

Forum Güterwagen

Bericht der Tagung vom 15. November 2007 in Zürich

1. Begrüssung	Furrer
2. Protokoll der Sitzung vom 25. Mai 2007	Furrer
3. Entwicklungen AVV: Schadensprotokoll und –abwicklung	Vaerst
4. Strategische Bedeutung des Rollmaterials im internationalen Marktumfeld	Schmidt
5. TSI/Rolling Stock Reference Databases der Halter/SEDP Lösungsansätze zur Erfüllung der Vorschriften TAF/TSI für die Halter	Peterhans Suter
6. Für Wagenhalter relevante internationale Normungsaktivitäten	Sonnenburg
7. Haftungsrisiken der Halter, Werkstätten und Verlader Lösungsansätze zur Bewältigung von Grossrisiken	Schenkendof
8. Lärmsanierung Güterwagen	Furrer
9. Eidgenössisches Fahrzeugregister	Wegmüller
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 dritten Mal statt als Tagung für Wagenhalter, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Werkstätten usw.. Für die Unannehmlichkeiten wegen der Verschiebung des Termins bittet er die Anwesenden um Entschuldigung; sie hat leider auch zu einer Terminüberschneidung mit wichtigen internationalen Veranstaltungen geführt.

2. Protokoll der Sitzung vom 25. Mai 2007

Das Protokoll wurde mit Rundschreiben vom 15. Juni 2007 verschickt. Es wird genehmigt und verdankt.

3. Entwicklungen AVV: Schadensprotokoll und –abwicklung

Markus Vaerst informiert über die Entwicklungen im AVV und im Besonderen über die Tätigkeit der permanenten Expertengruppe, PEG (Permanent Group of Experts, PGE), der er als

Vertreter der ERFA ebenso angehört wie dem gemeinsamen Ausschuss des AVV. Die einheitliche Anwendung des Schadensprotokolls und die standardisierte Abwicklung der Schadensbehandlung durch die Vertragsparteien wiesen von Anfang an Mängel auf. Der gemeinsame Ausschuss hat daher die PEG damit betraut, Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten. Die PEG hat das Schadensprotokoll daraufhin überarbeitet und ergänzt, so dass auch die Entscheidungen der beteiligten Vertragsparteien bei der Schadensabwicklung in einen zweiten Teil des Protokolls integriert wurden. Das Protokoll dokumentiert damit Informationen und Entscheidungen über Aufträge. Seine Funktion als Haftungsdokument bleibt unverändert, d.h. nur durch gerichtliche Sachverständige oder durch von beiden Parteien berufene Sachverständige festgehaltene Tatsachen sind Beweise, die gerichtlich verwertbar sind. Um das Sprachenproblem einzudämmen, erfolgte eine verstärkte Standardisierung in Anlehnung an Anlage 9 durch Einfügung des Schadenscodes. Die PGE empfiehlt eine zweisprachige Version anzuwenden, Landessprache des EVU sowie Englisch oder Französisch oder Deutsch.

Das neue Schadensprotokoll der PEG wurde am 9. Oktober 2007 vom gemeinsamen Ausschuss zwar gutgeheissen, seine Anwendung jedoch für diejenigen EVU, welche bereits mit einer elektronischen Fassung des ursprünglichen Schadensprotokolls arbeiten, für fakultativ erklärt.

4. Strategische Bedeutung des Rollmaterials im internationalen Marktumfeld

Railcargo Austria erwirtschaftet 60% im Wagenladungsverkehr und 25% im Kombiverkehr (UKV, RoLa). 25% sind reiner Binnenverkehr, der Rest Transit-, Export- und Importverkehr. Zentral- und Osteuropaverkehre spielen dabei eine zentrale Rolle für RCA. Die dazu notwendigen Wagen sind in den fünf klassischen Gruppen vorhanden; grösster Nachholbedarf besteht bei den Wagen für Kombi- und Stahlverkehre. Für ein vernünftiges Wagenmanagement sind über 160 Wagentypen in einem Unternehmen zuviel. RCA sucht Lösungen für vermehrte Standardisierung der Wagen. Um die Leistungsfähigkeit zu steigern, soll mittelfristig die Achslast von 22,5 t auf 25 t erhöht werden.

