



AVV 2026 Update: Interaktives Webinar

ECM im AVV

02.02.2026 | 13:30 bis 16:00 | Online (Zoom) / Paris |



– Leonardo Fogu



– Bettina Wotzlaw



– Floris Foqué



– Nicolas Czernecki



– Christian Kühnast



– Enrico Paoletti



– Fabián Figueroa



– Gilles Peterhans



– Valerie Nicaise



– Karl-Heinz Fehr

Vorstellung der Redner

Erster Block

Problemstellung & Kommunikation

Arbeitsgruppe mit Mitgliedern von ERFA, UIC und UIP

Zweiter Block

Rechte und Pflichten der Unterzeichner (EVU / Halter)

Lösungsvorschlag der Arbeitsgruppe

Beschreibung des Prozesses

Einführung von RTS und RTO

Neuer Datenaustausch für RTS und RTO

Pause

Dritter Block

Ergebnis der rechtlichen Bewertung der Änderungen

Ergebnis der Risikobewertung der Änderungen

Frage und Antwort Runde

Schlussfolgerung und weitere Entwicklung

Erster Block



Gilles Peterhans
UIP Secretary General



Nicolas Czernecki
Co-Chairman of the Joint Committee
RLE - Head of Wagons



- Seit die Verordnungen (EU) 2019/779 – ECM – und (EU) 2018/762 – SMS – in Kraft getreten sind, gibt es Diskussionen und einseitige Interpretationen von Eisenbahnunternehmen, Wagenhalter, Sicherheitsbehörden und Zertifizierungsstellen darüber, wie sich die AVV in diesen Rahmen einfügt.
- Der AVV **muss geändert werden**, um **eine einheitliche Anwendung und Rechtssicherheit zu gewährleisten**.

WAS DIE AVV ABDECKT

- Rechte und Pflichten der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und der Wagenhalter, wenn sich Wagen im Rahmen eines Beförderungsvertrags in dem Gewahrsam eines EVU befinden oder an ein anderes EVU übergeben werden.
- Umgang mit Schäden und Voraussetzungen hierfür, wenn sich Wagen in der Verwahrung von EVU befinden.
- Informationsaustausch zwischen EVU und Wagenhaltern

WAS DIE AVV NICHT ABDECKT (NICHT VOLLSTÄNDIGE ANGABE)

- Anforderungen an die Kompetenzen des ECM (ECM-Verordnung).
- Anforderungen an die Kompetenzen des EVU (CSM-Verordnung über das SMS).
- Anforderungen an Kontrollen vor der Abfahrt und an die Ladungssicherheit (TSI OPE / AMOC-Verordnungen)

VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE BEHANDLUNG VON BESCHÄDIGTEN WAGEN

- Der Halter hat einen zertifizierten ECM benannt und stellt sicher, dass der ECM seine Aufgaben erfüllt.
- Das EVU verfügt in seinem SMS über die erforderlichen Kompetenzen, um die Wiederherstellung der Lauffähigkeit des Wagens gemäß den Bestimmungen von Anlage 10 zu veranlassen.
- Die EVU und der Halter haben die entsprechenden Informationen ausgetauscht

GRUNDSÄTZE FÜR DIE BEHANDLUNG VON SCHÄDEN

Anlage 9 = harmonisierte Schadenscodes, regelt jedoch nicht den Inhalt der Zuginspektion/der Kontrollen vor der Abfahrt.

Anlage 10 = Maßnahmen zur Wiederherstellung der Lauffähigkeit sowie Mindestbedingungen/Grenzwerte, deckt jedoch nicht alle spezifischen Instandhaltungsanweisungen (Stufe 3 und 4) ab

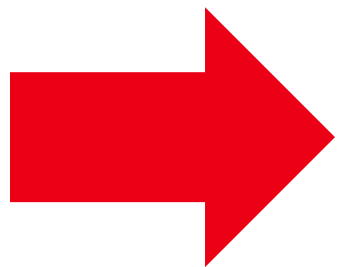
Schnittstelle zwischen Schadcodes (Was) und Maßnahmen (Wie), die in Anlage 10 vorgesehen sind

Die Unterzeichnung des AVV bedeutet, dass der Unterzeichner dem darin beschriebenen Verfahren zur Behandlung beschädigter Wagen und dem damit verbundenen Informationsfluss zugestimmt hat.

