

INTERVIEW

Sachverständiger Gebel spricht mit Mein Geld

Mein Geld im Interview mit dem Sachverständigen für Lokomotiven

Herr Gebel, Sie sind Gutachter und Sachverständiger für Lokomotiven. Kann man sich Ihre Tätigkeit ähnlich der eines Kfz-Gutachters vorstellen?

Gebel: Als Sachverständiger für Schienenfahrzeuge habe ich meinen Schwerpunkt auf Lokomotiven gelegt. Für diese Tätigkeit bin ich von verschiedenen Eisenbahn-Aufsichtsbehörden des Bundes und der Länder oder auch der Industrie und Handelskammer Mittlerer Niederrhein anerkannt. Diese behördliche Anerkennung kennt der Kfz-Gutachter nicht, der der IHK schon. Bei den Schienenfahrzeugen geht es immer um das System Schiene, was sich in der Anerkennung der Sachverständigen widerspiegelt. Und dann bin ich auch noch als reiner Gutachter tätig und hier ist der Vergleich mit dem Kfz-Gutachter passend.

Mit unserem Pkw fahren wir alle zwei Jahre in die Werkstatt zur Hauptuntersuchung und lassen uns eine neue TÜV-Plakette ausstellen. Bei Lokomotiven stehen ebenfalls Hauptuntersuchungen an. Unterscheiden sich die-

se eigentlich sehr in Art und Umfang im Vergleich zum Pkw?

Gebel: Es ist richtig, dass alle Schienenfahrzeuge, die in Deutschland verkehren, planmäßig wiederkehrend zu untersu-



Dietmar Gebel, Sachverständiger und Gutachter für Schienenfahrzeuge

chen sind. Der Gesetzgeber schreibt dies alle sechs Jahre vor, wobei diese Frist

zweimal hintereinander bis zu acht Jahre verlängert werden kann – wenn der Zustand des Fahrzeuges das erlaubt. Dann wird das Fahrzeug der Hauptuntersuchung (HU) zugeführt, deren Umfang und Ausprägung durch Normen, Standards und anerkannte Regeln der Technik definiert werden. Hier spielen auch Herstellerangaben eine Rolle. Der Umfang der HU ist da sicherlich ein deutlich umfangreicherer als beim eigenen Pkw. Denken Sie allein an die Bremsanlage einer Lok, die ja zum Beispiel einen Güterzug mit einem Gewicht von 1.200 Tonnen aus 100 km/h sicher abbremsen muss. Da sind andere Komponenten mit sehr hoher Sicherheit gegen Versagen verbaut, als dies bei einem Pkw oder Lkw der Fall ist. Aber auch die Radsätze und Fahrwerke der Loks sind mit hohen Prüfaufgaben belegt, was nicht zuletzt durch bekannte Unfälle wie Eschede immer weiter verschärft wurde. Das kennen Sie vom Pkw in dieser Form nicht, dass solche Vorgaben seitens der behördlichen Aufsicht existieren. Da ist die HU für den Halter der Lok eine wirtschaftlich relevante Frage wegen des möglichen Ausfalls der Lok und der Untersuchungskosten. Der Pkw-Halter fährt

beim TÜV vorbei, entrichtet seinen Obolus und wird ein gut gewartetes Fahrzeug problemlos durch den TÜV bekommen.

Diesellokomotiven können bis zu 40, manchmal sogar bis zu 60 Jahre im Einsatz sein. Das klingt nach einem werthaltigen Investitionsgut. Können Sie uns am Beispiel einer Lokomotive vom Typ Vossloh G 1206 mit einer einfachen Rechnung aufzeigen, wie sich der Wert dieser Lokomotive ermitteln lässt?

Gebel: Lokomotiven werden über lange Zeiträume genutzt, weil sie dafür gebaut werden. Bei Diesellokomotiven sind das im Allgemeinen 40 Jahre. Was darüber hinausgeht, sind historische Fahrzeuge, deren Nutzungszeit aus verschiedensten Gründen verlängert wird. Diese möchte ich hier nicht weiter betrachten. Der Wert einer Diesellok ermittelt sich aus dem Wert bei Inbetriebnahme, das ist meist der Kaufpreis. Ich verfolge dann ein Modell mit Indizes, die ich den Statistiken des Statistischen Bundesamtes entnehme, aus denen sich rein formal ein Wert nach Nutzungsjahren ermitteln lässt. So entwickelt sich eine der gängigsten Dieselloks in Deutschland, die von Vossloh hundertfach gebaute G 1206, im Wert

von 1,8 Millionen Euro auf 1,4 Millionen Euro nach zehn Jahren. Dieser Wert ist aber unbedingt mit dem Zustand der Lok zu gewichten, der sich nach zehn Jahren sehr unterschiedlich entwickeln kann. Es sind Zustandsfaktoren zu bewerten: Wie stark ist die Lok genutzt, wie hoch ist der Verschleiß gegenüber einer normalen Nutzung? Wie ist die Wartung, gibt es Unfälle, sind Reparaturen in Sicht und wie weit ist die gültige Untersuchungsfrist abgelaufen? Wartungen sind immer auch dazu da, den Wert eines Fahrzeuges zu erhöhen. Die betrachtete G 1206 hat zum Beispiel nach 18.000 Betriebsstunden eine große Inspektion, bei der der Motor teilweise demontiert und Komponenten erneuert werden. Insgesamt werden hier ca. 120.000 Euro in diesen Loktyp investiert. Es macht einen Unterschied, ob die Lok vor oder nach dieser Frist bewertet wird. 18.000 Betriebsstunden sind bei gängiger, normaler Nutzung etwa sechs Jahre.

Sie haben bereits eine Vielzahl der Lokomotiven, die in den Paribus Rail Portfolios zum Einsatz kommen, begutachtet. Aus Ihrer Sicht eines Sachverständigen für Schienenfahrzeuge, würden Sie sagen, das sind Investments, die sich lohnen?

Gebel: Die Langlebigkeit des Wirtschaftsgutes Lokomotive spricht für ein Investment, da das Asset werthaltig ist und kein Wegwerfartikel. Der Charakter als Investment verstärkt sich, wenn mit standardisierten Flotten geplant wird. Damit meine ich Lokomotivflotten, die von möglichst vielen, baugleichen Loks geprägt sind. Daneben ist deren Flexibilität im Einsatz zu berücksichtigen. Aber gerade hier sind die gängigen Dieselloks stark, da sie Rangier- und Streckenaufgaben meistern, also das nähere Umfeld der Ferntraktion, die klassisch elektrisch ist, bedienen.

Also auch auf lange Sicht?

Gebel: Auf lange Sicht gilt dieser Ansatz. Auch wenn sich heutige Anforderungen ändern, so ist das System Eisenbahn keinen schnellen Wechseln unterzogen. Einmal implementierte Technik ist von langem Bestand. Außerdem sind Lokomotiven wandlungsfähig, da sie immer technische Reserven und Entwicklungspotenziale beherbergen. Das endet manchmal in der historischen Lok, die ihr Geld sicherlich im Laufe des Lebens wert war.

Vielen Dank für das Gespräch.



Northrail-Lok vom Typ Vossloh G 1206