukunftsorientierten Branche tätig zu sein und zusammen mit der Firma zu wachsen.» Gerade in der heutigen Zeit werden neue Herausforderungen für den Leiter Investor Relations bestimmt nicht lange auf sich warten lassen. ■

Nach einer kaufmännischen Ausbildung und einer zweijährigen Tätigkeit als Reiseleiterin im Mittelmeerraum stieg Domenica Bruno in den Bereich Human Resources ein und war bei einer Versicherungsgesellschaft verantwortlich für fünfzig KV-Lernende. Nach einjähriger Babypause kehrte sie in einem Pharma-Unternehmen in das Personalwesen zurück. Seit 1. November 2009 ist sie bei WASCOSA Personalassistentin und bringt einen reichen Erfahrungsschatz in HR-Prozessen im nationalen und internationalen Umfeld mit.

Die Mutter von zwei Kleinkindern schätzt an WASCOSA besonders, dass sie in einem wachsenden Unternehmen ihr Know-how einsetzen darf, die bestehenden HR-Prozesse mitentwickeln und auch neue Bewegungen in Gang setzen kann. ■

Sabina Faragulo ist seit November 2009 als Sachbearbeiterin im Vertrieb Innendienst bei WASCOSA tätig. Die gelernte kaufmännische Angestellte bringt durch ihre langjährige Erfahrung in verschiedenen Branchen, unter anderem im Software- und Versicherungswesen, ihr Know-how im Verkaufsinnendienst, Marketing und Dienstleistungsbereich sowie in allen administrativen Belangen mit ein. Sie ist zweisprachig – deutsch/italienisch – aufgewachsen und betreut die WASCOSA-Kunden auch kompetent und freundlich auf Englisch und Französisch.

An ihrer Tätigkeit als Sachbearbeiterin bei WASCOSA schätzt sie die Selbstständigkeit und die Abwechslung: «Die Kundenkontakte und die Arbeitstage sind sehr lebhaft, genau wie ich es mag.» ■

– ein zukunftsgerichtetes Forum

Das Freight and Logistics Leaders Forum (F&L) wurde 1994 gegründet und ist ein internationaler gemeinnütziger Verein. Damals gab es noch nicht so viele Transportverbände wie heute, und die verschiedenen Akteure des Fracht- und Logistikwesens standen nicht miteinander in Verbindung. Mit der Gründung des Forums war die Absicht verbunden, diese Akteure auf höchster Ebene zu versammeln, um Belange von gemeinsamem Interesse zu diskutieren und die multimodalen Frachtsysteme in Europa zu verbessern.

Heute – 15 Jahre später – umfasst das Forum über 80 Mitglieder, die hinsichtlich der Nutzung, Entwicklung, Harmonisierung und Modernisierung multimodaler Frachtsysteme in Europa von grosser Bedeutung sind und ihre Ideen aktiv einbringen.

«Das Hauptziel von F&L besteht darin, die Entwicklung von Logistikdienstleistungen zu fördern, die die Anforderungen eines wettbewerbsfähigen europäischen Fracht- und Transportsystems auf einem globalisierten Markt erfüllen.»

Das Hauptziel von F&L besteht darin, die Entwicklung von Logistikdienstleistungen zu fördern, die die Anforderungen eines wettbewerbsfähigen europäischen Fracht- und Transportsystems auf einem globalisierten Markt erfüllen. Dabei steht F&L regelmässig mit hochrangigen EU-Gremien im Gespräch, und viele Themen, die in den Arbeitsgruppen ausgearbeitet wurden, haben ihren Weg in Mitteilungen der Europäischen Kommission gefunden oder sind mittlerweile sogar in der EU-Gesetzgebung verankert.

F&L beschäftigt sich sowohl mit Fragen von praktischem Interesse für die EU, wie z.B. der Effizienz- und Effektivitätssteigerung von Logistiksystemen, als auch mit mittel- und langfristigen Lösungen für Infrastrukturprobleme im Hinblick auf den Transport per Strasse, Schiene, Luft und Wasser (Beispiele hierfür sind u.a. das kürzlich abgeschlossene Projekt NEWOPERA, Motorways of the Seas, Task-Force «Transport Intermodality», Freight Freeways etc.). Mittlerweile kann F&L hier auf über 25 erfolgreiche Projekte zurückblicken. ■

Weitere Informationen bei:
secretariat@freightandlogistics.eu
www.freightandlogistics.eu

Impressum

Herausgeberin
WASCOSA AG, Grafenaustr. 5, 6300 Zug, Schweiz

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

Konzept und Text
WASCOSA AG, Esther Schmid

Druck
Druckerei Ebikon AG, Ebikon

Gestaltung
WASCOSA AG, Esther Schmid
Studio ONE AG, Ruswil

Übersetzung
proverb, Biel

Auflage
gedruckt 2'600 Exemplare,
erscheint zweimal jährlich in Deutsch und Englisch

Copyright
WASCOSA AG

WASCOSA safety day am Do, 9. September 2010

Die Sicherheit des Gefahrguttransportes auf der Schiene bleibt eine wichtige Aufgabenstellung, insbesondere für die Kesselwagenbranche. Aus diesem Anlass hat sich WASCOSA entschieden, in diesem Jahr eine ganztägige Veranstaltung rund um das Thema "Mehr Sicherheit im Schienengüterverkehr" durchzuführen. Die Tagung findet am Do, 9. September 2010 bei Grillo-Werke in Duisburg statt.