- Im Rahmen des AVV sorgen die **EVU** dafür, dass die **Wiederherstellung der Lauffähigkeit** der Wagen wiederhergestellt wird, damit der Wagen den Zielbahnhof erreichen kann, für den er ursprünglich bestimmt war, **doch müssen die Abläufe und Schnittstellen zwischen EVU und Wagenhaltern noch geklärt werden.**
 - Die Version 2026 der AVV stellt sicher, dass die bestehenden Verfahren **weiterhin gültig**, aber **besser koordiniert** sind und das die „**unterwegs Reparaturen**“ für die EVU und Halter **besser beschrieben und befolgt werden können.**
 - Die Änderungen an den **Artikeln 7, 12, 15 und 19** sowie an **Anlage 2** sollen die **Rechtssicherheit** erhöhen.
 - Um den **Austausch von Informationen** im Zusammenhang mit diesen Änderungen zu erleichtern, arbeiten ERFA, UIC und UIP daran, die notwendigen IT-Anpassungen für **die GCU-Broker-IT-Plattform** zu definieren, um die Umsetzung der neuen Prozesse durch die Unterzeichner und den Austausch relevanter Daten zu unterstützen

Die Weiterentwicklung der AVV ist ein fortlaufender Prozess, der konstruktive Beiträge aller Beteiligten begrüßt.

- Die neue Fassung stärkt und präzisiert die Rechte, Pflichten und Aufgaben aller Beteiligten. Sie schafft eine durchgängige Verantwortungskette. Die EVU werden nicht zu Instandhaltungsanbietern, sondern zu verantwortungsbewussten Akteuren, die im Rahmen ihrer Zuständigkeit für einen Wagen handlungsfähig sind.
- Die neue Fassung schafft einen Anreiz zur Entwicklung von betrieblicher Exzellenz und Qualitätsverbesserung in der gesamten Branche, doch die Kompetenzen auf beiden Seiten sind eher eine Frage der Branchenentwicklung als des vertraglichen Rahmens.
- Die Nutzung des GCU-Brokers als Plattform für den Datenaustausch ermöglicht eine effiziente Kommunikation, die den Aufwand minimiert und die Sicherheit erhöht.



Der grenzüberschreitende Güterwagenverkehr mit mehreren Übergaben ist die Basis des europäischen Zug- und Güterwagenverkehrs.

Eine starre Zuweisung aller Reparaturarbeiten an den ECM würde dieses Modell praktisch unmöglich machen und den Schienengüterverkehr gegenüber dem Straßenverkehr massiv benachteiligen.

Arbeitsgruppe einrichten

- Das Joint Committee hat eine spezielle Arbeitsgruppe aus Vertretern von ERFA, UIC und UIP mit Experten eingesetzt, um eine Lösung zu finden.
- Die Arbeiten wurden 2022 aufgenommen, um unter Einbeziehung zahlreicher Ideen eine gemeinsame Lösung zu finden.
- Auch die ERA und andere NSA wurden um ihre Stellungnahme gebeten, was dazu führte, dass die ERA eine Klarstellungsnotiz versandte, die eine breitere Diskussion auslöste.
- Schließlich erarbeiteten mehr als 50 Experten aus über 10 Unternehmen eine Lösung, die von den Mitgliedern von ERFA, UIC und UIP einstimmig und von der Mehrheit der AVV-Unterzeichner angenommen wurde.



Zweiter Block



Gilles Peterhans
UIP Secretary General



Christian Kühnast
DB Cargo AG - GCU expert



Valérie Nicaise
ERMEWA – Asset Manager Automotive



Leonardo Fogu
Hupac - Director of Fleet Management



Floris Foqué
GCU Trustee



Verpflichtungen der Unterzeichner (EVU / Halter)

Artikel 7

Technische Zulassung und Instandhaltung von Wagen

- ❑ **Klarstellung**, die sicherstellt, dass der ECM (der vom Wagenhalter benannt wird) die Instandhaltungsvorschriften der AVV, insbesondere die des Anlage 10, in sein Instandhaltungssystem integriert.
- ❑ **Klarstellung**: Der Wagenhalter hat die Verantwortung für die Instandhaltung seiner Wagen, auch wenn er einen rechtlich eigenständigen ECM benannt hat. **ECMs sind keine Vertragsparteien der AVV.**
- ❑ **Klarstellung**: Bereitstellung (ohne Verzögerung) von Informationen (technische Wagen-Daten, zuverlässige Instandhaltungsinformationen, Einschränkungen und weitere Informationen).
- ❑ **Neu**: Der Halter autorisiert die EVU, Reparaturen gemäß den Anforderungen von Anlage 10 durchzuführen. Die Verantwortung des ECM (für an Unterauftragnehmer vergebene Instandhaltungsaufgaben und für die Leistungsüberwachung) bleibt davon unberührt.

