

Schadenregulierung bei Güterwagen: Sektor diskutiert über AVV und betriebliche Praxis

Güterwagen Der AVV-Praxis* würde es helfen, wenn alle Unterzeichner den AVV kennen und unverändert anwenden würden. Dies war ein Ergebnis des Basler Tags der Schadenregulierung am 17.09.2020. Veranstalter Christoph Gabrisch, Geschäftsführer der Bahnverband GmbH, begründet den Fokus, der auf die operativen AVV-Themen gelegt wurde, damit, dass die Praxis beim Umgang mit Unterwegsschäden zu Unrecht wenig Aufmerksamkeit des Managements erhalte, „obwohl gerade hier unmittelbarer Kundennutzen geschaffen wird“. Der Schadenregulierungstag soll künftig jährlich stattfinden.

Nejustierungen im AVV beim Begriff „Halter“ notwendig

Axel Marquardt, Beauftragter der Obersten Leitung der Captrain Gruppe, wies darauf hin, dass das Rechts-subjekt „Wagenhalter“ im AVV eine prominente Stellung habe. Eine wachsende Sicherheitsverantwortung werde jedoch dem ECM (Entity in Charge of Maintenance) zugeordnet. Dies mache Nejustierungen dort erforderlich, wo bislang nur allgemein von „Haltern“ die Rede war. So müsse z.B. neu eine Mandatierung der Arbeitsgruppe Anlage 9 AVV durch die ECM hinsichtlich Fragen der Schadcodierungen erfolgen.

AVV als unteilbares Regelungskpaket akzeptieren

Markus Vaerst, Chief Operating Officer der Wascosa AG, Luzern, warb für den AVV als sektoreigene Errungenschaft. Es sei dem Sektor viel geholfen, wenn alle Akteure die 36 Artikel des AVV und seine 16 Anhänge in der jeweils gültigen Fassung als unteilbares Regelungskpaket akzeptieren würden und nicht als Buffet, bei dem man sich nur bestimmte Regeln herauspicke und andere als ungültig erkläre. Nur konsequentes Umsetzen der Regeln, auch der „unbequemen“, durch alle Akteure schaffe Vertrauen bei allen Beteiligten. Inhaltliche Anpassungen am Vertrag sollten über AVV-Änderungsanträge angestrebt werden.



Podiumsdiskussion mit Markus Vaerst, Jens Engelmann (Railiable GmbH), Thomas Heydenreich und Axel Marquardt (v.l.n.r.)

Händische Dateneingabe noch immer die Regel

Laut Thomas Heydenreich, Rail-AppSolutions, Hamburg, erfassen praktisch alle Wagenhalter die ankommenden Schadenprotokolle noch von Hand in ihren Systemen. Heydenreich präsentierte die „WDRFlyer“-App, mit der Wagenmeister per Smartphone Schäden erfassen, wodurch auch Tippfehler und Schreibvarianten vermieden werden. Der Versand der Daten an den Halter erfolgt dann im maschinenlesbaren XML-Format.

Dreieckbeziehungen und Interventionen störend

Cornelia Barina vom Claims und Insurance Management der Rail Cargo Group (RCG) in Wien schilderte die AVV-Praxis aus der Perspektive eines EVU. Eine häufige Erschwernis sei der fehlende, direkte, vertragliche Draht zwischen Wagenhaltern und Infrastrukturbetreibern, was eine Dreiecks-Kommunikation mit dem EVU als Mittler erfordere, mit vielen Nachteilen, vor allem für das EVU. Die Zusammenarbeit des EVU mit „Nicht-AVV-Anschlussbahnen“ sei eine weitere Quelle für Störungen. RCG überwinde dies derzeit durch den systematischen Abschluss von Vereinbarungen über AVV-bezogene Rechte und Pflichten der Anschlussbahnen. Als neuen Anlass für Störungen nannte Barina die Interventionen des Wagenmieters in die AVV-Routine sowie die Interventionen des Wagenhalters in die EVU-Verpflichtung „lauffähig machen“.

Die 5% Problemfälle führen zu außerordentlich hohem Aufwand

Torben Kempf, Technischer Kundendienst der Wascosa GmbH in Hamburg, gab Einblick in die AVV-Praxis eines Halters. 95% der Schadensabwicklung verliefen zufriedenstellend, die restlichen 5% der Fälle führten jedoch zu einem ausserordentlich hohen Arbeitsaufwand. Kempf nannte als Beispiel einen Wagen, der aufgrund verzögerter und fehlerhafter Schadenmeldung durch das EVU sechs Monate außer Betrieb war. In einem weiteren Fall hatte ein EVU die AVV-konforme Übernahme von Schadkosten schlicht verweigert.

Festlegung der zugelassenen Werkstätten steht meist noch aus

Karsten Petrich, ECM-3-Verantwortlicher von DB Cargo, Mainz, bewertete die AVV-Abläufe aus Sicht der Werkstätten. Wie eine Blitzumfrage auf der Tagung ergab, seien von den anwesenden EVU noch nicht alle der AVV-Verpflichtung vom Sommer 2019 nachgekommen, ihre zugelassenen Werkstätten in einem geordneten Verfahren festzulegen.

Auch habe die hohe Automatisierung der Abläufe im DB Cargo Informatik-Verbund von ECM 3 und ECM 4 den Nachteil, dass die Abläufe mit fremden ECM 4 komplett manuell erfolgen müssten.

RB 28.9.20 (dr)

*AVV: Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen