Ausgabe 26 | Oktober 2016

wascosa infoletter

Aktuelles für die Güterwagenbranche

Unsere Zukunft ist intelligent

Wascosa setzt auf die Praxis: Aktuell wird die gesamte Intermodalflotte mit Telematik ausgerüstet. Zuvor wurden verschiedene verfügbare Systeme und Anbieter einem ausführlichen Test unterzogen. Inzwischen sind die Wunschpartner bestimmt und der Ausrüstungsprozess auf gutem Weg. Bereits konnten im Praxistest wie auch im Betrieb wertvolle Daten gewonnen werden.

Von Christoph Becker, Projektleiter Wascosa Asset Intelligence

Mit der Telematikausrüstung der gesamten Intermodalflotte verbessert Wascosa ihre Informationsgrundlage deutlich. Gerade im Hinblick auf die ECM Verantwortung ist dies ein entscheidender Schritt. Ausserdem wird sich dank der Telematik die Verfügbarkeit für die Kunden weiter steigern. Aber auch Kunden erhalten die Möglichkeit, vom Informationsgewinn zu profitieren, um die Wagenumläufe zu optimieren und die Standzeiten zu reduzieren.

Viele Lösungen auf dem Papier

Wer «Telematik» schon einmal gegoogelt hat, weiss, dass die Auswahl an Angeboten gross ist. Zahlreiche Anbieter locken mit günstigen Lösungen, individueller Entwicklung und einer immer besseren Technik. Allein für die notwendige Stromversorgung der Systeme auf einem Güterwagen gibt es verschiedene Varianten, die drei häufigsten: Radlagersysteme, die ihre

Fortsetzung auf Seite 2

Höhere Produktivität durch integrierte Telematik – was heisst das für den Bahnsektor? 5

Borealis setzt beim Transport seiner Gefahrengüter auf die Bahn 8

Roll-out: Neue 88m³-Kesselwagen für die DS-Mineralöl GmbH 10

Liebe Leserinnen und Leser

Unsere Zukunft ist intelligent. Viel wird darüber geschrieben und geredet, wenig wird umgesetzt. Am letztjährigen Wascosa Asset Intelligence Day haben wir angekündigt, dass unsere Intermodalflotte mit Telematik ausgerüstet wird.

Heute ist es soweit: Wir setzen unsere Ankündigung in die Praxis um. Bereits wurden über 400 Intermodalwagen mit Telematiksystemen ausgerüstet und jeden Monat kommen weitere hundert hinzu. Dies eröffnet uns allen neue Möglichkeiten, die Transparenz und die Effizienz der Bahnprozesse weiter zu verbessern.

Als Anbieter von Güterwagensystemen hat sich Wascosa verpflichtet, mehr als nur Vermieter von Güterwagen zu sein. So erfahren Sie in dieser Ausgabe, wie der Baustein «Asset Intelligence» Form annimmt und welche Vernetzung allein schon die Umsetzung des Rolloutprojektes erfordert. Unsere Intermodalkunden reagieren sehr positiv auf unsere Initiative und aus dem Kesselwagenbereich erhalten wir zunehmend Anfragen nach intelligenten Lösungen. Ein Weckruf für alle Telematikhersteller, ihre Produkte ATEX-tauglich auszulegen!

Die Richtung, in welche die Bahnlogistik gehen muss, ist klar: Die Zukunft ist digital (S. 5). Spannend bleibt es damit auf jeden Fall. An den Messen werden zahlreiche Neuheiten und Ideen vorgestellt, die schon bald auf uns zukommen werden. Wascosa stellt sich der Herausforderung, mit dieser Entwicklung Schritt zu halten und trägt ihren Teil zu einer modernen Logistik bei. Dazu gehören auch unsere Neubauprojekte (ab S. 9). Sie zeigen, dass wir auch mit unserem Wagenpark neue Massstäbe setzen.

Philipp Müller
Präsident des Verwaltungsrates

Fortsetzung von Seite 1

Energie aus den Radumdrehungen gewinnen; batteriebetriebene oder solarversorgte Systeme. Die Leistungsfähigkeit und Kosten variieren stark und hängen von der Verwendungsart ab. Jede Technik hat ihre Vor- und Nachteile in der Beschaffung, im Einbau, Betrieb und Unterhalt. Ein entscheidendes Kriterium für die Systemauswahl ist die kommerzielle Seite: Dazu empfiehlt sich eine Vollkostenrechnung.

Um sich eine systematische Übersicht zu verschaffen, führte Wascosa zunächst ein eigenes Marktscreening durch. Anschliessend wurde der Lieferantenkreis mittels Mindestanforderungen, die sich aus den spezifischen Bedingungen des Bahnverkehrs ergeben, auf rund ein Dutzend Anbieter reduziert. Das passende System jedoch rein aufgrund von theoretischen Betrachtungen auszuwählen, wurde verworfen, zumal viele Anbieter nur über geringe Felderfahrungen verfügten. Stattdessen entschied sich Wascosa, einen Praxistest vorzuschalten.

Shortlist im Praxistest

Die Praxistests führten zu wertvollen Ergebnissen. Beispielsweise wurden bei der Laufleistungserfassung erhebliche Unterschiede zwischen den Systemen erkannt. Abbildung 1 zeigt beispielhaft einen solchen Vergleich. Die mit Linien verbundenen Punkte zeigen für jedes Messintervall die Abweichung in Prozent (linke Skala) der vom Telematiksystem berechneten Laufleistung vom realen Wert. Exemplarisch sind hier die Resultate dreier Systeme (A, B, C) dargestellt. Unter anderem ist offensichtlich, dass die Hersteller B und C einen sehr ähnlichen Berechnungsalgorithmus verwenden. Die reale Kilometerzahl im Zeitintervall ist jeweils mit einem Balken dargestellt (rechte Skala). Auch bei in der Konfigurierbarkeit der Systeme zeigten sich im Test deutliche Unterschiede, ebenso beim Support und der Flexibilität der Anbieter.

Ein Teil der Lieferanten bietet für die Auswertung der Daten ein eigenes proprietäres Portal an. Ihre Bedienungsfreundlichkeit ist sehr unterschiedlich. Die Auswertung der für Wascosa zentralen Laufleistungsinformationen erwies sich deshalb im Praxistest teilweise als schwierig.