Artikel 12

Technische Zulassung und Instandhaltung von Wagen

- ❑ **Klarstellung**: Jede EVU hat die **gesetzlich vorgeschriebenen** Kontrollen durchzuführen (Anhang 9).
- ❑ **Neu**: Jedes EVU muss sicherstellen, dass die in diesem Vertrag festgelegten Verfahren und Vorschriften zur Wiederherstellung der **Lauffähigkeit** in sein **Sicherheitsmanagementsystem (SMS) integriert werden.**

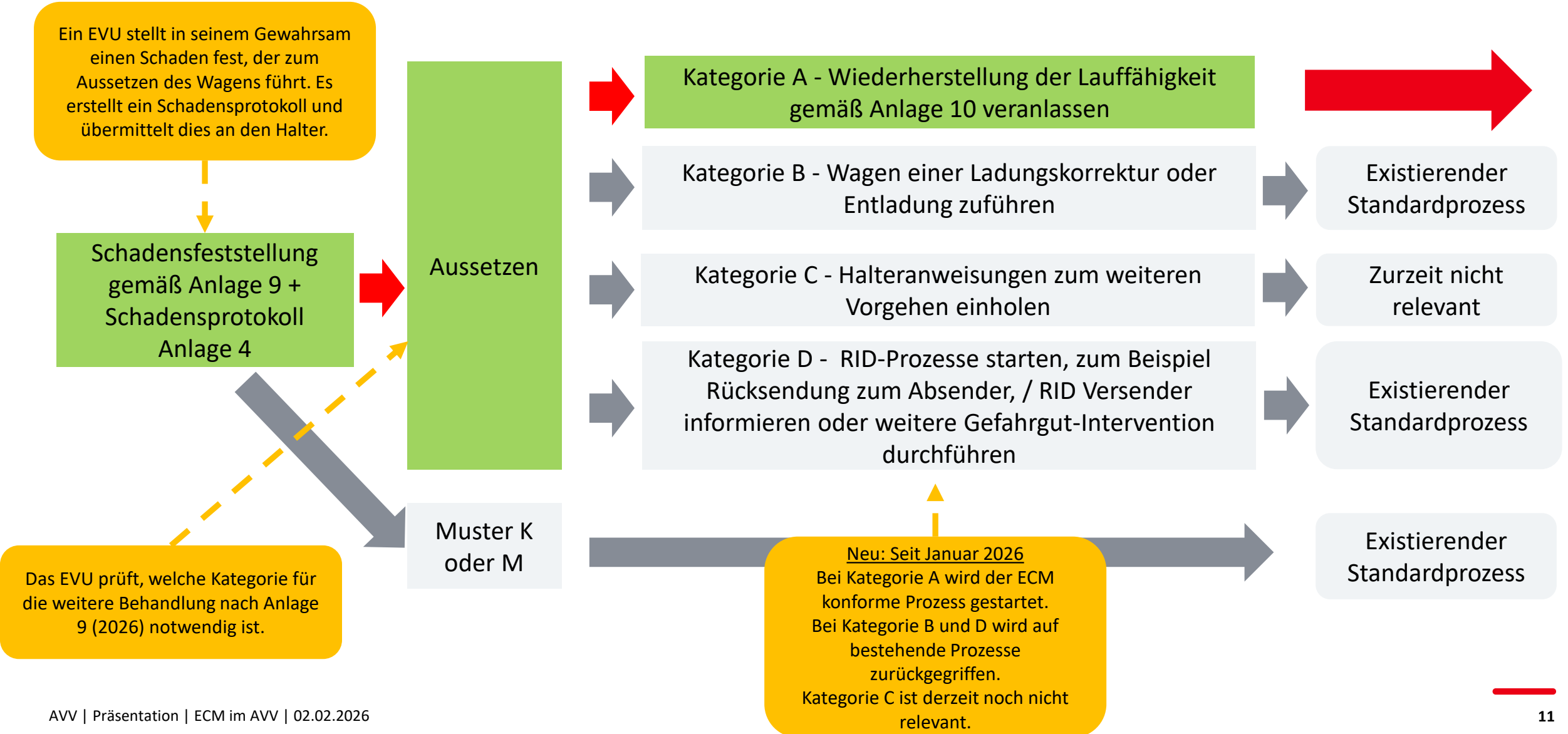
Artikel 15

Dem Halter zu übermittelnden Informationen

- ❑ **Klarstellung**: Die Benutzer-EVUs müssen dem Wagenhalter rechtzeitig Informationen über die Nutzung seiner Wagen **über die Kommunikationsplattform (GCU Broker)** gemäß den geltenden nationalen und internationalen Rechtsvorschriften übermitteln. Einzelheiten sind in den Anlagen 4 (Wagenschadensmeldung (WDR)) und 15 (Wagon Performance Message (WPM)) festgelegt.

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

