

Version 2.0

Stand 22. September 2021

Abgestimmt mit den Referenten

Basler Tag der Schadenregulierung
Fachtagung zu Fragen der Zusammenarbeit bei Unterwegsschäden an Güterwagen
Medienmitteilung

Kurzer Einstieg

BahnVerstand GmbH hat am 16. September 2021 Vertreter von Bahnen, Werkstätten und Wagenhaltern zu einem Erfahrungsaustausch in Basel versammelt. Es ging um die unternehmensübergreifende Zusammenarbeit bei Unterwegsschäden an Güterwagen. Schwerpunkt war die mobile Instandsetzung.

Ausführlicher Einstieg

Die Oltner BahnVerstand GmbH hat am 16. September 2021 AVV-Experten aus der Schweiz, Luxemburg und Deutschland zum zweiten «Basler Tag der Schadenregulierung» versammelt. Prominente Vertreter von Bahnen, Werkstätten und Wagenhaltern beleuchteten in einem ersten Block das Umfeld – und in einem zweiten Block die Praxis von Unterwegs-Reparaturen an Güterwagen; diesmal mit Schwerpunkt auf mobile Instandsetzung. Einig waren sich am Ende Podium und Publikum, dass der AVV aktualisiert werden soll. Konkret soll im AVV definiert werden, ob Verfahrensschritte aus der ECM-Verordnung für AVV-Schäden Anwendung finden oder nicht. Aufgrund des positiven Echos plant BahnVerstand den nächsten Basler Tag der Schadenregulierung am 15. September 2022.

Olten, 22. September 2021

Dr. Christoph Gabrisch, BahnVerstand, begrüßte die Teilnehmer mit dem Appell, heute die konkrete Zusammenarbeit von Bahnen, Werkstätten und Wagenhaltern in den Blick zu nehmen, das Gärtchen-Denken bei der Abwicklung von Unterwegsschäden (AVV-Schäden) zu überwinden. Die Tagung soll «das Gespräch miteinander über die Zusammenarbeit miteinander» ermöglichen und am Ende allen Teilnehmern mindestens eine persönliche «Aha-Erkenntnis» mit auf den Heimweg geben.

Dr. Axel Marquardt, Captrain Deutschland GmbH, führte in das Tagungs-Thema ein mit einem Vergleich, welche gesetzlichen Vorgaben für die reguläre Instandhaltung bestehen und was der Allgemeine Wagenverwendungsvertrag – AVV bei Unterwegsschäden vorsieht. Die heutige Unsicherheit im Sektor, ob auch bei AVV-Schäden «Betriebsfreigaben» und «Wiederinbetriebnahmen» erforderlich sind, könnte durch eine Anpassung des AVV überwunden werden. Das sei aber nicht «mal eben» zu machen, dazu müssten die Verantwortungs-Rollen im AVV genauer ausgearbeitet werden. Die Anpassung des AVV sei doppelt nützlich; sie würde die heutigen Handlungsunsicherheiten in der Praxis überwinden und zugleich die Basis legen für eine Digitalisierung der Abläufe zwischen den AVV-Beteiligten. Marquardt schloss mit einem Appell an die Teilnehmer, die Interessenvertretung ihrer Unternehmen in den AVV-Gremien im Licht der gesetzlich definierten Verantwortung der ECM für ihre Fahrzeuge neu zu überdenken.

Auch **Frank Sadowski** von der Hamburger VTG hält ein «Update» für den AVV für überfällig. Im AVV solle definiert werden, welche Vorgaben aus der ECM-Verordnung für AVV-Prozeduren übernommen werden sollen und wie. Dies sei für den Halter VTG relevant im Kontext zum Sicherheitsmanagement, zumal der Anteil mobiler Einsätze bei VTG bei über 40% liegt, – Tendenz steigend. Gerade bei mobilen Einsätzen wünscht VTG einen Datenaustausch zum ECM genauso wie von einer Werkstätte. Überhaupt solle die Unterscheidung zwischen «Instandhaltung» und «Instandsetzung» perspektivisch überwunden werden, da ansonsten dauerhaft zwei getrennte Konzepte vorgehalten und in der Praxis gelebt werden müssten. Abschliessend gab Sadowski den anwesenden Bahnvertretern auf den Weg, dass die ECM die Instandhaltung des Fahrzeugs verantwortet, nicht aber die Transportsicherheit. Diese Verantwortung liege vollständig beim EVU und dort solle und nur dort könne sie auch wahrgenommen werden.

Christian Kühnast, DB Cargo, informierte über den GCU Broker, der digitalen Plattform für den Datenaustausch zwischen Bahnen und Haltern/ECM rund um Fahrzeugdaten im weiteren Sinne. Ausgetauscht werden derzeit Schadenprotokolle, Lauf-Leistungen oder technische Wagendaten von den angeschlossenen AVV-Unterzeichnern. Deren Zahl entwickle sich – branchenüblich – zwar langsam, aber stetig nach oben. Aktuell fragten z.B. die fünfzehn angeschlossenen EVU pro Monat Wagendaten von 160.000 (!) Güterwagen ab. Kühnast gab einen «Blick in die Entwicklungsabteilung» des GCU Broker, der neue Funktionen und neue Nutzer erhalten soll. Kühnast schloss mit dem Appell an die Teilnehmer, sich für die Anbindung ihres Unternehmens an den GCU Broker zu interessieren.

