

## Der knifflige AVV-Fall – Februar 2021 - Ergebnisprotokoll

Datum 25. Februar 2021, 16:00 bis 17:10 Uhr – Microsoft Teams-Videokonferenz  
 Moderation Dr. Christoph Gabrisch, BahnVerstand GmbH  
 Anzahl Teilnehmer 15 Teilnehmer (am Anfang)

-

### 1. Fallbeschreibung: „Grüss Gott – und stillgestanden!

Dieser Fall stellt keinen klassischen «Halter vs. EVU» Konflikt dar, weshalb wir ihn nicht anonymisieren. Fall-Einreicher ist die LTE-Group, ein EVU aus Graz.

Beteiligte sind:

#### Technische Überwachung (TUE)

Die Technische Überwachung TUE ist eine Rolle innerhalb der ÖBB Infrastruktur. Die TUE verfolgt die Interessen eines sicheren Zugverkehrs auf ihren Gleisen und Anlagen. Sie führt geplante Stichproben-Prüfungen durch, kann aber auch spontan («der Zug klingt aber komisch...») aktiv werden. Solche Prüfungen kennt man als Stichprobenkontrolle vom Eisenbahnbundesamt in Deutschland oder vom Bundesamt für Verkehr in der Schweiz. Wie diese Behörden ist auch die TUE kein AVV-Teilnehmer, führt aber wagentechnische Untersuchungen durch auf Grundlage der Anlage 9 AVV.

<b>LTE-Group</b>	das befördernde EVU
<b>EVU B</b>	übernimmt Wagen im Anschluss an LTE Group
<b>Wagenhalter W</b>	Sein Wagen wurde ausgesetzt

#### Aussetzung des Wagens in St. Pölten Fernbahnhof

Die TUE hat bei der technischen Kontrolle während eines betrieblichen Halts fünf Wagen eines Zugs der LTE mit Rotzetteln beklebt. Von den beiden Varianten an Rotzetteln hat sie den folgenden gewählt, der auch von einem Wagenmeister wieder entfernt werden darf:

*Muster allgemeiner Rotzettel, ÖBB Infrastruktur*

Das Bild zeigt ein rotes Rechteck, das einen Rotzettel darstellt. In den oberen Ecken stehen links "[EVU-BEZEICHNUNG ODER ÖBB]" und rechts "ROTZETTEL". In der Mitte steht in großer, fetter, schwarzer Schrift: "Dieser Wagen darf die Betriebsstelle.....nicht verlassen". Darunter steht "Mängel:". Ein horizontaler gestrichelter Punkt folgt. Darunter steht "Nähere Angaben:" gefolgt von einem weiteren horizontalen gestrichelten Punkt. Am unteren Rand befinden sich zwei weitere gestrichelte Punkte, die jeweils mit "Datum/Stunde und Stempel des EVU" und "(Unterschrift, leserlich)" beschriftet sind. Unten links steht in kleinerer Schrift "ZSB31-1 Rotzettel, A5 quer".

Der Rotzettel bedeutet in jedem Fall Aussetzung vor Ort – «stillgestanden!» eben.

Sobald die Rotzettel am Wagen hängen, informiert die TUE das EVU mit einem standardisierten Dokument über die Aussetzung der Wagen und die Aussetzgründe gemäss Anlage 9 AVV.

**Konkretes Beispiel einer TUE Information über die Wagenaussetzung**

Sicherheitscheck ÖBB Infrastruktur AG Stab Sicherheit und Qualität - Betriebsaufsicht Technische Überwachung					
Geschäftszahl	271-3048S-21				
Geschäftsfall	271304821				
EVU / Firma	LTE Austria GmbH				
Kontrolldatum	28.01.2021				
Kontrollbahnhof	St.Pölten-Fbf (in Pb) - Pw				
Untersucht wurde	nP-Zug				
Zugnummer	47190				
Versanddatum	28.01.2021				
Kontrolldaten					
Fahrzeugnummer	Bezeichnung	leer / beladen	Schadkode	RID Pkt.	RID Detail
37840764818-7	ZSB 31-1 Rotzettel	beladen	Bremse   3.3.5.1   Luftabsperrhahn nicht gangbar, undicht, verbogen, fehlender Griff [Klasse 5] Bemerkung: Luftabsperrhahn Wagenende 2 verbogen und nicht gangbar		
33800764095-0	ZSB 31-1 Rotzettel	beladen	Zug- und Stoßeinrichtung   5.2.3.1   Puffertellerberührungsflächen nicht geschmiert, wenn beide Pufferteller aus Metall sind [Klasse 5] Bemerkung: Berührungsflächen der Pufferteller nicht geschmiert		
33800764567-8	ZSB 31-1 Rotzettel	beladen	Zug- und Stoßeinrichtung   5.2.3.1   Puffertellerberührungsflächen nicht geschmiert, wenn beide Pufferteller aus Metall sind [Klasse 5] Bemerkung: Berührungsflächen der Pufferteller nicht geschmiert		
37800764149-1	ZSB 31-1 Rotzettel	beladen	Zug- und Stoßeinrichtung   5.2.3.1   Puffertellerberührungsflächen nicht geschmiert, wenn beide Pufferteller aus Metall sind [Klasse 5] Bemerkung: Berührungsflächen der Pufferteller nicht geschmiert		
37800764981-7	ZSB 31-1 Rotzettel	beladen	Zug- und Stoßeinrichtung   5.2.3.1   Puffertellerberührungsflächen nicht geschmiert, wenn beide Pufferteller aus Metall sind [Klasse 5] Bemerkung: Berührungsflächen der Pufferteller nicht geschmiert		
Österreichische Bundesbahnen Infrastruktur AG Stab Sicherheit und Qualität - Betriebsaufsicht Technische Überwachung Praterstern 3, 1020 Wien					

**So geht es operativ weiter**

Nach Eingang der Information über das Aussetzen beim EVU

1. Informiert LTE den Transportkunden über die Transportunterbrechung („nein, ich kann Ihnen im Moment noch keine neue Ankunftszeit nennen. Nein, wir müssen erst einen Wagenmeister hinschicken und der schaut. Ja, natürlich unseren besten....“)
2. Schickt LTE einen Wagenmeister nach St. Pölten zur Begutachtung
3. Erstellt der Wagenmeister von LTE ein Schadenprotokoll und informiert damit erstmals auch den Halter über die Aussetzung. (Der Wagenmeister ist in Österreich übrigens berechtigt, den Rotzettel der TUE zu entfernen.)
4. Macht der Wagenmeister von LTE nach Möglichkeit die ausgesetzten Wagen wieder lauffähig und entfernt den Rotzettel. Je nach Schaden geht das unterschiedlich gut:

○ Die <u>Puffertellerschmierung</u> ist in der Anlage 9 AVV als Abhilfe vorgesehen.					
	5.2.3.1	- nicht geschmiert, wenn beide Pufferteller aus Metall sind	Schmieren, wenn nicht möglich, aussetzen		5

Der Wagen ist nicht nur provisorisch repariert, sondern vollständig betriebssicher für den Weitertransport.

- Für den Luftabsperrhahn ist gemäss Anlage 9 AVV 3.3.5.1 keine Abhilfe vor Ort vorgesehen:

	3.3.5.1	Nicht gangbar, undicht, verbogen, fehlender Griff	Aussetzen		5
--	---------	---	-----------	--	---

Der Wagenmeister hat den Wagen (Wagen am Zugschluss, Luftabsperrhahn war ohnehin nicht in Verwendung) ohne Reparatur aber mit Muster K zum Empfangskunden (Grenzüberschreitend) zur Entladung geschickt.

5. Informiert LTE den Transportkunden über die Weiterfahrt aller Wagens zum Empfangsort.

**Wo ergeben sich jetzt Probleme aus AVV-und ECM-Sicht ?**

Problem 1 Der Rotzettel kann nicht als «vorgefundene Bezettelung» im Schadenprotokoll dokumentiert werden.

*Das ist problematisch, weil jetzt der Charakter «Weitertransport nach einer provisorischen Reparatur» nicht mehr deutlich wird. Und das wiederum wäre schlecht, wenn der Wagen a) wieder in eine Kontrolle fiele oder b) vom übernehmenden EVU B geweigert würde.*

Problem 2 Der Halter erhält keine Betriebsfreigabe / sendet keine Wiederinbetriebnahmemeldung.

