

Forum Güterwagen

Bericht der Tagung vom 17. November 2006 in Olten

1. Begrüssung	Furrer
2. Protokoll der Sitzung vom 19. Mai 2006	Furrer
3. Information zu den internationalen Entwicklungen AVV/TSI	Suter, Furrer
4. Wagenregister des BAV	Pieren
5. Instandhaltungsempfehlungen der Branche	Keich
6. Lärmsanierung Güterwagen	Wohlwend, Frabetti
7. Anpassung der Mietverträge an das rev. Eisenbahnrecht	Furrer
8. Diverse	Alle
9. Termin für nächste Sitzung	Furrer

1. Begrüssung

F. Furrer begrüsst die Teilnehmer im Namen des VAP. Nachdem sich SBB Cargo als einstellende Bahn an der letzten Tagung der Arbeitsgruppe SBB VAP Privatgüterwagen im Hinblick auf das Inkrafttreten der CUV/COTIF als Mitveranstalterin verabschiedet hatte, hat sich der VAP dazu entschlossen, die jährlich zweimal stattfindende Tagung als Verband aller Wagenhalter allein zu organisieren. Sämtliche Wagenhalter, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Werkstätten usw. sind herzlich willkommen.

2. Protokoll der Sitzung vom 19. Mai 2006

Das Protokoll wurde mit der Einladung verschickt. Es wird genehmigt und verdankt.

3. Information zu den internationalen Entwicklungen AVV/TSI

André Suter informiert über die Beschlüsse der Generalversammlung der UIP in Ravello, an der der VAP die Öffnung der UIP für die Anschlussgleise und die verladende Wirtschaft anregte. Die UIP hat beschlossen, die Organisation durch einen technischen Koordinator zu verstärken, damit der Generalsekretär sich verstärkt um die Verkehrspolitik kümmern kann. Die Öffnung und Professionalisierung der UIP wurden im Grundsatz beschlossen und sollen in den kommenden Monaten umgesetzt werden. Mit diesen neuen Aufgaben steigen auch die Aufwendungen der UIP, weshalb der Mitgliederbeitrag leicht erhöht werden musste.

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 Deploy-

ment Plan) soll der Aufbau der Datenbank bis zum 22.05.2009 erreicht werden. Angestrebt wird ein privat gerierter cluster, der die zur Verfügung gestellten Daten verarbeitet und im Internet allen am Güterverkehr Beteiligten zur Verfügung stellt.

Ernst Winkler weist auf die Transportlogistikmesse München vom Juni 2007 hin, an der ein Workshop zu Telematikanwendungen für RID-Transporte stattfinden wird.

Bruno Odermatt erkundigt sich, ob die KM-Leistungen, welche heute von der SBB nicht geliefert werden können, erst nach Abschluss des SEDP zur Verfügung stehen werden. Die Frage kann von den anwesenden SBB-Vertretern nicht beantwortet werden.

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. Gleiches muss im Rahmen der Revision des Transportrechts in der Schweiz erfolgen.

Die Diskussion der Übergangsbestimmungen zum RIV im sog. Transition-Guide wird fortgesetzt. Ziel ist es, Instandhaltungsvorschriften für bestehende Wagen, welche nicht den TSI unterstellt sind, zu regeln. Auf eidgenössischer Ebene soll dies durch die Empfehlungen von BAV und VAP erfolgen, auf europäischer Ebene sollen Vereinbarungen zwischen UIC, ERFA und UIP gesucht werden.

Das Gemeinsame Komitee des AVV hat die ständigen Experten, welche als Koordinatoren die über 30 benannten Experten mit konkreten Abklärungen betrauen bezeichnet: Für die UIC die Herren Borghart und Charrier, für die ERFA Herr Vaerst, für die UIP die Herren Piana und Furrer. Erstes Thema ist die Abklärung der Praxis bei der Berechnung des Limits von 750 Euro im Schadenkatalog, wenn an einem Wagen mehrere Schadbilder festgestellt werden. Darf addiert werden oder nicht?

4. Wagenregister des BAV

Peter Pieren stellt die Firma Enotrac AG als neue Führerin des Wagenregisters des BAV vor. Der Auftrag wurde erteilt, das Register befindet sich im Aufbau. Die Einrichtung des Registers wird vom BAV bezahlt, seine zukünftige Führung soll zumindest teilweise durch pauschale Jahresgebühren der Wagenhalter gedeckt werden.

Brian Smith führt in die Architektur der Datenbank www.rollingstockregister.ch ein. Drei Zugangsbereiche für Publikum, Besitzer/Halter und BAV. Folgende Suchkriterien sind vorgesehen: Fahrzeugnummer, Fahrzeugtyp, Besitzer, Halter. Die Datenbank soll aufgrund der Änderungsanträge, die online eingegeben werden können, wöchentlich nachgetragen werden.

Die Diskussion macht rasch deutlich, dass der Begriff Besitzer/Halter zu klären ist, da die CUV/COTIF nur „Halter“, „Eigentümer“ und „Verfügungsberechtigter“ kennt, das RID vom „Betreiber“ eines Kesselwagens erwähnt und der AVV nur vom „Halter“ oder „Verfügungsbe-

rechtigten des Halters“ spricht. BAV und VAP werden noch vor Ende Jahr für Klarheit in der Sache sorgen.

