

Instandhaltung von Güterwagen – neue europäische Regelung ... und die Konsequenzen?

Für die Instandhaltung von Güterwagen wurde eine neue ECM-Regelung in Kombination aus EU-Recht, nationalem Eisenbahnrecht und internationaler Protokollnotiz getroffen.

➔ Aus der rechtlichen Beratung von Wagenhaltern und Eisenbahnen ergeben sich einige Fragezeichen rund um die „für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle“ (ECM).

Was bedeuten die europäischen und nationalen Regelungen für die Verantwortlichkeit der neu geschaffenen ECM? Was bedeuten sie möglicherweise für eine Haftung oder gar strafrechtliche Verantwortlichkeit der ECM? Welche Lücken gibt es im Rechtssystem rund um die ECM?

1. ZUR ENTSTEHUNG DER ECM

Das tragische Zugunglück im toskanischen Viareggio am 30. Juni 2009 beschleunigte eine Reihe von bereits eingeleiteten behördlichen und gesetzlichen Maßnahmen – sowohl national als auch auf EU-Ebene – zum Thema Sicherheit von Eisenbahnfahrzeugen. Am 14. Mai 2009, schon vor dem Unglück in Viareggio, hatten Vertreter von elf europäischen Staaten – einschließlich des nicht EU-Mitglieds Schweiz – eine „Gemeinsame Absichtserklärung für die Festlegung von Grundsätzen eines gemeinsamen Zertifizierungssystems für die für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen“ unterzeichnet, die allgemein in den Sprachgebrauch der Eisenbahner als „MoU“ (Memorandum of Understanding) einging. Diese Selbstverpflichtung der Halter von Güterwagen war als einheitliche Übergangslösung gedacht. Denn es war absehbar, dass die meisten EU-Mitgliedsstaaten nicht in der Lage sein würden, die Richtlinie 2008/110/EG zur Änderung der Richtlinie 2004/49 EG (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) fristgerecht bis Dezember 2010 in nationales Recht umzusetzen. Vor allem aber kam hinzu, dass im Rahmen der Beantragung von Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu bedenken

gegeben wurde, EVU seien nicht in der Lage, die Ordnungsgemäßheit der Instandhaltung von Fremdfahrzeugen zu gewährleisten. Diese Sicherheits- und Nachweislücke sollte bis zum Inkrafttreten einer europäischen ECM-Verordnung durch das MoU geschlossen werden. Das MoU kann getrost als eine aus einer gesetzlichen Zeitlücke geborene Form der Eigeninitiative und Selbstverpflichtung bezeichnet werden, die man bei anderen Verkehrsträgern vergeblich sucht. Artikel 14 a) der Richtlinie 2004/49 EG, eingefügt durch die Richtlinie 2008/110/EG, bestimmte bereits, dass durch nationales Recht jedem Fahrzeug eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (Entity in Charge of Maintenance – ECM) zuzuweisen ist. Die ECM hat für die in ihre Zuständigkeit fallenden Fahrzeuge zu gewährleisten, dass diese mittels eines Instandhaltungssystems in einem sicheren Betriebszustand gehalten werden.

Das Unglück von Viareggio zog zudem spontane behördliche Anordnungen nach sich, die zum Teil wieder korrigiert oder zurückgenommen wurden. Nachdem das Eisenbahnbundesamt (EBA) zunächst anordnete, alle deutschen Radsatzwellen bestimmter Oberflächencharakteristik auszusetzen, erließ es am 25.11.2009 eine Allgemeinverfügung zur Instandhaltungshistorie, die bereits am 23.12.2009 durch eine Neufassung ersetzt wurde. Von internationalen Eisenbahnverbänden wurde im März 2010 eilig eine Selbstverpflichtung zur Sichtüberprüfung von Radsatzwellen, genannt EVIC, formuliert. Ende November 2010 überraschte die italienische Eisenbahnsicherheitsbehörde ANSF mit einem Alleingang, der ab dem seinerzeit bevorstehenden Jahreswechsel grenzüberschreitende Gefahrguttransporte auf der Schiene nach Italien praktisch unmöglich gemacht hätte. Schnell wurden die beabsichtigten Restriktionen auf internationalen Druck wieder zurückgenommen. Bis heute liegt übrigens noch keine offizielle



Dr. Frank Wilting
Rechtsanwalt, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht, Niedernhausen
ra-wilting@t-online.de

Dokumentation über die Unfallursache von Viareggio vor.