Eine nicht zu unterschätzende Herausforderung ist in der Praxis – je nach unterschiedlicher Bauart der Systeme und Wagentypen – eine geeignete Einbauposition. Namentlich der folgenden Frage sollte bereits im Testbetrieb Beachtung geschenkt werden: Wie verhält sich das Telematiksystem, wenn vom Montageort kein ideales Sichtfeld zum Himmel besteht? Solche Einschränkungen führen nämlich nicht nur zu einer geringeren Positionsgenauigkeit, sondern können auch einen erheblichen Einfluss auf den Energieverbrauch haben. Weiter sollen die Systeme im täglichen Betrieb keine Nachteile mit sich bringen, beispielsweise durch eine Beeinträchtigung des ohnehin engen Berner Raumes.

Savvy Telematic Systems stellt seine Kompetenzen und das eingesetzte Produkt im Artikel auf Seite 6 dieser Ausgabe des Wascosa-Infoletters vor.

Von den getesteten Systemen hat dasjenige vom jungen, aber kompetenten Anbieter Savvy Telematic Systems AG am besten abgeschnitten und wurde deshalb von Wascosa für das erste Los zur Ausstattung der Intermodalwagen ausgewählt. Savvy überzeugte mit einem modernen Produkt, schnellem Support und hoher Performance während den mehrmonatigen Systemtests. Die Laufleistungsgenauigkeit der Systeme lag vom ersten Tag an auf einem sehr hohen Niveau. Savvy hat ihr batteriebetriebenes System auf eine ATEX-Zertifizierung, einer Mindestanforderung für die Ausrüstung der Intermodalflotte von Wascosa, ausgerichtet und konnte termingerecht die nötigen Zertifikate vorweisen. Nicht zuletzt überzeugte Wascosa die ra-

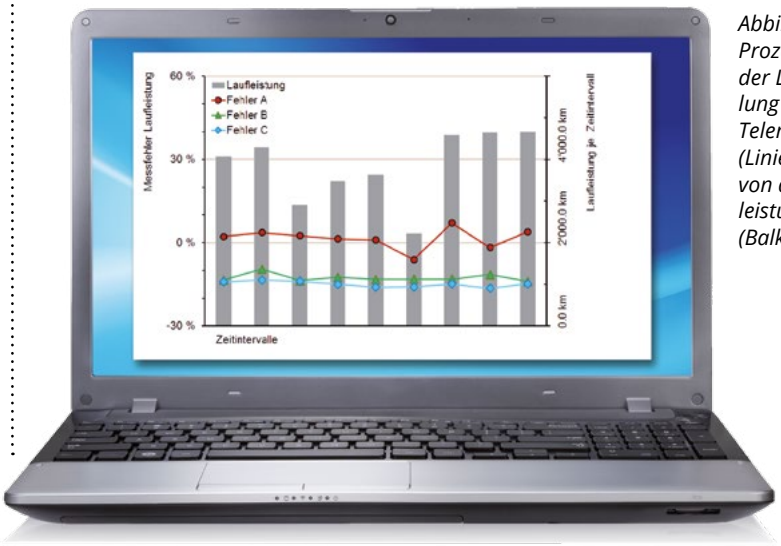


Abbildung 1: Prozentuale Abweichung der Laufleistungsermittlung dreier verschiedener Telematiksysteme (Linien A-C, linke Skala) von der realen Laufleistung je Zeitintervall (Balken, rechte Skala)

Telematik am Güterwagen: Lohnt sich der ganze Aufwand überhaupt?

Viele Unternehmen haben bis heute noch nicht die Möglichkeit, unabhängige Informationen zum Fahrtverlauf ihrer Güterwagen zu generieren. Zwar können Verlader teilweise auf Systeme von Eisenbahninfrastrukturen zugreifen, diese Informationen beschränken sich jedoch meist auf einzelne Länder. Anschlussgleise und Terminals bleiben schwarze Löcher. Auch die Laufleistung der Wagen ist eine sicherheitsrelevante Information. Bestrebungen, diese Kilometerdaten zuverlässig zu gewinnen, werden bis heute nur teilweise unternommen. Oft sind diese Daten dann auch nur sehr schwer zu überprüfen.

Mit Telematik erhalten die Wagenhalter wie auch die Mieter der Wagen schon mit einfachen Systemen rasch, zuverlässig und detaillierte wie auch verifizierbare Informationen. Insbesondere bei Radsatztauschen sind aufgrund zuverlässiger Laufleistungsdaten Kostensenkungen zu erwarten. Aber auch gesamthaft wird der Wagenunterhalt damit intelligenter gestaltet und die Flotteneffizienz kann überprüft sowie verbessert werden. Wenn damit der Fahrzeugbestand nur schon um einen tiefen einstelligen Prozentsatz reduziert werden kann, zahlt sich die notwendige Investition in die Telematik rasch aus.

Und wieso soll ich als Wascosa Kunde Telematikdaten nutzen?

Abgestellte Wagen können leicht aus den Augen verloren gehen. Hat sich der Wagen diesen Monat überhaupt schon bewegt? Wo steht er denn eigentlich aktuell? Solch simple Auswertungen zur Verwendung vom Rollmaterial zeigen auch ohne Echtzeitübertragungen Optimierungspotenziale. Mit einfachen Massnahmen lassen sich vielfach bedeutende Effizienzsteigerungen verwirklichen und dies zu weit geringeren Kosten als durch das Anmieten von weiterem Rollmaterial.

sche Umsetzung der Schnittstelle zur neutralen, zentralen Datenplattform NIC-base.

Effizient: zentrale Verwaltung und Distribution, dezentrale Installation

Güterwagen sind da, um bewegt zu werden. Das ist gut, bringt aber für die Nachrüstung mit einem Telematiksystem den Nachteil, dass sie über ganz Europa verstreut unterwegs sind. Eine effiziente und günstige Installation ist im preissensitiven Schienengüterverkehr zentral. Im Praxistest wurden diverse Montagevarianten (Schweissen, Magnete, Schrauben etc.) auf ihre Vor- und Nachteile geprüft. Es wurden Werkstattaufenthalte der Vergangenheit analysiert und zusammen mit den Unterhaltsbetrieben Kostenabschätzungen gemacht. Als Resultat hat Wascosa entschieden, auf einen zentralen Partner für die Verwaltung und Distribution der Systeme zu setzen und bei der Installation dezentral mit einem Netz von zuverlässigen Werkstatt-Dienstleistern zu arbeiten.

Als Partner für die Verwaltung und Distribution der Systeme hat Wascosa die Franz Kaminski Waggonbau GmbH in Hameln, Deutschland, gewählt. In den Lagerräumen von Kaminski – wo bereits heute zahlreiche Ersatzteile verschiedener Unternehmen liegen – warten auch die Telematikgeräte für die Intermodalwagen der Wascosa auf ihren Einsatz. Dank der bereits vorhandenen Infrastruktur und einem zuverlässigen WebShop können die beteiligten Werkstätten die Telematikeinheiten bequem bestellen. Die langjährige Erfahrung von Kaminski als Werkstatt, kurze Reaktionszeiten und die Entscheidungsfreudigkeit waren entscheidende Gründe für den Zuschlag. Für Kaminski sprach auch das grosse Kesselwagen Know-how im Hinblick auf die künftige Anwendung von Telematik mit Sensorik.

Neben der Verwaltung und dem Versand wurden in der Hauptwerkstatt von Kaminski auch die Ausbildung zum Einbau sowie Testeinbauten durchgeführt. Für die Installation an den Intermodalwagen wurden Werkstätten in der mobil durchführbaren Installation geschult. Auch der 1st-Level-Support für die Installationspartner lässt sich über Kaminski abwickeln.

Die Franz Kaminski Waggonbau GmbH erläutert das Rollout-Konzept sowie seine weiteren Dienstleistungen im Artikel auf Seite 4 dieser Ausgabe des Wascosa-Infoletters.

Ein eigens entwickeltes Webtool (Abbildung 2) reduziert bei den Installationsaufträgen den administrativen Aufwand sowohl für Wascosa als auch für die dezentralen Werkstätten. Über eine für Mobilgeräte optimierte Internetseite können Werkstätten die Freigabe der einzelnen Wagen für den Einbau von Telematik prüfen. Eine zusätzliche schriftliche Beauftragung entfällt. Dank dieser einfachen Online-Abfrage und der Möglichkeit der mobilen Installation wurde ein rasches und kostengünstiges Ausrüsten der Intermodalflotte möglich. Ein besonderer Vorteil: Die Kunden der Wascosa erfahren so keinerlei Einschränkungen bei der Nutzung der Wagen im Tagesgeschäft.

Den Datenfluss bündeln: Vom Wagen zum Bildschirm

Wie sich schon im Test gezeigt hatte, bieten die verschiedenen Systemanbieter teilweise auch eigene Softwarelösungen für die Datenauswertung. Langfristig gesehen ist jedoch ein effizientes Arbeiten nur mit

Abbildung 2: Webtool zur Prüfung der Wagenfreigabe für die Installation

einem unabhängigen, einheitlichen System zu erreichen. Wascosa setzt hier auf die NIC-base Plattform der kasasi GmbH aus Kempten, Deutschland, weil dieser Anbieter über eine grosse Erfahrung als Lösungsanbieter im Strassengüterverkehr verfügt und auch in der Testphase von Anfang an mit pragmatischen Lösungsansätzen überzeugte. In kürzester Zeit wurde beispielsweise ein Testserver mit einer Schnittstelle zum Empfang bahnspezifischer Informationen bereitgestellt. Alle Daten können über ein einziges Portal einheitlich eingesehen und ausgewertet werden. Ausserdem bietet sich dem Wagenhalter so auch die Chance, mit nur einer einzigen Systemschnittstelle die Integration der zahlreichen, gewonnenen Daten in die eigene IT Landschaft sicherzustellen.

Quantität oder Qualität?

Technisch lassen sich heute schon mit einfachen Mitteln grosse Datenmengen generieren. Die Frage ist aber: Was soll mit den Daten erreicht werden? Welchen Nutzen bringt beispielsweise eine Ortsinformation im Fünfminutentakt, wenn der Wagen steht? Müssen die Daten überhaupt in Echtzeit zur Verfügung stehen? Durch die logische Verknüpfung verschiedener Grössen können gezielt relevante Informationen generiert werden, welche die nötige Qualität haben, um die Nutzung des Wagenparks zu optimieren.

Erster praktischer Nutzen

Obwohl die Ausrüstung der Intermodalflotte erst vor Kurzem begonnen hat, konnte Wascosa schon mehrfach profitieren. So konnten starke Verzögerungen bei Zustellungen von Wagen dank Güternachverfolgung vermieden werden. Zudem stehen der Wascosa jetzt unabhängige und genaue Laufleistungsinformationen zur Verfügung, was die Sicherheit stark erhöht und den Radsatzunterhalt massiv vereinfacht. Die mehreren hundert, bereits installierten Systeme liefern die Datengrundlagen für weitere Analysen zur Produktivitätssteigerung und Unterhaltsoptimierung. Die Ausrüstung der Intermodalwagenflotte von Wascosa mit Telematiksystemen ist damit ein wohlbedachter, wichtiger Schritt in eine intelligente Zukunft.

Franz Kaminski Waggonbau: Massgeschneiderte Rollout-Konzepte und mehr

Die Lagerung, Distribution und Koordination der Zustellung der Telematiksysteme erfolgen webbasiert.

Die Einführung neuer Technologien, wie der Telematik, und das entsprechende Nachrüsten von Güterwagen bringen immer auch neue Aufgaben und somit neue Lösungen mit sich. Eine besondere Herausforderung im Ausrüstungsprozess ist jeweils die Kosten- und Zeitoptimierung bei der Installation an Wagenflotten, wenn die Wagen über ganz Europa verteilt sind. Bei der Telematik liegt hier ein besonderes Augenmerk auf dem Transport der Systeme unter Beachtung der Richtlinien für Lithium-Batterien.

Das auf die Bedürfnisse von Wascosa massgeschneiderte Rollout-Konzept setzt auf die Verzahnung aller Beteiligten durch modernste Informations- und Kommunikations-Techniken (Industrie 4.0). Beim Einbau der Telematiksysteme in die Intermodalwagenflotte und künftigen weiteren Projekten von Wascosa nimmt Kaminski folgende Aufgaben wahr:

- Mitwirkung bei Testeinbauten
- Mitentwicklung und Evaluation von Montagearten und entsprechender Anweisungen
- Erstellung von Schulungsunterlagen
- Schulung der Installationspartner
- Lagerhaltung der Telematiksysteme
- Bereitstellung eines Webshop zur leichten Onlinebestellung
- Abwicklung des Bestellprozesses
- Versand an Einbaustandorte
- Koordination mit den Herstellern der Telematiksysteme (beispielsweise zur Sicherstellung verschiedener Aktivierungsstufen und damit zur Kostenoptimierung)
- 1st Level-Support für Installationspartner
- Reporting über Einbaufortschritt

Eine erfolgreiche Partnerschaft

Als sehr wertvoll erwies sich die frühe Einbindung in das Intermodal-Projekt und die dadurch entstandene gute und enge Zusammenarbeit mit allen Beteiligten, angefangen beim Telematiklieferanten Savvy, den dezentralen Werkstätten bis hin zu Wascosa selbst. Gerade in der Anfangsphase förderte dies ein rasches und einfaches Vorgehen bei der Lösungsfindung von unvorhergesehenen Ereignissen. Die Erfahrung als Werkstatt, als Ersatzteillieferant sowie die langjährige Arbeit mit Telematiksystemen gibt Kaminski die nötige Sicherheit in solchen Vorhaben. Dank dem Vertrauen von Wascosa konnte Kaminski massgeblich zur Erstellung und Umsetzung eines massgeschneiderten Rollout-Konzeptes beitragen.

