

Verlader Anschlussgleise Privatgüterwagen



Forum Güterwagen

Olten, 25. Mai 2007

Unterhalt gemäß TSI – International harmonisiertes Instandhaltungsregelwerk

Dipl.-Ing. Joachim Wirtgen
VTG Aktiengesellschaft

Gesetzliche Grundlagen in der Europäischen Union

Im EU-Regelwerk ist der Wagenhalter bisher nicht mit seinen Rechten und Pflichten definiert.

Die alleinige Verantwortung für die Sicherheit im Eisenbahnverkehr haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Infrastrukturbetreiber.

Derzeit laufen aber Bestrebungen den Wagenhalter in das EU-Regelwerk aufzunehmen. Das genaue Ergebnis der Diskussion ist noch nicht vorhersehbar.

COTIF 1999

Das COTIF 1999 definiert zwar den Wagenhalter, die Technischen Anhänge zum ATMF und ATPU sind jedoch noch nicht abschließend ausgearbeitet.

Derzeit laufen Gespräche zwischen OTIF und EU zur Erarbeitung gemeinsamer bzw. kompatibler Regelungen.

Gesetzliche Grundlagen in Deutschland

Das deutsche Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) legt im § 32, Absatz 1, „Nichtselbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb“ fest, dass die Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen nichtselbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, die Verpflichtung haben, Eisenbahnfahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicheren Zustand zu halten.

Regelungen für Neubaufahrzeuge

TSI Fahrzeuge, Teilbereich Güterwagen, gültig ab 31.01.2007,
Kapitel 4.2.8 „Instandhaltung / Instandhaltungsunterlagen“ fordert, dass
im Rahmen der Zulassungsprozesse bei nach TSI gebauten Güterwagen
auch Unterlagen zur Instandhaltung der zuständigen Behörde vorgelegt
werden müssen.

Regelungen für bestehende Güterwagen

Unter COTIF 1980 war der Einsteller von P-Wagen durch den Einstellungsvertrag und das UIC-Merkblatt 433 verpflichtet, die Instandhaltungsregeln der einstellenden Eisenbahn anzuwenden und die Instandhaltung nur in zugelassenen Werkstätten durchzuführen.

Durch das COTIF 1999 ist diese Verbindung zwischen Einsteller und Einstellbahn beendet worden.

Diskussion/Vorgehensweise in Deutschland

- Da es keine Resultate aus einer Arbeitsgruppe Railion / VPI u.a. zum Thema Instandhaltungsregelwerk gab, hat die VPI sich entschlossen, die Technische Kommission mit der Entwicklung eines VPI-Instandhaltungsleitfadens zu betrauen.
- Es wurde eine Arbeitsgruppe mit folgenden Mitgliedern gebildet:
 - Frau Saabel (Wascosa)
 - Herr Kogelheide (GATX)
 - Herr Schmiers (BASF)
 - Herr Hahne (TRANSWAGGON)
 - Herr Wattenberg (GE)
 - Herr Wirtgen (VTG)

zusätzliche Unterstützung erfolgte durch: - Herr Linowski (GATX)
- Herr Tute (VTG)

Diskussion/Vorgehensweise in Deutschland

- Ziel dieser Arbeitsgruppe war:
 - Die Entwicklung eines Instandhaltungsleitfadens der VPI als Empfehlung für die Instandhaltung von Güterwagen, der für die Mehrzahl der bestehenden Güterwagen und deren Komponenten unter normalen Einsatzbedingungen angewendet werden kann.
 - Die Anforderungen der TSI Güterwagen bei zukünftigen Neubauten sollten zudem berücksichtigt werden.

Diskussion/Vorgehensweise in Deutschland

- Ziel dieser Arbeitsgruppe war:
 - Die Vermeidung zu vieler unterschiedlicher Instandhaltungsregelwerke, da dies weder durch die Halter noch durch die Werkstätten handelbar wäre.
 - Berücksichtigung des Instandhaltungs-Know-hows möglichst vieler Unternehmen im In- und Ausland.

Ergebnis der VPI-Arbeitsgruppe

- Der VPI-Instandhaltungsleitfaden besteht aus 7 Modulen:

| Modul | Benennung |
|--------------|----------------------------|
| VPI 01 | Allgemeiner Teil |
| VPI 02 | Untergestell, Drehgestelle |
| VPI 03 | Fahrzeugaufbau, Tank |
| VPI 04 | Radsätze |
| VPI 05 | Federn |
| VPI 06 | Zug- und Stoßeinrichtungen |
| VPI 07 | Güterwagenbremsen |

Ergebnis der VPI-Arbeitsgruppe

Die Module orientieren sich an:

- den heutigen Instandhaltungsvorschriften der Railion
- den Privatgüterwagen-Rundschreiben der Railion
- den Betriebserfahrungen der beteiligten Firmen und
- im geringen Umfang auch an den Erfahrungen anderer ehemaliger Staatsbahnen.

Haftung und Gewährleistung

Für Schäden, die durch die Nutzung dieses Leitfadens – insbesondere in Bezug auf Richtigkeit, Aktualität und Vollständigkeit – eintreten, übernimmt die VPI weder Haftung noch Gewährleistung.

Weitere Vorgehensweise in Deutschland

- VPI beabsichtigt in Deutschland, einen „Sicherheitstechnischen Arbeitskreis“ zu gründen. Interessenten aus dem Bereich Bahnen und Werkstätten sind herzlich eingeladen, sich bei der VPI anzumelden.
- Das Regelwerk wird durch die VPI-Arbeitsgruppe weiterhin gepflegt, ergänzt und aktualisiert.
- Der Entwurf des Leitfadens liegt zur Information und Überprüfung zurzeit beim EBA.

Internationale Anwendung

- Hoffnung / Wunsch der VPI ist es, dass der VPI-Instandhaltungsleitfaden eine möglichst große internationale Akzeptanz findet, da dies
 - die Anzahl von möglichen Fehlern bei Wagenhaltern und Werkstätten reduziert
 - die Instandhaltungskosten senkt
 - zu einer frühzeitigen und flächendeckenden Informationsweitergabe bei sicherheitstechnisch bedenklichen Vorfällen beiträgt
 - dem Schienengüterverkehr insgesamt nützt

Internationale Anwendung

- Die Deutsche VPI hofft auf ein zukünftig gemeinsames Regelwerk mit einigen anderen Interessenvertretungen.
- Die Notwendigkeit zu einem schnellen Regelwerkaufbau ließ jedoch eine frühzeitigere Einbindung der Österreichischen VPI und der Schweizer VAP nicht zu.
- Inzwischen liegt aber der Entwurf dem Österreichischen VPI und dem Schweizer VAP vor.
- Von der Österreichischen VPI gibt es positive Signale. Derzeit scheint es nur bei 2 Punkten intensiven Diskussionsbedarf zu geben.

Internationale Anwendung

- Der gemeinsame Aufbau eines Instandhaltungsregelwerkes durch eine / oder mehrere P-Wageninteressentenorganisation/en mit einer „großen“ UIC-Bahn wird vermutlich kurzfristig nicht möglich sein.
- Sinnvoll wäre eine enge Kooperation. Vielleicht ist mittelfristig SBB Cargo zu einer Zusammenarbeit zu gewinnen.

Internationale Anwendung

Noch zu klären:

Wie sollen die zukünftigen Abstimmungsprozesse auf internationaler Ebene ablaufen, wenn sich die Deutsche VPI, die Österreichische VPI und der Schweizer VAP auf ein gemeinsames Regelwerk einigen sollten?

ENDE

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit**