



Museumsfahrzeuge auf dem regelspurigen Netz Wie läuft's (lief es) in Luxemburg ...?

Vorgetragen von Jean-Marie Thill



Wer bin ich?

- 2. Vorsitzender der AMTF Train 1900 Fond-de-Gras seit 35 Jahren aktiv
- Besitzer und Betreiber von 3 Dampfloks (Bn2, Cn2, 1'Eh2)
- Leiter der Firma CIER s.à.r.l. (Fahrzeughalter), Mitglied VDMT und UNECTO
- Idealist, wie wir alle hier

Es begann im Jahr 2000

- In Luxemburg gab und gibt es nur eine Staatsbahn CFL (keine Vorschriften für Museumsbahnen)
 - Der Anschluss der einzigen Normalspurmuseumsbahn an das Netz erfolgte im Jahr 2000
 - Von 2000 bis 2009 waren ganz unkompliziert Fahrten auf der CFL möglich ohne « Memor II+ »
 - **Alle Fahrten ohne Ausnahme laufen unter dem einzigen EVU für Personenverkehr , der CFL**
 - Fahren mit Lotze, ohne Führerschein, mit 100 Tage-Genehmigung der CFL für die Fahrzeuge
-
- z.B. Bahnhofsfest mit Sternfahrten 2003,2004
 - Fahrten mit ausländischem Material ohne weiteres möglich
 - (z.B. 01.118, 141R SNCF, 29.013 SNCB)
 - Letzte Fahrt am 4. Oktober 2009 zur 150 Jahr Feier



Das Ende in 2 Etappen

Memor II+ & ETCS

- Unfall in Belgien am 15. Februar 2010 in Buizingen (B) mit 19 Toten
- Sicherheitssystem in (B) wird in Frage gestellt
- Als Folge « AUDIT » der Betriebssicherheit bei der Museumsbahn in Fond-de-Gras
- Verbot jedlicher Fahrten auf dem CFL-Netz ohne Memor II+ (**Das AUS für die Züge des Train 1900 und für Gastzüge aus dem Ausland**)
- 22. Juli 2009 Gründung der ACF (Administration des chemins de Fer), vieles ist unklar
- ACF drängt auf Zulassung aller Fahrzeuge (zeigt aber keinen Weg vor) Frist von 2007- 2011 wurde « verschlafen »
- ACF rät vom Einbauen des Memor II + Systems ab und verweist auf ETCS!
- **Ab 20 Juli 2017 nur noch ETCS im Einsatz, alle Museumsfahrzeuge, auch die der CFL stehen still**



Hätte man es verhindern können?



- Im Eisenbahngesetz von 2004 wurde (auf Druck seitend des Train 1900) vermerkt, dass Ausnahmen für Historische Züge gemacht werden können
- Luxemburg hat keine richtige Museumsbahnlobby, es gibt 4 Vereine und wenig Aktive
- Fast alle ex.CFL Fahrzeuge gehören dem Kulturministerium, welches viel Geld investiert hat in Hauptuntersuchungen, aber auch im Ministerium wurde das Problem ETCS nicht ernst genommen
- 3 von 4 Vereinen dachten, das ETCS Problem wäre keines oder würde mit Geld gelöst
- Der Versuch, mit allen 4 Vereinen an das Transportministerium heranzutreten um eine Ausnahmeregelung zu erwirken scheiterte am fehlenden Mut einiger. Die politischen Kontakte waren jedoch vorhanden.
- Bei der Nachfrage hinsichtlich einer Ausnahmereglung, verwies die ACF an das Transportministerium, welches wiederum an die ACF verwies
- Am 11. Oktober 2006 kam es zum Eisenbahnunglück von Zouftgen (Grenze LU-FR) mit 6 Toten. Nach der Gerichtsverhandlung 2010 und er Beschuldigung von 3 Eisenbahnbeamten war mit den neuen Verantwortlichen der « CFL INFRA » keine Verhandlung mehr denkbar. ETCS ist unumgänglich èN.

Zulassung von historischen Fahrzeugen

Vor dem 4. Eisenbahnpaket der ERA bis 2020

- Für die ACF gibt es keine historischen Fahrzeuge (was ist überhaupt historisch?)
- Bestandsschutz gibt es nicht, oder nur teilweise
- Einige ex.CFL Fahrzeuge werden ins NVR aufgenommen (2017-2020, nicht alle)
- Alle Fahrzeuge benötigen ein ECM, Güterwagen ohne Ausnahme ein Zertifiziertes. (bis 2021)
- Zulassung von nicht registrierten Fahrzeugen ist sehr aufwändig. (Prüfbescheinigung erfordert)
- Zulassung nur möglich, auf Basis von Genehmigungen nach 2009 oder Baureihengleichheitsnachweis.
- In jedem Fall ist ein « technisches Dossier » von einer kompetenten Stelle (z.B TÜV Nord) erforderlich
- Zeit- und kostenintensiv
- Es gibt nur eine Person in Luxemburg die den Wunsch hat Fahrzeuge zuzulassen, also Einzelfall

Fallbeispiel Dampflokomotive Energie 507 (KDL7)

