VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER
IN DEUTSCHLAND E. V.

25. Technische Informationsveranstaltung des VPI

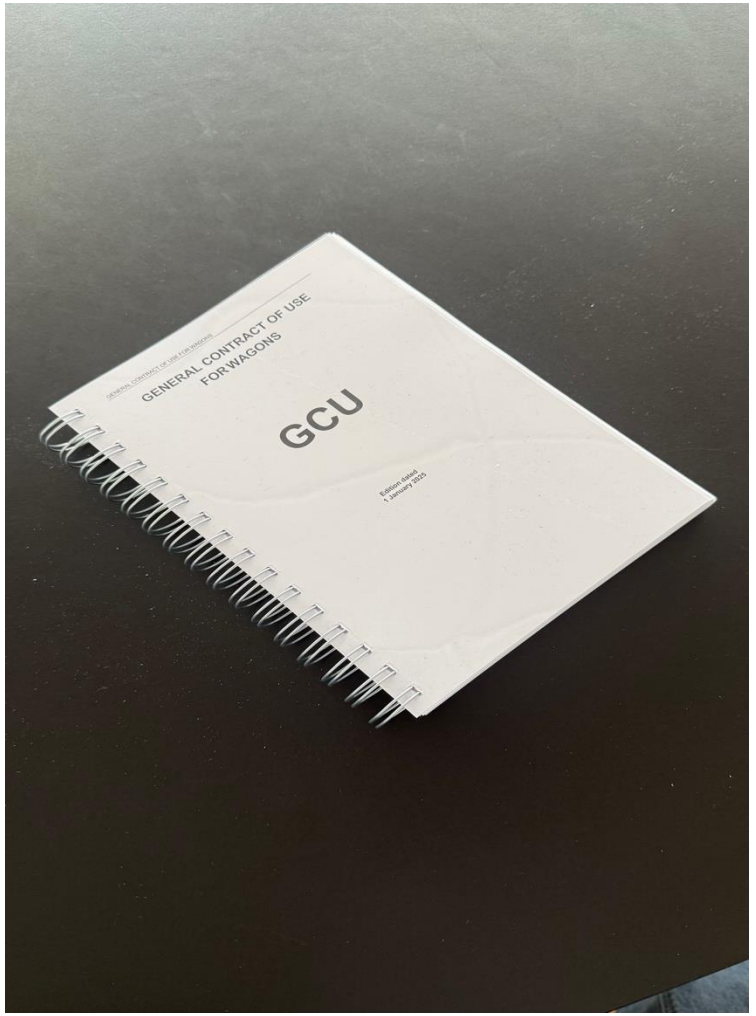
Aktuelle Änderungen zum 1. Januar 2026 und: AVV und ECM – wo stehen wir?