Das EBA nahm die „rasch voranschreitende europäische Entwicklung im Eisenbahnbereich“ zum Anlass, mit Rundschreiben vom 29.04.2010 „speziell an alle Halter von Eisenbahnfahrzeugen“ auf das MoU hinzuweisen und sich selbst aus der „fachtechnischen Begutachtung von Fahrzeugwerkstätten“ zurückzuziehen. Der weitere Hinweis des EBA auf die Empfehlung der europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA) zur Selbstzertifizierung löste eine Flut von „Selbsterklärungen“ aller deutschen Halter und ECM aus. Mit diesem jeweils gleich lautenden, formelmäßig hinterlegten Dreizeiler wähten sich die Selbsterklärenden bis zur offiziellen Einrichtung eines Zertifizierungssystems in Rechtssicherheit. Die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen für EVU durch das EBA nahm trotz des MoU nicht die gewünschte Dynamik auf.

Verbindliche Regeln über ein System zur Zertifizierung von ECM wurden schließlich geschaffen durch die Verordnung der EU-Kommission Nr. 445/2011 vom 10.05.2011. Rechtlich bemerkenswert an dieser Verordnung, die in den Mitgliedstaaten unmittelbar geltendes Recht ist, sind nicht nur einige zumindest unklare Formulierungen. Vor allem bemerkenswert ist die Übergangsregelung in Artikel 12 Absatz 3 der Verordnung: Wer als Halter bis spätestens 31.05.2012 eine Bescheinigung von einer Zertifizierungsstelle nach den Regeln des MoU erhalten hat, muss nach der neuen Verordnung eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung erst mit Wirkung ab spätestens 31.05.2015 vorweisen. Für einen



BILD 1:
Captrain Benelux
hat Ganzzug-
transporte von
Rotterdam nach
Bottrop aufge-
nommen

(Foto: C. Ormel)

angehenden Staats- und Europarechtler ergibt sich ein interessantes Dissertationsthema: Kann eine für alle Mitgliedstaaten verbindliche Verordnung inhaltlich auf eine Absichtserklärung verweisen, die von weniger als der Hälfte der Mitgliedsstaaten – dafür aber auch von der Schweiz – und von Stellen unterzeichnet wurde, die nicht einmal Legislativgewalt haben? Und sind Bescheinigungen von jeweils national akkreditierten Zertifizierungsstellen, die nicht nach europäischem Standard zugelassen wurden, in allen Mitgliedstaaten gültig? Abgesehen davon verfügten nur wenige Länder in Folge der Umsetzung des MoU über hiernach akkreditierte Zertifizierungsstellen; Deutschland gehörte nicht dazu.

Möglicherweise hatte sich die italienische Eisenbahn Trenitalia ähnliche Rechtsfragen gestellt, als sie kurzerhand Selbsterklärungen von Haltern auf Basis des MoU für RID-Gefahrguttransporte in Italien als nicht verbindlich und ausreichend bezeichnete. Allerdings betraf die Annahmeverweigerung nicht einmal Gefahrgut-Kesselwagen sondern Containertragwagen, deren konkrete Beladung der Halter des Wagens in aller Regel nicht kennen kann. Mit einem gemeinsamen Schreiben vom 19.04.2012 an die europäische Kommission beschwerten sich ERFA und UIP über diesen italienischen Alleingang und rügten die Verletzung von Europarecht. Mit Antwort vom 23.05.2012 wies die EU-Kommission die Beschwerde zurück und führte aus, dass die Verordnung 445/2011 nicht der nationalen Sicherheitsverantwortung einer Eisenbahn entgegenstehe. Und weiter: Trenitalia mag für sich entschieden haben, dass die Annahme von Wagen mit einer ECM-Selbsterklärung ein unerträgliches Risiko darstellt; in diese Freiheit zum Abschluss privater Vereinbarungen könne die EU-Kommission nicht intervenieren. Aus rechtlicher Sicht ist nicht nachvollziehbar, warum der Vorrang des EU-Rechts vor nationalem Alleingang nicht wenigstens ansatzweise thematisiert wurde.

Soweit zu den Themen Rechtssicherheit und einheitliche Sicherheitssysteme der Eisenbahnen in Europa. Zurück nach Deutschland: Mit dem 8. Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften erhielt das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) eine neue Fassung vom 12.09.2012, und es hielt die ECM mit gesetzlichen Grundlagen und Anforderungen Einzug in das AEG.

Mit der neuen Stelle der ECM muss der Eisenbahnsektor nun bestmöglich umgehen. Nachstehend soll aus unterschiedlichen rechtlichen Blickwinkeln beleuchtet werden, ob mit der Einrichtung der ECM auch ein in sich geschlossenes Regelungssystem geschaffen wurde. Insbesondere stellen sich Fragen nach der Verantwortung der ECM und den Konsequenzen, wenn diesen Verantwortungen nicht pflichtgemäß nachgekommen wird.