Das EVU wählt nach den Kriterien vom Artikel 19.5 die Werkstatt aus. Es entscheidet, ggf. nach Rücksprache mit dem Halter, ob der Wagen noch überführt werden kann oder vor Ort repariert werden muss

EVU organisiert, dass der Wagen zur Werkstatt oder die Werkstatt zum Wagen kommt

EVU löst die Wiederherstellung der Lauffähigkeit gemäß Anlage 10 auf Basis Anlagen 4 und 9 aus

Das EVU löst den kommerziellen Auftrag an die Werkstatt aus. Der Inhalt der Instandhaltung ist in Anlage 10 festgelegt, die gemäß Artikel 7.2 von den ECMs des Halters akzeptiert wurde.

Die Werkstatt nutzt die vordefinierten Instandsetzungs-pakete nach Anlage 10, um die Lauffähigkeit wiederherzustellen. Darüber hinausgehende Arbeiten dürfen nur nach Rücksprache mit dem ECM des Halters erfolgen.

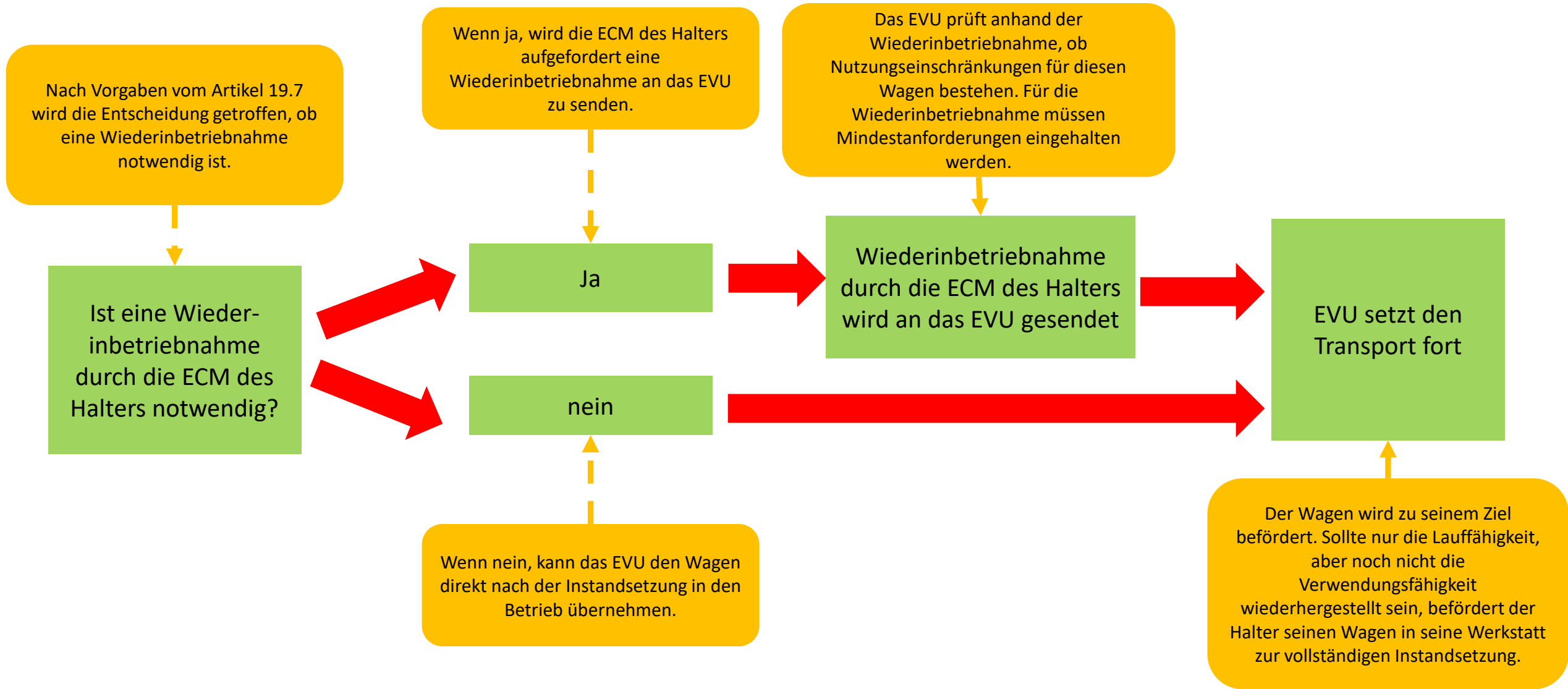
Werkstatt stellt die Lauffähigkeit des Wagens nach Anlage 10 wieder her

Die Werkstatt erstellt nach Abschluss der Arbeiten immer eine Betriebsfreigabe und dokumentiert dort die durchgeführten Arbeiten. Dabei müssen die Mindestanforderungen für eine Betriebsfreigabe eingehalten werden.

Betriebsfreigabe durch die Werkstatt gemäß Artikel 19.6 auf Basis Anlage 10, Anhang 6

Prozess: Wiederinbetriebnahme nach Instandsetzung

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



GCU-Bureau verbindet die Vertragsparteien über eine robuste IT-Plattform zur Vertragsabwicklung.

Die GCU-Broker-Plattform als digitales Tool für die Zusammenarbeit

WAS Eine Online-Plattform, über die die Unterzeichner ihre **Kontaktdaten** verwalten, den **Wagenpark** registrieren und einen reibungslosen digitalen **Datenaustausch** mit anderen Unterzeichnern gewährleisten können.

WIE *prod.gcubroker.org*

- Jeder Unterzeichner verfügt über **einen oder mehrere personalisierte Anmeldedaten** für den GCU-Broker.
- Die Pflege korrekter und aktueller Informationen ist von entscheidender Bedeutung.
- Jeder Unterzeichner ist für die Gewährleistung der Datenrichtigkeit und -integrität verantwortlich

- WARUM**
- **Nutzt Netzwerkeffekte:** Eine breitere Akzeptanz stärkt die operative Leistungsfähigkeit aller Unterzeichner.
 - **Ein praktisches Instrument,** das eine branchenweite Digitalisierung und einen standardisierten Datenaustausch ermöglicht.
 - **Niedrige Zugangsbarrieren für alle AVV-Unterzeichner,** wodurch sowohl große als auch kleine Unternehmen unterstützt werden.

RTS / RTO in der GCU-Broker-Plattform

Contractual Term	Organisation	Phone	E-Mail
Main Contact	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
Reception of technical vehicle data (Article 7.4, app. 16)	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
Provision of technical vehicle data (Article 7.4, app. 16)	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
Provision of wagons by the keeper (Article 9)	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
Compensation claims for damage or loss of use (Article 13)	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
Instructions for the deployment of wagons (Article 14)	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
Delivery of wagon performance data (Article 15, app. 15)	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
Reception of wagon performance data (Article 15, app. 15)	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
Management of damage to wagons (Article 15)	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
Management of damage to wagons (Chapters IV - VI)	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
Delivery of spare parts (App. 7)	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
Central Invoicing Address RU	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
Central Invoicing Address Keeper	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
RTO - Return To Operation	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
RTS - Release To Service	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org



Geben Sie die Kontaktdaten der für RTO/RTS zuständigen Person ein.