**2. Erste Diskussion: was wäre in diesem Fall AVV-konform gewesen?**

Leitfragen	Aus der Diskussion
<p><b>1) War es AVV-konform, den Wagen mit dem defekten Luftabsperrhahn ohne Reparatur und mit einem Muster K weiterfahren zu lassen? Oder hätte die Fahrt unterbrochen werden müssen, „erst mal in die Werkstatt?“</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weil der Wagen am Zugschluss war, und der Luftabsperrhahn nicht in Verwendung war, erscheint Weiterfahrt mit Muster K zulässig.</li> <li>• Zulässigkeit nicht von vornherein klar! Die Zulässigkeit richtet sich auch nach der Fahrdienst-Verordnung</li> <li>• ?! Wenn der weitere Laufweg nicht bekannt ist, dann ist diese Einschätzung durch den Wagenmeister schlicht nicht möglich?! (<i>im vorliegenden Fall kannte der Wagenmeister den weiteren Laufweg</i>)</li> <li>• Nein, selbst bei Kenntnis des Laufwegs kann die Situation bei Weiterfahrt auch operativ gestört werden – das kann niemand vorweg einschätzen. Die Weiterfahrt mit Muster K war zumindest „riskant“</li> <li>• Nur die vollständige Reparatur verschafft sichere Abhilfe.</li> </ul> <p><b>➔ überwiegende Mehrheit der Teilnehmer schätzt das Vorgehen des Wagenmeisters als riskant ein wegen der Unsicherheit, dass der Wagen – warum auch immer – seine Position am Zugschluss auf der Weiterfahrt nicht beibehält.</b></p>
<p><b>2) Wenn der Wagen auf der Weiterfahrt erneut von der TUE kontrolliert wird: Würde es einen Unterschied machen, wenn LTE im Schadenprotokoll dokumentiert hätte: „Vorgefundene Bezettelung: Rotzettel von TUE“</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>NEIN! Dies würde keine weitere Absicherung für den Wagenmeister schaffen.</b> Mit dem von ihm erteilten Muster K übernimmt der Wagenmeister die volle Verantwortung für die Weiterreise.</li> <li>• Aus AVV Sicht ist der Rotzettel nicht relevant, da die TUE keine AVV-Partei ist.</li> <li>• Aus AVV Sicht hat der LTE Wagenmeister „als erster“ den Schaden erkannt. TUE war sozusagen nur ein Tipp-Geber im Hintergrund für den LTE Wagenmeister. Der AVV Prozess beginnt mit dem LTE Wagenmeister.</li> </ul>

Leitfragen	Aus der Diskussion
<b>3) Als der Wagenmeister die Puffer geschmiert hat, hat er eine Instandhaltungsleistung erbracht. Hat der Wagenmeister richtig gehandelt, als er den Wagen danach ohne Betriebsfreigabe / Wiederinbetriebnahme auf die Reise geschickt hat?</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ja, er hat richtig gehandelt, AVV-Kleinschäden erfordern keine Betriebsfreigabe</b></li> </ul>
<b>4) Brauchen wir im AVV Muster vom Schadenprotokoll ein neues Feld bei „vorgefundene Bezettelung“, z.B. „Sonstige (welche...)“ oder brauchen wir das nicht?</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nein, brauchen wir nicht. Das würde nichts bringen. Wir würden insbesondere keine zusätzliche Sicherheit / Absicherung für den Wagenmeister erzielen</b></li> <li>• Alternativ können zusätzliche Bemerkungen / Anlagen zum Schadenprotokoll mitgeliefert werden (als freiwillige Zusatzinformation – „die TUE war’s!“)</li> <li>• Die Felder im Schadenprotokoll sind ausreichend</li> </ul>

#### Zwischenfazit der Teilnehmer:

Eine AVV-konforme Bewertung des Falls lautet wie folgt:

- 1) Es war nicht „AVV-konform“, den Wagen am Zugschluss mit dem defekten Luftabsperrhahn ohne Reparatur und mit einem Muster K weiterfahren zu lassen. Gerade wegen Übergabe des Wagens an EVU B im weiteren Laufweg kann der Wagen – aus welchen betrieblichen Gründen auch immer - seine Stellung am Zugschluss verlieren.
- 2) Ein Hinweis auf einen Rotzettel unter „vorgefundene Bezettelung“ würde nichts ändern an der Verantwortung des Wagenmeisters für den von ihm mit Muster K weitergeleiteten Wagen.
- 3) Bei Beheben von AVV Kleinschäden ist keine Betriebsfreigabe erforderlich.
- 4) Das Musterdokument Schadenprotokoll Anlage 4 AVV braucht nicht erweitert werden um ein weiteres Feld „vorgefundene Bezettelung: *Rotzettel*“

#### Abstimmung der Teilnehmer, ob sie dieses Zwischenfazit mittragen (um 17:15 Uhr):

Die Teilnehmer «des knifflige AVV-Falls» Februar 2021 stimmen diesem Zwischenfazit einstimmig mit einer Enthaltung zu.

### 3. Termine

Nächster AVV-Fall: Donnerstag 25. März 2021 von 16:00 – 17:00 Uhr

### 4. Feedback / Anregungen zum Ablauf

- Versand der Vorprotokolle  
Auch die Mitglieder der LinkedIn Gruppe «AVV Schadenregulierung in der Praxis» sollen die Vorprotokolle per E-Mail erhalten (Lieber «Push» als «Pull»!).
- Gabrisch ermutigt die Teilnehmer zu bedeutungsvoller Interaktion“, um die LinkedIn Gruppe lebendiger zu machen!

Für das Protokoll

Christoph Gabrisch -BahnVerstand GmbH