Bodo Geißler, DB Cargo wendete sich in seinem Vortrag an die anwesenden Praktiker und erklärte, wie DB Cargo seine Verfahren verfeinert hat, um Schäden an Wagen (oder Ladegut) im KV-Terminal möglichst frühzeitig zu erkennen. Im Ergebnis werden nur noch wenig Zugsabfertigungen durch das Ausreihen von Schadwagen verzögert.

Ein erstes Fazit zogen die Teilnehmer bei der **Podiumsdiskussion**, moderiert von **Dr. Jens Engelmann**, Geschäftsführer der railiable GmbH in Osnabrück. Alle Referenten bewerteten die Anpassung des AVV an das Umfeld der ECM-Verordnung für dringlich. Einig war sich das Podium auch beim hohen Stellenwert fachkundigen Personals im operativen im Wagendienst. Das Personal müsse immer mehr und immer kompliziertere Regeln anwenden, gleichzeitig gehen erfahrene Wagenmeister mit der alten und umfangreichen technischen Ausbildung den Ruhestand. Gutes Personal «am Anfang der Prozesskette» zahle sich durch Effizienzgewinne in allen nachgelagerten Prozess-Schritten aus.

Sebastian Jager, CFL Cargo eröffnete den zweiten Block (Praktiker-Austausch) mit seiner Sichtweise als EVU-Vertreter auf die Zusammenarbeit mit Haltern und Werkstätten bei Unterwegsschäden. Gut entwickle sich in der letzten Zeit u.a. die Qualität der Schadenprotokolle. Ihn als EVU könne es allerdings richtig «nerven», wenn der Halter oder der Mietkunde des Wagens selbst Aufträge erteilen, in den EVU-Prozess «Herstellen der Lauffähigkeit» hinein. Bitte spricht miteinander!

Martin Focko, Wascosa, adressierte einen Wunsch an die Anbieter von mobiler Instandhaltung, sie mögen in Equipment investieren und auch Reparaturen mobil durchführen, die heute nur in der Werkstatt möglich sein. Der Werkstattaufenthalt sei der eigentliche Sand im Getriebe der effizienten

Wagenverwendung, so Focko. In Richtung EVU appellierte er, die Schäden so vollständig wie möglich zu dokumentieren, gerade bei Wagen, die im weiteren Verlauf mobil instandgesetzt werden.

Riadh Langenfeld, European Rail Force, als Vertreter eines Instandhaltungsbetriebs beobachtet in letzter Zeit einen Trend eher zu einer sinkenden Qualität der Schadenprotokolle. So würden Prüfer Wagen z.B. die Schadenbilder auf der Lauffläche des Rades z.B. nicht immer korrekt benennen. Für die mobile Instandhaltung komme erschwerend hinzu, dass die Prüfer Wagen nicht alle relevanten Schäden am Wagen angeben, weshalb die Wagen mobil doch nicht vollständig repariert werden können.

Die **Podiumsdiskussion** zum Abschluss behandelte die Frage, wie man im AVV verständlich erklären kann, dass die wagentechnische Untersuchung des EVU keine 100%ige Befundung des Wagen ist und auch nicht sein soll. Zum Thema kompetentes Personal im operativen Dienst sahen die Teilnehmer die grossen Eisenbahnverbände in der Pflicht, durch Angebote von Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen dem demographisch bedingten Fachkräftemangel zu begegnen.

Hinweise:

Die Hamburger Eurailpress-Gruppe und das Suhldorfer Privatbahn Magazin, herausgegeben vom Bahn-Media Verlag, sind Medienpartner der Veranstaltung. Die Deutsche Verkehrs Assekuranz Vermittlungs GmbH aus Bado Homburg v.d.Höhe war Sponsor der Tagung.

Referenten

Dr. Jens	Engelmann	Geschäftsführer	railable GmbH
Martin	Focko	Fachverantwortlicher Regressmanagement	Wascosa
Bodo	Geißler	Technische Wagenbehandlung im Betrieb	DB Cargo
Sebastian	Jäger	AVV-Schadenkoordinator	CFL Cargo
Christian	Kühnast	Digitalisierungsteam DB Cargo	DB Cargo
Riadh	Langenfeld	Geschäftsführer	European Rail Force
Dr. Axel	Marquardt	Beauftragter der obersten Leitung (BOL)	Captrain Gruppe
Frank	Sadowski	Bereichsleiter technischer Support und Sicherheit	VTG, Hamburg

BahnVerstand GmbH

Die BahnVerstand GmbH aus Olten unterstützt den Schienenverkehr umfassend. Auf Basis langjähriger Erfahrung, hoher Professionalität und eines europaweiten Netzwerks unterstützt BahnVerstand Unternehmen und Verbände beim Optimieren ihrer Prozesse und fördert die unternehmensübergreifende Zusammenarbeit durch das Angebot von Fachkonferenzen.

Bilder vom Basler Tag der Schadenregulierung 16. September Juli 2021([Link](#))