



## „AGBs im neuen Eisenbahnrecht“

Es mag manchem vielleicht ungewöhnlich erscheinen den Gastkommentar des Geschäftsführers eines Vermiet-Mitbewerbers in der Wascosa Kundenzeitschrift zu entdecken. Nun - die Veränderungen, die auf Halter,

## Neue Haftungsregelung für Schäden durch Güterwagen

### Gastkolumne

Mit der Reform des internationalen Eisenbahnrechts wird das COTIF 1999 in Kraft treten und das COTIF 1980 nebst der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen (RIP) ersetzen. Gleichzeitig wird das UIC-Merkblatt 433 durch einen "Allgemeinen Verwendungsvertrag (AVV)" abgelöst.



Bahnunfälle mit Privatgüterwagen - welchen Schutz gibt es für die Zukunft?

Der AVV wird im internationalen Eisenbahnverkehr den einheitlichen Rechtsvorschriften CUV (Anhang D zum COTIF 1999) und in nationalen Eisenbahnverkehren den gegebenenfalls anwendbaren nationalen Vorschriften vorgehen, sofern dies jeweils zulässig ist. Die Einstellung privater Güterwagen bei einer Bahn sieht der AVV nicht mehr vor. Nachdem sich die Ratifizierung des COTIF 1999 unerwartet verzögert, wird mit dessen Inkrafttreten im ersten Halbjahr 2006 gerechnet.

Mit Übergang zum AVV entfällt das Haftungsübereinkommen gem. UIC-Merkblatt 433. Dies bedeutet, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht mehr verpflichtet sind, gegen Bezahlung einer "Haftungspauschale" die Haftung für durch den Wagen verursachte Schäden zu übernehmen. Das künftige Haftungsprinzip gem. Artikel 27.1, Satz 1 AVV sieht zentral eine verschuldensabhängige Haftung des Hal-

EVU und Verlader mit Inkrafttreten der neuen COTIF einwirken werden, sind gemessen an dem sonst sehr gemühtlichen Veränderungstempo unserer Branche doch aussergewöhnlich. Somit nehme ich gerne diese Einladung wahr ein paar Gedanken einem wichtigen Thema - den Auswirkungen des AVV auf die unser Geschäft regelnden AGBs zu widmen.

Die AGBs der einzelnen Vermieter unterscheiden sich in kommerziellen Inhalten oft wesentlich. Das ist gut und wird aufgrund der Wettbewerbssituation auch immer so bleiben. Das für alle P-Wagen im gleichen Masse gültige Regelwerk von RIP, RIV und UIC Merkblättern synchronisierte bisher massgeblich das Zusammenspiel zwischen Verlader-Vermieter-EVU. Dies prägte und vereinheitlichte aber auch die AGBs aller Vermieter ganz offensichtlich, eben in jenen Teilen, die sich auf dieses Zusammenspiel bezogen.

In den zähen Verhandlungen um einen vernünftigen AVV hat sich die UIP verdient gemacht in ihrem Bestreben negative Einflüsse der neuen Bahnwelt von den Verladern fernzuhalten. Viel ist hier gelungen - aber Veränderungen wird es geben. Derzeit gültige AGBs bilden die neuen Realitäten noch nicht ab. Die Verlader, bisher einen relativ einheitlichen AGB-Standard der Vermieter gewohnt, werden mit zwingend notwendigen Änderungen konfrontiert werden. Koordination ist hier gefragt! Die jeweiligen Landesverbände der P-Wagen-Interessenten könnten, in Kenntnis der lokalen Notwendigkeiten, Arbeitsgruppen einrichten, die sich mit wichtigen Adaptionen und Schnittstellen von Vermiet-AGBs zu AVV befassen. „AVV in AGBs“ - dies ist ein Thema das uns alle im neuen Jahr noch ausgiebig beschäftigen wird - kein Zweifel!

Jürgen Bauer, KVG Hamburg Kesselwagen Vermietgesellschaft mbH

weiter auf Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

ters oder Vorverwenders des Wagens vor. Mit Satz 2 wird gleichzeitig eine Haftungsfreistellung zugunsten des verwendenden EVU festgeschrieben, sofern das verwendende EVU kein Verschulden trifft.

**Handlungsbedarf bei den Wagenhaltern**

Unabhängig von bestehenden, d.h. ungekündigten Einstellungsverträgen und deren Restlaufzeiten, gilt es für den Wagenhalter u.U. bereits Sonder- oder auch Übergangsregelungen haftungsrechtlich zu beachten. Teilweise sehen



Wer kann in Zukunft für Schäden durch Güterwagen haftbar gemacht werden?

Eisenbahnverkehrsunternehmen eine entsprechende Haftung von Wagenhaltern nebst Haftungsfreistellung zugunsten des EVU im Innenverhältnis bereits vor. Betroffene Wagenhalter sollten sicherstellen, dass auch für diesen Fall erforderlicher (Haftpflicht-) Versicherungsschutz gewährleistet ist.

Auch die europäische Versicherungswirtschaft betritt mit der Ablösung des UIC-Merkblatts 433 Neuland. Dies insbesondere im Hinblick auf die Fragestellung, ob und inwieweit sich das Haftpflichtrisiko durch den Wegfall des Regressverzichts aus dem Haftungsübereinkommen erhöht. Eine generelle Bewertung erscheint auch mangels statistischer Erfassung nicht möglich. Die Tatsache, dass es sich um eine reine Verschuldenshaftung handelt, dürfte somit zunächst von zentraler Bedeutung sein.

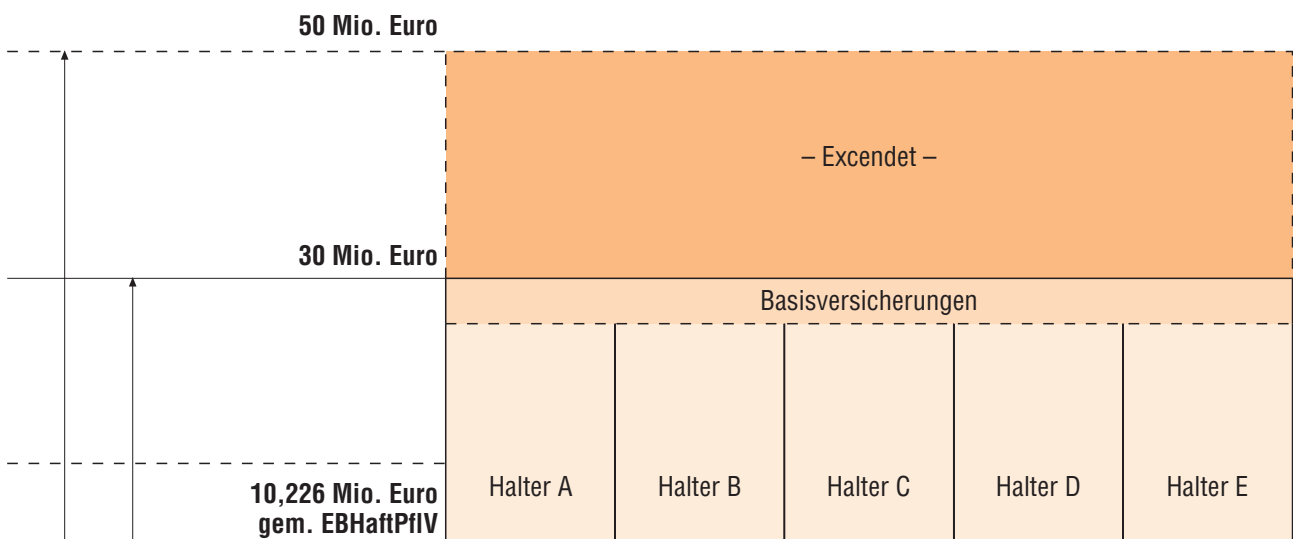
Unverändert problematisch ist die Situation für den mittelständischen Wagenhalter, hohe Deckungssummen zu akzeptablen Prämien vorzuhalten. Dies liegt regelmässig darin begründet, dass seitens der Versicherer entsprechende Mindestprämien beansprucht werden. Auch mit einem einzelnen Haftpflicht-Excedenten (lateinisch excedere - "über etwas hinausgehen") ist dieser Problematik nicht spürbar zu begegnen. Deshalb dürfte dem Aufbau von gemeinschaftlichen, übergreifenden Haftpflicht-Excedentenlösungen insbeson-



Für Schäden am Wagen haftet auch in Zukunft der Verursacher.

dere unter wirtschaftlicher Betrachtung eine grosse Bedeutung zukommen. Excedenten (Anschlussdeckungen) schliessen sich sehr wesentlich in so genannter "following form" der vorangehenden Basisversicherung an und bilden somit für kleine und mittlere Wagenhalter die ideale Möglichkeit – gestützt auf das COTIF 1999 – vernünftig versichert zu sein. Fachkundige Unterstützung erscheint bei dieser Überlegung jedoch unabdingbar.

**Beispiel einer gemeinschaftlichen, übergreifenden Haftpflicht-Excedentenlösung:**



Weitere Informationen bei: Peter Schenkendorf, Gayen & Berns Homann GmbH, Hamburg, peter.schenkendorf@gbh.de

Aktuelles

# Aufschriften an Kesselwagen

## Tankcodierung und Sondervorschriften der Spalten 12 und 13 Tabelle 3.2 RID

Seit der Restrukturierung des RID Regelwerks, welches am 1. Juli 2001 in Kraft trat, ist wohl keine Tagung des RID Fachausschusses noch der vorbereitenden Kommission der gemeinsamen Tagung RID/ADR vergangen, wo die Thematik der Tankcodierung und der Sondervorschriften nicht Gegenstand von Änderungsanträgen und Anpassungen gewesen ist.

Das Ziel der neuen Vorschriften ist es, die Vorschriften für den Verwender einfach zu gestalten, was mit den neuen Bestimmungen selbst, nicht aber mit der neuen Formulierung im Regelwerk, erreicht worden ist.

Herr Ernst Winkler von GEFAG Ge-

fahrtgutausbildung und -Beratung AG hat sich mit diesen ständig neuen Vorschriften, welche kaum in Kraft schon wieder korrigiert oder rückgängig gemacht werden, auseinandergesetzt.

Wir empfehlen Ihnen, die von Herrn Winkler erstellte Übersicht betreffend den Aufschriften an Kesselwagen auf [www.wascosa.ch](http://www.wascosa.ch) herunter zu laden.

Weitere Informationen:  
Herr Ernst Winkler  
GEFAG Gefahrtgutausbildung  
und -Beratung AG  
[info@gefahrtgutberatung.ch](mailto:info@gefahrtgutberatung.ch)



Wie sieht die Kennzeichnungspflicht mit dem Tankcode in Zukunft aus?

### Verkehrsleistungen

## Transportaufkommen im Jahr 2005

# im Deutschen Güterverkehr leicht gesunken

Auf der Grundlage vorliegender Monatsseckzahlen zum Güterverkehr in Deutschland rechnet das Statistische Bundesamt für das Jahr 2005 mit folgenden Ergebnissen: Das Transportaufkommen aller Verkehrsträger - gemessen in Tonnen - ist im Jahr 2005 voraussichtlich um 0,2 % gegenüber dem Vorjahr gesunken.

Die tonnenkilometrische Leistung, das Produkt aus Transportaufkommen und Versandweite, hat dagegen um 2,9 zugenommen. Diese gegenläufige Entwicklung liegt vor allem daran, dass der gewichtsmässig bedeutende, aber nur über kurze Versandweiten durchgeführte Nahverkehr auf der Strasse zurückgegangen ist. Nach Verkehrszweigen stellt sich die Entwicklung des Güterverkehrs wie folgt dar:

Bei der Eisenbahn ist das Güterver-

kehrsaufkommen (305,6 Millionen Tonnen im Jahr 2005) um 1,5 zurückgegangen, während die tonnenkilometrischen Leistungen (89,3 Milliarden

tkm) um 3,4 gestiegen sind. Die durchschnittliche Beförderungsweite der Bahnen nahm damit deutlich auf 292 Kilometer zu (2004: 279 Kilometer).

Güterverkehr 2005 in Deutschland						
Verkehrszweig	2005*)		2004		Veränderung 2005 gegenüber 2004	
	Tonnen 1 000	tkm Mill.	Tonnen 1 000	tkm Mill.	% Tonnen	tkm
Straße	3 021 300	394 000	3 043 100	383 600	- 0,7	2,7
darunter: inländische Lkw	2 716 200	270 700	2 750 000	266 700	- 1,2	1,5
Eisenbah	305 600	89 340	310 261	86 409	- 1,5	3,4
Binnenschiff	239 20	65 72	235 861	63 667	1,4	3,2
Seeschiff	279 500	x	268 205	x	4,2	x
Rohrleitung (Rohöl)	96 400	16 920	93 798	16 236	2,8	4,2
Luftfahrt	2 900	x	2 677	x	8,6	x

