

16. VPI Symposium

Hamburg, 13. Jan. 2026

AVV 1. Januar 2026: Mit dem EU-Recht vereinbar ?

Prof. Dr. Rainer Freise

Berater im Transport- und Transportversicherungsrecht

Mail: rhfreise@t-online.de

Grundsätzliche Anforderungen des EU-Rechts (1)

1. Das EVU ist für den sicheren Betrieb seiner Züge verantwortlich
2. Das EVU hat die sichere Zugfahrt durch Kontrollen vor der Abfahrt sicherzustellen
3. Die ECM ist dafür verantwortlich, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, [*nach einer Instandhaltung*] in einem sicheren Betriebszustand sind
4. Die ECM muss über Verfahren verfügen, um Fahrzeuge rechtzeitig zur Instandhaltung zu schicken

Grundsätzliche Anforderungen des EU-Rechts (2)

5. Angesichts der Arbeitsteilung auf dem Eisenbahnsektor und der zahlreichen Akteure bestehen zwischen ihnen umfangreiche gesetzliche Informationspflichten

6. Nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen ist es den Akteuren erlaubt, Aufträge unterzuvergeben; der Auftraggeber bleibt für das Arbeitsergebnis verantwortlich;
die EU-Sicherheitsrichtlinie (Art. 4 Abs. 1 Buchst. e) spricht wie selbstverständlich von der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen durch IB und EVU;
die Untervergabe von Instandhaltungsfunktionen durch die ECM ist in der ECM-VO ausdrücklich geregelt

Grundsätzliche Anforderungen des EU-Rechts (3)

7. Zur Verteilung der Haftung zwischen EVU und Haltern/ECM enthält das EU-Recht keine Regelungen. Die Sicherheitsrichtlinie (Art. 4 Abs. 1 Buchst. e) bestimmt lediglich, dass IB und EVU jeweils für den sicheren Betrieb in ihrem Bereich haften – unbeschadet einer zivilrechtlichen Haftung nach den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten.

Der COTIF-Anhang CUV sieht für die wechselseitige Haftung der EVU und Halter/ECM im internationalen Verkehr – jedenfalls bei Sachschäden – keine Gefährdungshaftung vor, sondern eine Haftung für (vermutetes) Verschulden

Einheitliche Maßnahmenkataloge für die Durchführung sicherheitsrelevanter Maßnahmen der Akteure

Gesetzlich nicht vorgegeben, aber zur Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Eisenbahnverkehrs geboten:

Gleiches Vorgehen der zahlreichen Akteure bei der Durchführung ständig anfallender gleicher Maßnahmen mit Hilfe von Maßnahmenkatalogen für

- **Wagen- und Zugkontrollen der EVU**
- **betriebliche Abhilfemaßnahmen der EVU**
- **Instandhaltungsmaßnahmen der ECM**

Außerdem Bestimmung von einheitlichen Instandhaltungsfristen und Instandhaltungsparametern durch ECM iVm EVU

Einheitliche Abgrenzung betrieblicher Abhilfemaßnahmen des EVU von außerbetrieblichen Instandhaltungsmaßnahmen der ECM

Diese Abgrenzung ist außerordentlich bedeutsam, da sie die Zuständigkeit und Verantwortung zweier unterschiedlicher Akteure gegeneinander abgrenzt

Insbesondere negative Kompetenzkonflikte sind dadurch zu vermeiden

Schematische Darstellung der Wiederherstellung der Lauffähigkeit eines Wagens, nachdem das verwendende EVU einen Mangel oder Schaden festgestellt hat (1)

1. Festlegung der durchzuführenden Maßnahme(n)
(Anlage 9 AVV)
2. Durchführung der als notw. erkannten Maßnahme(n) unter der Verantwortung
des EVU / der ECM
(Verantwortung fortbestehend auch bei Untervergabe der Durchführung)

als betriebliche Abhilfemaßnahme	/	als außerbetriebliche Instandhaltung
– am Zug oder (nach <i>Aussetzen</i> des Wagens)	/	(nach <i>Außerbetriebnahme</i> des Wagens)
– im Betriebsgleis des EVU		
– im Bahnbetriebswerk des EVU	/	– im Ausbesserungswerk („Werkstatt“)

16. VPI Symposium

Hamburg, 13. Jan. 2026

Schematische Darstellung der Wiederherstellung der Lauffähigkeit eines Wagens, nachdem das verwendende EVU einen Mangel oder Schaden festgestellt hat (2)

3. **Nach Durchführung der vorgesehenen / in Auftrag gegebenen Maßnahmen sowie evtl. weiterer Maßnahmen, die anlässlich der Auftrags erledigung als notwendig / zweckmäßig erkannt wurden**

4. **Feststellung, dass der Mangel/ Schaden behoben ist** / **4. förmliche Betriebsfreigabe**
(informelle Betriebsfreigabe) / (gemäß ECM-VO)

5. **Fortsetzung des Betriebs des Wagens** durch das EVU / **5. förmliche Wiederinbetriebnahme**
/ EVU übernimmt wieder die / (gemäß ECM-VO)
/ Verantwortung für die betriebssichere
/ Verwendung des Wagens

16. VPI Symposium

Hamburg, 13. Jan. 2026

AVV 1. Januar 2026: Mit dem EU-Recht vereinbar ?

Zusammenfassung:

1. Das EU-Recht enthält zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebs unterschiedliche Sicherheitsanforderungen an EVU und ECM
2. Das EU-Recht respektiert die Unterscheidung von betrieblichen Abhilfemaßnahmen des EVU und außerbetrieblichen Instandhaltungsmaßnahmen der ECM
3. Das EU-Recht hindert EVU und ECM nicht, auch sicherheitsrelevante Aufgaben an Subunternehmer – auch untereinander – zu vergeben. In der ECM-VO ist dies für die Untervergabe von Instandhaltungsmaßnahmen ausdrücklich geregelt
4. Das EU-Recht stellt in vielen Vorschriften umfangreiche wechselseitige Unterrichtungspflichten der Akteure des Eisenbahnsektors auf

Für Staaten, die nicht dem EU-Recht unterliegen, enthält insb. Der COTIF-Anhang ATMF entsprechende Vorgaben

AVV 1. Januar 2026: Mit dem EU-Recht vereinbar ?

1. **Unterschiedliche Sicherheitsverantwortung von EVU und ECM berücksichtigt?**
2. **Betriebliche Abhilfemaßnahmen klar von Instandhaltungsmaßnahmen abgegrenzt?**
3. **Einheitlich zu verwendende Maßnahmenkataloge aufgestellt?**
4. **Aufgabenübertragung klar geregelt?**
5. **Wechselseitige Unterrichtungspflichten der Akteure klar geregelt?**

AVV 1. Januar 2026: Mit dem EU-Recht vereinbar ? (2)

In meinem Gutachten vom 1. Dez. 2025 bin ich detailliert zu dem Ergebnis gekommen, dass mit den Änderungen des AVV zum 1. Januar 2026 in den Artikeln 7, 12, 15 und 19 und bei den Begriffsbestimmungen den gesetzlichen Anforderungen an die Tätigkeit von EVU, Haltern und ECM sehr viel klarer entsprochen wird als durch die geltende Fassung des AVV. Durch die Neuerungen wird wesentlichen Bedenken von Aufsichtsbehörden Rechnung getragen.

Wie der geänderte AVV die von mir gestellten fünf Fragen im Einzelnen beantwortet, darauf werden die beiden weiteren Referenten zu diesem Thema eingehen!