2. ECM IM VERWALTUNGSRECHT

Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen gelten für ihre Eisenbahnfahrzeuge als ECM; diese Aufgabe kann auf einen Dritten übertragen werden (§ 4 a Absatz 1 AEG). Allein diese Formulierung ist unscharf. Denn sowohl die Pflicht zur Registrierung als auch die Pflicht für die Instandhaltung von Fahrzeugen ist jeweils an die Haltereigenschaft und nicht an die Funktion einer Eisenbahn, sei es als Verkehrsunternehmen oder als Infrastrukturunternehmen, geknüpft. So wird konsequent in der Richtlinie 2008/110/EG bereits in den Erwägungen unter Ziffer (3) darauf hingewiesen, dass seit Inkrafttreten des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr von 1999 (COTIF) am 01.07.2006 gemäß dessen Anhang CUV Fahrzeughalter nicht mehr verpflichtet sind, ihre Fahrzeuge bei einem Eisenbahnunternehmen zu registrieren. Weiter wird dort ausdrücklich auf den Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) hingewiesen,

wonach im Verhältnis zwischen Eisenbahnunternehmen und Fahrzeughaltern eben Letztere für die Instandhaltung ihrer Fahrzeuge zuständig sind. Durch Artikel 1 der vorgenannten Richtlinie wurde in Artikel 3 der Richtlinie 2004/49/EG ein Buchstabe s) mit einer Halterdefinition eingefügt: „Halter (ist) die natürliche oder juristische Person, die als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Fahrzeug als Beförderungsmittel nutzt und als solcher im nationalen Einstellungsregister ... registriert ist“. Angesichts der Regelungen in den vorgenannten europäischen Normen können damit ausschließlich Halter von Eisenbahnfahrzeugen nach nationalem Recht im Zweifel als ECM gelten.

Die öffentlich-rechtliche Verantwortung der Eisenbahnen und Halter für den sicheren Betrieb bleibt unberührt, während die ECM verpflichtet ist, die übernommenen Eisenbahnfahrzeuge in einem betriebssicheren Zustand zu halten (§ 4 a Absatz 2 AEG). Das EBA erteilt der ECM die nach den neuen Vorschriften erforderliche Instandhaltungsstellen-Bescheinigung (§ 7 g Absatz 2 AEG mit § 5 Absatz 1 e) Nr. 2 b) AEG), wenn ein Instandhaltungssystem gemäß Anforderungen der VO 445/2011 nachgewiesen wird. Auch das AEG hat die Übergangsfrist bis 31.05.2015 mit Bezugnahme auf das MoU übernommen. Zu den bereits oben erwähnten Merkwürdigkeiten kommt hinzu, dass das EBA mit Rundschreiben vom 29.04.2010 das MoU in seiner deutschen Fassung als „Rohübersetzung“ bezeichnet hat. Ein deutsches Gesetz nimmt also Bezug auf eine nicht offizielle Übersetzung einer Protokollnotiz über ein gemeinsames Verständnis (wenn man MoU wörtlich übersetzt).

Es darf nicht vergessen werden, dass neben den neuen Vorschriften des AEG über die ECM weiterhin die EU-VO 445/2011 als übergeordnetes Recht unmittelbar gilt. Diese sieht in Artikel 7 Absatz 3 vor, dass die Zertifizierungsstelle – in Deutschland also das EBA - ihre Entscheidung spätestens vier Monate »

nachdem ihr zum Antrag der ECM alle vorgeschriebenen und eingeforderten zusätzlichen Informationen vorgelegt wurden trifft. Die Bescheinigung ist für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren zu erteilen. Bei dauerhafter Nichterfüllung der Zertifizierungsanforderungen kann das EBA die Bescheinigung unter Angabe der Gründe widerrufen. Ferner sind nach Artikel 9 der Verordnung die EU-Kommission und die ERA zu unterrichten, wenn Grund zu der Annahme besteht, dass eine ECM die Zertifizierungsanforderungen nicht erfüllt. Zu unterrichten sind ferner in Artikel 9 der Verordnung nicht klar definierte „andere Beteiligte“. Wer das sein soll, lässt sich in etwa erahnen aus Artikel 5 der Verordnung, der die „am Instandhaltungsprozess Beteiligten“ verpflichtet, einschlägige Informationen auszutauschen, ferner „alle Vertragsparteien“ verpflichtet, sich über sicherheitsrelevante Fehlfunktionen, Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und andere gefährliche Vorkommnisse sowie über mögliche Einschränkungen der Nutzung von Güterwagen auszutauschen. Im Zweifel ist dies also jeder, der mit dem möglicherweise nicht regelgerecht instand gehaltenen Fahrzeug betrieblich in Berührung kommen kann, im Zweifel also alle europäischen Eisenbahnen. Der erwähnte Artikel 9 der Verordnung kann damit öffentliche und an alle am Eisenbahnbetrieb Beteiligten adressierte Mitteilungen der Sicherheitsbehörde über auftretende Bedenken hinsichtlich einer einzelnen ECM rechtfertigen. Auch an dieser Stelle sei der Blick über den Tellerrand auf beispielsweise den Verkehrsträger Straße erlaubt, und man stelle sich vor, dass ein Bundesamt für Güterverkehr Bedenken über Instandhaltungsmängel an einem Straßenfahrzeug europaweit bekannt macht.

Aus den neben dem AEG weiterhin anwendbaren EU-Vorschriften ergeben sich auch die verwaltungsrechtlichen Konsequenzen, wenn ein Eisenbahnfahrzeug ohne ECM da steht, sei es aufgrund nicht fristgerechter Erteilung des ECM-Zertifikats oder aufgrund des Widerrufs einer solchen Bescheinigung. Zunächst bestimmt Artikel 5 Absatz 1 der VO 445/2011, dass jedes EVU sicherstellen muss, dass für die von ihm betriebenen Güterwagen „vor Abfahrt“ eine zertifizierte ECM vorhanden ist. Mit anderen Worten, die Sicherheitsbehörde kann einem EVU die Abfahrt oder Weiterbeförderung von nicht einer ECM zugeordneten Fahrzeugen untersagen. Ferner bleiben, wie erwähnt, auch nach den neuen Bestimmungen des AEG die Eisenbahnen und Halter von Fahrzeugen für den sicheren Betrieb verantwortlich. Dem EBA obliegt die Eisenbahnaufsicht; diese bezieht sich wie bisher auf die ihrer Aufsicht unterliegenden EVU, wie auch nach dem neuen § 5 Absatz 1 e) Nr. 4 a) AEG auf Halter, die nicht selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen (§ 32 AEG), deren Fahrzeuge jedoch im Fahrzeuginstel-

lungsregister gemäß dem neuen § 25 a) AEG eingetragen sein müssen. Zumindest der Wortlaut der neuen Regelungen lässt die Annahme zu, dass das EBA künftig den Betrieb solcher Güterwagen untersagen wird, für die keine zugelassene ECM existiert.

3. ECM IN DER VERTRAGSGESTALTUNG

§ 4 a Absatz 1 Satz 2 AEG gestattet es ausdrücklich den Eisenbahnen und Haltern, die Aufgabe der ECM auf einen Dritten zu übertragen. In der Praxis bilden sich derzeit unterschiedlichste Spielarten heraus:

Sofern der Fahrzeughalter selbst die Aufgabe der ECM wahrnimmt, entsteht kein vertraglicher Regelungsbedarf über die Ausgestaltung der ECM-Funktion. Wohl aber sind vertragliche Regelungen mit Drittnutzern zu treffen, insbesondere mit Mietern dieser Fahrzeuge. Auch der Fahrzeughalter, der selbst ECM seiner Fahrzeuge ist, benötigt zur gesetzmäßigen Wahrnehmung seiner Verantwortung Informationen über den Betriebs- und Instandhaltungszustand seiner Fahrzeuge. Fahrzeugmietverträge kommen daher ohne die Regelung eindeutiger Informationspflichten des Mieters nicht mehr aus, insbesondere wenn vertraglich dem Mieter bestimmte Instandhaltungsaufgaben übertragen werden. Wenn ein Mieter die Instandhaltungserbringungsfunktion gemäß Artikel 4 Absatz 1 d) der VO 445/2011 vertraglich übernimmt, wird er hierdurch zu einer Art öffentlich-rechtlichem Erfüllungsgehilfen der ECM bei der Wahrnehmung ihrer Funktion gemäß der genannten Verordnung. Die Möglichkeit einer Vergabe von Instandhaltungsfunktionen sieht die Verordnung in Artikel 4 Absatz 3 und Artikel 8 Absatz 1 ja ausdrücklich vor. Eine freiwillige Zertifizierung des Unterauftragnehmers soll hiernach zu Gunsten der ECM wirken. Der Ordnungsgeber hatte als mögliche Unterauftragnehmer jedoch ganz offensichtlich Werkstätten und nicht Wagenmieter im Auge. Anstelle der bei einer freiwilligen Zertifizierung geltenden Vermutungsregelung muss daher im Mietvertrag eine qualitativ entsprechende Regelung über die Durchführung der Instandhaltung treten. Haltereigenschaft und ECM-Funktion können jedoch vielfach auseinanderfallen. Insbesondere (ehemalige) Staatsbahnen übernehmen für die von dritten Haltern angemieteten Wagen ausdrücklich selbst die Rolle des Fahrzeughalters. Die gemieteten Wagen erhalten Anschriften, die die Bahn als Fahrzeughalter ausweisen. Eine entsprechende Meldung erfolgt an das nationale Fahrzeuginstanzregister. Gemäß § 4 a Absatz 1 AEG übernimmt die Bahn dann auch selbst die Rolle der ECM, weil diese Rolle im Zweifel an die Haltereigenschaft gekoppelt ist. In diesem Zusammenhang stellt sich die praktische wie

