

ANLAGE 14

ZUM ALLGEMEINEN VERTRAG FÜR DIE VERWENDUNG VON GÜTERWAGEN

<p>ZUSÄTZLICHE BEDINGUNGEN FÜR DIE VERWENDUNG VON WAGEN IM FÄHRVERKEHR UND IM AUSTAUSCH MIT BREIT- UND NORMALSPURBAHNEN</p>
--

A -BEDINGUNGEN FÜR WAGEN, DIE AUF FÄHREN ÜBERGEHEN**Gruppe 1**EVU mit Fährlinien:

DB Schenker Rail Deutschland AG (DBSR)
DB Schenker Rail Dänemark (DBSR)
Green Cargo (GC)
Polnische Staatsbahnen S.A. (PKP)
TRENITALIA S.P.A. (FS)
Rumänische Eisenbahnen (CFR)

Fährlinien:

Trelleborg-Sassnitz Fährhafen (GC/DBSR)
Trelleborg-Rostock Seehafen, Hafenbereich Fähre (GC/DBSR)
Swinoujście-Ystad (PKP/GC)
Constanta-Samsun (CFR/TCDD)
Reggio Calabria-Messina (FS)
Villa S. Giovanni-Messina (FS)
Civitavecchia-Golfo Aranci (FS)

Bedingungen für

1 Wagen mit zwei Radsätzen:

Keine Einschränkung.

2 Wagen mit drei Radsätzen:

Wagen mit drei Radsätzen können nur bei günstigem Wasserstand überführt werden. Sie müssen die Gleisbögen der Fährschiffe befahren können (siehe Verzeichnis der Fährlinien der Gruppen 1 und 2).

3 Uneingeschränkt fahrfähige Drehgestellwagen:

Wagen mit Drehgestellen mit je zwei oder drei Radsätzen sind ohne Einschränkung zugelassen, wenn sie gleichzeitig den größten Knickwinkel der Fährklappe und die Gleisbögen der Fährschiffe befahren können (siehe Anlage 11, Ziffer 2.12 und 5.10 sowie Verzeichnis der Fährlinien der Gruppen 1 und 2).

4 Übrige Drehgestellwagen sowie Sendungen auf mehr als einem Wagen oder mit Schutzwagen verladen:

Wagen mit Drehgestellen mit je zwei oder drei Radsätzen, die den vorstehenden Bedingungen nicht entsprechen, Wagen mit mehr als drei Radsätzen im Drehgestell sowie Sendungen, die auf mehr als einem Wagen verladen sind (Transporte mit gekuppelten Wagen oder mit Schutzwagen), können nur nach vorheriger Vereinbarung und bei günstigem Wasserstand überführt werden.

Die Vereinbarung ist von den Versand-EVU mit den am Fährbetrieb beteiligten EVU zu treffen. Zur Unterrichtung der am Wagenlauf beteiligten EVU ist die Laufgenehmigung in den Frachtpapieren zu vermerken.

Gruppe 2EVU mit Fährlinien:

Türkische Staatsbahnen (TCDD)

Fährlinien:

Sirkeci-Haydarpasa

Tatvan-Van

Keine Einschränkung.

Verzeichnis der Fährlinien der Gruppen 1 und 2

Wagen, die ohne besondere Vereinbarung übernommen werden sollen, müssen die für die betreffende Fähr angegebene Gleisbögen und Knickwinkel befahren können.

Fährlinie	Zahl der Gleise auf dem Fährschiff	S-Bogen			Größter Knickwinkel der Fährklappe mit der Horizontalen α	Bemerkungen
		Halbmesser in m	Länge der Zwischengerade in m	Halbmesser in m		
1	2	3	4	5	6	7
Trelleberg-Sassnitz Fährhafen	5 6 8	150	0	140*	2°30'	
Trelleberg-Rostock Seehafen	5 6 8	150	0	140*	2°30'	
Swinoujście-Ystad	4	—	—	—	2°30'	
Constanta-Samsun	5+1	120	2,5	120	1°30'	
Reggio Calabria-Messina	3	150	15,5	150	1°30'	
Villa S. Giovanni-Messina	3 4	150 120	15,5 19,6	150 120	1°30'	
Civitavecchia-Golfo Aranci	3	—	—	—	1°30'	
Sirkeci-Haydarpasa	3	—	—	—	—	
Tatvan-Van	2 1	120 —	— —	120 —	—	

Gruppe 3**Fährlinien zwischen EVU mit normaler Spurweite und Finnland:**

Lübeck-Skandinavienkai (Deutschland) – Turku (Finnland)¹⁾

Wagen, die ohne besondere Vereinbarung übernommen werden sollen, müssen die für die betreffende Fährre angegebenen Gleisbögen und Knickwinkel befahren können.

Fährlinie	Zahl der Gleise auf dem Fährschiff	S-Bogen			Größter Knickwinkel der Fährklappen mit der Horizontalen α	Bemerkungen
		Halbmesser in m	Länge der Zwischengerade in m	Halbmesser in m		
1	2	3	4	5	6	7
Lübeck-Skandinavienka – Turku	2	150	6	100	2°30'	
	2	150	6	100	2°30'	
	1	—	—	—	2°30'	
Vorschriften über die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im Verkehr mit Finnland sind im nachstehenden Teil C enthalten.						

¹⁾ geöffnet als CIM-Linie nur für den internationalen Großcontainer- und Wechselbehälter Verkehr.

B. BENUTZUNG VON GÜTERWAGEN MIT UMSETZRADSÄTZEN IM TRANSPYRENÄISCHEN VERKEHR

1 Allgemeines

1.1 Für Güterwagen mit Umsetzradsätzen gelten, soweit dieser Teil der vorliegenden Anlage nichts anderes bestimmt, die Bestimmungen des AVV.

1.2 Unter dem Begriff „Radsatz“ werden nachstehend sowohl Radsätze mit internationaler Spurweite (Normalspur) als auch Radsätze mit iberischer Spurweite (Breitspur) verstanden.

1.3 In der vorliegenden Anlage werden die Bedingungen für den Austausch von Güterwagen beschrieben, deren Radsätze zwischen einem in Frankreich zertifizierten EVU und einem in Spanien zertifizierten EVU, die einen Vertrag für den Austausch von Güterwagen in einem französisch-spanischen Bahnhof mit einer Umsetzstelle von Radsätzen ausgerüstet ist, abgeschlossen haben.

1.4 Das übernehmende EVU muss dafür sorgen, dass die Radsätze der zum Übergang zugelassenen Güterwagen an speziellen Stellen gewechselt werden.

1.5 Die Lieferung der Radsätze mit der jeweiligen Spurweite obliegt dem Halter des Wagens für den Verkehr über die Pyrenäen.

1.6 Auf Grund der Lage der Radsatzwechselstellen können zum Austausch zwischen EVU nur Wagen mit Umsetzradsätzen oder Drehgestellgüterwagen mit Umsetzradsätzen zugelassen werden, für die das Eigentümer-EVU oder der Halter mit der bzw. den betroffenen Umsetzstelle(n) eine vorherige Vereinbarung getroffen hat. Diese vorherige Vereinbarung legt die Bedingungen fest, unter denen die Radsätze geliefert werden.

1.7 Falls keine solche Vereinbarung besteht, werden die Wagen unter den gleichen Bedingungen wie Güterwagen ohne Umsetzradsätzen auf Normal/oder Breitspurgleisen verwendet.

1.8 Für den Transport und die Lagerung von Radsätzen im Bereich der Umsetzstelle gelten die Bestimmungen der Anlage 10, Kapitel D.

2 Zusätzliche technische Bedingungen

2.1 Unter Berücksichtigung der besonderen Verwendung und Beanspruchungen muss der Halter die Revision der Umsetzradsätze durchführen bzw. durchführen lassen, um seinen Pflichten gem. Art. 7 AVV zu erfüllen.

2.1.1 Das Datum der letzten Revision der Radsätze, die VKM des Halters und das Kennzeichen der Werkstatt, welche die Revision ausgeführt hat, sind auf einem Ring an der Radsatzwelle oder einer Metallplatte an einem der Radsatzlager anzubringen.