18.06.2025, Berlin

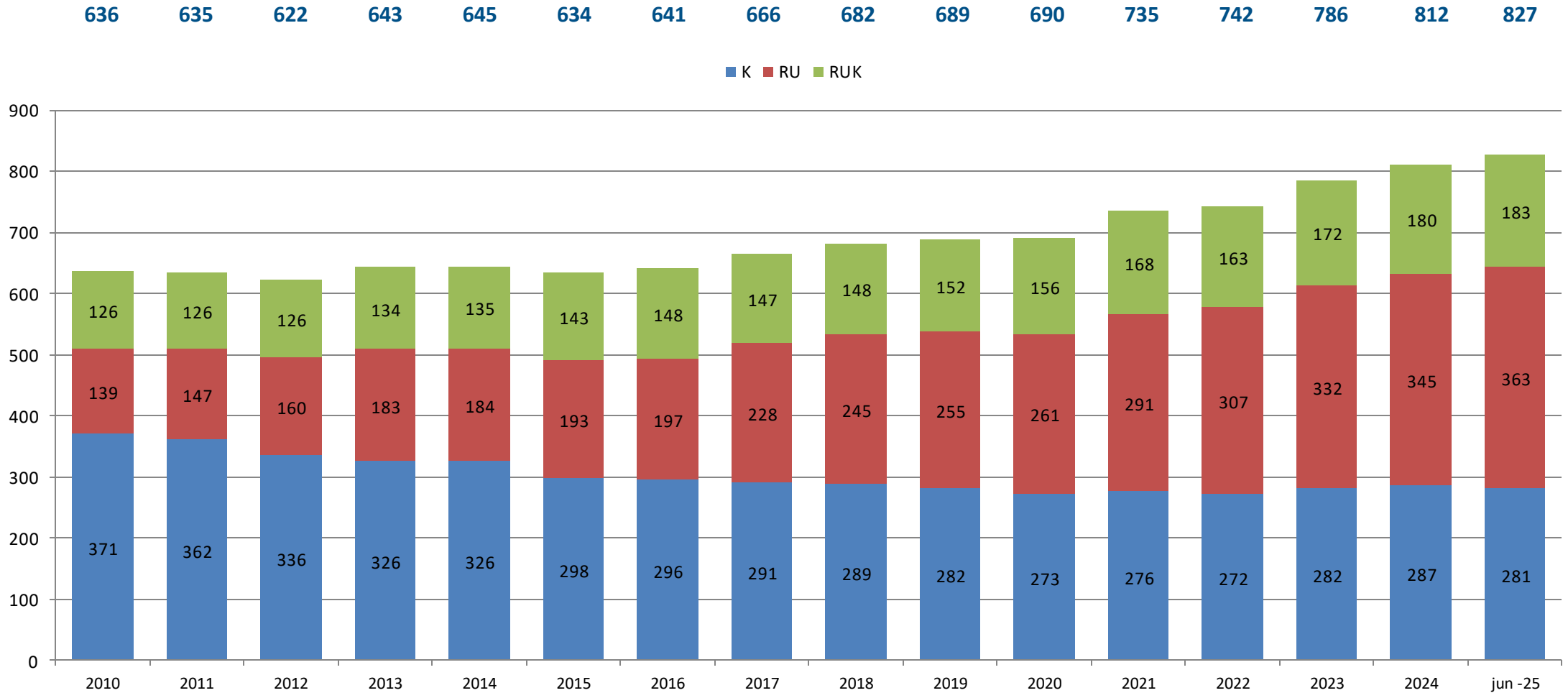
Karl-Heinz Fehr, Justiziar des VPI

Inhalt

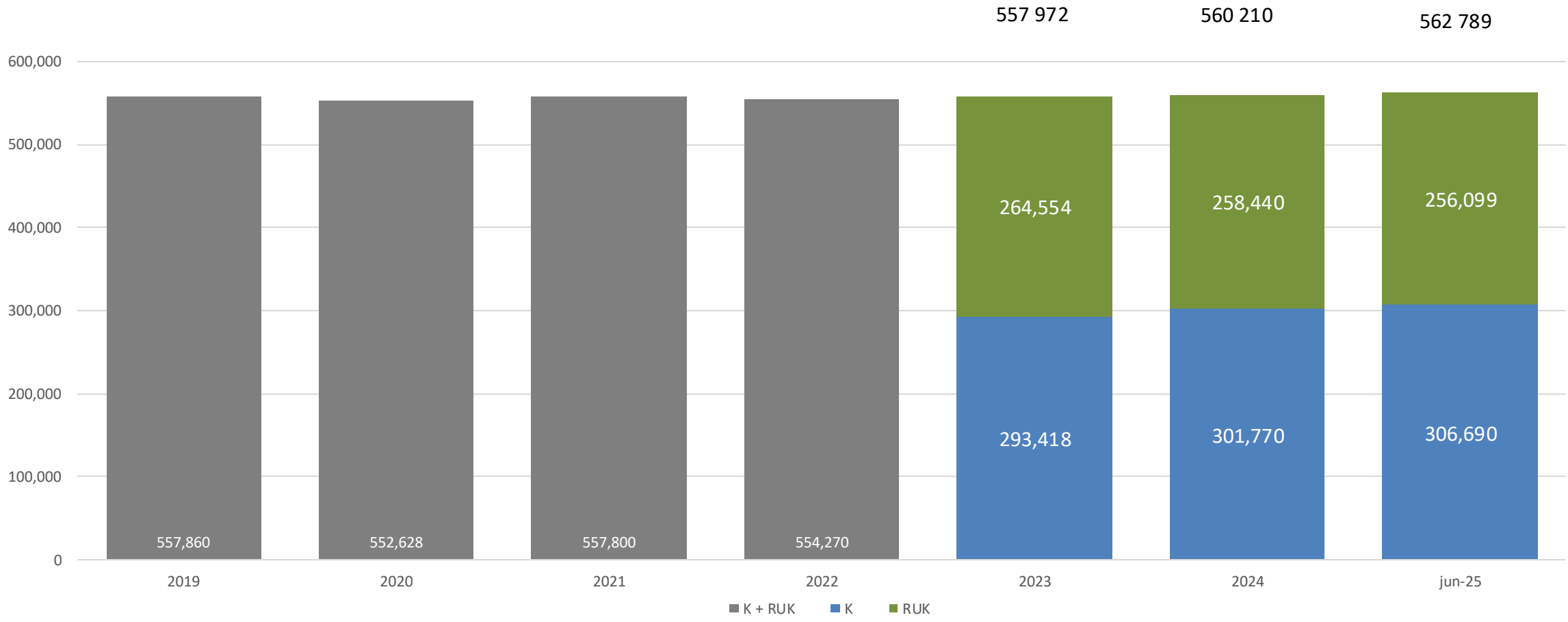
- Daten und Fakten zum AVV
- Aktuelle Änderungen zum 01.01.2026
- Kernthema: AVV und ECM –
  Aufgetretene Probleme / Aufgeworfene Fragen
- Lösungsansätze
- Aktuelle Beschlusslage des Joint Committee
  / Timeline
- Ausblick