rechtliche Frage, welches Instandhaltungsregelwerk durch den Mieter des Wagens anzuwenden ist. Ehemalige Staatsbahnen werden grundsätzlich ihre eigenen langjährig angewendeten Regelwerke anwenden wollen und organisatorisch auch ausschließlich darauf ausgerichtet sein. Eine französische Bahn hat jedoch beispielsweise Aufbereitevorschriften für Radsätze, die sich inhaltlich von den in Deutschland allgemein üblichen VPI-Richtlinien unterscheiden. Da es in der EU keine einheitlichen Instandhaltungsrichtlinien gibt, werden während der Lebensdauer eines Güterwagens möglicherweise mehrere unterschiedliche Instandhaltungsprinzipien angewendet. Die Anwendung einheitlicher Instandhaltungsregeln während der gesamten Lebensdauer eines Wagens ist hingegen weder eine Vorgabe der EU noch des AEG. Durch die Anwendung des jeweiligen Regelwerks muss „lediglich“ sichergestellt sein, dass der Fahrzeughalter seiner Pflicht zum sicheren Betrieb und die ECM ihrer Pflicht zur Gewährleistung eines sicheren Betriebszustands des Fahrzeugs nachkommen. Ob den dadurch entstehenden Unsicherheiten allein auf vertraglicher Ebene begegnet werden kann, muss bezweifelt werden.

Kleinere Wagenhalter, die sich selbst nicht als ECM zertifizieren lassen wollen oder den Aufwand scheuen, übertragen größeren Wagenhaltern diese Aufgabe und Verantwortung. Sie sind vielfach der Auffassung, damit ihren gesetzlichen Instandhaltungsverpflichtungen Genüge getan zu haben, verdrängen oder übersehen jedoch, dass sie weiterhin als Halter in der öffentlich-rechtlichen Verantwortung für den sicheren Betrieb ihres Fahrzeugs stehen. Eine neue „Dienstleistungsfunktion ECM“ scheint sich durchaus im Markt herauszubilden.

Hinzu kommt, dass eine ECM sich wiederum Subunternehmern, insbesondere Werkstätten, zur Wahrnehmung von Instandhaltungsfunktionen bedient. In sämtlichen Fällen der Aufgabenübertragung auf Dritte sind zivilrechtliche Verträge abzuschließen, die die Rechte und Pflichten gemäß den neuen gesetzlichen Regelungen zutreffend abbilden. Beispielsweise ist darauf zu achten, dass gemäß Artikel 4 Absatz 1 a) VO 445/2011 die Managementfunktion zur Beaufsichtigung und Koordinierung bestimmter Instandhaltungsfunktionen und zur Gewährleistung des sicheren Zustands der Güterwagen im Eisenbahnsystem seitens der ECM nicht auf Subdienstleister delegiert werden kann. So wie sich ein Halter seiner Verantwortung für den sicheren Betrieb seines Fahrzeugs nicht entledigen kann, so kann dies ebenso wenig eine ECM hinsichtlich ihrer Grundverantwortung für die Gewährleistung des sicheren Zustands des Wagens im Eisenbahnsystem. Von ganz zentraler Bedeutung bei jeglicher Vertragsgestaltung in den vorgenannten Konstellationen sind der Aufbau, die Aktua-



BILD 2: DB Schenker Rail - Ellok BR 185 mit Güterzug auf dem Netz der SBB [Schweiz]