\*) Vorläufige Ergebnisse. / Stand 17.01.2006

Quelle: [www.destatis.de](http://www.destatis.de)

Aus der Praxis

# TSI Lärm - europaweite Regelung zur Begrenzung von Schienenfahrzeuglärm, insbesondere von Güterwagen

Im Rahmen der Harmonisierung des europäischen Eisenbahnsystems dürfen Schienenfahrzeuge zukünftig die Umwelt nur noch in begrenztem Masse mit Lärm belasten. Bisher gibt es zu diesem Aspekt in den verschiedenen Mitgliedstaaten entweder keine oder sehr unterschiedliche Regelungen. Die einheitlichen Grenzwerte und die Methoden ihrer Messung werden von der Europäischen Kommission in einem separaten Dokument beschrieben und veröffentlicht. Die Einhaltung der Lärmgrenzwerte wird im Rahmen des zukünftigen Zulassungsverfahrens für Güterwagen einen Schwerpunkt bilden.



Die meisten Lärmmessungen werden nachts durchgeführt.

## Technische Spezifikation Interoperabilität

Mit der Annahme der Richtlinie 2001/16/EG haben sich die Mitgliedstaaten der Europäischen Union auf einen rechtlichen Rahmen geeinigt, das gemeinsame Streckennetz für den konventionellen transeuropäischen Eisenbahnverkehr nach einheitlichen Normen zu gestalten. Die konkreten technischen und betrieblichen Vorgaben sollen in verschiedenen, in sich abgeschlossenen Dokumenten, den Technischen Spezifikationen Interoperabilität (TSI), veröffentlicht werden.

Eine dieser Spezifikationen, die TSI Lärm, befasst sich mit Vorgaben zur Begrenzung der Lärmemission von Schienenfahrzeugen aller Art. Die TSI sind Entscheidungen der Europäischen Kommission und daher in allen Mitgliedstaaten gesetzlich anzuwenden.

Die TSI Lärm wurde am 8.02.2006 von der Europäischen Kommission unter der Ziffer L 37 im EU-Amtsblatt auf der folgenden Internetseite veröffentlicht: <http://europa.eu.int/eur-lex>

## Geltungsbereich

Der Sinn und Zweck der TSI Lärm besteht darin, für Schienenfahrzeuge einheitliche Lärmgrenzwerte, definierte Lärmmessverfahren und die Prozedur der Zertifizierung vorzugeben. Für Triebfahrzeuge, Gleisstandhaltungsmaschinen und Triebwagen sind neben Grenzwerten zu den Fahrgeräuschen auch Vorgaben für die Lärmemission im Stillstand bzw. Anfahren und den Schallpegel im Führerraum enthalten. Für Güterwagen gibt es nur Grenzwerte für den Schallpegel während der Fahrt und einen Grenzwert im Stillstand.

## Grenzwerte und messtechnischer Nachweis der Istwerte

Die Höhe der Grenzwerte für die Fahrgeräusche ist abhängig von der Anzahl der Radsätze pro Längeneinheit. So beträgt z.B. der Grenzwert nach TSI Lärm für den 4-achsigen, 17 m langen Wascosa euro tank car® (Standard Chemie/Mineralölkesselwagen, 95 m<sup>3</sup>)

- 83 dB(A) für Neubauwagen und
- 85 dB(A) für erneuerte bzw. umgerüstete Wagen.

Der zulässige Maximalwert für das Standgeräusch beträgt für alle Güterwagen einheitlich 65 dB(A).

Der Nachweis der Schallemission während der Fahrt erfolgt durch Messung eines Dauerschallpegels. Dazu werden mindestens zwei der betreffenden Güterwagen in einen Zugverband

mit „akustisch gleichartigen“ Fahrzeugen eingestellt und an der Messstelle mit 80 km/h und Höchstgeschwindigkeit vorbeifahren. Die zu prüfenden Güterwagen müssen unbeladen sein. Zur Glättung der Lauffläche müssen die Radsätze mindestens einen Laufweg von 1000 km zurückgelegt haben und frei von Unregelmässigkeiten, wie z.B. Flachstellen, sein.

Von hoher Bedeutung ist eine präzise und reproduzierbare Erfassung der Messwerte. Daher werden an die Teststrecke hinsichtlich

- Oberflächenqualität des Schienenkopfes,
- dynamischer Eigenschaften des Oberbaus und
- Umgebungsbedingungen

genau definierte Anforderungen gestellt.



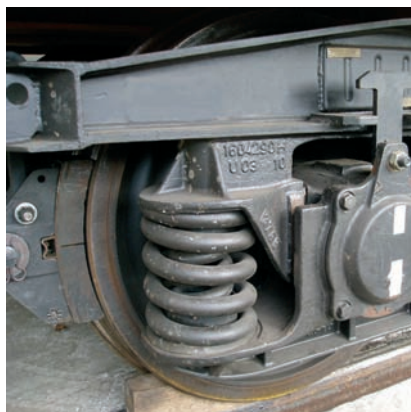
Messstelle zur Lärmmessung

### Möglichkeiten der Schallreduzierung

Bei Güterwagen wird der Lärm während der Fahrt hauptsächlich vom Laufwerk erzeugt. Primäre Ursache ist dabei die Rollbewegung des Rades auf der Schiene. Von besonderer Bedeutung ist daher die Oberflächenbeschaffenheit der Laufflächen an den Rädern. Sie kann durch den Einsatz von Bremsklötzen aus Verbundstoffen wesentlich verbessert werden (sog. K-Sohlen sowie LL-Sohlen).

Weitere Reduktionspotentiale liegen in der resonanzarmen Konstruktion der

Bauteile insbesondere im Bereich des Laufwerkes, wie z.B. durch Schallabsorber an den Radscheiben.



Die Lärmsanierung am Güterwagen beginnt beim Umrüsten der Bremsklötze.

### Umsetzung

Die TSI Lärm wird 6 Monate nach ihrer Notifizierung, also am 23. Juni 2006, wirksam und ist dann auf alle neuen Güterwagen anzuwenden. Ebenso gilt die TSI Lärm dann für alle zu erneuernden oder umzubauenden Güterwagen, sofern aufgrund technischer Änderungen eine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist. In diesem Fällen gilt die TSI Lärm pauschal als erfüllt, wenn das Fahrzeug mit Bremssohlen aus Verbundstoffen ausgerüstet wird und keine zusätzlichen Lärmquellen installiert werden.

### Zusammenfassung

Insbesondere für Güterwagen, die auf dem konventionellen transeuropäischen Eisenbahnnetz zum Einsatz kommen sollen, ist nach einheitlichen Vorgaben nachzuweisen, dass die Fahr- und Standgeräusche bestimmte Grenzwerte nicht überschreiten. Für Güterwagen ist dieser Nachweis nach der TSI Lärm eine Voraussetzung für die Zulassung und damit für den Netzzugang. Grenzwerte, Messverfahren und die möglichen Varianten der EG-Zertifizierung sind in der TSI Lärm beschrieben.

Der Auftraggeber (z.B. der Fahrzeughersteller oder Halter des Güterwagens) muss für die EG-Zertifizierung eine benannte Stelle seiner Wahl einschalten. Auf der Basis der EG-Prüferklärungen

nach der TSI Lärm und der TSI Güterwagen kann der Auftraggeber dann bei der Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaates die Inbetriebnahmegenehmigung für den Güterwagen beantragen.

Diese eine Inbetriebnahmegenehmigung wird von allen anderen Mitgliedstaaten anerkannt.



Herr Spiegel ist Leiter des Systembereiches Fahrzeuge bei Eisenbahn-Cert in Bonn.

Eisenbahn-Cert ist eine benannte Stelle nach den Richtlinien 2001/16/EG und 96/48/EG.

Eisenbahn-Cert, Bonn,  
[www.eisenbahn-cert.de](http://www.eisenbahn-cert.de)

EISENBAHN-CERT (EBC) erteilt Zertifizierungen für alle Komponenten und Teilsysteme nach den Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG. Mittlerweile ist EBC auch benannte Stelle für die Zertifizierung von Druckbehältern der Klasse 2 nach RID im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie über ortsbewegliche Druckgeräte. Dies hat den Vorteil, dass EBC bei Kesselwagen sowohl den Druckbehälter als auch den dazugehörigen Güterwagen ohne Schnittstellen für den Antragsteller sozusagen aus einer Hand prüfen und zertifizieren kann.

EBC bedient sich bei der fachlichen Bewertung von Komponenten und Teilsystemen im Rahmen der EG-Prüfung seiner assoziierten Partner, aber auch anderer externer Stellen und Einzelexperten.

