wascosa
infoletter
AUSGABE 16 / OKTOBER 2010
AKTUELLES FÜR DIE KESSEL- UND GÜTERWAGENBRANCHE

WASCOSA safety day – Engagement in Theorie und Praxis

Mehr als 160 führende Logistiker aus der Chemischen Industrie stellten sich anlässlich des WASCOSA safety day am 9. September in Duisburg einem hochinteressanten Themenspektrum über mehr Sicherheit im Schienengüterverkehr. Was Rang und Namen in der Chemielogistik hat, war im nagelneuen Veranstaltungssaal der Grillo-Hauptverwaltung versammelt. Von Uwe Heins

Risiko und Gefahrenpotenzial

Dr. Bernd Schulz-Forberg (stv. Vorsitzender des VDI-Ausschusses Technische Sicherheit) erklärte zu diesem Thema, dass bislang das Lernen aus Unfällen – den «ungeplanten Grossversuchen» – die Regelentwicklung beeinflusst habe. Inzwischen werden allerdings vermehrt normierte Ereignisanalysen und vorwärts gerichtete Risikoanalysen durchgeführt.

Sicherheit – etwas für alle

Liebe Leserinnen und Leser, Sicherheit ist für WASCOSA weder ein Modewort noch ein Alibi. Seit vielen Jahren setzt sich WASCOSA aktiv für die Einführung von sinnvollen Sicherheitselementen ein, so zum Beispiel für den Entgleisungsdetektor, dessen Erprobung und Einführung WASCOSA seit zwölf Jahren aktiv unterstützt.

Als erster Vermieter überhaupt bietet WASCOSA seit Anfang dieses Jahres ein Safety Package an, bei dem Sie als Kunde die Sicherheitselemente frei auswählen können, die Sie für Ihre anzumietenden Wagen als sinnvoll erachten. Und mit dem neu vorgestellten safe tank car hat WASCOSA eben einen neuen Sicherheitsstandard im Bereich Kesselwagen definiert.

Sicherheit geht uns also etwas an, ganz nach dem Ausspruch von Albert Schweizer: «Mit gutem Beispiel voranzugehen, ist nicht nur der beste Weg, andere zu beeinflussen, es ist der einzige.» Wir freuen uns deshalb auf die weitere Zusammenarbeit mit Ihnen als verantwortungsbewusster Kunde.

Philipp Müller
Delegierter des Verwaltungsrates

Aktuell / AVV News

SEITE 5 Zertifizierung von ECM's
SEITE 8/9 ECM – eine zukünftig wichtige Grösse im Schienengüterverkehr

In eigener Sache

SEITE 6/7 Verwaltungsratsmitglied Norbert H. Kern im Gespräch
SEITE 16 WASCOSA safety package

Uwe Heins, Chefredakteur «gefährliche ladung»
Medienpartner WASCOSA safety day
uh@storck-verlag.de / www.gelaweb.de

Vielfach wird in der Risikopolitik leider versäumt, neben den Risiken auch die darin liegenden Chancen zu kommunizieren. Er forderte die Wirtschaft auf, geeignete Risiko- und Managementverfahren proaktiv zu wollen, weiterzuentwickeln und vorurteilsfrei sowie transparent anzuwenden. Erfolge in Nachbarstaaten und -gebieten müssten kommuniziert und aufgegriffen werden. Staat und Wirtschaft müssten noch enger und offener kooperieren und insbesondere alle Beteiligten einbinden.

«Eine Null-Fehler-Quote bleibt Illusion.»

Erfreulicherweise kann man solche Risiken versichern, wie **Peter Schenkendorf**, Prokurist der Hamburger Gayen & Berns Homann GmbH Versicherungsmakler, glaubhaft versicherte. Er gab einen Überblick von 133 Schadenmeldungen seit der Einführung des AVV Mitte 2006, die in seinem Hause reguliert wurden. Dabei wurde deutlich, dass die Haftpflicht-Schadensszenarien ausgesprochen vielfältig und von sehr unterschiedlichen Ursachen geprägt sind, die niemals alle vorhersehbar sind. Eine Null-Fehler-Quote bleibe Illusion, so sein Resümee, weswegen einem ausreichenden Haftpflicht-Versicherungsschutz hohe Bedeutung zukomme. Die einzelnen Akteure im Schienengüterverkehr sind dabei gemeinschaftlich unbegrenzter Haftung ausgesetzt, z. B. die Werkstätten, die gemäss AVV-Bestimmungen als verlängerter Arm der Wagenhalter anzusehen sind. Mit dem Haftpflichtkonzept für CRSC Werkstätten sei eine richtungsweisende europäische Versicherungslösung geschaffen worden. Den Themenblock schloss **Emmanuel Ruffin** ab, Project Officer Safety Unit bei der Europäischen Eisenbahnagentur ERA in Valenciennes. Er erläuterte die EU-Schienenverkehrspolitik, Aufbau und Aufgaben der ERA sowie deren Erfolge in Bereichen der Sicherheit. Seiner Ansicht nach sollten angesichts der gegenwärtigen Leistungsfähigkeit der Eisenbahnsicherheit zusätzliche Sicherheitsanforderungen an das Eisenbahnsystem bei Bedarf eindeutig gerechtfertigt und wirtschaftlich sein.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Im Rahmen des thematischen Teils 2 – Rechtliche Rahmenbedingungen – vermittelte **Helmut Rein**, Leiter des Gefahrgutreferats im Bonner BMVBS, eine schnelle Übersicht von Struktur und Grundsätzen des Gefahrgutrechts. Faktisch entscheiden die internationalen Rechtsetzungsgremien in der Regel nach dem Prinzip, das Risiko der Gefahrgutbeförderung **A**s **L**ow **A**s **R**easonably **P**racticable (so niedrig wie vernünftigerweise praktikabel; ALARP) zu halten. Er wies darauf hin, dass die gewachsene Expertise in den Gremien sicherstelle, dass eine nachhaltige und kontinuierliche Rechtsfortentwicklung stattfinde. Seiner Meinung nach könnte sowohl die Organisation der Rechtsfortentwicklung als auch der weltweite, intermodale Ansatz dieses Rechts Modellcharakter für andere verkehrsträgerbezogene Vorschriften haben. Eine sicherere Gefahrgutbeförderung im Eisenbahnverkehr könne durch Telematikanwendungen bewirkt werden.

Johannes Driller, Leiter des Referats 31 «Inbetriebnahmegenehmigung (IBG) Schienenfahrzeuge» beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in Bonn, stellte die neue Verwaltungsvorschrift IBG Fahrzeuge vor. Um dieses nicht ganz einfache Prozedere zu optimieren und reibungsfrei zu gestalten, ist es nach ersten Erfahrungen nötig, dass die Antragsteller die Qualität sowohl der Fahrzeuge – hier Güterwagen – als auch der Unterlagen zur Nachweisführung verbessern, ausreichende technische Reserven in den Fahrzeugen und zeitliche Reserven in den Erstellungsprozessen vorsehen. Vor allem sei es wichtig, dass die Halter, EVU und Hersteller den Austausch von Informationen aus Betrieb und Instandhaltung untereinander sicherstellten.

