

## TRANSPORT &amp; LOGISTIK

## SCHIENENGÜTERVERKEHR

# Steigende Kosten für Wagenhalter

Auf Österreichs Privatgüterwagen-Halter kommen keine schönen Zeiten zu. Neue rechtliche Bestimmungen bringen einen Kostenschub und verteuern den Schienengüterverkehr.

Die Güterwagenvermietung ist ein komplexes Geschäft geworden, das derzeit von zwei großen Themen beherrscht wird, nämlich ECM und AVV. Wie detailliert und kompliziert diese Bereiche sind, wurde bei der ersten Informationsveranstaltung des Verbandes der Privatgüterwagen-Interessenten Österreichs (VPI) in Wien offensichtlich.

Markus Vaerst, Präsident des VPI und Geschäftsführer von GATX Österreich, bemerkte. Aufhorchen ließ bei der Veranstaltung Markus Vaerst, technischer Direktor der AAE und Leiter der Arbeitsgruppe „Economic Impact“ bei der internationalen Privatgüterwagen-Union (UIP). Diese Arbeitsgruppe hat die Mehrkosten errechnet, die für die

Erfassung der Laufleistung sowie die Mehrkosten bei der Verwendung von Verbundstoffsohlen. Noch gar nicht berücksichtigt wurden dabei der Zeit- und Kostenaufwand für die Inbetriebnahme neuer Wagen (Anforderungen der TSI) und die Kosten der verschiedenen Register und Datenbanken. Diese genannten Tätigkeiten erhöhen die Kosten für Wagenhalter nicht unbeträchtlich. Auf Basis eines typischen Kostensatzes von 20 Euro für eine vierachsigen Standard-Güterwagen resultierten für vier gerechnete Szenarien Kostensteigerungen zwischen 1,7 und 62,8 Prozent, rechnete Vaerst vor. Doch damit noch nicht genug. Auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen bleiben vom Kostenschub nicht verschont: Sie müssen Trassenpreiserhöhungen, steigende Energiekosten, die Implementierung von ERMTS und neuen EDV-Systemen kalkulieren. Vaerst: „Wir gehen davon aus, dass der Anteil der Wagenkosten an den Gesamtkosten am Schienentransport 20 Prozent ausmachen wird.“ Daraus ergibt sich eine Kostensteigerung für den Schienengütertransport allein aus dem Titel Zusatzkosten „Wagen“ von 0,34 bis 12,56 Prozent.

Diese Kostensteigerung könne man nicht einfach am Kunden vorbeilaufen lassen. Die nüchternen Ergebnisse der UIP-Arbeitsgruppe werden nun auf nationaler bzw. EU-Ebene zu allen in das Thema involvierten politischen Stellen, Organisationen und Kunden getragen, um auf die kostenrechtlichen Konsequenzen aus den zahlreichen Neuregelungen hinzuweisen.

## Großes Thema ECM

Was die ECM betrifft, so besteht diese in der Verpflichtung der Ei-



Experten unter sich (v.l.n.r.): Markus Vaerst, Fabian Schmid, Johann Feindert und Frank Petutschnig auf der ersten VPI-Tagung

senbahnen, ein Sicherheitsmanagementsystem einzuführen, das die Kontrolle aller Risiken gewährleistet, die mit ihrer Tätigkeit verbunden seien, berichtete VPI-Generalsekretär Frank Petutschnig. Bis jetzt gibt es noch keine akkreditierte Zertifizierungsstelle für ECM. Die Verhandlungen zwischen VPI und dem Verkehrs- und Wirtschaftsministerium laufen auf Hochtouren. Geplant ist eine Musterzertifizierung mit einem großen österreichischen Wagenhalter. Daraus will man Erfahrungen sammeln und diese in ein „Instandhaltungsmanagementsystemhandbuch“ einfließen lassen. Wie die ECM-Zertifizierung in der Praxis aussieht, berichtete Fabian Schmid, Geschäftsführer der Grazer ECR GmbH. Rund drei bis vier Monate sollten für den Prozess veranschlagt werden, das ausgestellte Zertifikat ist dann fünf Jahre gültig, wobei jährlich ein Überwachungsaudit durchgeführt werden muss, so Schmid.

## AVV wirft neue Fragen auf

Der AVV bedeutet ein neues Regelwerk, mit dem die alte Eisenbahnwelt mit RIV, UIC 433 beendet worden ist. Der AVV regelt die neue Eisenbahnwelt im nationalen und internationalen Güterverkehr als Ergänzung zum CO-TIF/CUV. Darin werden die Rechte und Pflichten der Wagenhalter und EVU sehr genau definiert, das wirft nach den Worten von Feindert in der Praxis immer wieder neue Fragen auf. Beispielsweise, welche Kontrollen eine