Die Suchkriterien wurden ebenfalls kritisiert, da Marktanalysen nicht erlaubt werden sollen. Die Kompatibilität mit den Erfordernissen des Datenschutzes muss noch näher abgeklärt werden. Die pauschalen Gebühren schliesslich werden ebenfalls in Frage gestellt; sie werden sicherlich plausibilisiert werden müssen.

5. Instandhaltungsempfehlungen der Branche

Christian Keich ruft die Arbeiten der Workshops im Bundesamt für Verkehr und der kleinen Arbeitsgruppe Instandhaltung in Erinnerung und stellt die Empfehlungen von BAV, VAP und SBB vor. Den Wagenhaltern soll es weiterhin frei stehen, entweder nach dem System der SBB oder DB Instandhaltung zu betreiben. Die Detailregelungen für die einzelnen Wagen innerhalb des Systems obliegen den Haltern alleine. Halter, welche sich an diese beiden Systeme halten, dürfen davon ausgehen, dass die Wagen den Anforderungen des BAV und der EVU genügen. Damit diese Systeme weiterhin Anerkennung finden, müssen sie jedoch laufend auf ihre Aktualität geprüft werden. Der VAP wird daher gemeinsam mit dem BAV eine Plattform zum Erfahrungsaustausch einrichten und einen jährlichen Workshop dazu abhalten, anlässlich dessen Ereignisse und Statistiken analysiert, Massnahmen beschlossen und eine Erfolgskontrolle geführt werden sollen. Mit diesen beiden Empfehlungen sollen Info-lücken geschlossen und der sichere Bahnbetrieb gewährleistet werden.

Nach Ausräumung einiger Missverständnisse betreffend das Verhältnis zur Pflicht der EVU zur Visitierung der Wagen und der Information über die Arbeiten der VPI Deutschland an einem Leitfaden zur Instandhaltung von Güterwagen werden die Empfehlungen und ihre Umsetzung durch den VAP gutgeheissen.

6. Lärmsanierung Güterwagen

Jürg Wohlwend, BAV, gibt einen Überblick über den Stand der Sanierung und weist auf die Problematik des Serienengineerings hin. Die vom BAV vorgegebene Prioritätsliste hat vorgesehen, dass grosse Wagenserien in erster Priorität zu behandeln sind. Das BAV wünscht weiterhin ein revisionsintegriertes Vorgehen und ist bereit, den Termin 31.12.2009 hinauszuschieben.

Philipp Frabetti, SBB Infrastruktur, erläutert, dass gut 70% der P-Wagen referenziert für das engineering seien. Nun könnten die Detailarbeiten, Erstellung der Prüfberichte, Anträge auf Zulassung und der Umbau auch für P-Wagen beginnen; die SBB wird ihre Wagen bis zum gesetzlich vorgeschriebenen Termin saniert haben.

Die Teilnehmer werfen der SBB als Beauftragter des BAV vor, die Prioritätsvorgaben für P-Wagen missachtet zu haben. Damit gehen diese Wagen des Bonus verlustig. Sie machen deutlich, dass das Hauptziel des engineering sein muss, eine Vereinheitlichung des Brems-

systems zu erreichen. Überdies wurde auf die mögliche Zulassung der LL-Sohle hingewiesen. Schliesslich wird klar gemacht, dass die Umbauanweisungen allen Werkstätten zugänglich gemacht werden müssen.

Die Referenten bestätigen, dass der Aufwand unterschätzt wurde und die P-Wagen in letzter Priorität umgebaut werden. Sie sehen das Hauptproblem im engineering der verschiedenen Wagenserien der P-Wagen. Die Umbauanweisungen wird das Amt nach Bewilligung dem Halter zuhanden seiner zugezogenen Werkstätte zur Verfügung stellen. Die Referenten sind sich bewusst, dass eine Vereinheitlichung nötig ist, um die Instandhaltung der Wagen zu rationalisieren.

BAV und VAP werden die Umsetzung des Sanierungsprogramms nun gemeinsam in engerem Kontakt weiterführen.

7. Anpassung der Mietverträge an das rev. Eisenbahnrecht

Aufgrund der Zeitüberschreitung muss die vorgesehene Einführung gestrichen werden. Aufgrund einer Analyse von CUV/COTIF und AVV im Vergleich zur RIP/COTIF und MB 433 musste festgestellt werden, dass die Mietbedingungen teilweise angepasst werden müssen.

Insbesondere ist eine Wagenkontrolle durch den Mieter im Wageneingang und –versand nötig, haftet er doch dem Vermieter für Schäden am Wagen und muss folglich allfällige Beweisresultate der EVU verantworten.

Der Einsatz der Wagen bei Non-AVV-EVU wird wie vormals bei Non-UIC-EVU auf alleiniges Risiko des Mieters erfolgen; eine entsprechende Haftungsvereinbarung empfiehlt sich.

8. Diverse


Die neusten Informationen zum RID werden ebenfalls vertagt. Sie sind auf der homepage des VAP verfügbar.

9. Termin für nächste Sitzung

Die nächste Tagung findet am **18. Mai 2007 in Olten** statt.

Schluss der Sitzung: 12.40 Uhr

Für den Bericht:



Frank Furrer

20.11.2006