

## **Zukunft des RIV-Übereinkommens unter neuen Bedingungen**

---

Da die Abschaffung des RIV schon fast ein Volkslied geworden ist, das oft falsch oder ohne Kenntnis der Noten gesungen wird, bin ich den Organisatoren für die Einladung zu dieser Kundgebung sehr dankbar, damit ich Ihnen dazu einiges vermitteln kann.

Trotzdem die Menschheit nie aus ihrer Geschichte lernt, wäre es sinnvoll, einen Blick auf die Vergangenheit zu werfen und einiges zur Geschichte und dem derzeitigen Stand des RIV zu sagen, bevor die Zukunft des RIV-Übereinkommens erörtert wird.

Zuerst, was heißt eigentlich „RIV“ ? Diese drei magischen Buchstaben, die Sie an etwa 650 000 Güterwagen, wovon ein Drittel P-Wagen sind, sehen können, sind die Abkürzung für die italienische Bezeichnung des Internationalen Übereinkommens für die Benutzung von Güterwagen („Regolamento Internazionale Veicoli“). Diese Abkürzung wird seit 1922, dem Jahr der Gründung des RIV-Verbands, verwendet, um der Bemühungen der italienischen Bahn für dessen Zu-Stande-Kommen zu gedenken. Ursprünglich bestand sein Ziel darin, die Bedingungen für einen behinderungslosen Übergang der Fahrzeuge auf die Netze anderer Länder festzulegen und die Betriebssicherheit zu gewährleisten, was heute der Interoperabilität entspricht. Der RIV-Verband war 60 Jahre lang eine unabhängige, von der SBB verwaltete Organisation. Er wurde dann aufgelöst und zu Beginn der 80er Jahre in die ständigen Tätigkeiten der UIC eingegliedert. Die geschäftsführende Bahn wurde durch das Büro RIV / RIC ersetzt.

In seiner heutigen Fassung kann das RIV als ein Gütezeichen oder gewissermaßen als eine Schutzmarke betrachtet werden, womit bezeugt wird, dass die Wagen geeignet sind, in den Zügen der 41 Mitgliedsbahnen aus 33 Ländern Europas und des Nahen Ostens zu verkehren. Diese Wagen müssen den RIV-Bestimmungen entsprechen, die schon mehrmals überarbeitet worden sind und jedes Jahr fortgeschrieben werden, um die technische und betriebliche Entwicklung zu berücksichtigen.

Die neueste Ausgabe (RIV 2000) enthält die nur für EVU-Wagen anwendbaren Bestimmungen und die gemeinsamen, für alle Wagen gültigen Regeln.

Die Benutzung der EVU-Wagen geschieht auf der Grundlage folgender Prinzipien :

- Ein EVU kann für seine eigenen Wagen Anweisungen geben, um sie auf irgendeinem Bahnhof wieder beladen zu lassen oder leere Wagen zur Beladung ins Ausland zu senden.
- Wenn das EVU als Eigentümer keine Anweisungen erteilt, kann das benutzende EVU die ausländischen Wagen unter Beachtung bestimmter Regeln wieder beladen.
- Nicht wieder beladene Wagen sind leer, entweder über den im beladenen Zustand befolgten Beförderungsweg oder über den kürzesten Weg zur Eigentumsbahn zurückzuführen.
- Die nicht durch eine Lastfahrt ausgeglichenen Leerfahrten geben Anrecht auf Vergütung.
- Das benutzende EVU bezahlt dem besitzenden EVU eine Wagenmiete, deren von den Eigentümern vorgeschlagene Sätze ausgehandelt werden können.

Auf diese Grundsätze soll verzichtet werden, damit anschließend dasselbe Behandlungsmodell für Bahnwagen und P-Wagen zur Anwendung kommen kann. Die erforderlichen Instrumente für die Verwaltung der Wagen, insbesondere für deren Ortung und die Übermittlung der Meldungen ihrer Fahrten, sowie für die Tarifierung sind zur Zeit in Bearbeitung.

Folgende gemeinsame RIV-Regeln sollen sowohl für die Bahnwagen als auch für die P-Wagen gelten :

- Die Wagen müssen vor ihrer Inbetriebnahme von den hierfür zuständigen Behörden zugelassen werden.
- Die Halter sind für die Instandhaltung ihrer Wagen verantwortlich.
- An den Wagen sind Anschriften und Zeichen anzubringen, damit sie identifiziert und im Betrieb richtig behandelt werden können.
- Nur Wagen in gutem technischen Zustand dürfen in die Züge eingestellt und zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgetauscht werden.
- Die Annahme zur Beförderung von Wagen, deren Zustand oder Ladung die Verkehrssicherheit gefährden könnte, kann verweigert werden.
- Das benutzende Eisenbahnverkehrsunternehmen haftet für den durch den Verlust oder die Beschädigung eines Wagens verursachten Schaden, wenn es nicht nachweisen kann, dass der Schaden durch den Halter verschuldet wurde.
- Der Halter haftet für die von einem Wagen verursachten Schäden, wenn ihm das Verschulden zur Last gelegt werden kann.
- Der Halter hat das Recht, über seine Wagen zu verfügen.

