



Cargo

16. VPI Symposium

Die ECM-Verordnung im AVV

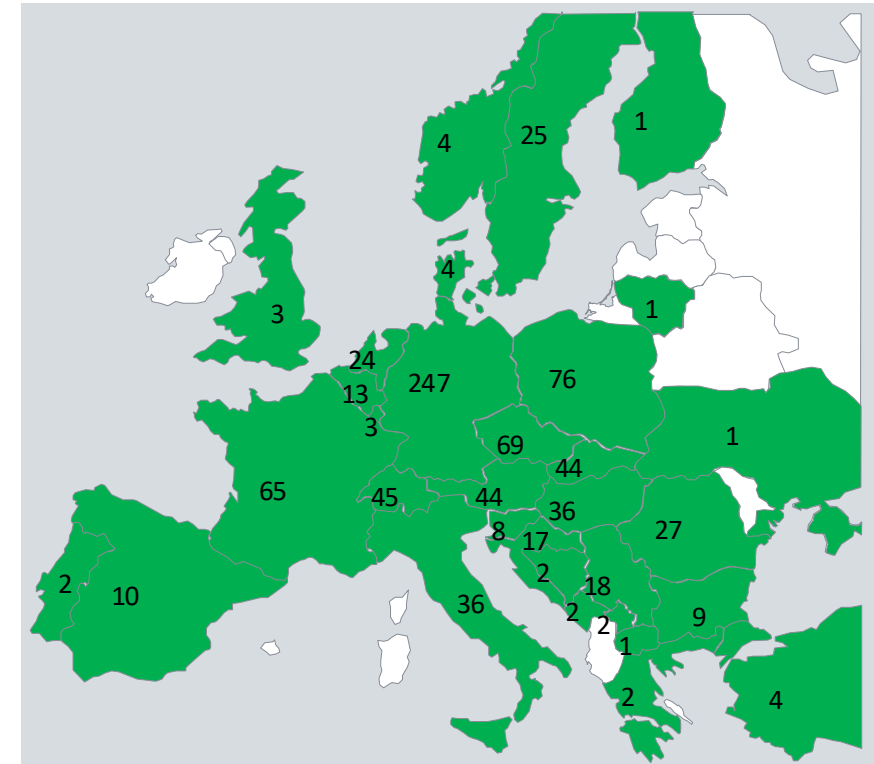
Aktueller Stand der Entwicklung und Ausblick

13.01.2026 | Christian Kühnast | Hamburg

Was ist der AVV?

Der allgemeine Vertrag zur Verwendung von Güterwagen (AVV):

- ist ein **zentraler, multilateraler, privatrechtlicher Vertrag** zwischen den Haltern und Eisenbahnverkehrsunternehmen in Europa
- vereinbart „**Spielregeln**“ für einen **unternehmensüberschreitenden Transport** in Europa
- hat aktuell **843 Mitglieder** (274 Halter, 379 EVU, 183 Halter-EVU) **in 31 Ländern** mit ca. **560.000 Güterwagen**
- ist in vielen **allgemeinen Geschäftsbedingungen** (AGB) der AVV- Unterzeichner als **Basis der Zusammenarbeit** fixiert. Die Anwendung und Einhaltung des AVV ist eine grundsätzliche Voraussetzung für die Kooperation.