Die Tagung besteht unter anderem aus Beiträgen von hochkarätigen Referenten von BMVBS, CEFIC, CIT, EBA, ERA, JSSG, OTIF, RID-Fachausschuss. Die Inhalte der Beiträge reichen von den Anforderungen an die Sicherheit über Lösungsansätze zu deren Erhöhung bis hin zu konkreten Innovationen zur praktischen Erhöhung der Sicherheit beim Fahrzeugbau. Zum Abschluss der Tagung werden Sie zudem die Gelegenheit haben, der Einweihung eines neu entwickelten Sicherheitskesselwagens beiwohnen zu können. Das „Who-is-who" der Branche trifft sich - möchten auch Sie dabei sein?

Kontaktieren Sie uns unter:
info@wascosa.ch

Terminkalender

2010

20.05.2010 Zürich (CH)	VAP Forum Güterwagen Frühjahrstagung	Info: VAP Schweiz vap@bluewin.ch / www.cargorail.ch
10.06.2010 Stuttgart (D)	5. Technische Informationsveranstaltung der VPI	Info: Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten mail@vpihamburg.de / www.vpihamburg.de
11.06.2010 Stuttgart (D)	VPI Jahresmitgliederversammlung	Info: Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten mail@vpihamburg.de / www.vpihamburg.de
17.06.2010 Bern (CH)	VAP Generalversammlung	Info: VAP Schweiz vap@bluewin.ch / www.cargorail.ch
17.06.2010 Courbevoie La Défense (F)	AFWP Jahresversammlung	Info: AFWP Association Française des wagons de particuliers blaurent@afwp.asso.fr
09.09.2010 Duisburg (D)	**WASCOSA safety day**	**Info: WASCOSA AG info@wascosa.ch / www.wascosa.ch**
11.09.2010 Luzern (CH)	Schweizer Gefahrguttag	Info: Verband der Schweizerischen Ausbildungsveranstalter für Gefahrgutbeauftragte vag@ecoserve.ch
15.09.2010 Brüssel (B)	UIP Generalversammlung	Info: UIP Union International d'Associations de Propriétaires de Wagons de Particuliers info@uiprail.org / www.uiprail.org
07.-08.10.2010 Granz (A)	IBS Tagung	Info: Interessengemeinschaft der Bahnspediteure (IBS) e.V. smulaibs@aol.com / www.ibs-ev.com
18.11.2010 Zürich (CH)	VAP Forum Güterwagen Herbsttagung	Info: VAP Schweiz vap@bluewin.ch / www.cargorail.ch

Übersicht Innenauskleidungen (Gummierungen) von Kesselwagen

Behälterauskleidungen auf Gummierungen			übliche Auskleidungsdicke in mm	Prüfmöglichkeit je nach Hersteller	Häufige Einsatzmedien											
					Phosphorsäure bis 85 %	Salzsäure 1–37 %	Kieselfluorwasserstoffsäure bis 31 %	Kieselfluorwasserstoffsäure bis 35 %*	Natronlauge 1–50 %	Schwefelsäure 1–30 %	Schwefelsäure 31–50 %	Flusssäure bis 31 %	Flusssäure 40–75 %	Natriumhypochlorit bis 140 g/l Aktivchlor	Natriumhypochlorit bis 180 g/l Aktivchlor	Tertiär-Butylchlorid
Hartgummierungen																
Standardwerkstoff			einlagig 4 mm		90 °C	80 °C	60 °C	60 °C	80 °C	80 °C	50 °C	–	–	–	–	–
Spezialwerkstoff	hoch graphitiert / elektrisch leitfähig	hohe Diffusions-festigkeit	einlagig 4 mm	elektrisch nicht prüfbar	80 °C	80°C	60 °C	60 °C	80 °C	80 °C	50 °C	–	–	–	–	60 °C
Weichgummierungen																
Werkstoffe auf Basis Hypalon			einlagig 4 mm zweilagig 8 mm		50 °C	50 °C	50 °C	50 °C	70 °C	70 °C	50 °C	RT	–	50 °C	–	–
Werkstoffe auf Basis Butylkautschuk			einlagig 4 mm zweilagig 8 mm	teilweise elektrisch nicht prüfbar	90 °C	80 °C	60 °C	60 °C	80 °C	80 °C	50 °C	RT	RT**	50 °C	50 °C	–

Hartgummierungen

Hervorragend geeignet zum Transport von z.B. Salzsäure (hohe Standfestigkeit)

Vorteil gegenüber einer Weichgummierung:
Kostengünstiger als eine Weichgummiauskleidung / unempfindlicher gegen Lösemittel

Nachteil gegenüber einer Weichgummierung:
Empfindlicher gegen mechanische Einwirkungen (z.B. Schlag gegen den Kessel)

Weichgummierungen

Vorteil gegenüber einer Hartgummierung:
Grössere Einsatzbreite gegenüber Hartgummierungen

Nachteil gegenüber einer Hartgummierung:
Höhere Kosten in der Herstellung/Verarbeitung

Bemerkungen:
Zweilagige Auskleidungen erhöhen die Diffusionsfestigkeit der Gummierung.
* = keine bzw. nur geringe Anteile an Flusssäure zulässig
** = Spezialwerkstoff / Abstimmung mit dem Vermieter erforderlich
Die oben gemachten Angaben zu Innenauskleidungen können von Hersteller zu Hersteller unterschiedlich sein und müssen ggfs. mit dem Vermieter abgestimmt werden.

Weitere Informationen bei:
Ralf Kleinwechter, HAW Linings GmbH in Bornum
ralf.kleinwechter@haw-linings.com

Angaben ohne Gewähr sowie ohne Anspruch auf Vollständigkeit