2.1.2 Außerdem müssen die VKM des Halters sowie das Datum (Monat und Jahr) des Ablaufs der letzten Revision in weißer Farbe auf der Außenseite der Radsatzlagergehäuse angeschrieben sein.

2.2 Sobald die Frist der letzten Revision abgelaufen (letzter Tag des angeschriebenen Monats) oder wenn sie unleserlich ist, muss der Wagen bei der durch das übernehmende EVU bei der Ausfahrt aus der Umsetzstelle im Übergangsbahnhof bzw. durch das verwendende EVU durchgeführten besonderen technischen Übernahmeuntersuchung angehalten (ausgesetzt) werden.

2.3 Wenn die Anschrift auf dem Radsatzlager auf einer Seite unleserlich ist, fehlt oder verwischt ist, wird der Wagen mit Muster K bezettelt; wenn die Anschrift auf dem Radsatzlager auf beiden Seiten unleserlich ist, fehlt oder verwischt ist, muss der Wagen angehalten werden (Aussetzung).

2.4 Um für den Austausch mit Umsetzung der Radsätze für den transpyrenäischen Verkehr zugelassen zu werden, müssen die Wagen:

- auf jeder Seite das Zeichen „E“ gem. Anlage 11 AVV (Punkt 2.16) tragen,
- einen Abstand der Pufferstangen oder Pufferhülsen von Mitte bis Mitte gemessen von höchstens 1 860 mm und mindestens 1 840 mm aufweisen.

Austausch von Wagen mit Radsatzwechsel an der französisch-spanischen Grenze

3.1 Mit der Einfahrt der Wagen mit Umsetzradsätzen in die Umsetzungsanlage geht ihr Gewahrsam vom übergebenden auf das übernehmende EVU über.

3.2 Die technische Übergangsuntersuchung im Fall des Radsatzwechsels besteht aus der

- technischen Übergabeuntersuchung durch das übergebende EVU,
- besonderen Übernahmeuntersuchung durch das übernehmende EVU, im Rahmen derer alle vom Radsatzwechsel betroffenen Wagenkomponenten besonders sorgfältig geprüft werden.

Der Austausch von Wagen zwischen zwei EVU im Rahmen einer Qualitätssicherungsvereinbarung ist nicht zulässig.

Es gelten alle anderen Punkte aus Anlage 9 AVV.

3.3 Am Umsetzungspunkt müssen die Wagen wieder mit Radsätzen des Halters ausgerüstet werden.

3.4 Der Radsatzwechsel ist kein Grund, an der Umsetzstelle ein Verwiegen des Wagens zu verlangen.

3.5 Anstelle des Radsatzwechsels muss umgeladen werden, wenn

3.5.1 der verwendete Wagen zur Weiterbeförderung über die Umsetzstelle hinaus nicht geeignet ist,

3.5.2 keine Radsätze mit der Spurweite des übernehmenden EVU vorhanden sind,

3.5.3 die Leistungsfähigkeit der Umsetzstelle überschritten ist,

3.5.4 die Anlage für den Radsatzwechsel unbenutzbar ist.

3.6 Die Umladekosten sind wie folgt zu tragen:

- im Fall von Ziff. 3.5.1 von dem EVU, das für die Verwendung eines nicht für den transpyrenäischen Verkehr geeigneten Wagens verantwortlich ist,
- im Fall von Ziff. 3.5.2 vom Halter,

- in den Fällen aus Ziff. 3.5.3 und 3.5.4 vom übernehmenden EVU, wenn dieses nicht gemäß Artikel 11 AVV gemeldet hat, dass der Wagen nicht übernommen werden kann.

3.7 Das übernehmende EVU prüft aus rein betriebssicherheitstechnischer Sicht, ob die Umsetzung ordnungsgemäß erfolgt ist.

4 Gebühren für das Auswechseln von Radsätze auf französisch-spanischen Übergangsbahnhöfen

Für das Wechseln der Radsätze ist dem übernehmenden EVU eine Pauschalgebühr zu zahlen, die auf dem Tarifweg abgerechnet wird.

Diese Gebühren enthalten nicht die Kosten für die Lieferung der Radsätze, die direkt durch den Halter oder seine Berechtigten getragen werden.

