

## Forum Güterwagen

### Bericht der Tagung vom 25. Mai 2007 in Olten

1. Begrüssung	Furrer
2. Protokoll der Sitzung vom 17. November 2006	Furrer
3. Internationale Entwicklungen AVV/TSI	Furrer
4. TSI/Rolling Stock Reference Databases der Halter/SEDP	Suter
5. Cargo Rail Service Center Praxisgerechte Lösung für das Ersatzteilmanagement	Saabel
6. Unterhalt gemäss TSI – International harmonisiertes Instandhaltungsregelwerk?	Wirtgen
7. Leise Güterwagen, Lärmsanierung, TSI Noise	Wohlwend
8. Fahrzeugregister: Revision des Eisenbahngesetzes betreffend Fahrzeugregister und Wagenhalter	Pieren
9. Fahrzeuginstandhaltung in Biel, Leistungsangebot Alstom	Albrecht, Schwander
10. Diverse	Alle
11. Termin für nächste Sitzung	Furrer

#### 1. Begrüssung

Namens des VAP begrüsst Frank Furrer die Teilnehmer. Das Forum Güterwagen in seiner neuen Form findet nunmehr zum zweiten Mal statt als Tagung für Wagenhalter, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Werkstätten usw.. Entsprechend den internationalen Themen richtet sich die Veranstaltung auch an ausländische Interessierte, die heute speziell willkommen geheissen werden.

#### 2. Protokoll der Sitzung vom 17. November 2006

Das Protokoll wurde mit Rundschreiben vom 24. November 2006 verschickt. Es wird genehmigt und verdankt.

#### 3. Internationale Entwicklungen AVV/TSI (Beilage)

Frank Furrer informiert über die Ergänzung der Halter-Definition in der Sicherheitsrichtlinie der EU. Neu soll die Rolle des Halters klar neben derjenigen der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen geregelt werden.

Die CUV/COTIF als staatliches Vertragsrecht setzt das Bestehen des öffentlichen Rechts und dessen Einhaltung voraus. Damit regelt es nichts betreffend Zulassung, Instandhaltung

und Verantwortung des Halters dafür. Der AVV hingegen wiederholt das öffentliche Recht und macht damit die öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen des Halters zu vertragsrechtlichen Verpflichtungen gegenüber dem verwendenden Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die EU möchte nun das öffentliche Recht supranational in der Sicherheitsrichtlinie vereinheitlichen. Die Verantwortung des Halters für die Instandhaltung soll in die Halterdefinition aufgenommen werden. Ob die Zertifizierung des Halters verpflichtend oder freiwillig vorgeschrieben wird, ist heute noch offen. Möglicherweise wird die Kommission eine freiwillige Zertifizierung vorsehen, jedoch in einem Entscheid ein Zertifizierungssystem zur Kenntnis nehmen und seine Anwendung empfehlen. In der Schweiz konnte im Rahmen der anstehenden Revision des Transportrechts eine Formulierung gefunden werden. Das Parlament wird sich damit bei der Behandlung der Güterverkehrsvorlage im Verlauf dieses Jahrs befassen.

Frank Furrer informiert über die Zertifizierung der Werkstätten als weitere externe Schnittstelle neben den Haltern, mit denen EVU und Infrastrukturbetreiber konfrontiert sind. Die ERA (European Railway Agency) wird ihre Empfehlung voraussichtlich im Herbst 2007 vorstellen. Auch hier ist die Frage der Freiwilligkeit zur Zertifizierung noch pendent.

Schliesslich informiert Frank Furrer über die Tätigkeiten der AVV-Experten (für die UIP die Herren Piana und Furrer) und das Gemeinsame Komitee (für die UIP die Herren Schwayer als Co-Präsident, Boucheteil, Dambrine, Feindert und Lohmeyer). Die Experten haben Anlage 4 des AVV ergänzt und überarbeitet, das Gemeinsame Komitee hat die neue Fassung angenommen. Die Interpretation von Art. 22.4 betreffend Schadenkatalog und 750 Euro (750 Euro netto, exklusive Gebühren; jede Zeile in Anlage 12 ist als ein unabhängiges Schadensbild zu betrachten) und von Art. 19.3 betreffend Vollmacht in Höhe von 750 Euro (in der Limite von 750 Euro müssen sämtliche Gebühren enthalten sein) ist derzeit in Behandlung im Komitee. Der Vorschlag der Experten zur Schaffung einer sehr einfachen und nur vorübergehenden Datenbank zur Ergänzung des Mitgliederverzeichnisses des AVV wurde vom Komitee genehmigt. Die Frage der Anwendung von CIM oder CUV bei der Beförderung leerer Wagen in Zollbehandlung ist derzeit mit dem CIT in vertiefter Behandlung und soll von den Experten im Verlauf dieses Jahres beantwortet werden.