Über die Franz Kaminski Waggonbau GmbH

Als mittelständisches Unternehmen der Bahnzuliefererindustrie ist die Franz Kaminski Waggonbau GmbH seit Jahrzehnten eines der führenden Unternehmen auf dem Gebiet der Produktion und Instandhaltung von Eisenbahn-, Kessel- und Güterwagen, welches auch im Ersatzteilmanagement im Eisenbahnbedarf führend ist. Kaminski bietet Ersatzteilmanagement aus einer Hand und ist damit für Partner wie die Wascosa der geeignete Dienstleister für die Verwaltung, Lagerung, Distribution und Aufarbeitung von Ersatzteilen. Mit dieser Erfahrung und der weitgehend vorhandenen Infrastruktur (Lagerhallen, Webshop etc.) bietet Kaminski ein Komplettangebot von der Anlieferung bis zum Reporting der Einbauten.

Weitere Informationen / Kontakt: Franz Kaminski Waggonbau GmbH, Kuhbrückenstrasse 25, DE-31785 Hameln, Tel.: 0049 5151 4008-31, service@kaminski-hameln.de, www.kaminski-hameln.de

Effiziente Partnerschaft: Bereits über 400 Wagen ausgerüstet

Nur wenige Monate nach dem Start des Rollouts sind heute bereits mehr als 400 Wagen der Intermodalflotte von Wascosa mit Telematiksystemen ausgerüstet. Und dies ohne einen einzigen extra dafür beauftragten Werkstatteinsatz oder zusätzliche Stillstandzeiten. Dank der Erfahrung der Firma Kasasi GmbH im Aufbau von Rollout-Konzepten und dem zuverlässigen Werkstattpartner Kaminski wurde ein effizientes Installationskonzept entwickelt, dass diesen Erfolg ermöglicht hat. Bis Ende dieses Jahres werden bereits 700 Wagen mit GPS-Systemen ausgerüstet sein.

In NIC-base werden stehende Wagen mit einem blauen Wagensymbol und fahrende Wagen mit einem grünen Wagensymbol angezeigt. Je nach Zoomlevel sind Einheiten gruppiert.

Wascosa Asset Intelligence in der Praxis

Die permanente Standort- und Laufzeiten überwachung ermöglicht eine optimale Ressourcenplanung und ein effizientes Kapazitätsmanagement. Die Wagenpositionsdaten werden mittels NIC-base Plattform von kasasi – wie hier im Bild gezeigt – klar und verständlich präsentiert.

Weitere Informationen zur NIC-base bietet der entsprechende Artikel im Wascosa-Infoletter Ausgabe 25 (Februar 2016) auf den Seiten 10 und 11.

Digitalisierung 4.0 im Schienengüterverkehr

Höhere Produktivität durch integrierte Telematik – was heisst das für den Bahnsektor? «Digitalisierung 4.0» bezeichnet die vierte industrielle Revolution. Die digitale Vernetzung von Mensch und Maschine, welche über die Dateninfrastruktur (Software und Telematik) wie das Internet kommunizieren.

Von Aida Kaeser, Head of MarCom & Software Product Management, Savvy Telematic Systems AG

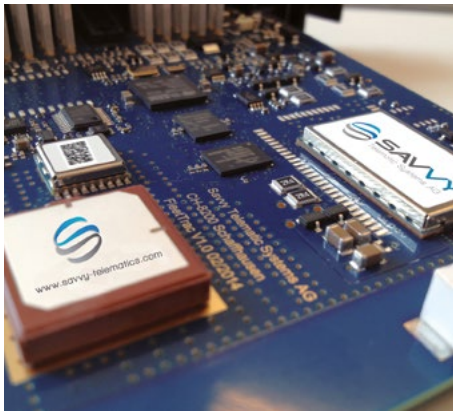
Telematik-Lösungen eröffnen insbesondere durch die Digitalisierung von Unternehmensprozessen und der damit einhergehenden Automatisierung bzw. Beschleunigung das grösste Optimierungspotenzial. Dazu sind zahlreiche Schnittstellen zu anderen Systemen der Unternehmens-IT nötig. Denn was nützen die aktuellsten Positionsdaten, wenn sie nicht in der Dispositionsanwendung nutzbar sind? Wie sollen aussagekräftige Auswertungen erstellt werden, wenn die Telematik-Daten nicht mit den Stammdaten aus dem Planungssystem für die Unternehmensressourcen (ERP) angereichert werden können? Die Telematik-Lösung entfaltet ihren Nutzen also nur durch eine leistungsfähige Integration in die Anwendungslandschaft.

Neue Möglichkeiten für das 21. Jahrhundert

Das Spannende an der Digitalisierung ist die Möglichkeit, Daten in Echtzeit vernetzt, automatisiert und unbeschränkt zu nutzen und dadurch althergebrachte Geschäftsabläufe aufzubrechen und das Unternehmen fit für die Bedürfnisse des 21. Jahrhunderts zu machen.

Durch internetbasierte Technologien (Cloud) und anspruchsvolle Anwendungen zur Geschäftsanalytik (Business-Intelligence), die auf modernsten Konzepten zur Datenauswertung basieren, werden aus den Daten zuerst Informationen und dann geschäftsrelevante Erkenntnisse. Statt mühselig programmierter Datenbankabfragen, wie man sie aus Data-Warehouse-Modellen kennt, ist es so mit nur wenigen Klicks möglich, genau die Analysen zu aktuellen operativen oder strategischen Prozessen zu erhalten, die man benötigt.