Der hohe Anteil des Wagenladungsverkehrs ist für Ferdinand Schmidt Trumpf und Problem zugleich. Der WLV ist Stärke der Staatsbahnen, kann aber nur mit einer markanten Qualitätssteigerung betrieben werden. Die Zusammenarbeit der Staatsbahnen in diesem Bereich ist vordringlich. Der WLV braucht überdies viele Wagen, europaweit besteht ein Investitionsbedarf infolge Alter der Fahrzeuge von 15'000 Wagen. Eine Nachfragesteigerung von 2% führt zu einem Bedarf weiterer 12'000 Wagen. Wer zahlt die Vorhaltungskosten des Rollmaterials?

Der UKV hat die schlechteste Wirtschaftlichkeit, im Binnenverkehr besteht ein Kostendeckungsgrad von 40%. Seine Wachstumsquote hingegen ist zweistellig. Nur mit verstärkter Steuerung der Verkehre gemeinsam mit den grossen Reedereien kann das Ergebnis verbessert werden.

Bei der offensichtlichen strategischen Bedeutung der Wagen sind die rasche Umstellung auf das System der P-Wagen und der Ausstieg aus dem System des RIV vordringlich. Auch dieses System erlaubt es, im WLV international zusammenzuarbeiten und die von den Kunden geforderte Qualität zu erreichen. In den Rahmenbedingungen der Staaten besteht ebenfalls Handlungsbedarf: Die Zulassung von Wagen ist noch viel zu aufwendig; eine zwingende gegenseitige Anerkennung von Zulassungen und Betriebsgenehmigungen ist notwendig.

5. TSI/Rolling Stock Reference Databases der Halter/SEDP Lösungsansätze zur Erfüllung der Vorschriften TAF/TSI für die Halter

André Suter informiert kurz über die Sitzung der UIP-Arbeitsgruppe Unterbau, bei der es um die Umsetzung der TSI und die Ablösung vom RIV ging. Insbesondere die Verwendung von Ersatzteilen bietet eine Unzahl offener Fragen. Die Details sind auf der homepage des VAP zu erfahren.

Gilles Peterhans gibt einen detaillierten Überblick über das System der Interoperabilitätsrichtlinie und den Ausführungserlassen. Die heute im Vordergrund stehende TAF/TSI umfasst 72 Seiten Text sowie 6 Anlagen mit weiteren 335 Seiten Text.

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. Offen ist auch eine Zusammenarbeit mit den EVU, welche ihrerseits als Halter ebenfalls eine Datenbank vorhalten müssen. Ziel ist es, den Schweizer Haltern bald konkrete Vorschläge für Systeme unterbreiten zu können, welche den Anforderungen zu genügen vermögen. Im Juli 2008 müssen die Datenbanken mit den Hauptreferenzen bereit sein, im Juli 2009 müssen die Daten verlässlich umgesetzt und die Dienstleistungen eingespielt sein.

Die WIMO, Datenbank für Wagen und Intermodaleinheiten, ist die wichtigste Datenbank. Sie dient der Verfolgung der Wagen und somit der Kommunikation zwischen den beteiligten EVU und dem federführenden EVU. Zusätzliche Anforderungen: Zugangskontrolle, Sicherheit, Konsistenz, Protokollierung, Leistungsaspekte, etc...

Zentral wichtig ist die Pflege der Daten durch die Halter. Von ihr wird abhängen, ob das System sich in der Praxis überhaupt bewähren kann.

6. Für Wagenhalter relevante internationale Normungsaktivitäten

Udo Sonnenburg führt in die Strukturen der Normungsaktivitäten auf europäischer Ebene

ein. Die Schaffung der TSI löste umfangreiche Normungsaktivitäten bei der CEN aus.

Die relevante aktuelle Frage lautet: Wie wird aus den TSI eine operativ anwendbare Norm? In Abhängigkeit des unterschiedlichen Detaillierungsgrads der verschiedenen TSI können Normen entsprechend flexibel gestaltet werden. Je allgemeiner die TSI desto flexibler kann die Norm die für die Praxis notwendige Detaillierung vornehmen. Gleichzeitig ist damit die Türe offen für spätere Anpassungen ohne aufwendige Revisionsverfahren der TSI auslösen zu müssen.