(Foto: DB AG/ Georg Wagner)

lisierung sowie Bereitstellung von Dokumentationen. Das Stichwort „Instandhaltungshistorie“ von Fahrzeugen wurde bereits oben im Zusammenhang mit einer Allgemeinverfügung des EBA angesprochen. Eine dokumentarische Historie lässt sich jedoch nur aufbauen und lückenlos fortschreiben, wenn alle Beteiligten durch klare Aufbewahrungsregeln, insbesondere Aufbewahrungsfristen hierzu angehalten werden. Gemäß § 4 a Absatz 6 AEG hat die ECM Instandhaltungsunterlagen jedes Eisenbahnfahrzeugs so lange aufzubewahren, wie das Eisenbahnfahrzeug als solches verwendet werden kann. Und weiter: Instandhaltungsnachweise jedes Eisenbahnfahrzeugs sind nach DIN 27201-2:2012-02 aufzubewahren. Auch diese neuen Regelungen werfen zumindest Fragen auf. Zum einen kann sich während der Lebensdauer eines Güterwagens von 30 bis 50 Jahren die Person der ECM mehrfach ändern. Das betrifft insbesondere Wagen, die gewerblich vermietet werden. Jede einzelne ECM müsste also die Instandhaltungsunterlagen bis zu einem ihr vermutlich nie bekannt werdenden Zeitpunkt des Nutzungsendes dieses Wagens aufbewahren. In einem vorangehenden Referentenentwurf zum neuen AEG sollte noch auf den Zeitpunkt der Löschung aus dem Fahrzeugeinstellungsregister abgestellt werden. Doch solche Löschungen können während der Lebenszeit eines Güterwagens mehrfach erfolgen; auf die Vermietung insbesondere an ehemalige Staatsbahnen und die Umzeichnung von Güterwagen sei hier nochmals hingewiesen. Abstellen müsste man konsequent auf die „endgültige“ Löschung des Wagens, doch ist diese aus vorgenannten Gründen häufig ebenso wenig für Außenstehende bzw. ehemalige ECM dieses Wagens erkennbar. Ferner ergeben sich aus

Anhang A der zitierten DIN Vorschrift unterschiedliche Aufbewahrungsfristen. Sollen diese Fristen an die Stelle der Verwendungsdauer des Wagens treten? Auch stellt sich die Frage, warum hier auf eine DIN Norm und nicht auf eine EN-Norm abgestellt wird. Ferner ist ein derartiger dynamischer Gesetzesverweis auf eine jederzeit durch ein Nicht-Gesetzgebungsorgan änderbare Vorschrift zumindest verfassungsrechtlich als kritisch zu bezeichnen.

Völlig offen bleibt somit, wie sich die an unterschiedlichen Stellen entstehenden Dokumentationen und Teilhistorien eines Wagens zu einer Gesamthistorie verbinden lassen. Da es keine zentrale Aufbewahrungsstelle für Instandhaltungsdokumentationen gibt, wäre es im Ergebnis Sache eines jeden einzelnen Halters, etwa bei Vermietung des Wagens in den jeweiligen Mietverträgen die Pflicht des Zwischenmieters zur Aufbewahrung der Instandhaltungsunterlagen zu regeln. Zumindest müsste bei einem Wechsel in der Person der ECM die bisherige Dokumentation an den jeweiligen Nachfolger übergeben werden. Auf eine durchgängige vertragliche Umsetzung in der Praxis wird man sich vermutlich nicht verlassen können. Lücken in der Dokumentation und Historie ergeben sich automatisch jedoch auch außerhalb von mietvertraglichen Konstellationen. Allein die aktuelle 750 €-Regelung des Artikel 19.1 AVV programmiert solche Lücken vor. Hiernach ist bei einem Reparaturaufwand von nicht mehr als 750 € grundsätzlich nicht die Zustimmung des Halters einzuholen. Während der Lebensdauer eines Wagens wird eine Vielzahl von 750 €-Fällen während der europaweiten freizügigen Verwendung des Wagens durch fremde Eisenbahnen eintreten.

Wie in den meisten Verträgen üblich, so bil-

det auch bei ECM-Verträgen die Haftungsregelung einen wesentlichen Bestandteil. Hierbei darf nochmals nicht vergessen werden, dass der Halter, der seine ECM-Funktion auf einen Dritten überträgt, dadurch keinesfalls von seiner öffentlich-rechtlichen Pflicht zum sicheren Fahrzeugbetrieb entlastet wird. Geeignete Überwachungsmaßnahmen – wie zum Beispiel regelmäßige Audits – sind dringend zu vereinbaren und auch tatsächlich durchzuführen und zu dokumentieren. Vertragliche Regelungen zur Haftung sind auch beim Abschluss von Mietverträgen über Fahrzeuge erforderlich. Wenn ein Mieter kraft Mietvertrags die Instandhaltungspflicht über einen Güterwagen übernimmt, ohne ECM zu werden, ist besondere Sorgfalt aufzuwenden nicht nur bei der Regelung von Informations- und Dokumentationspflichten sondern auch hinsichtlich Verantwortungs- und Haftungsübernahmen bzw. -freistellungen.