Technische Anforderungen

Teil 3 des WASCOSA safety day war den technischen Anforderungen an das Rollmaterial für Gefahrgut gewidmet. **Rob de Leeuw**, Senior Logistics Manager der Akzo-Nobel Industrial Chemicals B.V. aus dem niederländischen Amersfoort, zeigte die Bilder von dem Entgleisungsunfall eines mit Chlor beladenen Zugs im schwedischen Ledsgard am 28.02.2005, der trotz der Entgleisung der Lokomotive und vier Kesselwagen glimpflich ablief. Grund dafür war sicherlich, dass diese Kesselwagen bereits mit den seinerzeit aktuellen Sicherheitsausstattungen wie Crashpuffern und Schutzschild ausgestattet waren. Unfallursache waren übrigens falsch (auf «leer») eingestellte Bremshebel. Daraus wurde der Schluss gezogen, dass Sicherheitskesselwagen mit automatischer Bremsumstellung ausgestattet werden sollten. Eine weitere Erkenntnis war, dass – wenn solche Transporte nicht gänzlich vermieden werden können – Investitionen in die beste verfügbare Ausrüstung zur Sicherung der Nachhaltigkeit des Chemiegeschäfts beitragen können, doch letztlich alles von den Handlungen der beteiligten Personen abhängt.

«Entscheidend ist letztlich die ganz persönliche Selbstverpflichtung des Einzelnen, sei dies nun der Bremsenprüfer auf der Strecke oder der Vorstandsvorsitzende im Chemiebetrieb.»

Der Vertreter des Tagungs-Gastgebers, **Dr. Klaus Bunthoff**, Leiter Geschäftsbereich Chemie der Grillo-Werke AG,

legte sodann die Kriterien der verladenden Industrie hinsichtlich ihrer Eigenverantwortung beim Gefahrguttransport dar. Er führte aus, dass Grillo vierzig Prozent der Gefahrgutströme über die Schiene abwickle und ein vorwärts gerichtetes Verantwortungsbewusstsein kultiviere. Über die Definition von Eigenverantwortung/Verantwortungsbewusstsein spanne Grillo einen Bogen zu den sicherheitstechnischen Massnahmen im Aufgabenfeld von Responsible Care bis hin zu den jetzt gerade von der WASCOSA gelieferten – und an jenem Tag vorzustellenden – Kesselwagen.

Mehr über den WASCOSA safe tank car® und die Sicherheitselemente erfahren Sie auf der letzten Seite.

Stolze Präsentation des neuen Sicherheitskesselwagens auf der optimierten Übergangsbühne (v. r. n. l.): Ulrich Grillo, Vorstandsvorsitzender der Grillo-Werke, Philipp Müller, CEO der WASCOSA, Irmhild Saabel, Leiterin Technik der WASCOSA, und Hans-Wilhelm Denninghoff, Produktreferent Schwefeldioxid Grillo-Werke.

Dr. Jens Engelmann, Leiter Technik Güterwagen bei der Deutschen Bahn AG in Minden, stellte das Europäische Aktionsprogramm des von der ERA-Taskforce erarbeiteten Joint-Sector-Programms zu Radsätzen vor, speziell die EVIC-Sichtprüfung, die vertiefte Untersuchung von Stichproben von Radsätzen und die europaweite systematische Nachverfolgbarkeit der Radsatzinstandhaltung. Wichtig sei in diesem Zusammenhang, dass alle Wagenhalter die Massnahmen unmittelbar und in Selbstverpflichtung umsetzten. Innerhalb der EVU's gebe es bereits Diskussionen, ab wann nur noch Wagen befördert werden, deren Halter sich dieser Selbstverpflichtung unterwerfen.

Innovationen für mehr Sicherheit

Im letzten theoretischen Teil der Veranstaltung wurde es dann konkret: **Irmhild Saabel**, Leiterin Technik und Mitglied der Geschäftsleitung der WASCOSA in Zug, zeigte auf, dass der Kesselwagen in den letzten Jahrzehnten grosse technische Entwicklungen durchgemacht habe. Dabei seien Innovationen – aus Sicht eines Transportmittelvermieters – letztlich immer vom Kunden gefordert worden und meist keine «automatische» Leistung von Technikern und Marketingleuten. Deshalb habe man bei WASCOSA begonnen, die Kunden nach ihren Wünschen und Bedürfnissen gezielt zu befragen und die Aufsichtsbehörden von vornherein planerisch mit ins Boot zu nehmen. Dass über den Wert von Schutzelementen erst geurteilt werden kann, wenn deren Wirksamkeit nachgewiesen ist, sollte eigentlich unstrittig sein. Allerdings ist es bei Eisenbahnfahrzeugen nicht selbstverständlich, bereits bei der Entwicklung solcher Elemente mit Rechenmodellen zu ihrer Wirkung zu arbeiten. Im Falle des neu entwickelten safe tank cars der WASCOSA wurde aber genau dieser Weg beschritten, wie **Sieghard Schneider**, Geschäftsführer der EST Eisenbahn-Systemtechnik GmbH aus Wangen/Allgäu, demonstrierte. Zusammen mit dem sonst für alle namhaften deutschen Automobilhersteller arbeitenden Ingenieurbüro Makross Technische Berechnungen, München, wurden Simulationen am Rechner erstellt, mit denen die Wirkung von Crashpuffern neuer Bauart mit grösserem Deformationsweg und geringerem Kraftniveau (Suprapuffer G2), Aufkletterschutz (Typ AC04) und Überrollschutz für den Dombereich (Typ UE01) ermittelt und optimiert werden konnte. Dieser Vortrag leitete über zu dem offiziellen Rollout und der spritzigen Taufe des neuen Sicherheitskesselwagens. «Alles, was daran orange ist, dient der Sicherheit – mit Ausnahme des umlaufenden orangefarbenen Streifens ...» so die Worte von **Philipp Müller**, CEO der WASCOSA, bei der Vorstellung der Kesselwagen.

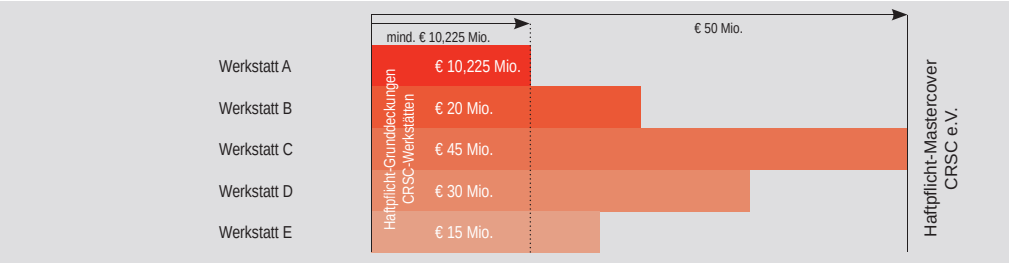
Als Ergebnis dieser Tagung kann Folgendes festgehalten werden: Egal, ob man sich an den technischen Regeln orientiert, an den gesetzlichen Vorschriften oder den Selbstverpflichtungsprogrammen der Industrie – entscheidend ist letztlich die ganz persönliche Selbstverpflichtung des Einzelnen, sei dies nun der Bremsenprüfer auf der Strecke oder der Vorstandsvorsitzende im Chemiebetrieb. Erst wenn jeder Einzelne den Sicherheitsgedanken verinnerlicht hat, bewusst danach lebt und handelt, wird es ein dauerhaftes Mehr an Sicherheit geben. Wie so ein Mehr aussehen kann, zeigt der WASCOSA safe tank car®! ■