Die Anforderungen an den Betrieb und den Unterhalt von Güterwagen sind vielfältig und anspruchsvoll. Die Überwachung des Transportfortschritts, die Einbindung in intermodale Systeme, die Einhaltung von Sicherheits- und Wartungsvorschriften sowie die Sicherstellung von Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der Wagen sind für den Betreiber, den Vermieter – und in Tei-



Robuste, langlebige Telematik-Geräte ermöglichen eine lückenlose Erfassung der Daten.

len auch für den Verlader – mit hohen Personalkosten verbunden. Bei mangelhafter Kontrolle und Umsetzung kann sich diese Kostensituation durch Produktivitätsausfälle aber noch verschärfen. Es bleibt also nur, die eigenen Abläufe entlang der gesamten Prozesskette wirtschaftlicher zu gestalten. Der Handlungsbedarf ist bei sinkenden Margen im Schienengüterverkehr und dem Druck der Strasse eindeutig gegeben – der Handlungsspielraum ist aus denselben Gründen allerdings begrenzt. Intelligente und hochintegrierte Telematiksysteme lösen dieses Dilemma.

Dank aktivem Tracking und Tracing von Fracht- und Tankcontainern können Logistikprozesse in Echtzeit gesteuert werden.

Wie unterstützt die Digitalisierung den Bahnsektor?

All die zuvor genannten Vorteile lassen sich prinzipiell in allen Anwendungsfeldern der Schienengüterlogistik nutzen, so auch im intermodalen Verkehr. Mit dem Schienengüterverkehr eng verbunden, ist beispielsweise die Containerlogistik. Eine optimale Auslastung im Schienengüterverkehr ist von zahlreichen externen Faktoren abhängig. Die Bereitstellung und Zuführung von Gütern im kombinierten Verkehr ist einer davon. Nur wenn die Güter an der Verladestelle bereitstehen und in der richtigen Art disponiert sind, lässt sich eine hohe Produktivität erzielen.

Mit Ortungssystemen (GPS und GLONASS) können Fracht-und Tankcontainer weltweit in Echtzeit geortet und nachverfolgt werden. Die erhobenen Ortungsdaten nutzen aber nicht nur den Transportunternehmen bei der Steuerung ihrer Prozesse. In einer vom Hersteller über den Transporteur bis hin zum Kunden gedachten Lieferkette profitieren alle Akteure von diesen Daten. So ist etwa der aktuelle Transport- und Lieferstatus auch für den Kunden transparent. Bei genauer Kenntnis des Lieferdatums, aber auch bei Verzögerungen oder bei Ausfällen kann er seine Produktionsprozesse entsprechend steuern und den Materialfluss zusammen mit Hersteller und Transportunternehmen rechtzeitig anpassen.

Mit der Erhebung weiterer Sensordaten, einer intelligenten Business-Logik, einem immer detaillierteren Einblick in den Lebenszyklus eines Güterwagens oder Containers und zunehmender Automatisierung steigt die Prozess- und Servicequalität. So lassen sich Frachtpapiere oder Qualitätsnachweise automatisch erzeugen, Verladeprüfungen und die dazugehörige Dokumentation wesentlich vereinfachen oder auch Kapazitäten bei der Stellplatzverwaltung besser ausschöpfen und Vorschriften bei der Zusammenlagerung (Gefahrgüter) einfach umsetzen. Ein simples, aber kostenseitig attraktives Beispiel ist die automatische Erfassung und Validierung von Einlagerungsdaten einer Lagerliste, um ein «first in - first out» Prinzip sicher und vor allem aus dem Stand heraus umzusetzen.

Ein Augenmerk auf die Folgen der Digitalisierung 4.0

Damit die bereits erwähnte Integration in die Unternehmens-IT selbst nicht zur Kostenfalle wird, muss das System eine intelligente, zukunftsweisende Software- und Schnittstellenarchitektur aufweisen. Die zunehmende Komplexität darf nicht aus den Augen verloren werden: aus der Datenflut an Informationen die, für das eigene Unternehmen wesentlichen Erkenntnisse herausfiltern und bedarfsgerecht analysieren. Die Wertschöpfung ist unbestreitbar. Dank modernster Technologien und mit der Unterstützung eines erfahrenen Integrationsdienstleisters ist sie auch innerhalb weniger Monate erreichbar.

CargoTrac ExR – die ATEX-zertifizierte Telematik-Lösung für den Güterverkehr

Als Novum im eigens entwickelten Hardwareportfolio bietet Savvy das ATEX-zertifizierte CargoTrac ExR an. Die Telematik-Einheit bietet Leistungen und Lebensdauer weit über dem Branchenstandard und eröffnet der Gefahrgutlogistik das gesamte Spektrum digitaler Prozessoptimierung. Das CargoTrac ExR ist für explosionsgefährdete Bereiche der Zone 1 zugelassen und eignet sich für unterschiedlichste Transporteinheiten: Container, IBCs und Bahngüterwagen. Als eine der Innovationen bietet CargoTrac ExR die Möglichkeit, externe Sensoren auch über eine 2.4GHz ZigBee Funkschnittstelle anzubinden. Hinzu kommt ein gesicherter Sensorgateway. Das Sense Gateway ExR bietet vier Anschlussmöglichkeiten für ATEX-Sensoren zur Überwachung von Temperatur, Druck, Füllständen oder Verriegelungen.

Das ATEX-zertifizierte SAVVY® CargoTrac Ex bietet Leistungen und Lebensdauer weit über dem Branchenstandard.

Synergy Portal – Transparenz und Vernetzung für alle

Das cloudbasierte Synergy Enterprise Portal von Savvy bereitet die Daten von Transportmitteln und -einheiten in übersichtlichen Dashboards zu wertvollen Informationen auf: Position, Strecken, Laufleistung, Routenoptionen, Status der Güter oder Betriebsmittel, aktuelle Aufgaben, Unregelmässigkeiten, Verantwortlichkeiten, Risiken, Ansprechpartner – all diese Informationen stehen zur Verfügung. Das Portal macht damit nicht nur Logistikprozesse transparent, sondern bietet auch umfassende Möglichkeiten der Zusammenarbeit aller Beteiligten.

Weitere Informationen / Kontakt:
SAVVY Telematic Systems AG
Webergasse 48
CH-8200 Schaffhausen
Tel.: 0041 (0) 52 633 46 00
E-Mail: info@savvy-telematics.com
Internet: www.savvy-telematics.com

Fachverbände stellen sich vor

Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik

Der Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME), 1954 gegründet, hat sich in Deutschland als Fachverband für Einkäufer, Supply Chain Manager und Logistiker etabliert. Er versteht sich als Dienstleister für seine über 9000 Mitglieder, die den verschiedensten Branchen und Sektoren (u.a. Industrie, Handel, öffentliche Einrichtungen, Finanzdienstleister) angehören. Das Volumen der von den BME-Mitgliedern eingekauften Waren und Dienstleistungen beträgt jährlich rund 1,25 Billionen Euro. Die 38 BME-Regionen schaffen für ihre Mitglieder ein lokales Netzwerk. Zu den Verbandszielen gehören der Transfer von Know-how, die Aus- und Weiterbildung von qualifiziertem Personal sowie die wissenschaftliche Arbeit. Ausserdem unterstützt der BME seine Mitglieder bei der Erschliessung neuer Märkte und gestaltet wirtschaftliche Prozesse mit.

Weitere Informationen / Kontakt:
Joachim Lorenz, Pressereferent
Bundesverband Materialwirtschaft,
Einkauf und Logistik e.V. (BME)
Bolongarostrasse 82
D-65929 Frankfurt/Main
Tel.: 0049 (0) 69/ 308 38-130
E-Mail: joachim.lorenz@bme.de
Internet: www.bme.de

BME-Symposium in Berlin: Jährliches Highlight für Einkaufsentscheider, Supply Chain Manager und Logistiker zum fachlichen Austausch und zum Networking (Foto: BME e.V./Schwarz)

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) haben sich rund 600 Unternehmen des Öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs in Deutschland zusammengeschlossen. Die Sparte Schienengüterverkehr des VDV umfasst ca. 200 Unternehmen: Mehr als 100 sind in der Güterbeförderung tätig, über 140 Unternehmen betreiben Eisenbahninfrastruktur und etwa 40 Gesellschaften zählen zu den Werks- und Industriebahnen. Pro Jahr transportieren die Bahnen in Deutschland fast 600 Mio. Tonnen Güter auf der Schiene. Das ersetzt täglich rund 77 000 voll beladene LKW auf deutschen Strassen. Der VDV setzt sich für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Strasse ein.

Pro Jahr werden in Deutschland fast 600 Mio. Tonnen auf der Schiene bewegt.

Der Verband sieht seine Aufgaben in der Beratung der Mitgliedsunternehmen und der Politik, in der Pflege des Erfahrungsaustausches zwischen ihnen und in der Erarbeitung technischer, betrieblicher, rechtlicher und wirtschaftlicher Grundsätze. Der VDV vertritt ausserdem die Interessen der Mitgliedsunternehmen gegenüber Parlamenten, Behörden, Industrie und anderen Institutionen.
Zusätzlich zur Hauptgeschäftsstelle in Köln gibt es VDV-Geschäftsstellen in Brüssel und Berlin.

Weitere Informationen / Kontakt:
Rahime Algan, Verbandskommunikation
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
e. V. (VDV)
Leipziger Platz 8
D-10117 Berlin
Tel.: 0049 (0) 30/ 399 93-218
E-Mail: algan@vdv.de
Internet: www.vdv.de

Borealis erneuert ihre Ammoniak-Wagenflotte

Jährlich befördert die Borealis L.A.T mehr als 400 000 Tonnen an soliden und liquiden Gütern. Die Flotte an Ammoniakwagen zählt ca. 300 Kesselwagen. Die zunehmende Wirtschaftlichkeit der Bahn kommt dem Unternehmen sehr gelegen, wenn es um den Transport seiner Gefahrengüter quer durch Europa geht. Sicherheit war dabei immer eine der Topprioritäten für Borealis, weshalb man sich jüngst für die Miete von 120 neuen Kesselwagen von Wascosa entschieden hat, erläutert Zsolt Udvari, Supply Chain Manager der Borealis L.A.T im Gespräch mit der infoletter-Redaktion.

Höhere Produktivität und mehr Sicherheit mit den neuen Ammoniak-Wagen.

Borealis, mit Sitz in Wien (Österreich), ist Europas zweitgrösster Erzeuger von Polyethylen und Polypropylen und der drittgrösste Hersteller von Düngemitteln und technischen Stickstoffprodukten, die unter der Marke Borealis L.A.T kommerzialisiert werden. Als einer der führenden europäischen Düngemittelhersteller generiert Borealis Wertschöpfung in der Agrarindustrie, um mehr Menschen und Tiere ernähren zu können. Über sein Vertriebsnetz liefert das Unternehmen jährlich über fünf Millionen Tonnen Düngemittel und technische Stickstoffprodukte. Mit mehr als 70 Lagern in ganz Europa und über 700 000 Tonnen an Lagerkapazität bietet Borealis L.A.T eine breite Düngemittelpalette: Stickstoffdünger, Komplexdünger – eine Mischung aus Stickstoff (N), Phosphat (P) und Kalium (K) – sowie eine Reihe anderer technischer Stickstoffprodukte, von Ammoniak und Ammoniumnitraten bis hin zu Salpetersäure und Harnstofflösungen. Wascosa stellt der Firma Borealis L.A.T die Güterwagen für den Ammoniaktransport zur Verfügung.

Warum bevorzugt Borealis die Schiene gegenüber der Strasse für den Gütertransport?

Die Bahn wird zunehmend wettbewerbsfähiger. Für bestimmte Arten von Gefahrgut, wie Ammoniak, ist sie das einzig geeignete Verkehrsmittel, um grosse Mengen quer durch Europa zu befördern. Wir verwenden Ammoniak zur Düngemittelherstellung, verkaufen ihn aber auch als technisches Stickstoffprodukt an unsere Kunden aus der Industrie. Um den nahtlosen, optimalen Betrieb unserer eigenen Pflanzennährstoffproduktion zu gewährleisten, transferieren wir Ammoniak ebenfalls zwischen unserer Produktionsanlage in Linz in Österreich und unseren Standorten in Ottmarsheim, Grandpuits und Grand Quevilly in Frankreich. Diese Art von Gefahrgut per Bahn zu befördern ist sicherheitstechnisch sinnvoll.

Mit der Anmietung der jüngsten Generation der Wascosa-Wagen setzt Borealis auf moderne Technologie und Leistungssteigerung. Welcher Nutzen ergibt sich daraus für Sie konkret?

Unsere Wagenflotte für den Ammoniaktransport altert langsam aber sicher. Das ist vor allem dann gefährlich, wenn der Ammoniak austritt. Sicherheit war immer eine der Topprioritäten von Borealis. Mit der Übernahme von GPN (der ehemaligen TOTAL-Tochtergesellschaft) in Frankreich 2013 stieg unsere Wagenflotte für den Ammoniaktransport markant von 50 auf ca. 300 Wagen an. Die neue Flotte, die wir von Wascosa mieten, verfügt über die vom CEFIC empfohlenen neuesten Sicherheitsausrüstungen. Ausserdem planen wir weitere Verbesserungen, wie z.B. die Einführung zusätzlicher Telematiksysteme.

