

Version 2.0

Stand 23. September 2022

*Durch die Referenten freigegebene Version*

**Basler Tag der Schadenregulierung 2022**  
**Zusammenarbeit im Sektor bei Unterwegsschäden an Güterwagen –**  
**«Eine Nicht-AVV-Partei meldet den Schaden»**  
**Medienmitteilung**

**BahnVerstand hat am 15. September 2022 AVV-Experten von Bahnen, Wagenhaltern und Werkstätten zu einem Erfahrungsaustausch versammelt. Auch am mittlerweile dritten Basler Tag der Schadenregulierung ging es um die Zusammenarbeit bei Unterwegsschäden an Güterwagen. Schwerpunkt waren diesmal Schadenmeldungen von Nicht-AVV-Parteien, z.B. von ortsfesten Mess-Systemen. Die Tagung beleuchtete die Auswirkungen für Bahnen und Wagenhalter aus unterschiedlichen Blickwinkeln und erzeugte ein Gesamtbild des Status quo und der aktuellen Herausforderungen. Die Folgeveranstaltung findet am 14. September 2023 – wieder in Basel statt.**

Olten, 21. September 2022

Der Basler Tag der Schadenregulierung nimmt die Zusammenarbeit bei Unterwegsschäden an Güterwagen in den Blick. Die Leitfragen lauten: «wie steht es um die operativen Prozesse zwischen Bahnen, Wagenhaltern und Werkstätten?» und «werden die Vorgaben des Allgemeinen Vertrags über die Verwendung von Güterwagen – AVV in der Praxis richtig umgesetzt?»

Schwerpunkt-Thema war in diesem Jahr der Umgang mit Schadenmeldungen von Nicht-AVV-Parteien, also von Verladern und Terminals, aber auch von Kontrollanlagen der Infrastruktur oder von privaten Datenhändlern wie RailWatch. Die Tagung spannte den Bogen von aktuellen Entwicklungen bei ortsfesten Mess-Systemen über juristische Aspekte der Informationsübermittlung bis zu den Herausforderungen für Bahnen, Halter und Werkstätten in der Praxis. Am Ende der Tagung meinte eine Teilnehmerin *«Ich bin schon lange dabei, habe heute aber viel dazugelernt. Ich war überrascht, in wie vielen Formen Schadmeldungen von Dritten die Zusammenarbeit der AVV-Parteien beeinflussen.»*

Das abschliessende Podium behandelte u.a. die Frage von Dr. Bernhard Frei (PROSE AG), ob die immer besseren Zustandsdaten aus ortsfesten Mess-Systemen perspektivisch nicht die Investition in Sensorik am Wagen unwirtschaftlicher macht. Auch ging das Podium der Frage nach, ob sich eine Bahn strafbar macht, wenn ein technischer Defekt einen Unfall verursacht und dieser Defekt aber als Datensatz von einer Mess-Station zuvor erkannt wurde?!

Ein genereller Schwachpunkt in der Zusammenarbeit zog sich wie roter Faden durch die gesamte Veranstaltung; der ungenügend digitalisierte Datenaustausch zwischen den AVV-Parteien. Die Teilnehmer äusserten den Wunsch, den Datenaustausch zum Schwerpunkt-Thema im Folgejahr machen zu wollen. 2023 findet der Basler Tag der Schadenregulierung am 14. September statt.

Aus den Vorträgen:

**Jörg Bisang** gab einen Einblick in die aktuelle Weiterentwicklung bei den Zug-Kontroll-Einrichtungen (ZKE) der Infrastruktur. Stand bei diesen Anlagen bislang die Sicherheit des Fahrbetriebs im Vordergrund, werden die technischen Zustandsdaten der Fahrzeuge seit drei Jahren auch interessierten Fahrzeughaltern über den Markennamen «Wayside Intelligence» zur Verfügung gestellt. Bisang wies darauf hin, dass die Mess-Systeme der Infrastruktur den strengen Anforderungen einer EU-Norm für sicherheitsrelevante Anlagen unterliegen und daher ein sehr hohes Verfügbarkeits-Level haben.

**Michael Breuer** strebt mit seinem rasch wachsenden und mittlerweile europaweiten Netz an ortsfesten Mess-Systemen eine bessere Verfügbarkeit der Güterwagen an. «Nichts ist schlimmer, als einen defekten Wagen zur Beladung bereitzustellen», so Breuer. Sein Bestreben sei, «mit mehr Transparenz zu mehr Effizienz zu kommen». Wer sich auf der Trainsnap-Seite registriert, kann vorläufig bis Ende des Jahres kostenfrei aktuelle Zustandsinformationen für seine Zug-Kompositionen erhalten.

**Prof. Dr. Rainer Freise**, einer der Verfasser des AVV-Haupttextes erinnerte die Teilnehmer in seinen Ausführungen an ihre Mitwirkungspflichten. «Ganz gleich, wer wem einen Wagenschaden meldet, müsse die Meldung so rasch wie möglich bei demjenigen landen, der den Schaden zu beheben hat», so Freise.

Eine gute Übersicht über die Akteure im Sektor und ihre jeweiligen Rechtsbeziehungen untereinander gab **Karl-Heinz-Fehr**. Er appellierte an die Teilnehmer, diese Vielfalt der vertraglichen Beziehungen im Hinterkopf zu behalten und «immer zu wissen, in wessen Auftrag und aus welcher Vertragsbeziehung heraus sie gerade handeln!»