**Fragen:** Wann ist mit der Einführung der AVV-Datenbank zu rechnen? Offen, hängt vom konkreten Auftrag an das AVV-Büro durch das gemeinsame Komitee ab. Ein Protokoll dazu liegt noch nicht vor.

Wie weit ist die Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie in der Schweiz? Die vollständige Übernahme war Gegenstand der vom Parlament zurückgewiesenen Bahnreform 2. Sie wird als eines der nächsten Teilpakete dem Parlament unterbreitet werden. Sie befasst sich nur mit dem TEN-Netz, dessen Ausdehnung die Schweiz ohnehin praktisch frei bestimmen kann.

#### **4. TSI/Rolling Stock Reference Databases der Halter / SEDP (Beilage)**

André Suter informiert über im Zusammenhang mit den TSI Telematik Güterwagen seitens der Halter bis Mitte 2009 zu organisierenden Datenbanken und deren Vernetzung übers In-

ternet. Die verschiedenen TSI sind beschlossen und zum Teil bereits in Kraft getreten. TAF TSI (Telematic Applications for Freight) befinden sich im Hinblick auf eine Internet basierte Datenbank in einer besonders delikaten Phase. Mit dem SEDP (Strategic European Deployment Plan) soll der Aufbau der Datenbank bis zum 22.05.2009 erreicht werden. Aufgabe: Hunderte von Akteuren sollen ihre Daten übers Internet sicher und interoperabel ständig austauschen können. Dazu gibt es ein in England seit Jahren bewährtes Produkt von Atos origin sowie neue Anbieter, deren Produkte die UIP derzeit evaluiert. Ziel ist es, den Schweizer Haltern bald konkrete Vorschläge für Systeme unterbreiten zu können, welche den Anforderungen zu genügen vermögen.

**Fragen:** Gelten diese Vorschriften auch für die Schweiz? Nein, da die Interoperabilitätsrichtlinie noch nicht umgesetzt ist. Für reinen Binnenverkehr somit vorerst bedeutungslos, im internationalen Verkehr hingegen *conditio sine qua non*.

Werden die UIC-Merkblätter ausser Kraft gesetzt? Ja, durch die TSI TAF.

Ist TSI Noise tatsächlich schon in Kraft? Ja, aber ihre Anwendung ist ausgesetzt bis auch die TSI Güterwagen in Kraft stehen wird.

## 5. Cargo Rail Service Center (Beilage)

Frau Saabel informiert über die Formierung des Cargo Rail Service Centers. Verschiedene Werkstätten und Halter haben sich zu einer Zusammenarbeit im Bereich Radsätze für Unterwegsreparaturen zusammengeschlossen. Das CRSC verfügt über 200 Radsätze gängiger Bauart. Damit ist eine gemeinsame Lösung für die wichtige und schwierig zu lösende Frage des Radsatzaustausches unterwegs und ein Ersatz für den UIC-Radsatzpool gefunden worden. Für U-Teile soll in einem nächsten Schritt eine vergleichbare Lösung gefunden werden. Die Plattform steht Interessierten offen und soll sich in Zukunft auch anderen Fragen widmen.

Um zukünftig Radsätze einfacher auszutauschen, ist nur noch eine Nummer als Bezeichnung nötig, da damit die gesamte Historie lückenlos belegt werden kann. Der Halter kommt somit seinen gesetzlichen und vertraglichen Verpflichtungen ohne weitere Angaben wie diejenige des Halters vereinfacht nach.

Das Austauschsystem ist einfach, indem eine Millimeterpauschale vereinbart wurde, welche beim Austausch verrechnet werden darf. Die Lieferung von Radsätzen hat innert vorgegebenen Fristen zu erfolgen, eine Nutzungsausfallentschädigung wurde in einem ersten Schritt für die Probezeit nicht vereinbart.