Grüne Logistik ist wichtig für Wascosa. Was können Sie uns über Ihre Unternehmensverantwortung in der chemischen Industrie sagen?

Borealis unterzeichnete die Responsible Care® Global Charter und verpflichtete sich zur Erfüllung der Responsible Care® Guidelines. Wir haben entsprechend eine Responsible Care®-Politik mit Leitlinien, die konzernweit umgesetzt werden. Der Geschäftsbereich Düngemittel bemüht sich ausserdem, im Rahmen verschiedener Initiativen den CO_2-Fussabdruck in der Logistik zu reduzieren und ein sicheres Chemikalienmanagement zu gewährleisten. Borealis engagiert sich also stark für den Schutz von Mensch und Umwelt. Dies geschieht durch bessere Leistungen für Umwelt, Gesundheit und Sicherheit sowie die Garantie eines zuverlässigen Betriebs unserer Anlagen, Prozesse und Techniken. Dieses Ziel wollen wird durch die stetige Verbesserung unserer chemischen Produkte und mit der Verantwortung in der Lieferkette erreichen.

Neben der Unternehmensverantwortung sind Ihre Werte Respekt, Erwartungen übertreffen und Nimblicity™. Können Sie uns mehr über Nimblicity™ sagen?

Zunächst möchte ich betonen, dass Borealis tatsächlich zu diesen Werten steht und es sich nicht nur um Lippenbekenntnisse handelt. Sie sind fester Bestandteil unserer täglichen Arbeit im Umgang mit unseren Kunden, Lieferanten, Mitarbeitern und den Gemeinden, in denen wir leben. Nimblicity™ ist ein Begriff, den Borealis vor über 15 Jahren geprägt hat und der seither geschützt ist. Er setzt sich aus den Wörtern «nimble» und «simplicity», also «schnell» und «einfach» zusammen. Unser Ziel in einer schnelllebigen, veränderlichen Marktwirtschaft ist es, fitter, flinker und flexibler als unsere Wettbewerber zu sein. Wir wollen, dass unsere Mitarbeiter querdenken, um damit neue Chancen zu schaffen und zu ergreifen. Wir suchen nach intelligenten

und einfachen Lösungen. Ein Beispiel, das zeigt, wie sehr sich die Führungsspitze von Borealis zu unseren Grundwerten bekennt, ist unsere halbjährliche unternehmensinterne Umfrage, in der die Mitarbeiter bewerten, inwieweit diese Werte erfüllt wurden.

Wie sieht für Sie der Schienengüterverkehr der Zukunft aus?

Borealis L.A.T befördert jährlich über 400 000 Tonnen (Ammoniak und Düngemittel) mit der Bahn. Zurzeit prüfen wir die Möglichkeit, Telematiksysteme auf unseren Ammoniakwagen zu installieren. Diese neue Technologie wird voraussichtlich die wichtigste Entwicklung der kommenden Monate sein, von der wir uns einen erheblichen Nutzen versprechen. In den vergangenen Jahren stellten wir fest, dass die Verlagerung grösserer Gütermengen auf die Schiene finanziell attraktiver wird. Die Schiene wird immer wettbewerbsfähiger und trägt damit zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Nachhaltigkeit bringt schlussendlich einen «Dreifacherfolg», indem ein ausgewogenes Verhältnis zwischen dem Mehrwert für die Gesellschaft (Soziales), dem Schutz unseres Planeten (Ökologie) und Wirtschaftswachstum (Wirtschaft) geschaffen wird.

Welche Bedeutung messen Sie der Telematik in der Zukunft zu?

In der Telematik ging die Entwicklung im letzten Jahrzehnt etwas schleppend voran. Die Kernfrage heute lautet: Welche Technik verhilft uns zum Durchbruch? Telematiksysteme sind zweifellos für Wagenvermieter wie Wascosa vorteilhaft, sie sind jedoch auch für Wagenverwender nützlich. Während sich die Wagenvermieter eher für Daten wie z.B. die Laufleistung interessieren, stehen für die Wagenverwender eher die Auslastung der Wagen und sicherheitsrelevante Informationen (Aufzeichnungen von Kollisionen, Druck usw.) im Vordergrund. Die Systeme sind zwar heute erschwinglicher, es ist jedoch immer noch schwierig, eine entsprechend bezifferte Wirtschaftlichkeitsberechnung zu erstellen.

Erneute Auszeichnung für den Wascosa safe tank car

Mit seinen verschiedenen Sicherheitselementen und den optimierten Übergangsbühnen an beiden Wagenenden verkörpert der Wascosa safe tank car seit seinem Markteintritt 2010 bis heute den Gefahrgutkesselwagen der Zukunft.

Das Projekt «Neue Massstäbe an die Sicherheitstechnik für Druckkesselwagen» ist der Sieger des diesjährigen Responsible-Care-Preises des Verbands der Chemischen Industrie (VCI) in Deutschland in der Kategorie Transportsicherheit. Die Preisverleihung fand auf dem Parlamentarischen Abend des VCI Nordrheinwestfalen (NRW) am 1. Juni 2016 statt.

Prof. Dr. Michael Dröscher, Clustermanager Chemie NRW und Vorsitzender der Jury, würdigte das Projekt in seiner Laudatio: «Grillo hat gemeinsam mit Wascosa einen Druckkesselwagen entwickelt, der durch seine innovativen Sicherheitselemente die Sicherheit im Bereich der Tankkesseltransporte massgeblich erhöht. Mittlerweile sind mehr als 1000 Wagen dieser Bauart erfolgreich im Einsatz, und auch europäische Regelungen wurden bereits durch diese neuen Entwicklungen angepasst. Diese deutliche Verbesserung der Transportsicherheit im Bereich der Schienentransporte hat die Jury beeindruckt und war einen Sieg in der Kategorie Transportsicherheit wert.»

Prof. Dr. Dröscher überreichte gemeinsam mit dem Stellvertretenden Landtagspräsidenten, Dr. Gerhard Papke, und dem Vorsitzenden des Vorstandes VCI NRW, Dr. Günter Hilken, den Preis an Dr. Jochen Schulte, Geschäftsbereichsleiter Chemie der Grillo-Werke AG.

