

Per mail an : ref35@eba.bund.de

Eisenbahn-Bundesamt
z.H. Herrn Vizepräsidenten
Ralf Schweinsberg
Postfach 20 05 65
53135 Bonn

Instandhaltung von Güterwagenradsatzwellen

Pr. 3510-35Xbg

Sehr geehrter Herr Schweinsberg,

zum Schreiben des EBA in obiger Angelegenheit vom 13.7.2009 nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Das Schreiben hat offensichtlich die EVU/Wagenhalter bzw. viele EVU/Wagenhalter nicht erreicht. Im Zeitalter der E-Mail- Kommunikation halten wir es geradezu für einen Rückschritt, eine Veröffentlichung lediglich auf der Website des EBA vorzunehmen und gleichzeitig eine viel zu enge Frist für eine Stellungnahme einzuräumen. Diese Vorgehensweise halten wir für inakzeptabel.
2. Das Schreiben ist auch Netzwerk Privatbahnen nicht vom EBA aus zugegangen, obwohl Netzwerk Privatbahnen in vielen anderen Themen stets befragt wird und in der Vergangenheit zahlreiche konstruktive Anregungen gegeben hat.
3. Die angekündigten Maßnahmen des EBA werden von Netzwerk Privatbahnen grundsätzlich begrüßt. Die ganze Eisenbahnbranche kann sich eine Sicherheitsdiskussion nicht leisten. Es darf jedoch nicht verkannt werden, dass überzogene Reaktionen auf die jüngsten Unfälle dem Verkehrsmittel Bahn als Ganzes schweren Schaden zufügen können. Wir mahnen „Maßnahmen mit Augenmaß“ an. Es gibt keine totale Sicherheit.

4. Für unsere EVU ist eine Maßnahme, die nur in Deutschland Platz greift, völlig inakzeptabel. Die Probleme bestehen auch in den Nachbarstaaten, möglicherweise in einem noch viel stärkeren Umfang. Eine Insellösung kommt bei einem Verkehrsmittel, das seine Stärken überwiegend im Cross- Border-Verkehr ausspielt, nicht in Betracht. Die praktischen Konsequenzen sind unüberschaubar.
5. Die Wagenhalter haben ein Wartungs- und Instandhaltungssystem. Die EVUs sind gehalten, den Wagenhaltern Laufleistungsdaten zwecks Ausübung dieser Funktion zu übermitteln. Diese Informationen werden mit der Umsetzung der TAF TSI ab 2014/15 systematischer zur Verfügung stehen. Ausserdem wird seit einigen Jahren der AVV (Allgemeiner Verwendungsvertrag) angewandt. Dieser regelt u.a. den Informationsfluss zwischen Halter und EVU, die Zuständigkeit bei Schadfällen, etc.
6. Das aktuelle System funktioniert. Es gibt allerdings die Problematik der unterschiedlichen nationalen Auflagen, z.B. bei der Wartung. Das gilt insbesondere auch zur Problematik der Radsatzwellen. Ein europäischer einheitlicher Ansatz wäre hier im Hinblick auf Sicherheits-, Betriebs- und Wirtschaftlichkeitsaspekte zu befürworten. Dies würde die sehr subjektive Interpretation der NSAs auf ein Mindestmass reduzieren.
7. Mit TAF TSI tritt demnächst ein Regelwerk in Kraft, das die Schnittstelle EVU/Wagenhalter umfassend regelt. Das bis dahin verabschiedete MOU vom 14.5.2008 soll die Übergangszeit regeln. Netzwerk Privatbahnen warnt vor übereilten, einseitigen nationalen oder supranationalen Eingriffen in diese jühsam erzieltemn Regelungen.
8. Bei den Fristen sollte man wie folgt differenzieren:

Bestätigung der Rissfreiheit:

Frist von 24 Monaten, da es nicht hinreichend Kapazitäten gibt, die eine kürzere Frist zulassen. Wir warnen davor, Fristen zu setzen, die nicht einhaltbar sind.

Wiederholungsprüfungen:

Dazu schlagen wir vor, die bisher bestehenden Intervalle zu verwenden. Diese haben sich bewährt, Ausnahmen für einzelne Radsatzwellenbauarten (BA 88/ BA 188) sind denkbar. Hier kommt aber auch die Ablastung auf 20 t als wirksame Maßnahme in Frage.

Für Rückfragen stehen wir zur Verfügung

Mit freundlichen Grüßen

Arthur-Iren Martini
Geschäftsführer
Netzwerk Privatbahnen e.V.