- Vorab: Es handelt sich um eine Industrielok, Einzelstück ohne Zulassung; Fahrzeug besteht aus Lok Cn2 und Tender 3T18
- Die Dampflokomotive durfte 2009 an den Veranstaltungen zur 150 Jahr Feier teilnehmen, der Tender nicht. (Da umgebaut).
- Da die Lok 2009 eine 100 Tage Zulassung hatte, konnte der TÜV Nord dadurch die Kompatibilität mit der Infrastruktur nachweisen. Die RDD Liste der ACF mit 300 Prüfpunkten musste Punkt für Punkt abgearbeitet werden und Nachweise mussten erbracht werden z.B. Prüfzeugnisse von Achsen, Bremsventilen, Luftbehälter, Manometer, Anschriften, Kessel, Sicherheitsglas, etc, etc
- In einigen Punkten konnte Bestandsschutz geltend gemacht werden.
- Wartungspläne, Betriebsanleitungen, Wartungsbücher mussten erstellt werden
- ECM musste nachgewiesen werden, damals 2019, noch nicht zertifiziert
- Es hat 2 Jahre gebraucht alle Unterlagen zu erstellen und zu genehmigen
- Am Ende lag eine Zulassung für Luxemburg als reguläre nicht historische Lok vor, welche in Luxemburg nur mit Vorspann fahren darf (ETCS fehlt).
- Die LU Zulassung ist aber Bedingung für eine eventuelle Zulassung in D und CH



Energie 507 mit Tender 508



Tender 508



- Beim Tender handelt es sich um einen bayrischen Tender welcher von einer G4/5 stammt und 1944 hinter einer G10, in Luxemburg landete und dort verblieben ist. Er wurde zum Schluss als Schneepflug verwendet.
- Im Gegensatz zur Lok durfte er 2009 (150 Jahr Feier) nicht in den Einsatz kommen, wegen des Umbaus.
- Glücklicherweise erwirkten wir 2011 eine Genehmigung. den Tender wenigstens am Ende des Zuges Puffer an Puffer mitlaufen zu lassen.
- Zusätzlich zu dem Aufwand, welcher für die Lok notwendig war, mussten hier noch Festigkeitsberechnungen vorgelegt werden, es war schwierig überhaupt jemanden zu finden, der das machen wollte
- Die ACF wollte Lok und Tender unbedingt 2 verschiedene NVR Nummern zuteilen. Der Tender wurde als Güterwagen zugelassen (nicht historisch) wodurch ein zertifiziertes Güterwagen-ECM notwendig wurde, 2019 war es schwer eines solches zu finden für ein Fahrzeug von 1919.
- Schlussendlich, nach 3 Jahren bekam der Tender die LU Zulassung, kurz darauf auch die vom EBA für DE, da ja bayerisch.
- Allerdings musste die DE Zulassung über die ERA eingereicht werden, da inzwischen das NVR durch das EVR ersetzt wurde. Das TOOL der ERA zum Einreichen von Genehmigungen ist spannend!
- Glücklicherweise konnten die Zulassungen gerade noch rechtzeitig vor dem in Kraft treten des 4. Eisenbahnpaketes erfolgen.
- Über den gleichen Weg haben wir noch 3 Fahrzeuge zugelassen, allerdings über den Nachweis von zugelassenen baugleichen RIV oder RIC Fahrzeugen.

Zulassung von historischen Fahrzeugen

Nach dem 4. Eisenbahnpaket der ERA

- Es ist nicht möglich Fahrzeuge zuzulassen, ausser über die TSI oder NON-TSI Vorschriften
- Diese berücksichtigen keinen Bestandsschutz, sondern verlangen immer Nachweise
- Für Fahrzeuge die nur national eingesetzt werden sollen ist zwar immer noch die ACF zuständig, und nicht die ERA, aber die wendet die TSI / NON-TSI Bestimmungen an
- Für alle Fahrzeuge sind zertifizierte ECM's erforderlich, so auch für Energie 507 & Tender 508
- Fahren ist nur mit ETCS möglich
- Die einzige CFL Dampflokomotive 5519 (B42) soll ETCS erhalten, man spricht von 4.000.000€ , wann und wie es gemacht wird ist unklar. Der zuständige Transportminister hat gewechselt, es ist unklar was kommt
- Die ex. CFL Diesellokomotiven welche dem Kulturministerium gehören sollten mit ETCS ausgerüstet werden, davon wurde aber wieder Abstand genommen, man wartet ab was mit der Dampflokomotive passiert.
- Inzwischen laufen die HU's der ganzen Sammlung, ab ...

Die Hoffnung stirbt zuletzt...

Ein paar Worte zum Schluss

- Es gibt Gerüchte über ein low budget ETCS, vielleicht gibt es doch ein Happy End?
- Ist ETCS nicht schon veraltet? Tragbare Lösungen mit 5 G sind in Arbeit?
- Mit 45Km/h fährt man nicht durch Luxemburg, wir hoffen auf eine EBA Zulassung
- Man hatte uns versprochen, wenn wir die Fahrzeuge zulassen wird alles einfacher...
- Man hat mir nicht geglaubt, dass es soweit kommt und die Gelegenheit verpasst etwas zu unternehmen
- Macht nicht die Fehler die die Belgier und Luxemburger gemacht haben. Wehrt euch.
- Spass haben kann man noch im Osten 700Km Polen, Tschechien ...
- In Frankreich ist noch vieles möglich, aber nur für französische Fahrzeuge und man braucht nur das Krokodil als Sicherheitssystem, aber immer unter EVU SNCF, das machts nicht einfacher.
- Die AJECTA ist das erste Opfer. Ihre Strecke wurde geschlossen und die SNCF Region -Île de France- weigert sich Fahrpläne für Dampflok zu bearbeiten, trotz Abkommen mit der UNECTO.

DANKE