CRSC CARGO RAIL SERVICE CENTER

Durchbruch geschafft – das Cargo Rail Service Center CRSC e. V. realisiert europaweite Versicherungslösung für Werkstätten und Halter

Nach der kürzlich erfolgten Umwandlung des Cargo Rail Service Center CRSC in einen eingetragenen Verein «e.V.» konnte ein lange geplantes Versicherungskonzept für die Mitglieder umgesetzt werden, das in seiner Art einzigartig für den Bahnsektor ist. Mit der Einführung des AVV ging automatisch die Zeit der Einstellverträge der Privatgüterwagen bei den Staatsbahnen zu Ende. Mit dem Wegfall der Einstellverträge fiel gleichzeitig das bis dahin bestehende UIC-Haftungsabkommen weg, und die Halter von Güterwagen verfügten im AVV-Zeitalter plötzlich über keinen adäquaten Versicherungsschutz mehr. Diesen galt es, wiederherzustelllen.

Gemeinsam mit einem Versicherungsmakler, welcher ebenfalls Mitglied ist, hat das CRSC ein betriebliches Haftpflichtkonzept für angeschlossene CRSC-Werkstätten entwickelt und auf dem Versicherungsmarkt platziert. Als Versicherungsnehmer dieser richtungsweisenden europäischen Versicherungslösung fungiert der CRSC e.V., dessen angeschlossene Mitglieds-Werkstätten exklusiv im Hinblick auf zu erbringende technische Dienstleistungen für CRSC-Wagenhalter und -Risiken mitversichert sind. Die vertragliche Versicherungssumme beläuft sich derzeit auf pauschal 50 Mio. Euro für Personen- und/oder Sachschäden je Schadenereignis. Als sogenannte Summen- und Konditions-Differenzdeckung («DIC-/DIL-Cover») gestaltet, wird Versicherungsschutz gemeinschaftlich unterhalten. Für den werkstattseitig unterhaltenen eigenen, nachzuweisenden Versicherungsschutz sind seitens CRSC e.V. Mindestanforderungen definiert. Mit diesem Versicherungskonzept wird ein Qualitätsmerkmal verankert. Sowohl für die CRSC-Werkstätten wie auch die CRSC-Halter bedeutet dieser Versicherungsschutz ein echter Mehrwert für die Kunden der Werkstätten und Wagenvermieter. Zugleich wird auch den haftungsrechtlichen Bestimmungen des "Allgemeinen Vertrags für die Verwendung von Güterwagen AVV" seitens der dem CRSC e.V. angeschlossenen Wagenhalter und Werkstätten gemeinsam und koordiniert Rechnung getragen. Die Versicherungsprämie wird auf die Mitglieder aufgeteilt und beträgt einen Bruchteil der Summe bei individueller Versicherung. Gleichzeitig wurde die Deckungssumme im Vergleich zu individuellen Lösungen deutlich erhöht.



Das Cargo Rail Service Center CRSC e.V. ist eine europaweit tätige Vereinigung von Werkstätten und Wagenhaltern des Schienengüterverkehrs. Das Netzwerk der CRSC-Werkstätten bzw. -Lagerorte umfasst inzwischen weit über 30 Standorte in ganz Europa. Neben Haltern und Werkstätten sind in zunehmendem Masse auch Verlader beim Cargo Rail Service Center vertreten, welche Interesse an einem gut funktionierenden Schienengüterverkehr haben. Das Cargo Rail Service Center zählt derzeit rund 60 Mitglieder, der Wagenpark der angeschlossenen Halter deckt inzwischen eine Flotte von über 30'000 Wagen ab.

Haben Sie Interesse an einer Mitgliedschaft? Ein Beitritt empfiehlt sich für jeden Halter und jede Werkstätte.

Mit dem vorliegenden Versicherungskonzept legt das CRSC einmal mehr das ihr zugrunde liegende Denk- und Handlungsprinzip dar: Zusammenarbeit in wettbewerbsneutralen Bereichen zur erfolgreichen Reduktion der Kosten und Erhöhung der Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Marktteilnehmern bzw. Verkehrsträgern. ■

Weitere Informationen:
Irmhild Saabel, Vorstand CRSC
info@crsc.ch, www.crsc.ch

Zertifizierung von ECM's

Die Liberalisierung der Eisenbahn in Europa hat zu einer grundlegenden Verschiebung der Verantwortlichkeiten für deren Sicherheit geführt. In diesem Zusammenhang muss die Einführung des Begriffs Entity in Charge of Maintenance ECM (für die Instandhaltung verantwortliche Stelle) verstanden werden. In der AVV-Rubrik (Seite 8/9) sind die Zusammenhänge klar dargestellt. Um ein gleichwertiges Sicherheitsniveau in Europa zu gewährleisten, sieht die «Gemeinsame Absichtserklärung für die Festlegung von Grundsätzen eines gemeinsamen Zertifizierungssystems für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen (MoU)», der auch die Schweiz beigetreten ist, eine Selbsterklärung des ECM oder aber vorzugsweise eine Zertifizierung durch eine dafür akkreditierte und benannte Stelle vor. SCONRAIL hat die Firma WASCOSA als ECM auditiert und zertifiziert.

Weitere Informationen:
Ueli Ritter, Projektleiter für die ECM-Zertifizierungen bei Sconrail AG und Leiter des Bereichs «Management Support und Consulting» der PROSE AG in Winterthur
ueli.ritter@sconrail.ch / www.sconrail.ch

Es ist sicher unbestritten, dass die Sicherheit der Eisenbahn in jedem Fall und auch bei grundlegenden Umstellungen der Rollen der verschiedenen Akteure im Betrieb dieses hochkomplexen Systems auf einem hohen Niveau gehalten werden muss. Dazu gehört, dass neben den entsprechenden betrieblichen Vorkehrungen auch die Instandhaltung der Eisenbahnfahrzeuge den höchsten Ansprüchen genügen muss. Wir sind uns alle einig, dass Bahnunfälle unter allen Umständen vermieden werden müssen.

Für Lokomotiven und den Personenfahrzeugpark können die entsprechenden Verantwortlichkeiten recht einfach zugeordnet werden. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ist Halter des Rollmaterials und sowohl für den Betrieb als auch die Instandhaltung verantwortlich; es verfügt über eine Sicherheitsbescheinigung der Nationalen Sicherheitsbehörde (im Fall der Schweiz des BAV). Anders ist es bei privaten Güterwagenhaltern; deren Fahrzeuge fahren auf allen Normalspur-Netzen in Europa und werden von Traktionären und EVU's befördert. Diese Halter müssen eine ECM (für die Instandhaltung verantwortliche Stelle) benennen. Diese ECM muss per 1.1.2011 entweder durch eine Zertifizierungseinrichtung (ZE) zertifiziert sein oder eine Selbsterklärung abgeben.