EVU zu machen hat oder wenn ein AVV-Halter einen Waggon einem Nicht-AVV-EVU übergibt oder wie sich ein Wagenhalter verhalten soll, wenn das EVU mitteilt, dass sein Wagen in einen Unfall verwickelt ist. Positiv bewertet Feindert die Tatsache, dass der AVV auf EU-Ebene wahrgenommen wird und man schnell auf aktuelle Entwicklungen reagieren kann, da kein Gesetzesverfahren notwendig ist und zugleich ein Empfängerkreis erreicht wird, der die wichtigsten Beteiligten umfasst. Weniger erfreulich ist allerdings, dass dem AVV eine Überfrachtung durch allzu extensive Nutzung des AVV als Vehikel für Übergangslösungen droht. Kostenseitig schlägt sich der AVV beim Personaleinsatz nieder. Wagenhalter müssen mehr Leute beschäftigen, um die AVV zu administrieren. „Haftung und Risiko sind beim AVV sehr ungleich verteilt“, monierte Günter Kettler von Rail Cargo Austria. Er bezog sich dabei auf Artikel 27 des AVV. Die schadenersatzrechtlichen Konsequenzen aus diesem Artikel: Der Wagenhalter haftet bloß bei Verschulden. Das Bahnunternehmen hingegen haftet dem Infrastrukturbetreiber gegenüber für Zufall. Heißläufer, RS-Wellenbrüche, Radscheibenbrüche etc. ohne schuldhaftes Verletzung der Erhaltungspflichten durch den Halter treffen das EVU. Die Forderung daher: Es müsse die Benachteiligung für das EVU aus dem Artikel 27 beseitigt werden. Auch werde man nicht um laufende Anpassungen herumkommen, so Kettler.



Die schärferen gesetzlichen Auflagen und Bestimmungen bringen den Wagenhaltern einen Kostenschub und verteuern insgesamt den Gütertransport auf der Schiene

## Zahlreiche Kostentreiber

Jedem Güterwagen muss bis zum 31. Mai 2013 eine „für die Instandhaltung zuständige Stelle – Entity in Charge of Maintenance (ECM)“ zugewiesen werden. Diese ECM muss zudem zertifiziert sein und dafür treten wiederum spezielle Zertifizierer auf den Plan. Der AVV (Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen) wiederum ist „ein unterschätztes Vertragswerk“, das zwar Chancen für die Privatwagen-Vermieter eröffnet, zugleich aber auch jede Menge Mehrarbeit mit sich bringt, wie Johann Fein-

Wagenvermieter durch die Einführung neuer gesetzlicher Regeln und Bestimmungen entstehen. „Mein Vortrag wird Ihnen keinen Spaß bereiten“, warnte Vaerst gleich zu Beginn seiner ausführlichen Präsentation. Als Kostentreiber wurden gleich mehrere Kostenblöcke identifiziert. Neben der ECM-Zertifizierung kommen auf die Wagenhalter noch zu: Rückverfolgbarkeit der Radsatzinstandhaltungsdaten, der europäischen Sichtprüfkatalog für Radsatzwellen, Radsatzinstandhaltung auf Basis der europäischen vereinheitlichten Instandhaltungskriterien, Stammdatenbank und

## KOMBINIERTER VERKEHR

## Hupac bietet ab 11. Dezember neues Intermodal-Netz zwischen Schweden und Italien

Der schweizerische Kombi-Operator Hupac und die schwedische Intercontainer Scandinavia bieten gemeinsam ein intermodales Netzwerk zwischen Schweden und Italien an. Ab 11. Dezember diesen Jahres betreiben beide Akteure ein intermodales Netzwerk im One-stop-shop zwischen Schweden und Italien. Die Kooperation verknüpft das bestehende schwedische Netzwerk der Intercontainer mit Verbindungen der Hupac von/nach Verona, Busto Arsizio und Däne-

mark via Taulov. Verknüpfungspunkt beider Netzwerke ist der Terminal Malmö CT. Intercontainer Scandinavia AB fungiert als Agentur der Hupac auf dem schwedischen Markt. Der Kombi-Operateur aus Göteborg übernimmt die Buchung der Transporte sowie kommerzielle und betriebliche Unterstützung für die schwedische Kundschaft. Anfänglich werden sechs Abfahrten pro Woche und Richtung in Nachsprung zu allen Destinationen des Intercontainer-Netz-

werks geboten. Von Malmö aus werden Västerås, Norrköping, Södertälje, Borlänge, Gävle Örebro CT und Göteborg bedient. Zahlreiche weitere Destinationen können in Schweden erreicht werden. Richtung Süden bietet das Netzwerk der Hupac 12 direkte Shuttlezüge pro Woche und Richtung nach Busto Arsizio und fünf direkte Züge nach Verona für 4-Meter-Sattelaufleger. In Busto Arsizio bestehen Weiterfahrtmöglichkeiten innerhalb Italiens.

## RAIL CARGO HUNGARIA

## Ungarische RCA-Tochter sperrt Büro in Lemberg auf

Die ungarische Rail Cargo Hungaria (RCH) hat in der Eisenbahndirektion der Ukrainischen Eisenbahn in Lemberg ein Büro bezogen. Zum Generalvertreter wurde Miklos Sebök ernannt; er vertritt die RCH-Interessen in der Ukraine und ist auch für die GUS-Staaten und die Baltischen Staaten zuständig, wie RCH mitteilt. RCH war schon zuvor in der Ukraine vertreten, allerdings in Kiew. Der dortige Vertreter ging in Pension und so wurde das Büro nach Lemberg verlegt.

Für Ungarn wurde RCH übrigens von der ungarischen Verkehrsbehörde im Anschluss an deren Jahresuntersuchung die Betriebsgenehmigung für die Rail Cargo Hungaria Zrt. für 2012 erteilt. Die Voraussetzung dafür war, dass RCH die Kriterien „des guten Geschäftsrufes, der finanziellen Leistungsfähigkeit, der fachlichen Eignung und der Fähigkeit, die in ihren Verantwortungsbereich gehörenden Unfallschäden zu ersetzen“, weiterhin erfüllt.