Diese Regeln müssen in der Zukunft beibehalten werden. Sie wurden auch bereits in den Entwurf des Einheitlichen Vertrags für die Verwendung der Güterwagen (CUU) aufgenommen, der von der UIC und dem ERFA (European Rail Freight Association) erarbeitet und der UIP zur Verhandlung vorgelegt wurde. Dieser Vertrag soll auch zugleich das RIV und das UIC-Merkblatt 433, das die Indienststellung und den Betrieb der P-Wagen regelt, ersetzen. Dieser Entwurf, der die Vertragsfreiheit befürwortet, fügt sich in einen Anwendungsbereich der neuen COTIF (Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr) im Zusammenhang mit den Hinweisen auf die TSI (Technische Spezifikationen Interoperabilität) ein, deren Inkraftsetzung nicht mehr lange ausbleiben wird. Die Mitglieder der UIC und des ERFA, die Eisenbahnverkehrsunternehmen und / oder Wagenhalter sind, und die Mitglieder der UIP-Verbände sowie andere Eisenbahnverkehrsunternehmen und Wagenhalter können Vertragsparteien werden.

Ergänzt wird dieser Vertrag durch mehrere Anlagen mit den erforderlichen ausführlichen Bestimmungen für die Behandlung der Schäden an Wagen und Ersatzteilen, für die Berechnung des Restwertes eines Wagens und der Entschädigung für Nutzungsausfall, sowie für die Anwendung des CUU im Allgemeinen. Die laufenden Arbeiten sollten vor Ende dieses Jahres beendet sein, wobei gehofft wird, dass UIC und UIP zu gemeinsamen Texten gelangen werden, die allen Haltern Genüge tun.

Das heutige RIV-Übereinkommen mit allen seinen Anlagen umfasst 600 Seiten Text, Vordruckmuster, Zettel, Zeichen und Anschriften, die an den Wagen anzubringen sind, sowie Skizzen und Zeichnungen verschiedener Vorrichtungen. Es stellt ein erhebliches Know-how dar, das im Lauf seines 80-jährigen Bestehens gesammelt wurde. Nur ein Teil dieses wichtigen Volumens wird in den CUU und die TSI aufgenommen.

Unter den „nicht untergebrachten“ Unterlagen befinden sich insbesondere die dreiteiligen Beladevorschriften, die für die Kunden und das Bahnpersonal unentbehrlich sind.

Die Anwendung dieser Vorschriften gewährleistet die Betriebssicherheit und die Schadensverhütung an Gütern und Wagen. Diese Vorschriften enthalten auch die für unterschiedliche Produkte festgelegten Belademethoden, alle für die Verpackung und die Befestigung der Güter zu beachtenden Maßnahmen, sowie die Hinweise in Bezug auf das Lademaß, die Lastverteilung und die Belastungsgrenzen der Wagen.

Die zweite Unterlage, die sich in derselben Situation befindet, umfasst die Bedingungen für die wagentechnische Austauschuntersuchung. Sie enthält einen Katalog der Unregelmäßigkeiten und Mängel, die im Betrieb an Wagen und Ladungen auftreten können, sowie der Abhilfemaßnahmen. Dazu gehört auch die Definition des Systems der Qualitätskontrolle und der Güteprüfung sowie der Auswertung der Ergebnisse.

Ferner sind wir dabei, die Instandhaltungs- und Instandsetzungsregeln auszuarbeiten, die für das Werkstattpersonal alle Bestimmungen zusammenfassen werden, denen der wesentliche Bestandteil des Wagens beim Verlassen der Werkstatt mindestens entsprechen muss.

Wir haben die Absicht, diese drei Unterlagen beizubehalten, da sie für die Beladung und die einheitliche Behandlung der Wagen im Betrieb sehr nützlich sind, obwohl sie nicht mehr als Anlagen zum RIV, sondern in einer anderen Form oder unter einem anderen Namen veröffentlicht werden.

Das RIV wird also, wie Sie es feststellen können, sicher aus der Asche neu erstehen, und zwar durch eine mehrfache Reinkarnation in mehreren Unterlagen, sodass ich meinen Vortrag mit folgendem Ausruf beenden darf :

Das RIV ist tot – Es lebe das RIV !