4. ECM UND ZIVILRECHTLICHE HAFTUNG

Weder die Verordnung 445/2011 noch das neu gefasste AEG regeln eine Haftung der ECM auf Schadensersatz wegen Schlechterfüllung der übernommenen Instandhaltungspflichten. Das ist auch nicht Aufgabe dieser verwaltungsrechtlichen Vorschriften.

Wenn über die Haftung im Zusammenhang mit dem Betrieb von Güterwagen gesprochen wird, richten Eisenbahner den ersten Gedanken üblicherweise auf den AVV. Der AVV regelt die Rechte und Pflichten sowie insbesondere die Haftung zwischen Halter und EVU bei der Verwendung von Güterwagen. Die neue Rechtsfigur der ECM ist im AVV noch nicht erwähnt. Zumindest überlegens- ➤

wert wäre es, die Pflicht nach Artikel 7 AVV zum Nachweis über die regelgerechte Instandhaltung zumindest auch auf die ECM auszudehnen. Auf die 750 €-Regelung des Artikel 19.1 AVV und die sich daraus praktisch ergebenden Informationslücken sei auch an dieser Stelle hingewiesen. Auch bei der Meldung von Schäden am Wagen gemäß Artikel 18 AVV muss die ECM beteiligt werden, sei es unmittelbar über den AVV oder zumindest durch eine entsprechende vertragliche Regelung zwischen Halter und ECM. Zumindest prüfenswert wäre auch die Frage, ob die Halterhaftung nach Artikel 27.1 AVV auch auf die ECM ausgedehnt werden soll. Gemäß Artikel 27.1 AVV haftet der Halter bei Verschulden für die durch den Wagen verursachten Schäden des EVU. Wenn die ECM bei – nachzuweisen – schuldhafter Verletzung von Instandhaltungspflichten unmittelbar gegenüber dem geschädigten EVU gemäß AVV haftbar gemacht würde, wäre eine Aufnahme der ECM in die Betriebshaftpflichtversicherung des Halters oder des EVU ebenfalls konsequent.

Wie im vorangehenden Abschnitt über die Vertragsgestaltung aufgezeigt, können Haftungsfragen im Verhältnis der Vertragsparteien – Halter, ECM, Werkstatt – geregelt werden, aber eben auch nur im Verhältnis dieser Vertragsparteien untereinander; unmittelbare vertragliche Regelungen bestehen zwischen der ECM und Dritten hingegen nicht. Eine haftungsrechtliche Einbeziehung Dritter in den Schutzbereich von ECM-Verträgen scheidet als viel zu weitgehend aus. Eine etwaige Haftung der ECM gegenüber einem geschädigten Dritten würde sich daher nach geltendem Zivilrecht richten. Eine verschuldensunabhängige Haftung nach dem Haftpflichtgesetz scheidet dabei aus, da die ECM keine Eisenbahn betreibt. In Betracht käme also nur die allgemeine Schadensersatzhaftung für Verschulden der ECM nach den Regeln des § 823 Absatz 1 BGB. Der ECM müsste hierfür nachgewiesen werden, dass sie schuldhafte etwaige Instandhaltungspflichten missachtet hat und dadurch kausal Leben, Körper, Gesundheit oder Eigentum eines Dritten verletzt wurde. Die ECM, die von einem Halter Instandhaltungspflichten übernimmt, übernimmt damit zugleich zivilrechtlich die Verkehrssicherungspflichten für das betreffende Fahrzeug. Das Hinzutreten der ECM in den Kreis der für den sicheren Zustand der Güterwagen Verantwortlichen (EVU und Halter) ist schließlich ausdrücklich durch Artikel 4 Absatz 1 a) VO 445/2011 und durch § 4a Absatz 2 AEG gewollt. Bei nachweislich schuldhafter Verletzung dieser Verkehrssicherungspflichten kann ein aus diesem Grunde durch das Fahrzeug geschädigter Dritter direkte Schadensersatzansprüche gegen die ECM geltend machen. Nicht zu vergessen in diesem Zusammenhang ist, dass der Halter, der diese Pflichten auf die