SCONRAIL hat sich bemüht, so rasch als möglich eine solche ZE zu werden und durch das Schweizer BAV beim OTIF benannt zu werden. Auf diesem Weg wird SCONRAIL auch bei der Europäischen Eisenbahnagentur ERA als ZE aufgenommen. Für die ECM stellt sich natürlich die Frage, ob eine Zertifizierung durch eine externe Stelle oder die Selbsterklärung

«Diese ECM muss per 1.1.2011 entweder durch eine Zertifizierungseinrichtung (ZE) zertifiziert sein oder eine Selbsterklärung abgeben.»

gewählt werden soll, um sicherzustellen, dass der entsprechende Eintrag im Fahrzeugregister gemacht werden kann und die Güterwagen weiterhin problemlos durch die EVU's angenommen werden. Im Prinzip sind beide Lösungen möglich. SCONRAIL kann durch die Zertifizierung nach den Vorgaben des MoU der für die Instandhaltung zuständigen Stelle ECM folgende Vorteile anbieten:

- Begutachtung des Instandhaltungssystems der ECM nach einheitlichen Kriterien
- Feststellung der Schwachstellen und Hinweise zu deren Behebung durch eine aussenstehende und neutrale Stelle, welche über die notwendigen fachtechnischen Erfahrungen verfügt
- Das Zertifikat einer benannten ZE ist Garantie für die Anerkennung der ECM in Europa.

Das Zertifikat, welches SCONRAIL ausstellt, wird bei allen Stakeholdern (nationalen Sicherheitsbehörden, Eisenbahnverkehrsunternehmern etc.) das Vertrauen in die Qualität von WASCOSA als ECM sicherstellen. ■

WASCOSA wird Entity in Charge of Maintenance (ECM) als erster Wagenhalter im deutschsprachigen Raum Europas

Bei der WASCOSA konnten sich die Auditoren der SCONRAIL mittels eines Vorgesprächs und des Audits am 7. September 2010 über das professionelle Management der Instandhaltung ins Bild setzen. WASCOSA erfüllt die Anforderungen gemäss MoU und hat dargelegt, dass die Instandhaltung der anspruchsvollen Flotte, welche in weiten Teilen Europas verkehrt, sehr gut und transparent organisiert ist und straff geführt wird.

Verwaltungsratsmitglied Norbert H. Kern im Gespräch

Im Zuge der Erneuerung des Verwaltungsrates der WASCOSA kam mit Nobert H. Kern in diesem Jahr eine erfahrene und gestandene Grösse aus der Welt des Schienengüterverkehrs dazu. Der frühere Unternehmer und DB-Vorstand äussert sich zur Marktentwicklung des europäischen Schienengüterverkehrs und zu den Marktchancen der verschiedenen Teilnehmer.

Herr Kern, wie beurteilen Sie die aktuelle Entwicklung im europäischen Schienengüterverkehr?

«Zunächst stelle ich mit einem gewissen Bedauern fest, dass mit der Wirtschaftskrise der zuvor mühevoll entstandene Wettbewerb unter den EVU's zu einem guten Teil wieder verschwunden ist. Die ehemaligen Staatsbahnen konnten die zurückliegende, wirtschaftlich schwierige Zeit besser überstehen als die privaten EVU's, was leider zu einer grösseren Konsolidierungswelle und damit zu einer entsprechenden Marktkonzentration führte. Als Beispiel ist da etwa die Veolia-Gruppe zu nennen. Auf der Traktionsseite werden wir längerfristig mit einer kleiner werdenden Anzahl von bedeutenden Akteuren zu rechnen haben.

Mit der Einführung des AVV anstelle der bisherigen Einstellverträge sowie dem Inkrafttreten der TSI haben sich die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr auf der Schiene zudem grundlegend verändert. Obwohl die Einführung bereits ein paar Jahre zurückliegt (2006, die Red.), stehen wir hier erst am Anfang einer umfassenden Veränderung des heutigen Schienengüterverkehrsmarktes.»

Führten diese Veränderungen Ihrer Meinung nach zu der gewünschten Liberalisierung des schienengebundenen Güterverkehrs?

«Zweifelsfrei konnten verschiedene, bisher bestehende markthemmende Strukturen abgebaut werden, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, wenn auch noch längst nicht in allen Ländern. Auf der anderen Seite stellen wir aber fest, dass durch diese Veränderungen gleichzeitig auch neue Hemmnisse entstanden sind, die der gewünschten Fortentwicklung eines freien und wirtschaftlich effizienten Güterverkehrs auf der Schiene entgegenstehen.

Weiter fällt mir auf, dass die Bedeutung eines Gleisnetzes mit einer möglichst grossen Anzahl von Anschlussgleisen für die Be- und Entladung der Güterwagen viel zu wenig wahrgenommen wird; was wäre denn die Strasse ohne ihre Verteilerterminals und Laderampen? Das Lobbying scheint mir in dieser Hinsicht noch stark verbesserungswürdig zu sein. Sollte der Trend zu weniger Gleisanschlüssen anhalten, sind intermodale Lösungen dringend erforderlich. Es werden Wagen notwendig, die Behältnisse befördern, die auf der letzten Meile vor und nach dem Schienentransport (ohne Gleisanschluss) relativ einfach auf- und abgesetzt werden können.»

Was bedeuten diese Veränderungen für die verschiedenen Marktteilnehmer?

«Dies lässt sich gut am Beispiel der Güterwagenhalter aufzeigen: in der «guten alten Zeit» der Einstellverträge bei den UIC-Bahnen musste sich ein Vermieter kaum auskennen in der Eisenbahntechnik; zudem war seine Verantwortung

als Einsteller von Güterwagen äusserst beschränkt. Die höhere Verantwortung sowie die Vielzahl von neuen Aufgaben, welche die Halter von Güterwagen in der AVV-Welt zu erfüllen haben, hat das Leben für viele Marktteilnehmer innerhalb kurzer Zeit erheblich erschwert. Es scheint, als ob viele auf den Umfang sowie die Geschwindigkeit dieser Veränderungen ungenügend vorbereitet waren, obwohl das COTIF 1980 ja schon lange Jahre vor seiner Einführung bekannt war.»

Mit welchen Veränderungen werden wir im Vermietgeschäft zukünftig zu rechnen haben?

«Ich denke, dass die rasant zunehmende Komplexität der Halterfunktion mittelfristig zu einer weiteren Ausdünnung des Marktes, also der Anbieter von Güterwagen führen könnte. Selbst Halter von mittleren und grösseren Wagenflotten müssen sich ernsthaft die Frage stellen, ob die Auflage, sich als ECM zertifizieren zu lassen, für sie noch sinnvoll und machbar ist.»

«Vom Einsteller zum Know-how-Träger Schienengüterverkehr.»

Was heisst das konkret für die Vermieter?

«Ein Güterwagenhalter muss sich beeilen, das heute geforderte Wissen und die notwendigen Prozesse sicherzustellen bzw. einzurichten. Anders ausgedrückt heisst das für einen Wagenvermieter, dass er sich vom Einsteller zum Know-how-Träger Schienengüterverkehr weiterentwickeln muss, wenn er mittel- und längerfristig im Markt bleiben möchte. Und dies nicht erst seit Viareggio.»

Was bedeuten diese Entwicklungstendenzen für die verladende Wirtschaft?