5 Rückleitung leerer Güterwagen

Vorbehaltlich besonderer Bestimmungen sind die leeren Wagen über den Bahnhof zurück zu leiten, auf dem die Radsätze auf dem Hinweg gewechselt wurden.

6 Vorübergehende Einschränkung der Benutzung von Güterwagen mit Umsetzradsätzen im transpyrenäischen Verkehr

6.1 Der Halter eines für den transpyrenäischen Verkehrs geeigneten Wagens kann beschließen, diesen entweder nur auf Strecken mit internationaler Spurweite oder auf Strecken mit iberischer Spurweite ausschließlich unter den Bedingungen für nicht zum Radsatzwechsel geeigneten Wagen einzusetzen, und dies unter den gleichen Bedingungen wie für Wagen, die nicht zum Radsatzwechsel geeignet sind.

6.2 Die Bedingungen für ihre präventive Instandhaltung können in diesem Fall auf Beschluss des Halters angepasst werden.

6.3 Die betroffenen Wagen sind an ihren zusätzlichen Anschriften und den Angaben gem. Punkt 2 der vorliegenden Anlage bzgl. der Radsatzrevision an jeder Seitenwand des Wagens und an dessen Radsätzen mit einem grünen, durchgestrichenen Andreaskreuz erkenntlich

6.4 Die Wiederaufnahme des transpyrenäischen Verkehrs mit Radsatzwechsel für einen Wagen, dessen Einsatz gemäß den Bedingungen des vorliegenden Artikels auf Beschluss des Halters eingeschränkt war, setzt voraus, dass

- die Anschriften am Wagen und an den Radsätzen wieder an die einschlägigen Vorschriften angepasst werden;
- eine Revision der Radsätze gem. Punkt 2 der vorliegenden Anlage erfolgt.

C - BENUTZUNG VON GÜTERWAGEN MIT UMSETZRADSÄTZEN¹⁾ (WAGEN MIT EINZELRADSÄTZEN) ODER MIT UMSETZDREHGESTELLEN²⁾ (DREHGESTELLWAGEN) IM VERKEHR MIT FINNLAND**1 Allgemeines**

- 1.1 Für Güterwagen mit Umsetzradsätzen/Umsetzdrehgestellen gelten, soweit diese Anlage nichts anderes bestimmt, die Bestimmungen des AVV.
- 1.2 Bei dem derzeitigen Stand der Anlage für den Radsatz- beziehungsweise Drehgestellwechsel in Tornio (Finnland) können zum Austausch zwischen Schweden und Finnland und umgekehrt nur Wagen zugelassen werden, für die der Halter mit einem finnischen EVU, das die Anlage betreibt bzw. betreiben läßt eine vorherige Vereinbarung getroffen hat.
Diese vorherige Vereinbarung legt insbesondere die Bedingungen fest, unter denen die Radsätze/Drehgestelle ausgewechselt werden.

2 Zusätzliche technische Bedingungen

- 2.1 Ist die Revisionsfrist eines Umsetzradsatzes um mehr als 3 Monate überschritten, so ist dieser als schadhaft anzusehen und er soll ersetzt werden.
- 2.2 Ist die Revisionsfrist eines Umsetzdrehgestells um mehr als 3 Monate überschritten, so ist der Halter zu verständigen und dessen Verfügung einzuholen. Der Wagen ist mit Zetteln **Muster K** zu bekleben, auf denen die Worte «Nach Entladung zur Heimat» zu streichen sind.
- 2.3 Der Puffermittenabstand beträgt
- höchstens 1800 mm
 - mindestens 1780 mm.
- Für die vor dem 01.07.1984 gebauten Güterwagen ist jedoch ein Puffermittenabstand zwischen 1760 mm und 1740 mm zulässig.

3 Radsatz- und Drehgestellwechsel

- 3.1 Der Halter des Wagens sorgt im Einvernehmen mit dem betreffenden finnischen EVU dafür, dass die erforderlichen Umsetzradsätze/-drehgestelle in Tornio zur Verfügung stehen. Einzelheiten sind in der nach Ziff. 1.2 dieser Anlage abzuschließenden Vereinbarung zu regeln.
- 3.2 Das betreffende finnische EVU führt grundsätzlich den Radsatz-/Drehgestellwechsel in Tornio durch. Führt es den Radsatz-/Drehgestellwechsel nicht selbst aus, so hat es eine Kontrolle bezüglich der Betriebssicherheit vorzunehmen.
- 3.3 Der Radsatz-/Drehgestellwechsel ist kein Grund, in Tornio ein Verwiegen des Wagens zu verlangen.