**Fragen:** Wie funktioniert das Mitgliedssystem, als Verband mit Mitgliederbeiträgen? Es gibt ein ehrenamtliches Steuerungskomitee von 4 Personen, welche die Mitgliedschaft prüfen und allenfalls die Beistellung von Radsätzen verlangen dürfen. Ansonsten ist die Mitgliedschaft ohne weitere Verpflichtungen, da alles auf bilateralen Austauschverträgen im Einzel-

fall basiert. Das CRSC ist aus der VPI-Arbeitsgruppe Ersatzteilmanagement mit der Unterstützung der Geschäftsstelle des VAP entstanden.

Wie ist die Rechtsform und gibt es keine gemeinsame Haftung? Jeder Austausch erfolgt bilateral zwischen Werkstätte und Halter, womit eine Solidarhaftung ausgeschlossen ist.

Wie kann man sich anmelden? Die Anmeldung kann über die Wascosa AG, die Josef Meyer Waggon AG oder die Geschäftsstelle des VAP erfolgen.

Wird ein solcher Pool auch für den geplanten Unterhalt folgen? Vorerst sind die U-Teile zu organisieren, da der nicht geplante Unterhalt in der Regel schwieriger zu organisieren ist. In einem zweiten Schritt kann auch der geplante Unterhalt diskutiert werden.

## **6. Unterhalt gemäss TSI – International harmonisiertes Instandhaltungsregelwerk?**

Frank Furrer ruft in Erinnerung, dass die Weiterentwicklung der Instandhaltungsvorschriften und der Erfahrungsaustausch für Halter, EVU und Aufsichtsbehörden von zentraler Bedeutung sind. Die diesbezüglichen Kontakte mit dem BAV haben stattgefunden, das BAV ist an einer Zusammenarbeit sehr interessiert. Die Harmonisierung ist angesichts des durchgängigen Markts nötig. Die Zusammenarbeit der Verbände im Bereich Instandhaltungsempfehlungen ist möglicherweise ein erster Schritt zu einer UIP-Lösung, wie sie bereits mit den allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Verwendung von Güterwagen als Basis zum AVV fruchtbar war.

Joachim Wirtgen erläutert die Entstehung des Leitfadens innerhalb der Technischen Kommission des VPI Deutschland. Da die Sicherheitsrichtlinie der EU in Deutschland noch nicht überführt wurde (das AEG entspricht den europäischen Vorschriften noch nicht), ist eine Zulassung gestützt auf die TSI noch nicht möglich. Damit gewinnt der Leitfaden zusätzlich an Bedeutung, da für die Zulassung auf ein Instandhaltungsregelwerk verwiesen werden muss.

Beim Leitfaden handelt es sich um eine Empfehlung. VPI und Verfasser der Kommission lehnen jede Haftung und Gewähr für den Inhalt ab. Der Halter muss ohnehin jede Empfehlung auf die konkreten Wagen adaptieren. Der Leitfaden umfasst 500 Seiten und ist für 250 Euro (Mitglieder) bzw. 1000 Euro (Nichtmitglieder) bei der Geschäftsstelle des VPI in Hamburg zu beziehen.

Um eine Harmonisierung zu erreichen, soll mit dem VPI Österreich und dem VAP ein gemeinsames Regelwerk geschaffen werden. Seitens des österreichischen Verbands sind positive Signale zu vernehmen.

In der Diskussion wird die Idee eines harmonisierten Leitfadens sehr begrüsst. In der Schweiz haben EVU, Halter und BAV die Leitfäden von SBB und DB bereits als Stand der Technik gemeinsam anerkannt. Ihre Weiterentwicklung im Rahmen eines solchen Projekts wird daher unterstützt. Folgende Anwesende sind bereit, in einer entsprechenden Arbeits-

gruppe mitzuwirken:

Peterhans, Wieser, Marbet, Suter, Beintner, ein Vertreter des BAV.

## **7. Leise Güterwagen, Lärmsanierung, TSI Noise (Beilage)**

Jürg Wohlwend, BAV, gibt einen Überblick über den Stand der Sanierung und weist auf die Problematik des Serienengineerings hin, das nicht von den SBB gemacht wird. Betroffen sind rund 4300 Wagen, 43 Firmen, 57 Typen. Rund 40 Wagengruppen sind zu bearbeiten, 5 Hauptgruppen: F, S, Z, U und übrige.