Diesen Ball griff **Dr. Axel Marquardt** auf. Er stellte fest, dass in der betrieblichen Praxis der AVV auch für viele Fälle zur Anwendung komme, für die er formal gar nicht die korrekte Grundlage sei (etwa bei Nutzung durch Nicht-AVV-Mitglieder oder für Fälle ausserhalb des Gewahrsams der EVU). Umgekehrt würden allerdings Unterzeichner des AVV in ihren Handlungen aber häufig nicht die Vorgaben des AVV umsetzen, das gelte insbesondere für die Verpflichtung, den Datenaustausch untereinander über den GCU Broker abzuwickeln. Sein abschliessender Appell lautete daher «Bitte den Allgemeinen Verwendungsvertrag für Wagen einmal lesen, verstehen und dann entsprechend handeln!»

Im zweiten Teil der Tagung kamen Vertreter von Bahnen, Wagenhaltern und Werkstätten zu Wort.

**Andrea Zeiner** gab als Vertreterin der Rail Cargo Group einen Einblick in die Entwicklung der ortsfesten Kontrolleinrichtungen (Checkpoints) der Infrastruktur in Österreich. Treiber der Entwicklung dort sei der Abzug der Fahrdienstleiter aus der Fläche gewesen. Zeiner sieht das EVU in einer häufig misslichen Sandwich-Position zwischen Infrastruktur und Wagenhaltern; «als EVU haben wir Null Einfluss auf Art und Ort der Messungen der Infrastruktur und zugleich sind Nachmessungen kaum möglich»

Für **Sabrina Steenbock** werfen Schadmeldungen von Nicht-AVV-Parteien noch weitere Fragen auf. Insbesondere die vertraglichen Regelungen beim Betrieb der Anschlussgleise seien für Wagenhalter «aus der Ferne» nur schwer zu durchschauen. Wenn die letzte Meile von einer Nicht-AVV Partei gefahren wird,

sollten die Informationspflichten und Kommunikationswege mit diesen nach Möglichkeit von der letzten AVV-Partei vertraglich vereinbart werden. Überhaupt stehe und falle die Zusammenarbeit im Sektor damit, den AVV richtig anzuwenden; «Der AVV bietet bei sorgfältiger und korrekter Anwendung schon heute geeignete Leitlinien, um sich auch in Sonderfällen zu orientieren», so Steenbock.

**Tino Handrischeck** schilderte seine Eindrücke aus der Perspektive einer Güterwagenwerkstatt, zugleich aber auch mit dem Blick des Schadenmanagers der ITL Eisenbahngesellschaft. Sein Schwerpunkt war das seit 2020 rasant zunehmende Aufkommen von Lauflächen-Schäden, die bei ITL inzwischen ein Viertel aller Schadmeldungen umfassen. In seinen kenntnisreichen Ausführungen appellierte er u.a. an die Betreiber von ortsfesten Messanlagen, diese nicht «Flachstellenortungsanlagen» zu nennen. «Wenn der Begriff «Flachstelle» in den Köpfen ist, der Schaden aber tatsächlich eine Ausbröckelung ist, dann ist das enorm mühsam, dem Halter zu erklären, warum er diesen Schaden doch selbst zahlen muss.»

**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**

|                  |            |              |                                      |  |
|------------------|------------|--------------|--------------------------------------|--|
|                  | Jörg       | Bisang       | Leiter Produktmanagement<br>ZKE      | SBB AG   |
|                  | Michael    | Breuer       | CEO & Co-Founder                     | RailWatch GmbH   |
| <b>Dr.</b>       | Jens       | Engelmann    | CEO                                  | railable GmbH  |
|                  | Karl-Heinz | Fehr         | Justiziar                            | VPI - Verband der<br>Güterwagenhalter in<br>Deutschland e.V. |
| <b>Prof. Dr.</b> | Rainer     | Freise       |                                      | Selbstständiger Consultant                                   |
|                  | Tino       | Handrischeck | Leiter Wagenwerkstatt                | ITL Eisenbahngesellschaft mbH                                |
| <b>Dr.</b>       | Axel       | Marquardt    | Beauftragter der obersten<br>Leitung | Captrain Deutschland GmbH                                    |
|                  | Sabrina    | Steenbock    | Head of Process Services             | VTG Rail Europe GmbH   |
| <b>Mag.</b>      | Andrea     | ZEINER       | Claims & Insurance<br>Management     | ÖBB Rail Cargo Group   |

**BahnVerstand GmbH**

*Die Oltner BahnVerstand GmbH bringt den Schienenverkehr voran mit Beratung zum Güterwagenmanagement und mit Praktiker-Tagungen zu Fragen der sektorweiten Zusammenarbeit. Mehr unter [www.bahnverstand.ch](http://www.bahnverstand.ch)*

**Bilder vom Basler Tag der Schadenregulierung 15. September 2022\_(Link)**

Bildern der Tagung in Basel mit hoher

Auflösung: [https://www.dropbox.com/sh/fhug2e5xklgzd9v/AADusI\\_PMTUmS6TwtSv0kdDUa?dl=0](https://www.dropbox.com/sh/fhug2e5xklgzd9v/AADusI_PMTUmS6TwtSv0kdDUa?dl=0).