Daten und Fakten des AVV – Anzahl der Vertragspartner

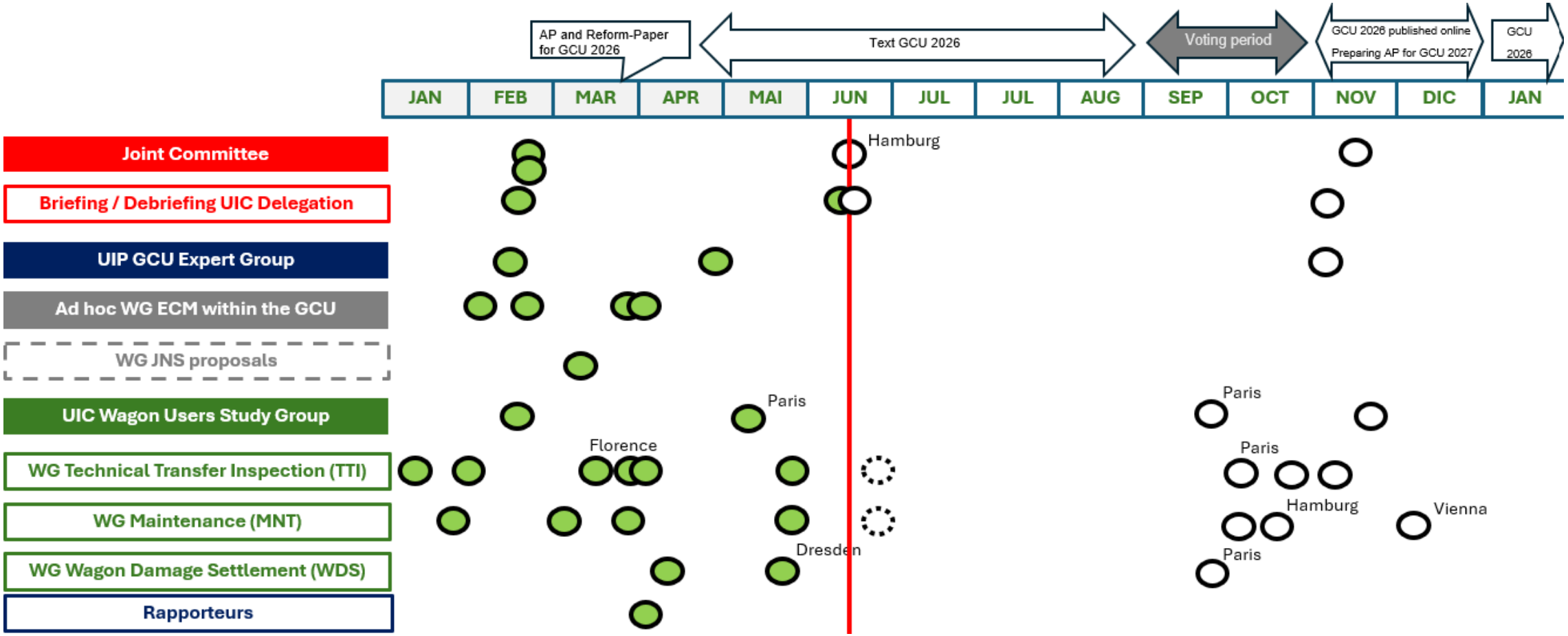


Daten und Fakten des AVV – Wagenzahlen



Aktuelle Änderungen für 2026 (voraussichtlich)