Anzahl der Mitglieder pro Land

Stand 06.01.2025

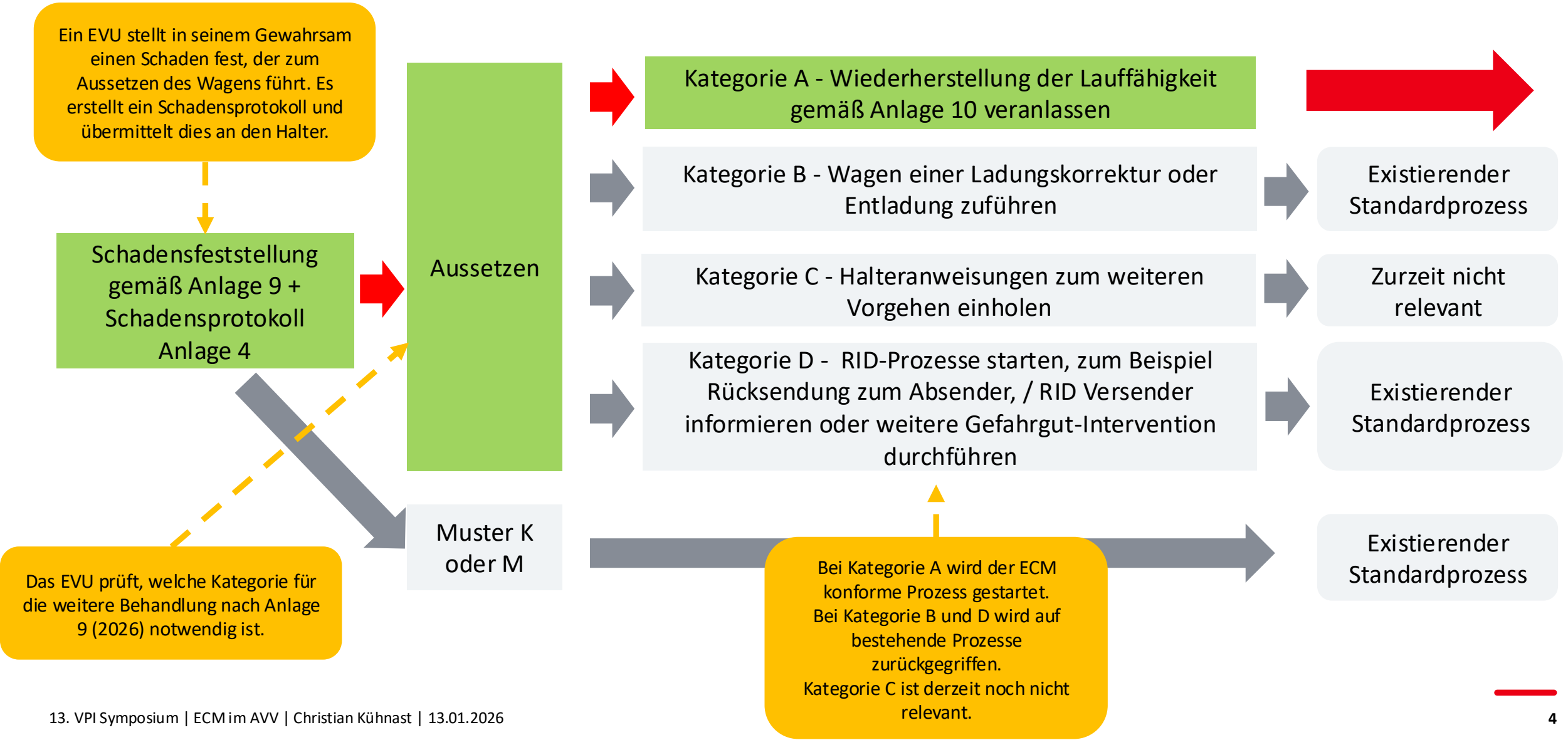
Warum und wie sollte der AVV überhaupt angepasst werden?

- Mit der Einführung der **Verordnung 2019/779 (ECM)** und nach **Rücksprache** mit den **Aufsichtsbehörden** musste der AVV **überarbeitet werden**, damit die Rechtskonformität weiterhin sichergestellt werden kann
- Insbesondere der Prozessschritt der **Wiederherstellung der Lauffähigkeit** durch das EVU wurde als **nicht ECM konform** angesehen, sodass hier eine Anpassung notwendig war
- Die **bewerten und eingespielten Prozesse** im AVV sollten bei einer Änderung **weiterhin genutzt**, jedoch an die **rechtlichen Rahmenbedingungen** besser **angepasst** werden.
- Dabei sollte auf **neue / zusätzliche Schnittstellen** in den vorhandenen Prozessen **weitgehend verzichtet** und wenn notwendig **IT unterstützende Prozesse** über den **GCU Broker** bereitgestellt werden

