



Gemeinsame Arbeitsgruppe SBB / VAP Privatgüterwagen:

Herbsttagung vom 18. Nov. 2005, Olten

Mitteilung des RID Delegierten Ernst Winkler, 3. November 2005:

Im Auftrag des VAP hat der Unterzeichnete an der Gemeinsamen Tagung der WP-15 mit dem RID Fachausschuss in der September Tagung in Genf (Tankarbeitsgruppe) teilgenommen. Verschiedene Vorstösse wurden behandelt. Die geplanten Aenderungen wurden in der UIP Untergruppe „Aufbauten“ am 16.11.2005 besprochen und werden an der Sitzung des RID Fachausschusses vom 21. bis 25. Nov. 2005 in Madrid erörtert und werden, vorbehältlich der Genehmigung des RID FA, ab 2007 im Regelwerk RID erscheinen. Die UIP hat Einsitz im Fachausschuss wie auch an der Gemeinsamen Tagung, allerdings kein Stimmrecht. Der VAP Delegierte nimmt seit Mitte dieses Jahres innerhalb der UIP Vertretung Einsitz. Es ist vorgesehen, über die RID Anpassungen und Projekte innerhalb der nächsten VAP Sitzung zu berichten.

Wichtige Punkte zu den Anpassungen 2007 bzw. Projekte betreffen:

Überpufferungsschutzeinrichtungen, Entgleisungsdetektoren / Telematik, neue Anforderungen an Placards, Definitionen Tankinhalt, Tankakte, Kennzeichnung mit Unterdruck, Kennzeichnung der Prüfung mit „L“ bzw. „P“, Normen im ADR/RID, Prüfung tiefkalte Gase, Sonderbestimmungen TE/TC und deren Anschrift auf dem Kesselwagen, Sachverständige / Anerkennung / Erfahrungsaustausch / negative Tests, Energieverzeherelemente, Risikodiskussion (CH: Umsetzung der StörfallVO), Flammendurchschlagssicherung für erwärmte Stoffe, Sicherheitsventile für verflüssigte Gase, TPED,

Wichtige Bemerkungen zu der gegenwärtigen Situation:

- **Kesselwagenprüfung:** Die Bestrebungen zur Liberalisierung und Wettbewerb machen auch vor der Kesselwagenprüfung nicht Halt. Verschiedene Vorstösse von weiteren privaten Unternehmungen haben Erschütterungen in die seit langem in der Schweiz zementierte Situation gebracht. So möchten diese Unternehmen auf Grundlage des Art. 2 der RSD ebenfalls als Prüfstelle anerkannt werden. Im Rahmen der Abklärungen hat man vorerst festgestellt, dass die gesetzliche Voraussetzung für eine Uebertragung der staatlichen Aufgaben an Private im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter trotz Zweckartikel im RSD keine genügende gesetzliche Grundlage aufweist. Dies betrifft auch die bereits seit Jahren (1.1.1992) erfolgte Uebertragung der RID Prüfungen an das EGI und deren Delegation an das IW Biel oder an andere private Prüfgesellschaften im In- und Ausland delegierte Prüfungen.

Das BAV versuchte schon 2002 das Problem zu lösen. Wie bekannt wurde, ist allerdings ein erstes Projekt der Neuordnung der hoheitlichen Aufgaben (Zurücknahme der hoheitlichen Aufgaben an den Staat) und einer Freigabe der Prüfungen an akkreditierte Stellen aufgrund einer damals erfolgten Vernehmlassung

gescheitert. Das Departement UVEK und seine Fachämter werden sich nun aufgrund der heute vorliegenden Erkenntnisse und des Wunsches der Wirtschaft nach einer Liberalisierung der Prüfaufgaben bald einmal Gedanken über die künftigen Strukturen machen müssen. Die Grundlagen dazu sind im Entwurf des neuen Güterverkehrsgesetzes festgelegt, welches allerdings bis zu seinem Inkrafttreten noch diverse Hürden nehmen muss.

- Umsetzung der multilateralen Vereinbarung RID 4/2002: In den meisten Mitgliedstaaten des RID besteht hierzu eine volle Freizügigkeit, was bedeutet, dass der deutsche Sachverständige ohne weiteres an deutschen Kesselwagen (allenfalls auch an andern Objekten) auch ausserhalb Deutschlands Prüfungen vornehmen darf. Dies bedeutet, dass der Einsteller oder Betreiber des Kesselwagens die freie Wahl der Prüfungsstelle und des Prüfungsortes hat. Die zuständige Behörde der Schweiz, das BAV, sieht dieses Thema wesentlich enger und versucht, ein so genanntes „Territorialprinzip“ geltend zu machen. Somit hat nach heutiger Lesart des BAV (2002 hat man hier noch eine konträre Haltung eingenommen) einzig die Schweiz zu entscheiden, wer auf ihrem Hoheitsgebiet Prüfungen durchführen darf. Dass die Vollzugsstelle EGI sich selbst nicht an das von ihr postulierte Prinzip hält, zeigen die nach wie vor häufigen Reisen der EGI Inspektoren, welche im Ausland Prüfungen abnehmen, somit also das umstrittene Territorialprinzip anderer Länder nicht respektieren. Auch zu diesem Punkt bestehen offene Dossiers, und der Fachausschuss wird in der Woche vom 21. Nov. 2005 an der ordentlichen Tagung in Madrid über einen entsprechenden Antrag der UIP befinden (Dok. 42/5c). Das BAV hat in einem dazu verfassten Inf Dokument sein Missfallen am genannten UIP Vorstoss kundgetan.

Für den VAP als nationalen Verband ist es wichtig, dass die gegenseitige Anerkennung der Prüfung von Kesselwagen durch andere zuständige Behörden sichergestellt ist, und dass diese Anerkennung von Prüfungen auch auf die mit der Eisenbahn beförderten Tankcontainer ausgedehnt wird. Der Tankcontainer ist nicht der Konkurrent des Kesselwagens, sondern beide Kesselwagen wie Tankcontainer sind wichtige Bestandteile des Verkehrsträgers Eisenbahn. Wünschenswert wäre weiter die freie Wahl der Prüfungsstelle unabhängig vom Standort des Kesselwagens.

- Zum Thema „negative Prüfungen“ schlug Belgien an der Gemeinsamen Tagung vor, dass die Nachprüfungen nur unter Aufsicht der ursprünglich die Prüfung durchführenden Behörde passieren dürfen. Der VAP hat sich dagegen ausgesprochen, mit dem Argument, dass der Einsteller bei einem technischen Problem die Möglichkeit haben muss, den KW in seine Vertauenswerkstätte zu befördern. Liegt diese in einem andern Land, so werden durch die Forderung Belgiens unnötige administrative Hindernisse geschaffen, zumal ab 2007 nach 4.3.2.1.7 RID ein Tankakte durch den Betreiber oder Eigentümer des KW geführt werden muss, welche der Prüfungsstelle vorgelegt werden muss.
- Es herrscht heute weitgehend Unklarheit, wie die offizielle Schweiz zu Stellungnahmen zu den Vorschlägen anderer Staaten und Verbände kommt. Ebenfalls ist unklar, wie die in der Schweiz selber generierten Vorstösse des BAV mit den Betroffenen und Verbänden erörtert werden. Nicht nur wünschenswert, sondern eine gerechtfertigte Forderung wäre es nach der Meinung des Verfassers, dass die Behörden wie auch alle Kunden und Rechtsunterstellten des Verkehrsträgers Eisenbahn einen grösseren Willen zur Transparenz und zur Zusammenarbeit an den Tag legen würden.