Sitzungstermine



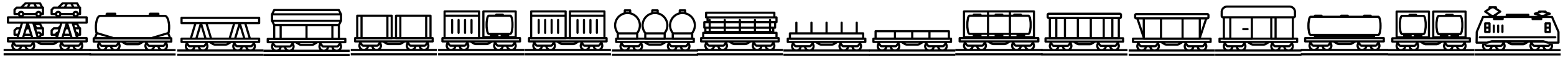
Grafik by UIC, Fabian Figueroa

Aktuelle Änderungen für 2026 (voraussichtlich)

- **Arbeitsgruppe Wgentechnische Übergangsuntersuchung - Technical Transfer Inspection (TTI) Working Group**

Amendment proposal (AP)	Topic(TP)		Amend(AP)	ERFA	UIP	UIC	JC	Observations
AP-01 Reform der Anlage 9 (Bedingungen für die Technische Wagenuntersuchung)	OK		OK	App.	App.	App.*		Während es eine Einigung über das grundsätzkiche Konzept gibt, wird hier noch diskutiert, ob an allen Stellen eine Umsetzung möglich ist.
AP-02 Gotthard Basistunnel Unfall Empfehlungen (JNS report)	OK		OK	App.	App.	App.		**JNS Empfehlungen**
AP-04 Einführung von vier Kategorien fär “Aussetzen von Wagen”	OK		OK	App.	App.	App.		Codes werden zusammen mit der AG Anlage 10 geprüft.
AP-06 Begriffe Wagen beladen/leer	OK		OK	App.	App.	App.		
AP-07 Harmonisierung der Maßnahmen bei techn. Fehlern von Tanks mit dem RID- Text	OK		OK	App.	App.	App.		
AP-08 Schließen der Prozesslücke bei “thermostabilen” Radsätzen	OK		OK	App.	App.	App.		Integriert in AP-02.
AP-09 Ergänzung zum Basistext 3.2.1 –betät6igen, bewegen im Zweifelsfall	OK		OK	App.	App.	App.		
AP-10 Centre joint connection / zentraler Verbindungsbolzen (bei 6-achsigen Containertragwagen	OK		OK	App.	App.	App.		
AP-12 High Voltage Stop – Einführung des neuen Piktograms – gleichzeitig Bestandsschutz sicherstellen…	OK		OK	App.	App.	App.		Minor correction accepted.
AP-13 Wagen mit mechanischen Planenverdecken	OK		OK	App.	App.	App.		

Grafik by UIC, Fabian Figueroa

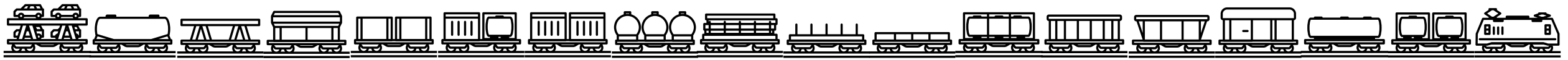


Aktuelle Änderungen für 2026 (voraussichtlich)

- **AG Anlage 10 Wiederherstellung der Lauffähigkeit / Maintenance (MNT) Working Group**

Amendment proposal (AP)	Topic(TP)		Amend(AP)	ERFA	UIP	UIC	JC	Observations
AP-01 Anpassung der Maßnahmen nach einer thermischen Überbeanspruchung	OK		OK	App.	App.	App.		Letzte Widersprpche geklärt am 04.06.25.Klarstellung ergänzt und genehmigt.
AP-02 Referenz zu Modulen in Kapitel B (besodre Ereignisse) der Anl. 10	OK		OK	App.	App.	App.		
AP-03 Update der Anforderungen der Dokumentation Anl. 10, Anhang 6 (CU codes)	OK		OK	App.	App.	App.		
AP-04 Transfer der Tabelle ”Schadcode zu Areitsmodulen" in einen neuen Anhang 7, zur Anlage 10	OK		OK	App.	App.	App.		
AP-05 Korrektur des Moduls M01.001 Radsatz ausbauen/einbauen	OK		OK	App.	App.	App.		Minor correction accepted.
AP-06 Erklärung der Symbole in den Arbeitsmodulen im Haupttext der Anlage 10	OK		OK	App.	App.	App.		
AP-07 Umsetzung der Ergebnisse der JNS "Gotthard"	OK		OK	App.	App.	App.		**JNS Empfehlungen**
AP-08 Korrektur von Dopplungen in Anlage 10 (Sternchen-Regelung jetzt direct in den jeweiligen Modulen)	OK		OK	App.	App-	App.		