«Ich denke, die Bahnkunden tun gut daran, wenn sie die heute noch bestehenden, leistungsfähigen Dienstleister im Schienengüterverkehr, die mit diesen Veränderungen Schritt halten können, gut im Auge behalten. Die aktuelle Marktentwicklung sowie die sich laufend erhöhenden Zutrittsbarrieren für neue Marktteilnehmer machen eine weitere Abnahme des Wettbewerbs immer wahrscheinlicher, sowohl im Traktions- wie auch im Wagenvermietbereich. Dies kann nicht im Interesse der verladenden Wirtschaft sein.»

Welchen Ratschlag geben Sie als ehemaliger DB Vorstand Güterverkehr den Bahnkunden mit auf den Weg?

«Ich glaube beim Leistungseinkauf ist es wichtig, nicht allein auf das kurzfristig günstigste Angebot zu setzen; ein verantwortungsbewusster Kunde sollte sich bei der Wahl der Dienstleister ebenso überlegen, was für sein Unternehmen aus längerfristiger Betrachtung am besten ist. Wettbewerb belebt nun einmal das Geschäft, das war schon immer so und wird auch so bleiben. Deshalb gebe ich den Bahnkunden den Rat, in den Wettbewerb ihrer Dienstleister zu investieren. Es wird sich langfristig bezahlt machen.» ■

Norbert H. Kern, Verwaltungsratsmitglied WASCOSA AG
nhkern@t-online.de

Facts & Figures

Norbert H. Kern ...

- ... amtete ein halbes Jahrzehnt als Vorstandsmitglied bei der Deutschen Bahn.
- ... gründete bereits als 26-Jähriger sein eigenes Unternehmen.
- ... ist mit 66 Jahren und 275 Tagen die älteste Person, die innerhalb von 4 Monaten auf Skiern am Süd- und Nordpol war und damit einen Eintrag im Guinness-Buch der Rekorde erzielte.

Mehr Informationen über den neu formierten Verwaltungsrat der WASCOSA finden Sie auf Seite 11.

Marcus Heymann, DB Schenker Rail GmbH (links) löst Jens van Laak (rechts) als AVV-Experte ab.

ECM – eine zukünftig wichtige Grösse im Schienengüterverkehr

Auf Basis der europäischen Richtlinie für Eisenbahnsicherheit (RL 2004/49/EG in Verbindung mit RL 2008/110/EG) soll jedem Güterwagen bis Ende 2010 eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zugewiesen werden. Diese muss dafür Sorge tragen, dass jedes Fahrzeug gemäss dem aufgestellten Instandhaltungsplan und den geltenden Regelwerken instand gehalten wird. Dabei kann die ECM selbstverständlich mit dem Halter eines Güterwagens identisch sein – was in den meisten Fällen wahrscheinlich auch so eintreten wird.

Weitere Informationen:
Marcus Heymann, DB Schenker Rail GmbH in Berlin
AVV-Experte bei der DB Schenker Rail-Gruppe
marcus.heymann@dbschenker.eu

Was ist ECM?

Drei Buchstaben geistern momentan durch die europäische Eisenbahnwelt, die derzeit für Stirnrunzeln, zukünftig aber auch für eine grössere Sicherheit beim Einsatz von Güterwagen sorgen werden: Gemeint ist die Abkürzung ECM. Diese steht für die «Entity in Charge of Maintenance», die «für die Instandhaltung zuständige Stelle». Ab 1. Januar 2011 wird diese ECM eine wichtige Rolle im europäischen Schienengüterverkehr spielen.

Was bringt die Einführung der ECM?

Die ECM ist damit gegenüber den befördernden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Garantin für die Sicherheit des eingesetzten Güterwagens.

Denn für ein EVU ist es bei der grossen Anzahl von Wagen unterschiedlicher Halter schier unmöglich, die Einhaltung sämtlicher Vorschriften für die Instandhaltung selbst umfassend zu prüfen.

Was hat der AVV damit zu tun?

Der AVV erleichtert das Zusammenspiel der Akteure. In Artikel 7 wird der Halter eines Wagens grundsätzlich als die für die Instandhaltung zuständige Stelle angese-

«Die ECM ist damit gegenüber den befördernden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Garantin für die Sicherheit des eingesetzten Güterwagens.»

hen. Damit bleiben etablierte Verfahren zwischen EVU und Halter bestehen, die EVU können sich in allen Belangen an den Halter wenden und müssen im Fall der Fälle nicht mühevoll zwischen Halter und der für die Instandhaltung zuständigen Stelle unterscheiden.

Absprachen mit einer eventuell ausgelagerten ECM übernimmt der Halter selbst. Aus diesem Grund ist es ausreichend, in der derzeit entstehenden AVV-Wagendatenbank nur den Halter eines Wagens zu hinterlegen. Auf die zusätzliche Angabe der ECM kann verzichtet werden.

Die Wagendatenbank startet Ende dieses Jahres und wird ein zentrales Werkzeug, um den Halter eines Güterwagens schnell und unkompliziert online zu ermitteln.

Darüber hinaus erfordern die europäischen Vorgaben eine vertragliche Beziehung zwischen den EVU und den Haltern bzw. ECM: Da nahezu alle EVU und Halter Mitglied des AVV sind und dieser als multilateraler Vertrag zwischen allen Beteiligten wirkt, kann auf den Abschluss zusätzlicher bilateraler Vereinbarungen in der Regel verzichtet werden.

Was ist noch zu tun?

Derzeit laufen die Vorbereitungen zur Einführung der ECM auf Hochtouren. Alle Halter sind aufgefordert, für ihre Güterwagen eine ECM zu definieren. Diese ECM müssen bestimmte Voraussetzungen erfüllen und zertifiziert sein. Die Zertifizierung erfolgt durch die nationalen Sicherheitsbehörden (z. B. das Eisenbahnbundesamt) bzw. durch eine Zertifizierungseinrichtung auf privatwirtschaftlicher Basis oder – für eine Übergangsfrist – durch eine Selbsterklärung der ECM. Die Nachweise werden bei der Europäischen Eisenbahnagentur ERA entgegengenommen und auf deren Website veröffentlicht. Damit steht allen Betroffenen eine zentrale Plattform zur Verfügung, über die geprüft werden kann, ob für eine ECM ein Zertifikat bzw. eine Selbstauskunft vorliegt.

«Die Wagendatenbank startet Ende dieses Jahres und wird ein zentrales Werkzeug, um den Halter eines Güterwagens schnell und unkompliziert online zu ermitteln.»

Es sollte beachtet werden, dass die EVU ab 1.1.2011 nur noch Wagen befördern dürfen, für die eine ECM festgelegt und der entsprechende Nachweis bei der ERA hinterlegt wurde. Im Zweifel sollten Kunden Kontakt mit dem Vermieter und Halter ihrer Wagen aufnehmen.

Die Regelungen rund um die ECM werden damit dazu beitragen, die Sicherheit im Schienengüterverkehr weiter zu verbessern. ■

Überschreitung des Datums der Zwischenprüfung bei fehlender Kennzeichnung des Kesselwagens mit dem Buchstaben «L»

Per 1.1.2009 wurde das RID in einem wichtigen Punkt angepasst: Mussten bis dahin die Prüfungen von Tanks nach einem starren Regime durchgeführt werden, gilt nun eine neue Regelung. Die in Kapitel 6.8 aufgeführte neue Bestimmung räumt für die Zwischenprüfung eine Toleranz von plus/minus drei Monaten ein. Für Kesselwagen gilt im europäischen Eisenbahnverkehr, dass das Datum der nächsten Prüfung (Monat und Jahr) auf dem Tank angeschrieben ist. Zudem wird der Tank mit dem Buchstaben «L» versehen, falls es sich bei der nächsten Prüfung um eine Zwischenprüfung handelt.

Weitere Informationen:
Ernst Winkler, Gefahrgutbeauftragter der WASCOSA AG
Mitglied des RID-Fachausschusses
ernst.winkler@gefahrgutberatung.ch

Ein Problem ist allerdings, dass alle vor 2009 geprüften Wagen die Tankbeschriftung «L» noch nicht aufweisen. Anlässlich der letzten Sitzung des Fachmännischen Ausschusses RID im Mai 2010 in Bern wurde ein Dokument diskutiert, welches das Nichterkennen der maximal zulässigen Überschreitung des Prüfdatums von drei Monaten bei anstehenden Zwischenprüfungen von Kesselwagen thematisiert.

Der Vertreter der Tschechischen Republik stellte den Antrag, die Toleranzfrist für die Durchführung der Zwischenprüfung um drei Monate nur dann zuzulassen, wenn auf dem Kesselwagen das Datum der nächsten Prüfung auch tatsächlich durch den Buchstaben «L» ergänzt ist. Verschiedene Delegationen unterstützten diesen Antrag, da der Mitarbeiter des kontrollierenden Eisenbahnverkehrsunternehmens (zum Beispiel der Wagenmeister) sonst nur nach Besteigen des Kesselwagens auf dem Tankschild erkennen kann, ob die Zwischenprüfung hinausgezögert werden darf. Andere Delegierte waren hingegen der Ansicht, dass die Information auf dem Tankschild ausreicht. Bei einer Abstimmung wurde der Antrag schliesslich jedoch angenommen – und zwar gerade rechtzeitig, um bei der Anpassung des RID 2011 noch berücksichtigt zu werden.

«Der RID-Fachausschuss hat also beschlossen, die Toleranzfrist von plus/minus drei Monaten per Inkrafttreten am 1.1.2011 nur für jene Kesselwagen anzuwenden, bei denen neben dem Prüfdatum das «L» auf dem Tank steht.»

Der RID-Fachausschuss hat also beschlossen, die Toleranzfrist von plus/minus drei Monaten per Inkrafttreten am 1.1.2011 nur für jene Kesselwagen anzuwenden, bei denen neben dem Prüfdatum das «L» auf dem Tank steht. Für alle anderen Kesselwagen gilt das angeschriebene Datum als verbindliches Prüfdatum, auch wenn die durchzuführende Prüfung eine Zwischenprüfung ist. Bis dahin gilt die Drei-Monats-Regelung auch für nicht speziell gekennzeichnete Wagen. Eine Ausnahme bilden allerdings die Länder, welche eine

extra aufgesetzte multilaterale Vereinbarung unterzeichnet haben (Tschechische Republik, Deutschland, Luxemburg).

Ab 1.1.2011 gilt folgende Regelung (Absatz 1.6.3.25): Das Datum der Dichtheitsprüfung (Absatz 6.8.2.4.3) auf dem Tankschild gemäss Absatz 6.8.2.5.1 ist erst bei der ersten nach dem 1. Januar 2005 erfolgenden Dichtheitsprüfung anzugeben, und der Buchstabe «L» muss nach Absatz 6.8.2.5.2 erst bei der ersten nach dem 1. Januar 2009 vorzunehmenden Prüfung hinzugefügt werden.

Wenn nach dem Datum der nächsten Prüfung gemäss Absatz 6.8.2.5.2 der Buchstabe «L» nicht angegeben ist, darf das für die Durchführung der Prüfung festgelegte Datum nicht überschritten werden.

Der letzte, kursiv gesetzte Satz gilt ab dem 1. Januar 2011 in allen RID-Mitgliedstaaten. ■

Der vor Kurzem neu formierte Verwaltungsrat (v. l.): Philipp Müller, Delegierter des VR, Georges Theiler, Nationalrat FDP Luzern, Norbert H. Kern, ehemaliges DB-Vorstandsmitglied, sowie Dr. Max Brändli, VR-Präsident und Wirtschaftsanwalt aus Zug.

Zukunftsgerichtete Neubesetzung des WASCOSA-Verwaltungsrates

Die WASCOSA hat im Zuge des Firmenwachstums und der Erweiterung des Tätigkeitsbereichs den Verwaltungsrat neu besetzt. Mit dieser personellen Neuausrichtung sollen die erfolgreiche Expansion und die Weiterentwicklung des Unternehmens im liberalisierten europäischen Bahnumfeld weiter vorangetrieben werden.

Dazu beitragen sollen insbesondere die langjährige berufliche Erfahrung von Norbert H. Kern als ehemaliges Vorstandsmitglied der Deutschen Bundesbahn, Bereich Güterverkehr, sowie die verkehrspolitische Expertise von Georges Theiler als langjähriges Mitglied der nationalrätlichen Verkehrskommission. Beide Personen bringen zudem ihre jahrzehntelange Erfahrung aus eigener unternehmerischer Tätigkeit mit ein.

Anstelle von Peter A. Zahn (VR-Präsident) sowie des altershalber zurücktretenden Firmengründers Max Sandmeier nehmen Dr. Max Brändli, Wirtschaftsanwalt aus Zug (neu als Präsident), Nationalrat Georges Theiler aus Luzern sowie Norbert H. Kern aus Dietzenbach bei Frankfurt im neu formierten Verwaltungsrat der WASCOSA Einsitz. Delegierter des Verwaltungsrates bleibt weiterhin Philipp Müller (Schwiegersohn von Max Sandmeier), der das 1964 gegründete Familienunternehmen seit 17 Jahren leitet. ■

Allianz pro Schiene – immer neue Allianzen für die Schiene

Die Allianz pro Schiene e.V. ist ein gemeinnütziger, unabhängiger Verband zur Förderung des Schienenverkehrs. Seit zehn Jahren argumentieren wir für die Schiene als umweltfreundlichen und sicheren Verkehrsträger. Unsere politische Arbeit zielt darauf, bestehende Wettbewerbsverzerrungen unter den Verkehrsträgern abzuschaffen. Dabei arbeiten wir auf nationaler Ebene mit europäischer Ausrichtung.

Weitere Informationen:
Dirk Flege, Geschäftsführer Allianz pro Schiene e.V. in Berlin
dirk.flege@allianz-pro-schiene.de
www.allianz-pro-schiene.de

Unser Bündnis ist seiner Struktur nach einzigartig, weil es Non-Profit-Organisationen als Mitglieder und Unternehmen mit klaren wirtschaftlichen Interessen als Fördermitglieder unter einem Dach vereint. Unsere Non-Profits setzen sich aus ideellen Gründen für den Schienenverkehr ein und wollen ihn verbessern, während Firmen, die unternehmerisch im Bereich des Schienenverkehrs tätig sind, uns vor allem als politisches Sprachrohr betrachten.

Inzwischen haben sich 18 Non-Profit-Organisationen bei der Allianz pro Schiene zusammengeschlossen: die Umweltverbände BUND, NABU, Deutsche Umwelthilfe und NaturFreunde Deutschlands, die Verbraucherverbände Pro Bahn, DBV und VCD, die Automobilclubs ACE und ACV, die drei Bahngewerkschaften TRANSNET, GDBA und GDL sowie die Eisenbahnverbände BDEF, BF Bahnen, VBB und VDEI. Die Mitgliedsverbände vertreten über zwei Millionen Einzelmitglieder. Unterstützt wird das Schienenbündnis von 104 Unternehmen der Bahnbranche.