«Wir freuen uns über die erneute Auszeichnung des Wascosa safe tank car. Dieser Wagen setzt einen neuen Sicherheits-Massstab im Transport von Gefahrgut auf der Schiene. Die Firma Grillo hat mit dem Erwerb dieser Wagen und der Unterstützung dieser Innovation Pioniergeist bewiesen» so Peter Balzer, Geschäftsführer der Wascosa.

(v.l.n.r.): Dr. Hilken, Vorsitzender des Vorstandes VCI NRW
Prof. Dr. Dröscher, Clustermanager Chemie NRW und Vorsitzender der Jury
Dr. Schulte, Geschäftsbereichsleiter Chemie der Grillo-Werke AG.
Dr. Papke, stv. Landtagspräsidenten von NRW

Roll-out neuer 88m³-Kesselwagen für die DS-Mineralöl GmbH

«Termingerecht fertiggestellte neue Kesselwagen – so soll es sein. Auch die persönliche und fachliche Betreuung durch Wascosa war hervorragend. Gefeiert haben wir diesen erfolgreichen Projektabschluss mit den Schweizer Kollegen, die dafür extra den weiten Weg in den hohen Norden auf sich genommen haben, mit einem stimmigen Roll-Out-Event.»

Stefanie Rose-Lochschmidt, Logistik DS-Mineralöl GmbH

Kesselwagen 88m³ Zacns

für den Transport von Mineralöl- und Chemieprodukten

- Optimaler Kesselwagen für Produkte mit mittlerer spezifischer Dichte
- Hohe Zuladungen auf C-Strecke (>61t) sowie D-Strecke (>69t) durch niedriges Eigengewicht
- Optionale Sicherheitsausstattung: Entgleisungsdetektor

Just massive – Wascosa am Gigathlon

Lange Distanzen und viele Höhenmeter des quer durch die Kantone Tessin und Uri führenden Gigathlon Switzerland 2016 sorgten für zwei harte Wettkampf-Tage. Doch das Wascosa-Team stellte sich zusammen mit rund 600 weiteren Teilnehmern erfolgreich dieser Herausforderung.

Die schönen aber anspruchsvollen Strecken forderten dem Wascosa-Team während des Wettkampfes alles ab. Nicht nur die Landschaft war vielseitig, auch das Wetter glänzte mit einer breiten Palette an Sonnenschein, Nebel und Regenschauer.

Das Wascosa-Team um Doris Luther (Laufen & Inline), Vreni Uebelhart (Rennrad & Bike), Detlef Schlickelmann (Schwimmen & Laufen), Daniel Schmid (Rennrad & Schwimmen) und André Fässler (Inline & Bike) zieht ein positives Fazit. Nach 395 km und 9180 Höhenmetern sind alle wieder wohlbehalten im Büro angekommen und dürfen stolz auf ihre Leistung sein.

André Fässler, Daniel Schmid, Vreni Uebelhart, Doris Luther, Detlef Schlickelmann (v.l.n.r)

Doris Luther

Detlef Schlickelmann

André Fässler

Daniel Schmid

Vreni Uebelhart

Terminkalender

Datum	Veranstaltung	Ort	Website
01. – 04.10.2016	EPCA Jahresmeeting	Budapest, HUN	www.epca.eu
13.10.2016	VPI-Informationsveranstaltung 2016	Wien, AT	www.vpirail.at
08. – 09.11.2016	8. VDV-Marketing-Kongress	Berlin, DE	www.vdv.de
17.11.2016	VAP Forum Güterwagen	Zürich, CH	www.cargorail.ch
2017			
09.01.2017	VPI-Neujahrsempfang	Hamburg, DE	www.vpihamburg.de
10.01.2017	7. VPI-Symposium	Hamburg, DE	www.vpihamburg.de
24. – 25.01.2017	10. BME/VDV-Forum Schienengüterverkehr	Bonn, DE	www.vdv.de
09. – 12.05.2017	Transport Logistic	München, DE	www.transportlogistic.de

Impressum

Herausgeber	Wascosa AG, Werftestrasse 4, 6005 Luzern, Schweiz
Kontakt	T +41 41 727 67 67, infoletter@wascosa.ch
Konzept, Text und Gestaltung	Wascosa AG, Cornelia Ineichen und Taktkomm AG
Übersetzung	Graeme High, Edinburgh
Druck	Druckerei Ebikon AG
Druckauflage	1700 Expl. Deutsch und 1200 Expl. Englisch
Erscheint	zweimal jährlich in Deutsch und Englisch
Bildquellen	Wascosa AG, Franz Kaminski Waggonbau GmbH, Savvy Telematic Systems AG, Hamburger Hafen und Logistik AG, Borealis L.A.T, Maurin Bisig, Gigathlon Switzerland und DS-Mineralöl GmbH
Copyright	Wascosa AG

Kontinuierlicher Ausbau in Europa

Im Zuge des kontinuierlichen Ausbaus der europäischen Geschäftsaktivitäten hat die Wascosa im Sommer 2016 ihre Vertriebsorganisation in Skandinavien ausgebaut. Von den Standorten in Trelleborg und Kristinehamm in Schweden werden neu Bo Engdahl und Janne Bergman die Kundschaft im gesamten skandinavischen Raum betreuen.

v.l.n.r.: Philipp Müller, Bo Engdahl, Janne Bergman, Peter Balzer

Bis 2030 sollen in der EU 30 Prozent des Strassengüterverkehrs über 300 km auf die Schienen und Wasserstrassen verlagert werden, bis 2050 sogar mehr als 50 Prozent. Dies verspricht für die Wascosa interessante Wachstumsperspektiven sowohl bei Neubauprojekten als auch bei Flottenmanagementmandaten. Entsprechend erweitert die Wascosa ihre Vertriebsorganisation kontinuierlich am Hauptsitz in Luzern, wie auch an ihren mittlerweile fünf weiteren europäischen Standorten in Italien, Frankreich, Holland und Schweden.

Per August 2016 wurde die Vertriebsorganisation für Skandinavien verstärkt: Die langjährige Berufserfahrung und das Branchen-Know-how von Bo Engdahl eröffnen neue Perspektiven zur Weiterentwicklung des Kesselwagengeschäfts. Bo Engdahl war die letzten 7 Jahre für eine andere Wagenvermietungsgesellschaft als Sales Manager Scandinavia tätig. Im konventionellen Güterwagengeschäft wird Janne Bergman seine langjährige Erfahrung im Bereich der Bahnlogistik einbringen. Er war zuletzt für Midwaggon AB tätig, zuvor während vielen Jahren für Green Cargo.