SBB Cargo

# Neues Netz für den schweizerischen Binnenverkehr

SBB Cargo hat die Planung für das neue Binnenverkehrsnetz abgeschlossen. Der neue Bedienungsraster steht fest. Das Grundnetz konnte mit flexiblen Lösungen ergänzt werden. Mit dem neuen Netz bleibt SBB Cargo ein starker Partner für die verladende Wirtschaft und legt die Basis für weiteres Wachstum im Binnenverkehr.



© Foto SBB

Die Gespräche von SBB Cargo mit den Kunden zur Umsetzung des Projektes Fokus sind inzwischen weitgehend abgeschlossen. SBB Cargo bedient ab dem 28. Mai 2006 täglich 323 Punkte im Grundnetz. Zusätzlich wurden 170 so genannte Kundenlösungen, das heisst flexible Bedienungskonzepte ausserhalb des Grundnetzes, vereinbart. Über das Grundnetz und den zusätzlichen flexiblen Bedarfsbedienungen wird SBB Cargo im schweizerischen Wagenladungsverkehr weiterhin rund 5150 der täglich 5350 Wagen befördern können. Dies entspricht rund 96 Prozent des heutigen Verkehrsvolumens.

«Mit Fokus hat SBB Cargo den schweizerischen Wagenladungsverkehr auf eine neue Basis gestellt, ihn flexibel und wettbewerbsfähig gemacht», erklärt Daniel Nordmann, Leiter SBB Cargo. «Dank stark erhöhter Produktivität können wir den Wagenladungsverkehr auch nach dem vollständigen Wegfall der Bundesbeiträge langfristig wirtschaftlich betreiben. SBB Cargo bleibt ein starker Partner für die verladende Wirtschaft in der Schweiz.» Auf Basis des neuen Netzes kann der Binnenverkehr weiter wachsen.

Quelle: www.sbb.ch

## Kennzahlen Projekt Fokus

Neues Netzwerk für Wagenladungsverkehr (ab 28. Mai 2006)

Grundnetz	323 Bedienungspunkte
Privatbahnen (KTU)	89 Bedienungspunkte
Ausserhalb Grundnetz	170 Kundenlösungen
Anzahl Wagen im Grundnetz	4900 Wagen / Tag
Anzahl Wagen flexible Lösungen	250 Wagen / Tag
Anzahl Wagen total	5150 Wagen / Tag
Volumen Wagenladungsverkehr nach Projekt Fokus	96 Prozent des heutigen Volumens (Anzahl Wagen) bleiben auf der Schiene
Verlagerung auf Strasse (Schätzung)	200 Wagen / Tag, entspricht ca. 400 LKWs / Tag

## Stellungnahme

### Die Stellungnahme der verladenden Wirtschaft zu den Kostensenkungsmassnahmen Wagenladungsverkehr SBB Cargo

Die verladende Wirtschaft ist mit dem erzielten Resultat der Überprüfung des bedienten Bahnnetzes zufrieden. Die intensiven Bemühungen der verladenden Wirtschaft, Kantone und Verbände haben zu effizienten Lösungen geführt, welche markante Kostensenkungen erlauben. Damit kann der Binnengüterverkehr auf der Schiene langfristig sichergestellt werden.

Diese positive Einschätzung kann jedoch nicht über das Grundproblem hinwegtäuschen, das sowohl den Binnenverkehr als auch die Verlagerung im Transitverkehr hindert: die überhöhten und den Güterverkehr diskriminierenden Trassenpreise.

Es ist das hoffnungsvolle Ergebnis der Debatte in den Eidgenössischen Räten im vergangenen Dezember, dass die Politik sich dieses Problems bewusst ist und es lösen will.

Quelle: www.cargorail.ch

## Feedback

### Weiterempfehlen

Möchten Sie unseren Infoletter einer anderen Person weiterempfehlen? Leiten Sie das erhaltene E-Mail einfach weiter. Falls diese Person den Infoletter auch in Zukunft erhalten möchte, kann jederzeit eine Registrierung auf unserer Homepage vorgenommen werden.

### Fragen, Anregungen, Tipps

Bitte teilen Sie uns Ihre Fragen, Anregungen und Tipps unter [infoletter@wascosa.ch](mailto:infoletter@wascosa.ch) mit.

### Adressänderung

Ihre Adressänderungen können Sie uns unter der e-mail Adresse [infoletter@wascosa.ch](mailto:infoletter@wascosa.ch) mitteilen.