ECM übertragen hat, weiterhin gegenüber Dritten haftbar bleibt, wenn er schuldhafte Prüfungs-, Hinweis-, Kontroll- oder Überwachungspflichten gegenüber der ECM verletzt hat. Verschulden des Halters wie auch der ECM setzt eine individuelle Vorhersehbarkeit und Vermeidbarkeit voraus. Wie ein Zivilgericht angesichts bestehender Regelungen und praktischer Handhabung die individuelle Vorwerfbarkeit beurteilen wird, bleibt mit Interesse abzuwarten. Informationslücken, die ein Artikel 19.1 AVV ausdrücklich vorsieht, dürften im Rahmen einer Haftung von Halter bzw. ECM nur schwerlich als schuldhafte Pflichtverletzung zu werten sein. Gemäß Artikel 15.1 AVV hat das verwendende EVU dem Halter – nicht der ECM – die für die Instandhaltung von Wagen erforderlichen Informationen zu liefern. Wie lückenlos dies in der Praxis geschieht und welche Einflussmöglichkeiten Halter (und erst recht ECM) haben, diese Informationen zu beschaffen, soll an dieser Stelle nicht weiter vertieft werden. Von rechtlicher Relevanz dürfte dieses praktische Argument im Sinne eines Entschuldigungsgrundes allerdings nicht sein.

5. ECM IM STRAF- UND BUSSGELDRECHT

Nicht selten erhält ein Halter von Güterwagen einen Kostenbescheid des EBA, weil dieses bei Ausübung der Eisenbahnaufsicht aufgrund eines festgestellten Mangels des Fahrzeugs eine Gefahr für den Eisenbahnbetrieb erkennt und Maßnahmen anordnet. Dem Halter werden dann Kosten von 25 € je 15 Minuten Verwaltungseinsatz gemäß Bundeseisenbahn-Gebührenverordnung (BEGebV) in Rechnung gestellt. Der durch Anschrift am Wagen erkennbare und durch den Kostenbescheid belastete Halter fragt sich, warum sich das EBA ausgerechnet an ihn wendet. Immerhin hat der Halter möglicherweise die Instandhaltungspflicht auf den Mieter übertragen, ferner ist das jeweils befördernde EVU viel näher am Geschehen als der Halter, der den Wagen oft über Jahre nicht wiedersieht. Seit Einführung der ECM kommt noch ein weiterer Beteiligter hinzu, der im erwähnten Fall noch näher am Geschehen ist als der Halter. Bislang sehen jedoch weder das Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) noch die erwähnte Gebührenverordnung die Möglichkeit vor, die ECM, also die für die Instandhaltung letztendlich zuständige Stelle, als Kostenschuldner in Anspruch zu nehmen. Dies würde auch eine Ergänzung von § 32 AEG voraussetzen, wonach bislang nur der Halter die Fahrzeuge in betriebssicherem Zustand zu halten hat. Ähnliches gilt für etwaige Bußgeldtatbestände. Ein Bußgeld wegen einer schuldhafte begangenen Ordnungswidrigkeit im Eisen-

bahnbetrieb gemäß § 28 AEG etwa wegen nicht regelgerechter Instandhaltung von Fahrzeugen kann bislang nicht gegen eine ECM verhängt werden. Der bislang einzige Bußgeldtatbestand, der von einer ECM nach den Regeln des AEG erfüllt werden kann, liegt vor, wenn eine ECM ohne eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung gemäß § 7g Absatz 1 Satz 1 AEG tätig wird (vgl. § 28 Absatz 1 Nr. 2f AEG). Ebenso wenig gibt es bislang speziell auf die ECM zugeschnittene Straftatbestände. Allerdings kann sich eine pflichtwidrige Nichtbeseitigung von Schäden an Eisenbahnfahrzeugen durch die ECM durchaus strafrechtlich im Sinne eines gefährlichen Eingriffs in den Bahnverkehr nach § 315 StGB auswirken.

6. FAZIT

Die neuen Regelungen über die ECM sind eine Kombination aus EU-Richtlinie, EU-Verordnung, nationalem Eisenbahrecht und internationaler Protokollnotiz, was die Sache nicht gerade erleichtert und erhellt. Eine neue Landschaft zur Erbringung von ECM-Leistungen entwickelt sich; der Bedarf an professionell gestalteten, klaren vertraglichen Regelungen wächst. Zudem existieren bislang keine ausdrücklichen Haftungsregeln für die ECM-Tätigkeit. In den AVV sowie in Kosten- und Bußgeldregelungen bezogen auf den sicheren Eisenbahnbetrieb hat die Rechtsfigur der ECM bislang keinen Einzug gehalten. ←

SUMMARY

Wagon maintenance - new rules in Europe ... and their consequences?

A lawyer examines questions that have arisen in advising holders of wagons and railway operators as regards ECMs (entities in charge of maintenance). The new rules on ECMs are a combination of EU law, national railway law and international memorandums of understanding, which does not serve to make life any simpler. A new ECM service landscape is developing, and there is a growing need for contracts framed by professionals. Anyone searching for ECM liability rules will draw a blank. The ECM as a legal figure has not yet made its way into the General Contract of Use for Freight Wagons (GCU) or the regulations on costs and fines intended to ensure a safe railway operation.