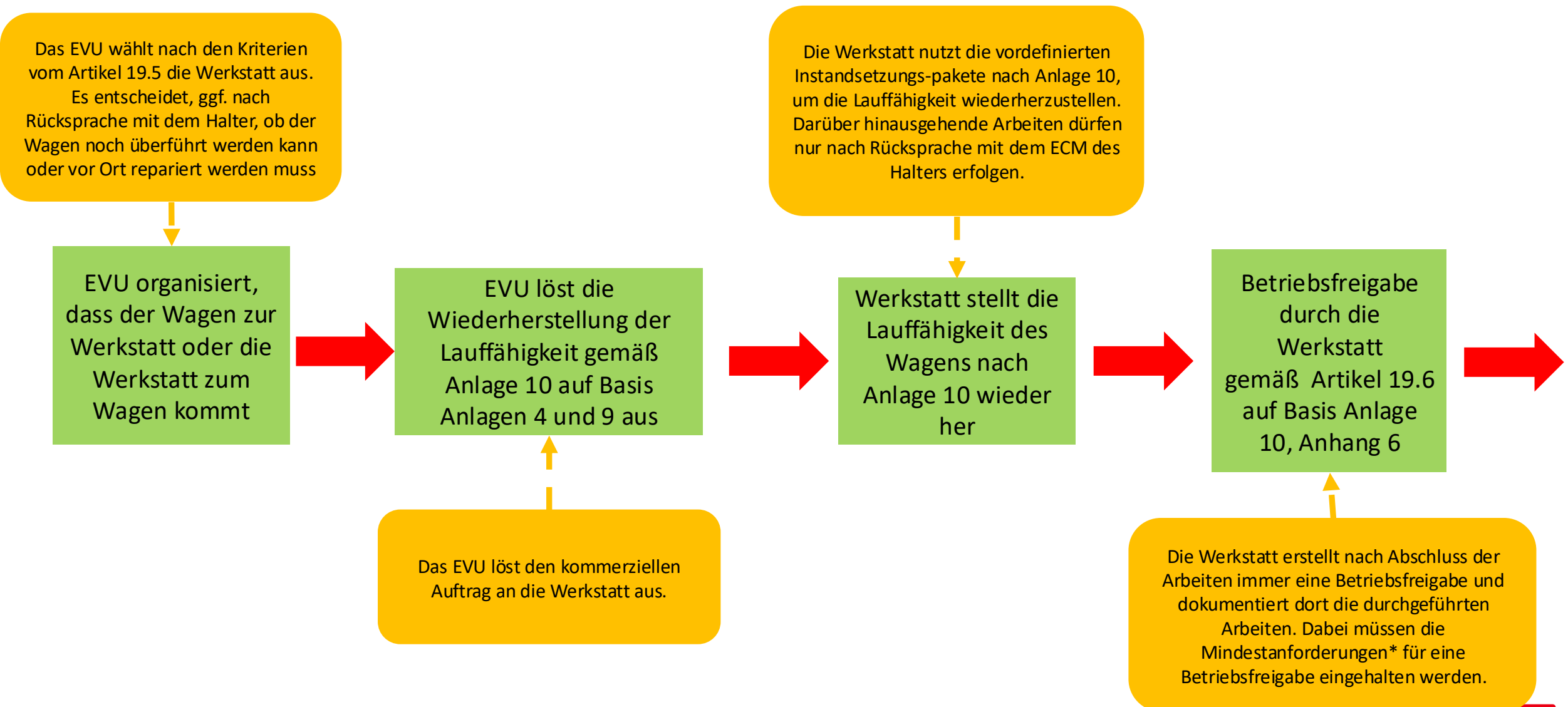


Prozess: Wagen im Rahmen des AVV aussetzen

EVU stellt einen Schaden fest, der zum Aussetzen des Wagens führt

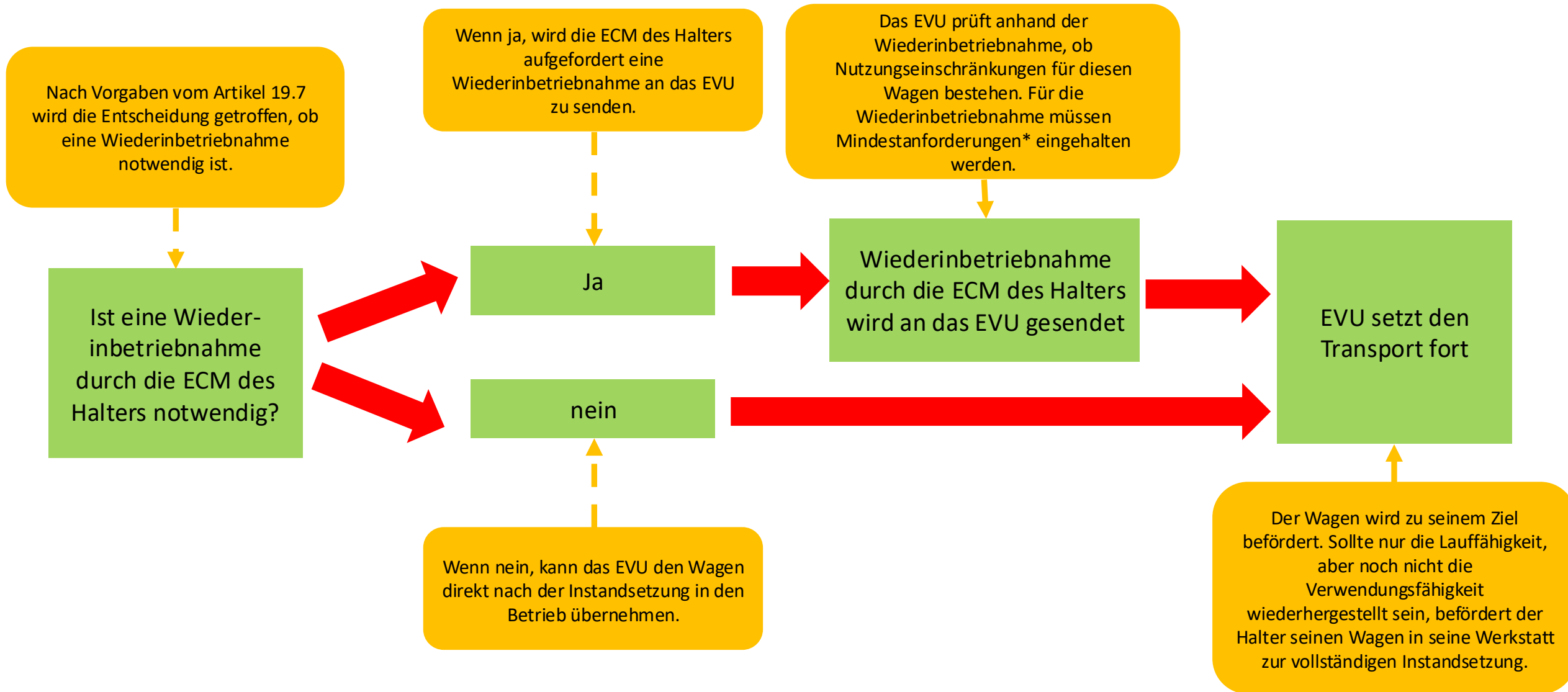


Prozess: Behandlung eines ausgesetzten Wagens im AVV, ausgewählte Werkstatt stellt Lauffähigkeit wieder her



Prozess: Wiederinbetriebnahme nach Instandsetzung

EVU setzt den Transport nach Instandsetzung fort, wenn keine RTO erforderlich





- Die Anmerkungen aus dem rechtlichen Gutachten von Prof. Dr. Freise und aus der Risikoanalyse von Dr. Marquardt werden in eine neue Version eingearbeitet
- Standardisierte Inhalte für die Betriebsfreigabe und Wiedereinbetriebnahme werden kurzfristig zur Verfügung gestellt, die zukünftige Übermittlung der Daten über den GCU Broker vorbereitet
- Die Auswirkungen der Vertragsänderungen werden überwacht und kritisch geprüft, weitere notwendige Anpassungen werden bei der nächsten Aktualisierung berücksichtigt.
- An einer AVV-Vision 2030 wird derzeit gearbeitet



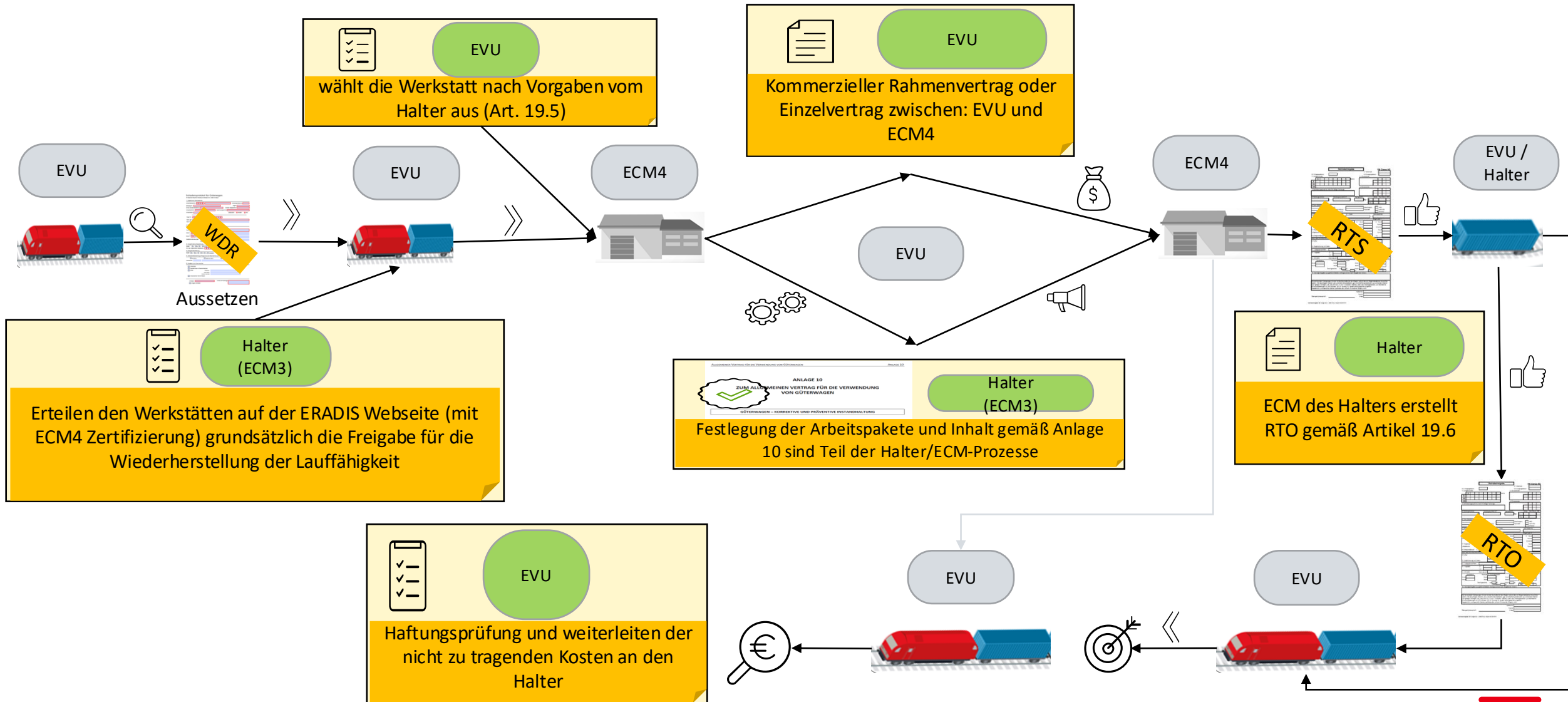
Back up



Cargo

Vereinfachter Prozess – entwickelter Lösungsvorschlag

Das EVU bleibt in der kommerziellen Verantwortung, aber der Halter wird stärker eingebunden



Mindestanforderungen für eine Betriebsfreigabe

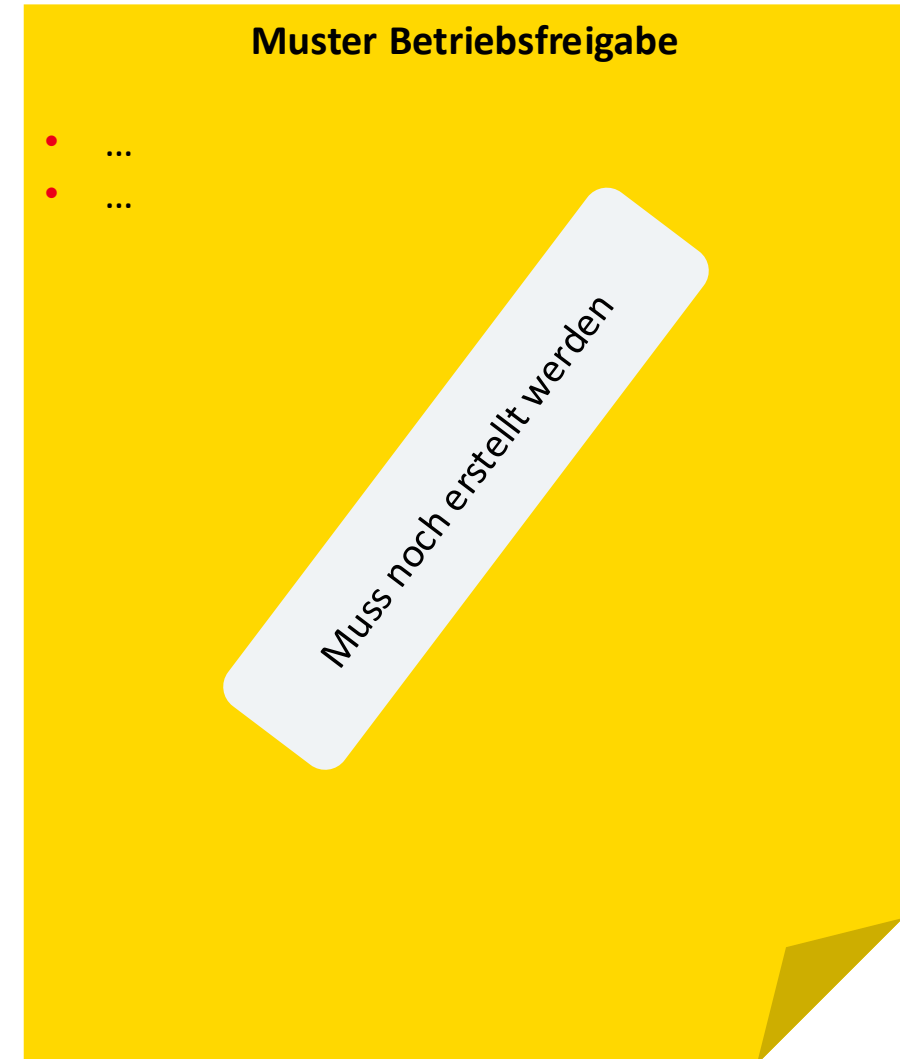
Entwurf zum 01.01.2026

- Werkstattname gemäß ERADIS Liste (ECM)
- Werkstattstandort
- Wagennummer
- Halter (RICS)
- Schadensprotokollnummer
- EVU (RICS)
- Datum
- Schadcodes
- Ansprechpartner für Rückfragen
 - Telefonnummer
 - Emailadresse
- WiB senden an: Emailadresse?
- Nutzungseinschränkungen

VPI-Vordruck (neu) verwenden

- Tabelle mit Schadcodes, Modulnummer oder CU Codes
- Neue Anlage in der Anlage 10 für die Betriebsfreigabe
GCU Broker für diese Erweiterung vorsehen,
Dateninhalte müssen definiert werden

–



Mindestanforderungen für eine Wiederinbetriebnahme

Entwurf zum 01.01.2026

- Wagennummer
- Halter (RICS)
- Datum der Betriebsfreigabe
- Datum der WiB
- Temporäre Nutzungseinschränkungen ja/nein
 - Wenn ja, welche (möglichst Katalogisieren für IT Lösung)
- Ansprechpartner für Rückfragen
 - Telefonnummer
 - Emailadresse
- Nutzungseinschränkungen

- Neue Anlage für die Wiederinbetriebnahme
(Hinweis im Haupttext notwendig)
GCU Broker für diese Erweiterung vorsehen,
Dateninhalte müssen definiert werden
-