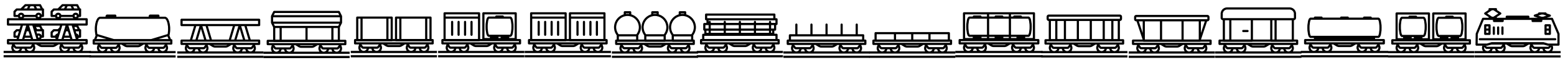
Grafik by UIC, Fabian Figueroa



Aktuelle Änderungen für 2026 (voraussichtlich)

Anmerkungen / Bewertung der technischen Änderungen:

- Starker Fokus der Anpassungen der Anlagen 9 und 10 auf Harmonisierung beider Anlagen
- **Prinzip:** Ein Schadcode mit der Folge „Aussetzen“ der Anlage 9 führt zu einem Modul der Anlage 10, welches detailliert die entsprechende(n) Maßnahme(n) zur Wiederherstellung der Lauffähigkeit regelt.
- Damit bedarf es für die Festlegung des Arbeitspaketes keiner eigenen Kompetenz bei den EVUs für die Beauftragung der „fertig konfektionierten“ Arbeitsinhalte
- Dies stellt einen wichtigen Schritt dar auf dem Weg zur Lösung der gegenwärtig diskutierten Frage:
  Ist der AVV mit der ECM-Verordnung vereinbar?



Kernthema: AVV und ECM
Von Behörden (NSAs) und EVUs vorgebrachte Fragen / Probleme

NSA CH

- Mit dem aktuellen AVV kann das ECM seiner Verantwortung nicht nachkommen. Der aktuelle AVV sollte angepasst und die Fehlerbehebung den entsprechenden Ebenen 2-4 (gem. CSM on SMS – VO (EU) 2018/762) zugeordnet werden.

Schlussfolgerung:

Notwendigkeit, den AVV zu ändern, weiterzuentwickeln im Hinblick auf:

- Die Abgrenzung der Verantwortlichkeiten (Art. 4 und 14.2 der RL (EU 2016/789)
- Die Inhalte und Zuordnung von Kontrollen
- Und auch die betriebsnahe Instandhaltung und Reparatur

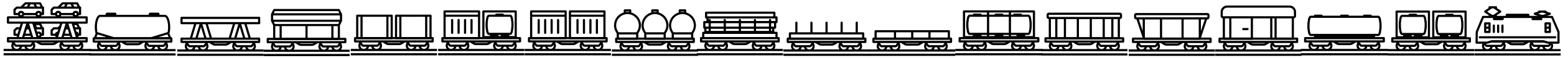
Dringende Notwendigkeit,

- die Kommunikation zwischen den Beteiligten klar zu regeln
- die Begrifflichkeiten der OTIF, CIM, CUV, AVV und EU-Recht zu harmonisieren.

VERANTWORTUNG DER EINZELNEN AKTEURE

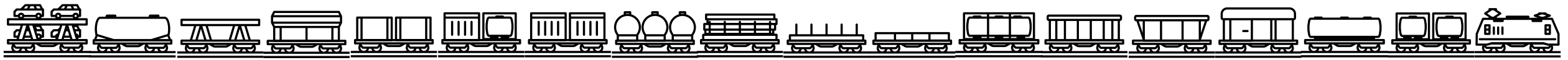
Die EU-Sicherheitsrichtlinie 2016/798 enthält in ihren Artikeln 4 und 14 Rechtsvorschriften, die die Verantwortung der einzelnen Akteure des Eisenbahnsektors für bestimmte Tätigkeitsbereiche festlegen:

- Art. 4 (sinngemäß):
  Die Infrastrukturbetreiber und die **Eisenbahnunternehmen** tragen – jeweils für ihren Teil des Systems – die Verantwortung für den **sicheren Betrieb** des Eisenbahnsystems und die Begrenzung der damit verbundenen Risiken.
- Art. 14 (sinngemäß):
  Unbeschadet der Verantwortung der EVU und der IB für den sicheren Betrieb eines Zuges stellt die **ECM** sicher, dass die ihr anvertrauten Fahrzeuge in einem **sicheren Betriebszustand** sind.



Klare Aufteilung der Verantwortung

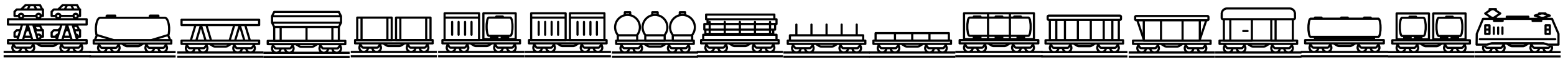
- Ein **EVU** ist verantwortlich für den sicheren **Betrieb** seines Zuges
- **ECM** ist verantwortlich für den sicheren Betriebs**zustand** der in einem Zug befindlichen Fahrzeuge
- Mit Übergabe des sicheren Wagens an das EVU endet die Einflussmöglichkeit der Halter
- Verantwortung des EVU besteht unabhängig davon, wem die Fahrzeuge in seinem Zug gehören
- Die **Verantwortung des EVU** betrifft den **Zug als Ganzes**, nicht nur einzelne Fahrzeuge darin
- EVU muss sich vor der Abfahrt seines Zuges vergewissern, ob der Zug sicher betrieben werden kann (TSI OPE...)
- Einsatz von Dienstleistern zulässig, erfordert aber die Überwachung der Dienstleister
- Sowohl eigene Durchführung als auch die Überwachung von Dienstleistern erfordern eigene Kompetenz hierfür



Lösungsansätze – Übersicht

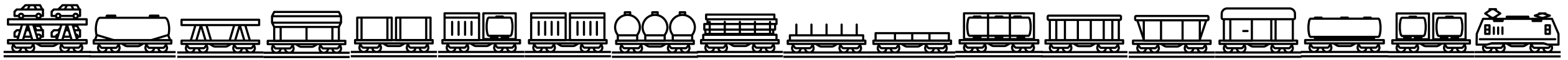
Inhalte eines erarbeiteten Änderungsvorschlages

- Art. 7 – Rechte und Pflichten der Halter
  => Konkretisierung der Pflicht der Halter, ihre ECMs anzuweisen, die Anlagen 9 und 10 des AVV in das jeweilige IH-Regelwerk zu integrieren
- Art. 12 – Rechte und Pflichten des EVU
  => Verpflichtung der EVUs, die Verfahren des AVV zur Wiederherstellung der Lauffähigkeit eines havarierten Wagens wieder herzustellen
- Art. 15 – Informationen an den Halter
  => neuer Verweis in die Anlage 15 zur Präzisierung der Laufleistungsmeldungen – unkritisch
- Art. 19 – Behandlung der Schäden
- Art. 19.1 – Präzisierung der existierenden Pflicht der EVU zur Wiederherstellung der Lauffähigkeit eines havarierten Wagens
- Art. 19.6 – detaillierte Beschreibung des Verfahrens einschließlich der Einführung der Begriffe **Betriebsfreigabe** und **Wiederinbetriebnahme** aus der ECM-Verordnung



Kern der Diskussion: Wiederinbetriebnahme

- Wer ist für die Wiederinbetriebnahme verantwortlich?
- Grundsätzlich die ECM-3 (Instandhaltungs-Management-Funktion)
- Diese ist delegierbar, Art. 14, Abs. 3 letzter Satz
  „Die für die Instandhaltung zuständige Stelle führt die Managementfunktion selbst aus, kann die in den Buchstaben b bis d genannten Instandhaltungsfunktionen jedoch ganz oder in Teilen an andere Vertragsparteien (...) untervergeben.“
- Diese Untervergabe ist im AVV angelegt und zulässig!
- Im Änderungsvorschlag ist sie noch präziser beschrieben und eindeutig abgegrenzt
- Teilweise wird die Untervergabe auch der Wiederinbetriebnahme abgelehnt
- Teilweise herrscht ein uneinheitliches Verständnis über Funktion, und Begriff der Wiederinbetriebnahme
- Position der UIP:
  => Die klare, einheitliche und damit verlässliche Regelung des AVV ist beizubehalten!
  => eine Entwicklung zu einem „AVV-light“ schafft Unklarheiten und verwischt die ansonsten klare Zuordnung der Verantwortlichkeiten