Die Umbauanweisungen sind im Verlauf der AVOR zu detaillieren, ebenso die Materiallogistik. Dazu schlägt das Amt für jede Hauptgruppe einen Vertreter der Halter als Koordinator vor. Dieser wird mit einer ebenfalls koordinierenden Werkstätte oder Spezialunternehmung das Serienengineering vornehmen und die Materialbestellungen koordinieren. Sämtliche Halter und ihre beigezogenen Werkstätten sollen alsdann Zugriff auf know how und Material haben. Diese Lösung ist einfach und wettbewerbsneutral. Sie ist möglich, da ohnehin sämtliche Kosten von FinöV getragen werden. Eventuell stellt sich das CRSC als Logistikplattform zur Verfügung. Als Koordinatoren werden vorgeschlagen: Holcim, Hupac, VTG und ACTS. Es werden keine weiteren Vorschläge vorgebracht. Das Amt wird somit gemeinsam mit dem VAP mit den Koordinatoren das weitere Vorgehen besprechen.

## **8. Fahrzeugregister: Revision des Eisenbahngesetzes betreffend Fahrzeugregister und Wagenhalter (Beilage)**

Peter Pieren wird krankheitshalber durch Jürg Lüscher vertreten. Das Amt wird eine diskriminierungsfreie Lösung für EVU und Nur-Halter betreiben, die möglichst EU-kompatibel sein wird. Anpassungen aufgrund der praktischen Erfahrungen werden dabei sicherlich berücksichtigt werden. Das Amt trägt die Kosten der Einführung, die jährlichen Kosten sollen zumindest teilweise von den Benützern, EVU und Haltern, mit einer Jahrespauschale pro Wagen von Fr. 2.50 getragen werden.

Beat Wegmüller stellt für die mit der Führung des Fahrzeugregisters beauftragte Firma E-notrac AG das Wagenregister vor. Das Papier basiert auf den Empfehlungen der ERA gemäss Beschluss vom Juli 2006. Vorerst werden nur Güterwagen, in einem weiteren Schritt Spezialfahrzeuge ins Register aufgenommen. Die Felder 19 bis 21 sind fakultative Felder, welche jedoch in der Praxis wichtig sein könnten.

Die Halter haben in der Zeit von November bis Dezember 2007 die im Rahmen der Erstdatenübernahme festgestellten Lücken bzw. allfällige Fehler zu beheben. Alsdann soll das Register ab 2008 operativ sein.

**Fragen:** Wie wird Unabhängigkeit von SBB sichergestellt, wenn auf CITROSS zurückgegriffen wird (Feld 19)? Im CITROSS werden diese Daten sowieso aufgenommen. Eine Meldung

durch den Halter ist nicht ausgeschlossen.

SBB Cargo liefert Daten direkt an CITROSS, wieso nochmals eine Meldung aus CITROSS ans Register? Das genaue Zusammenspiel von Register, CITROSS und anderen Datenbanken wird sich im Laufe der Arbeiten SEDP detailliert ergeben. WIMO (TSI TAF) wird sicherlich Klärung bringen. Das Register hat die Funktion der Homologation im Sinne der ersten Master-Datenbank. Es bringt daher den Haltern einen grossen Nutzen.

## 9. Fahrzeuginstandhaltung in Biel, Leistungsangebot Alstom (Beilage)

Die Herren Schwander und Albrecht informieren über die Überführung des IW Biel von SBB in die ALSTOM Rail Service (Schweiz) AG. SBB Cargo hält 49%, Alstom 51% und stellt die Geschäftsführung. Am 24. Mai 2007 konnte mit dem SEV der GAV unterzeichnet werden. Mit ihren Standorten in der Schweiz und in Europa kann Alstom Verträge anbieten, welche Verfügbarkeitsgarantien als Basis für den Unterhalt nehmen. In Biel sollen neben den Lokomotiven und Dienstfahrzeugen vorab von SBB die Kesselwagen gewartet werden. Als neue Marktchancen sollen Lokomotiven für weitere EVUs und alle privaten Wagentypen gewartet, repariert und umgebaut werden. Ziel ist eine Verstärkung des Standorts Biel im Rahmen der Möglichkeiten des gesamten Alstom Konzerns.

## 10. Diverse

Keine.

## 11. Termin für nächste Sitzung

Die nächste Tagung findet am **16. November 2007 in Olten** statt.

Schluss der Sitzung: 13.30 Uhr

Für den Bericht:



Frank Furrer

05.06.2007

Beilagen: Referatsunterlagen von

- Albrecht Peter
- Furrer Frank
- Pieren Peter
- Saabel Irmhild
- Suter André
- Wegmüller Beat
- Wirtgen Joachim

Wurden an der Tagung abgegeben und sind auf [www.cargorail.ch](http://www.cargorail.ch) verfügbar.