WASCOSA ist unser 100. Fördermitglied und trat der Allianz pro Schiene exakt zum Datum des 10. Geburtstags bei. Dieses Jubiläum haben wir am 14. Juni gemeinsam mit unseren Förderern mit einer rauschenden Geburtstagsparty in Berlin gefeiert. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) sprach das Grusswort: «Bleiben Sie weiter kritisch.» Den Wunsch wird die Allianz pro Schiene dem Minister erfüllen. ■

Neu für Holztransporte – ein weiteres Aufbaumodul für das WASCOSA flex freight system®

In Zusammenarbeit mit ExTe, dem europäischen Marktführer für Transportsicherungen im Holzverkehr, hat WASCOSA die Aufbaupalette des WASCOSA flex freight system® um einen Aufbau des Typs R erweitert. Der 20'-Wechselaufbau hält das G1-Profil für den europaweiten Schienengüterverkehr ein. Er ist abnehmbar, austauschbar und kann beladen sowie unbeladen befördert werden. Zudem ist der Aufbau für den Strassentransport einsetzbar.

Das WASCOSA flex freight system® eröffnet mit dem R-Aufbau neue logistische Möglichkeiten, bei welchen nicht mehr nur stückweise, sondern im kompletten Paket verladen werden kann. Am Terminal können so Zeit und Kosten eingespart und gleichzeitig die Wahrscheinlichkeit der Ladungs- oder Ausrüstungsschäden verringert werden. Im Gegensatz zu ähnlichen Systemen kann der R-Aufbau beladen verladen und ausser im europaweiten Schienentransport auch problemlos im Strassentransport eingesetzt werden.

«Das WASCOSA flex freight system® eröffnet mit dem R-Aufbau neue logistische Möglichkeiten, bei welchen nicht mehr nur stückweise, sondern im kompletten Paket verladen werden kann.»

Die Verladung als komplettes Paket mit dem WASCOSA flex freight system® spart Zeit und Kosten.

Konzept des polyvalenten Wagentyps

Mit dem zum Patentschutz angemeldeten flex freight system hat WASCOSA im Mai 2009 ein neues System auf den Markt gebracht, um Güterwagen für unterschiedliche Arten von Ladegütern einzusetzen. Der Basiswagen kann je nach Bedarf mit verschiedenen Aufbauten genutzt werden. Die Komplexität der Wagenflotten von EVU's wird dadurch reduziert. Verschiedene Ladegüter können so mit einem Standardwagen transportiert werden. Über die gesamte Lebensdauer wird so eine hohe Auslastung des eingesetzten Wagenmaterials sichergestellt.

Die Elemente des Güterwagens der Zukunft

Das WASCOSA flex freight system® basiert auf zwei Elementen: Das Basiselement ist ein vollwertiger 60'-Containertragwagen light, der jederzeit uneingeschränkt im kombinierten Verkehr eingesetzt werden kann. Der Containerwagen verfügt zusätzlich über spezielle Befestigungsmöglichkeiten für die Anbringung der verschiedenen Aufbauten, die das zweite Element des WASCOSA flex freight system® bilden. Die abnehmbaren, austauschbaren und stapelbaren Aufbauten sind für verschiedenste Güter konzipiert. Je nach Verwendungszweck und saisonaler Schwankung des zu befördernden Ladegutes kann die Basiseinheit nach dem Baukastenprinzip ausgerüstet werden. ■

Möchten Sie mehr erfahren über das WASCOSA flex freight system® ?

Sven Spörer, Vertrieb, beratet Sie gerne.
T +41 41 727 67 55, sven.spoerer@wascosa.ch

In eigener Sache

WASCOSA verlegt im Sommer 2011 ihren Firmensitz von Zug nach Luzern

Aufgrund des starken Wachstums der WASCOSA wurden neue Büros in und um Zug sowie an anderen Standorten evaluiert. Der Entscheid fiel schliesslich zugunsten von Luzern als neues Domizil des Unternehmens ab Sommer 2011. Massgebend waren Kriterien wie Lage und Attraktivität der Büros, wirtschaftliches Umfeld, Verkehrsanbindung sowie Wohnort der Mitarbeitenden. Das städtische Umfeld von Luzern, die gute verkehrstechnische Anbindung, unter anderem dank der Ende 2009 fertiggestellten durchgängigen Autobahn nach Zürich (Fahrzeit von rund 30 Minuten zwischen Luzern und Zürich), die Senkung der Unternehmenssteuern des Kantons Luzern auf das tiefste Niveau der gesamten Schweiz sowie die attraktive Lage der neuen Büros waren dabei von entscheidender Bedeutung.

So wird die WASCOSA im Sommer 2011 neu errichtete Büros des Projekts «Citybay» im Zentrum der Stadt beziehen und ab diesem Zeitpunkt an folgender Adresse zu Hause sein:

WASCOSA AG
Werftestrasse 4, 6005 Luzern, Schweiz
(ab August 2011) ■

Markus Hartmann, Vertrieb Aussendienst
T +41 41 727 67 72, markus.hartmann@wascosa.ch

Andreas Gerber, Technik / Team Güterwagen
T +41 41 727 67 49, andreas.gerber@wascosa.ch

Neu bei WASCOSA seit 2010

Seit Juli 2010 arbeitet **Markus Hartmann** bei WASCOSA im Vertrieb Aussendienst. Der 42-Jährige bringt – nebst Sprachgewandtheit in Deutsch, Französisch, Englisch, Portugiesisch und Spanisch – langjährige Erfahrung in den Bereichen Logistik und Vertrieb mit. Sein fundiertes Fachwissen hat er sich in 26 Jahren Tätigkeit in der Speditionsbranche angeeignet, davon die letzten 17 Jahre im Bahngeschäft. Während seiner achtjährigen Tätigkeit bei der Bahnspedition Fertrans war er unter anderem verantwortlich für den Aufbau einer selbstständigen Tochtergesellschaft in Paris. Er ist stolz darauf, in einem modernen und innovativen Unternehmen mitzuarbeiten. «Bei WASCOSA wird das hohe Mass an Eigenverantwortung, die Kollegialität und der gegenseitige Respekt tagtäglich intensiv gelebt», freut sich Markus Hartmann. ■

Seit August 2010 im Technik / Team Güterwagen ist **Andreas Gerber**. Der gelernte Baumaschinenmechaniker bringt

«Das neue Aufgabenfeld ist sehr spannend und der gute Spirit innerhalb des WASCOSA-Teams erfreut mich jeden Tag.»

durch seine neunjährige, vielseitige Tätigkeit bei Stadlerrail breites Know-how in der Bahntechnik mit.

Bei Stadlerrail wurde Andreas Gerber auch vom Virus «Bahn» infisziert. «Das neue Aufgabenfeld ist sehr spannend, und der gute Spirit innerhalb des WASCOSA-Teams erfreut mich jeden Tag», so der Familienvater. ■

Terminkalender

2010

02.11.2010 Hamburg (D)	6. Technische Informationsveranstaltung der VPI	Info: Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten mail@vpihamburg.de / www.vpihamburg.de
04./05.11.2010 Bremen (D)	3. Europäische Konferenz zu IKT in der Transportlogistik – ECITL10, mit Unterstützung des Projekts SMART-CM	Info: European Intermodal Association info@eia-ngo.com / www.eia-ngo.com
11./12.11.2010 Dortmund (D)	«Lärmschutz 2010» – 3. Internationale Fachtagung mit Messe	Info: Verkehrs-Akademie Dortmund GmbH info@laermschutz-messe.de www.laermschutz-messe.de
11./12.11.2010 Berlin (D)	Gefahrgut-Technik-Tage Berlin	Info: Storck Verlag Hamburg tagung@storck-verlag.de / www.gefahrgut.de
18.11.2010 Zürich (CH)	VAP Forum Güterwagen Herbsttagung	Info: VAP Schweiz vap@bluewin.ch / www.cargorail.ch
01.12.2010 Amsterdam (NL)	Prämierung EIA Intermodal Award	Info: European Intermodal Association info@eia-ngo.com / www.eia-ngo.com

2011

23. - 25.02.2011 Dresden (D)	11. Internationale Schienenfahrzeugtagung	Info: TU Berlin rad@mw.htw-dresden.de / www.rad-schiene.de
10. - 13.05.2011 München (D)	transport logistic	Info: Messe München info@transportlogistic.de www.transportlogistic.de
10.06.2011 Rostock (D)	VPI Mitgliederversammlung	Info: Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten mail@vpihamburg.de / www.vpihamburg.de
30.09.2011 Noch offen (CH)	UIP-Kongress	Info: UIP Union International d'Associations de Propriétaires de Wagons de Particuliers info@uiprail.org / www.uiprail.org

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

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

Zum Aufbewahren

WASCOSA safety package

Frei wählbare Sicherheitselemente nach dem Baukastenprinzip für bestehendes und neues Rollmaterial

1 Entgleisungsdetektor

2 Crashpuffer

3 Aufkletterschutz

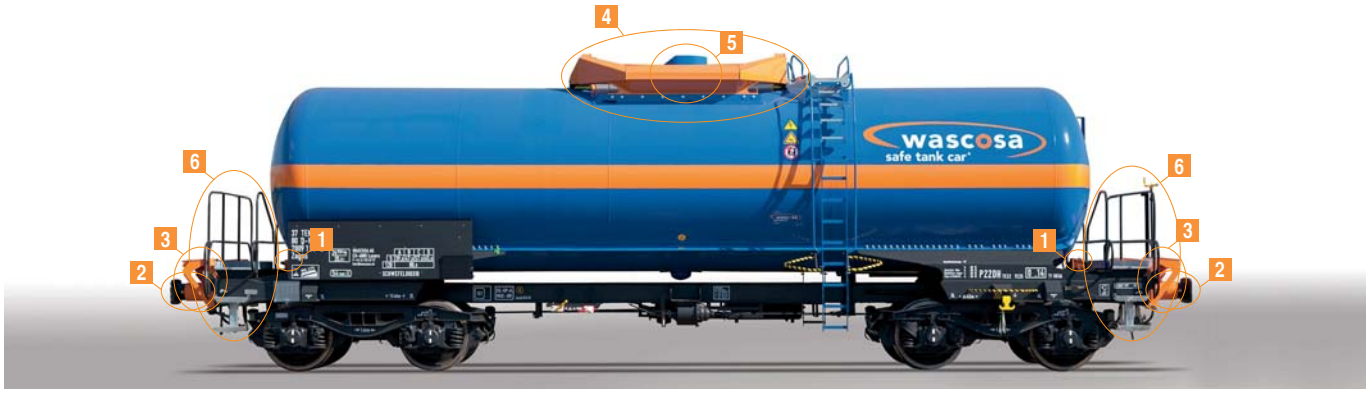
4 Überrollschutz

5 Versenkter Dom

6 Optimierte Übergangsbühne
an jedem Wagenende

Möchten Sie mehr erfahren über das WASCOSA safety package?

Roland Stadelmann, Leiter Vertrieb, steht Ihnen gerne zur Verfügung.
T +41 41 727 67 40, roland.stadelmann@wascosa.ch



News

WASCOSA safe tank car® – der Gefahrgutkesselwagen der Zukunft

Von Uwe Heins – Die an die Grillo-Werke auszuliefernden 80 Kesselwagen der WASCOSA haben ein Volumen von je 54 m³ und werden zum Transport von Schwefeldioxid (UN 1079, Kl. 6.1 + 8) eingesetzt. Mit seinen verschiedenen Sicherheitselementen und den optimierten Übergangsbühnen an beiden Wagenenden verkörpert dieser Wagentyp den Gefahrgutkesselwagen der Zukunft. Gemeinsam mit dem Kunden, Güterwagen- und Komponentenherstellern, Fachleuten der Crash- und Simulations-Technologie sowie dem deutschen Eisenbahn-Bundesamt wurde ein völlig neues Sicherheits- und Arbeitsschutzpaket entwickelt.

In der Ausschreibung des Kunden wurde ein voll ausgestatteter Chlorwagen gefordert, der im Bereich Sicherheit jedoch deutlich mehr bieten sollte als die bisher am Markt verfügbaren Wagen. Zusammen mit langjährigen Partnern, u. a. bedeutenden Know-how-Trägern im Bereich der Entwicklung von Sicherheitskomponenten, wurde deshalb ein umfangreiches Sicherheitskonzept für den Gefahrgutkesselwagen erarbeitet. So wurde ein völlig neuer, zum Patent angemeldeter Überrollschutz entwickelt. Ein weiteres Sicherheitselement sind die aus dem Lokomotivbau stammenden EST-Suprapuffer G2. Das nach neuesten Erkenntnissen optimierte Kraftniveau und Deformationsverhalten dieser Puffer schützt den safe tank car® mit verstärktem Untergestell weit über das im RID geforderte Mass hinaus.

Um grössere Schäden bei Entgleisungen zu vermeiden, ist der Wagen mit zwei mechanischen Entgleisungsdetektoren ausgerüstet. Zusätzlich ist der Sicherheitskesselwagen mit vier Aufkletterschutz-Modulen Typ AC04 der Firma EST ausgestattet, welche bei einem Unfall das Aufklettern der Puffer eines Wagens über jene des nächsten Wagens verhindern. Dieser Überpufferungsschutz erfüllt die RID-Sondervorschrift TE25 Absatz a), die ein Verhindern des Aufkletterns bereits in der Anfangsphase fordert. Zur Arbeitssicherheit trägt eine optimierte Übergangsbühne mit durchgehend uneingeschränkter Arbeitsgangbreite und zusätzlichen Handgriffen am seitlichen Aufstieg bei.

Da Sicherheitselemente nur sinnvoll sind, wenn sie die Sicherheit auch nachweislich erhöhen, hat WASCOSA für den safe tank car® und alle seine Komponenten in Absprache mit den Zulassungsbehörden erstmals rechnerische Simulationen der unterschiedlichen Belastungsfälle durch die Firma Makross aus München durchführen lassen, die seit Jahren Simulationsrechnungen für alle namhaften Automobilhersteller durchführt. ■

Safety has a colour – wascosa