Lesetipp zur rechtlichen Vertiefung:

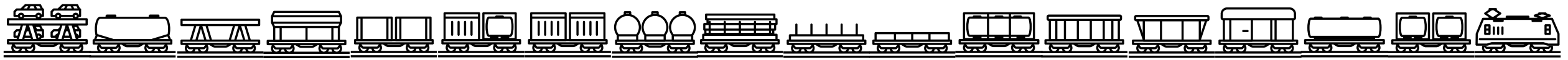
Prof. Dr. Rainer Freise:

Nach der rechtlichen Trennung von Rad und Schiene auch noch eine rechtliche Trennung von Lok und Wagen?

Von der einheitlichen Eisenbahn zur Trennung von Infrastrukturbetrieb und Verkehrsabwicklung

Fundstelle: https://www.bahnverstand.ch/gratisausgabe-vom-02-06-2025/

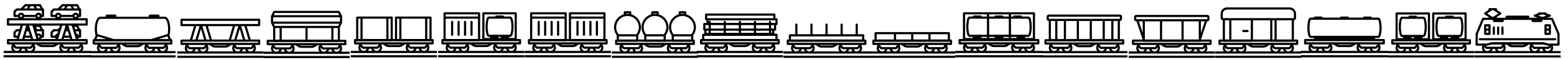
(Registrierung erforderlich)



Aktuelle Beschlusslage / Timeline

- 59. Sitzung des AVV Joint Committee am 12.06.2025 in Hamburg
- Textvorschlag der Ad-hoc-AG größtenteils angenommen; außer:

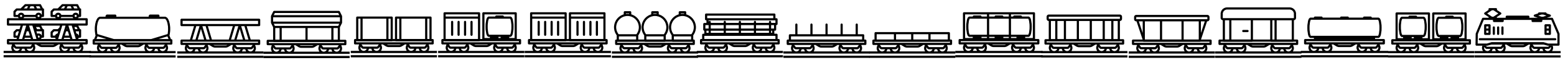
  => **Wiederinbetriebnahme (RTO)**
- Neue Signale aus den NSAs und der ERA: RTO könnte bei der Mehrheit der AVV-Reparaturen entbehrlich sein (kein ganz neuer Gedanke)
- Große Übereinstimmung, dass eine Anpassung erfolgen muss
- Beschluss des JC: Involvierte Experten sollen a.s.a.p. analysieren, bei welchen Maßnahmen eine RTO entbehrlich ist.
- Dann: finale redaktionelle Fertigstellung des formalen Änderungsantrages durch die Ad-hoc-Arbeitsgruppe bis Mitte August
- vor Ende August: Approval durch das Joint Committee
- September und Oktober ‘25: 2-monatige Abstimmungsphase durch alle Unterzeichner
- Geplantes Inkrafttreten der Änderungen: 1. Januar 2026



Ausblick

What comes next?

- Nach der Abstimmungsphase im Sommer 2025 werden die Arbeiten fortgesetzt.
- Die vorgestellten Ansätze sollen weiter präzisiert werden
- Dem AVV soll mehr Verbindlichkeit verliehen werden, indem die Nutzung der kostenfrei angebotenen Kommunikationsplattform – GCU Broker – verpflichtend wird.
- Bei Nichtnutzung des GCU Brokers folgt der Ausschluss aus dem AVV
- Weitere strukturelle und redaktionelle Anpassungen des AVV, deren Notwendigkeit / Sinnhaftigkeit während der aktuellen Bearbeitung aufgefallen sind
- Ziel: Vorstellung eines schlüssigen Änderungspakets zur Sitzung des Joint Committee im Juni 2026 => Inkrafttreten zum 1. Januar 2027



Vielen Dank

Karl-Heinz Fehr
Justiziar

Verband der Güterwagenhalter
in Deutschland e. V.
Mattentwiete 5
20457 Hamburg

T +49 40 2265921- 31
M +49 176 10356486
E fehr@vpihamburg.de
W vpihamburg.de