¹⁾ Im folgenden Text werden unter dem Begriff Radsatz sowohl Normalspur als auch Breitspurradsätze beziehungsweise -drehgestelle verstanden.

²⁾ Im folgenden Text werden unter dem Begriff Radsatz/Drehgestell sowohl Normalspur als auch Breitspurradsätze beziehungsweise -drehgestelle verstanden.

- 3.4 Anstelle des Radsatz-/Drehgestellwechsels muss umgeladen werden, wenn:
- 3.4.1 der benutzte Wagen zur Weiterbeförderung über Tornio nicht geeignet ist;
 - 3.4.2 die Radsätze/Drehgestelle zum Tausch fehlen;
 - 3.4.3 die Leistungsfähigkeit der Anlage für den Radsatz/Drehgestellwechsel in Tornio überschritten ist;
 - 3.4.4 die dem Radsatz-/Drehgestellwechsel dienende Anlage unbenutzbar ist.
- 3.5 Die Umladekosten sind zu tragen:
- im Falle nach Ziff. 3.4.1 von dem EVU, das verantwortlich ist;
 - im Falle nach Ziff. 3.4.2 vom Halter;
 - in den Fällen nach Ziff. 3.4.3 und 3.4.4 vom betreffenden finnischen EVU, wenn es nicht gemäß Artikel 11 des AVV die Unmöglichkeit der Übernahme mitgeteilt hat.

4 Gebühren für das Auswechseln und Bereitstellen der Radsätze und Drehgestelle in Tornio

Für das Auswechseln der Radsätze/Drehgestelle an jedem zum Übergang angebotenen Wagen ist dem betreffenden finnischen EVU eine Pauschalgebühr zu zahlen. Diese Gebühren werden auf dem Tarifweg abgerechnet.

5 Zusätzliche Wagenanschriften

- 5.1 Alle Wagen müssen rechts auf jede Seitenwand (Flachwagen rechts an jedem Landträger) das Zeichen **E** nach **Anlage 11, Ziffer 2.16** (Finnland) tragen, das anzeigt, dass sie den Bauvorschriften des **UIC-Merkblattes 430-3** entsprechen und für den Verkehr mit Finnland zugelassen worden sind.
- 5.2 Die Wagen mit Umsetzradsätzen (Wagen mit Einzelradsätzen) müssen in der Nähe der Revisionsanschriften jeweils in der Sprache des EVU, mit dem der Halter eine Service-Vereinbarung geschlossen hat, und in finnischer Sprache folgende zusätzliche Anschrift tragen:
«Revisionsanschriften der Radsätze beachten»
«Huom! Pyöräkerran korjausmerkintä»
- 5.3 Die Wagen mit Umsetzdrehgestellen (Drehgesellwagen) müssen in der Nähe der Revisionsanschriften jeweils in der Sprache des EVU, mit dem der Halter eine Service-Vereinbarung geschlossen hat, und in finnischer Sprache folgende zusätzliche Anschrift tragen:
«Revisionsanschriften der Drehgestelle beachten»
«Huom! Telin korjausmerkintä»
- 5.4 Die Umsetzradsätze müssen auf jedem Achslagergehäuse durch die Kodezahl oder das Zeichen des EVU, mit dem der Halter eine Service-Vereinbarung geschlossen hat, sowie die Revisionsfrist und die zuletzt durchgeführte Revision (Monat und Jahr) bleibend gekennzeichnet sein.
- 5.5 Die Umsetzdrehgestelle müssen auf jedem Langträger gut sichtbar in weißer Farbe die Kodezahl oder das Zeichen des EVU, mit dem der Halter eine Service-Vereinbarung geschlossen hat, und das Kennzeichen des Halters sowie die Revisionsanschriften nach **Anlage 11, Ziffer 2.3** tragen.

6 Bleibt frei