Die Normen nehmen keine Hinweise auf UIC-Merkblätter vor, sind somit eigenständig anwendbar. Die Abstimmung mit der UIC erfolgt permanent und soll zu einer vollständigen inhaltlichen Übereinstimmung der EU-Normen und der UIC-Merkblätter führen.

7. Haftungsrisiken der Halter, Werkstätten und Verlader Lösungsansätze zur Bewältigung von Grossrisiken

Peter Schenkendorf gibt einen Überblick über die relevanten Haftungsbestimmungen der verschiedenen Akteure beim Bahntransport. Die Haftung der Halter ist in den Art. 27 und 28 des AVV, diejenige der Werkstätten im nationalen Recht sowie in Anlage 10 AVV und diejenige des Verladers in der CIM sowie in Art. 29 AVV festgelegt.

Die Deckung von Grossrisiken ist mittels Haftpflicht-Excedenten, welche über den Haftpflicht-Mastercover hinausgehen, versicherbar. Die besondere Rolle der Werkstätten als verlängerter Arm der Halter macht den Einbezug der Werkstättehaftung in die Police des Halters naheliegend. Die Risiken Bearbeitungsschäden, Montagefolgeschäden und Umweltschäden infolge solcher Schäden können in die Deckung aufgenommen werden. Die Deckung von Grossrisiken über Pools von Haltern ist möglich, die damaligen Bemühungen der UIP sind lediglich am Zeitdruck gescheitert.

8. Lärmsanierung Güterwagen

Anlässlich der letzten Tagung des Forum Güterwagen wurde die Begleitkommission für die Umsetzung der Lärmsanierung an den rund 4600 zum Umbau angemeldeten privaten Güterwagen bestimmt. Sie hat seither drei Mal getagt und das Vorgehen zur Arbeitsvorbereitung, im Besonderen das Serienengineering aufgrund der Zulassungsdokumentation, welche die SBB als Beauftragte des Bundesamts für Verkehr für die verschiedenen Wagen- und Bremstypen erstellt hat, festgelegt. Ende 2007 dürfte diese Zulassungsdokumentation für gut 1000 Wagen vorliegen, womit das Serienengineering im Januar 2008 beginnen kann.

Aufgrund der vom Bundesamt initiierten Kontrollmessungen an bereits sanierten Wagen kann festgestellt werden, dass der Grenzwert von 86 dB[A] unterschritten wird.

Auf internationaler Ebene sind noch keine verbindlichen Entscheide getroffen worden. Die Kommission erachtet die Umsetzung durch den Sektor in Eigenverantwortung als Weg. Dabei sollen die existierenden Wagen umgebaut werden. Welche Wagen wirklich umgebaut werden sollen, ist Gegenstand einer Studie.

Der Sektor empfiehlt der Kommission, sowohl K als auch LL Sohle weiterzuentwickeln. Er erachtet finanzielle Anreize zum Umbau als unumgänglich. Für den Umbauentscheid soll die Laufleistung massgebend sein.

9. Eidgenössisches Fahrzeugregister

Andreas Wegmüller stellt das Fahrzeugregister und die Prozesse vor. Das Fahrzeugregister basiert auf den Empfehlungen der ERA gemäss Beschluss vom Juli 2006. Vorerst werden nur Güterwagen, in einem weiteren Schritt Spezialfahrzeuge ins Register aufgenommen. Das Fahrzeugregister wird das führende System sein für Angaben zu Fahrzeugnummern, Haltern und ausgewählten Angaben zur Zulassung.

Das Register ist ab Dezember vorerst intern operativ zur Nummernvergabe; ab Februar 2008 wird der Zugang zur Applikation öffentlich.

Die Halter werden anlässlich einer Informationsveranstaltung des Amts Anfang 2008 über das Register im Detail informiert werden.

10. Diverse

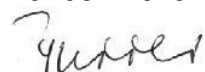
Keine.

11. Termin für nächste Sitzung

Die nächste Tagung findet am **15. Mai 2008 in Zürich** statt.

Schluss der Sitzung: 13.30 Uhr

Für den Bericht:



Frank Furrer

15.12.2007

Beilagen: Referatsunterlagen von

- Furrer Frank
- Peterhans Gilles
- Schenkendorf Peter
- Schmidt Ferdinand
- Sonnenburg Udo
- Vaerst Markus
- Wegmüller Andreas

Wurden an der Tagung abgegeben und sind auf www.cargorail.ch verfügbar.