**Terminkalender**

## Ausstellungen, Messen, Tagungen 2006 / 2007

03.-05.05.2006 Ostfildern-Nellingen (D)	Schall- und Erschütterungsschutz bei Schienenbahnen (Seminar)	Info: TAE Technische Akademie Esslingen E-Mail: anmeldung@tae.de Internet: www.tae.de
16.-18.05.2006 Turin (I)	EXPO Ferroviaria 06 Forum für Bahnexperten aus allen Industriebereiche	Info: Mack Brooks Exhibitions E-Mail: expoferroviaria@mackbrooks.com Internet: www.expoferroviaria.com
30.-31.05.2006 Bochum (D)	VDV-Jahrestagung 2006	Info: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Internet: www.vdv.de
30.05.-01.06.2006 Köln (D)	EuroCARGO	Info: EUROEXPO Messe- und Kongress-GmbH, München E-Mail: eurocargo@euroexpo.de Internet: www.eurocargo-messe.de
09.06.2006 Bamberg (D)	VPI Jahresmitgliederversammlung Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten	E-mail: vpihamburg@t-online.de
30.05.-01.06.2006 Münster (D)	24. Internationale Ausstellung Fahrwegtechnik - iaf	Info: VDEI Service GmbH E-Mail: Service.GmbH@vdei.de, Internet: www.vdei.de
15.-18.06.2006 Bern (CH)	Suisstransport '06 - Fachmesse für Transport, Fahrzeuge, Ausrüstung, Unterhalt	Info: BEA bern expo AG E-Mail: suisstransport@beaexpo.ch Internet: www.suisstransport.ch
21.06.2006 Bern (CH)	VAP Generalversammlung	VAP Verband Schweizerischer Anschlussgeleise und Privatgüterwagenbesitzer E-Mail: vap@cargorail.ch / Internet: www.cargorail.ch
15./16.09.2006 Luzern (CH)	<b>AKK Herbst-Veranstaltung Arbeitskreis Kesselwagen</b>	<b>Info: Organisation durch WASCOSA AG E-Mail: 'Juergen.Mantke@vtg-rail.com'</b>
19.-22.09.2006 Berlin (D)	InnoTrans 2006 Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik, Innovative Komponenten-Fahrzeuge-Systeme	E-Mail: central@messe-berlin.de Internet: www.messe-berlin.de
04.-06.10.2006 Dresden (D)	8. Internationale Schienenfahrzeugtagung "Rad-Schiene"	Veranstalter: HTW Dresden in Zusammenarbeit mit TU Dresden und Eurailpress E-Mail: rad@mw.htw-dresden.de, www.rad-schiene.de
01.-03.11.2006 Moskau (RUS)	exporail 2006	Info: Mack Brooks Exhibitions Ltd. E-Mail: exporail@mackbrooks.co.uk Internet: www.exporail2006.com
22.-24.11.2006 Warschau (PL)	6th International Railway Fair & International Conference	Info: Europoint b.v. Tel.: +31 (0)30 69 33 48 9, Fax: +31 (0)30 69 17 39 4 E-Mail: cdevrij@europoint-bv.com Internet: www.europoint-bv.com/events/?interrailtech2006
<b>2007</b>		
20.-22.02.2007 London (GB)	Railtex 07	Info: Mack Brooks Exhibitions E-Mail: railtex@mackbrooks.co.uk Internet: www.railtex.co.uk
15.-21.03.2007 Hannover (D)	CeBIT 2007	Info: Deutsche Messe AG Tel.: +49 (0)511 89-0, Fax: +49 (0)511 89-3 26 26 Internet: www.messe.de
27.-29.03.2007 Utrecht (NL)	Rail-Tech Europe 2007	Info: Europoint BV E-Mail: exhibition@railtech.nl Internet: www.europoint-bv.com
21.-24.05.2007 Helsinki (FIN)	57th World Congress & Mobility and City Transport	Info: UITP E-Mail: hicham.badran@uitp.com, Internet: www.uitp.com
12.-14.06.2007 Lille (F)	Sifer 07	Info: Mack Brooks Exhibitions Ltd. E-Mail: sifer@mackbrooks.co.uk Internet: www.sifer2007.com
12.-15.06.2007 München (D)	transport logistic	Info: Messe München GmbH E-Mail: newslines@messe-muenchen.de Internet: www.transportlogistic.de