Damit werden diese auf der GCU-Website für alle Unterzeichner verfügbar

<https://gcubureau.org/signatories/>

Dritter Block



Karl-Heinz Fehr
VPI – Legal advisor



Bettina Wotzlaw
Captrain – Head of Law and Insurances



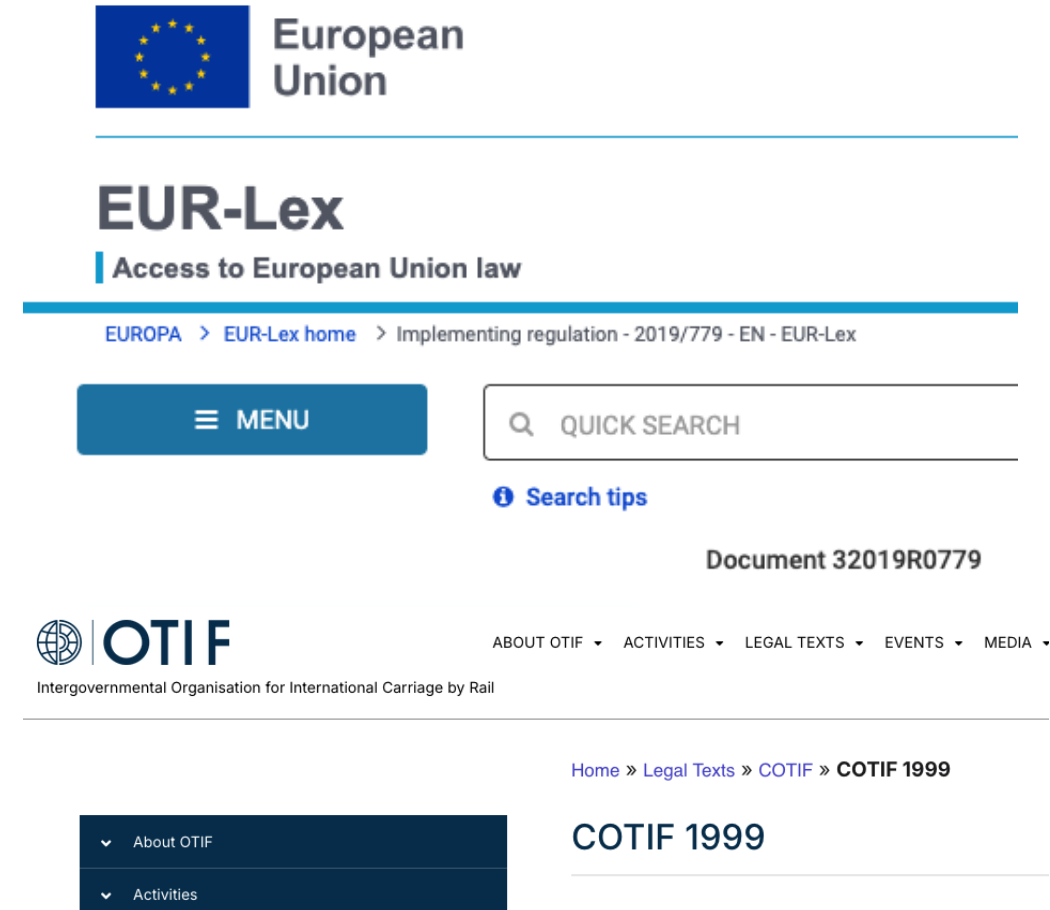
Enrico Paoletti
Mercitalia Rail – Technical Director and Operational Safety Manager



Ergebnis der rechtlichen Bewertung der Änderungen

Titel: Entspricht der AVV mit seinen Änderungen zum 1. Januar 2026 den geltenden Rechtsvorschriften der Europäischen Union, insbesondere der Verordnung (EU) 779/2019?

- Rechtsgutachten von Prof. Dr. Rainer Freise, einem der Gründerväter des AVV und einem der renommiertesten Experten für Eisenbahn- und Verkehrsrecht.
- Auftrag erfolgte vom AVV-Joint Committee.
- Motivation: Die Rechtskonformität der Änderungen im AVV mit höchster Autorität sicherstellen
- Mit dem AVV wollen die im AVV-Joint Committee vertretenen Verbände weiterhin eine verlässliche vertragliche Lösung für den gesamten Schienengüterverkehrssektor bieten.



The screenshot shows the EUR-Lex website interface. At the top, there is the European Union logo and the text 'European Union'. Below this is the 'EUR-Lex' header with the subtitle 'Access to European Union law'. The breadcrumb trail reads 'EUROPA > EUR-Lex home > Implementing regulation - 2019/779 - EN - EUR-Lex'. A search bar with the text 'QUICK SEARCH' is visible, along with a 'MENU' button and a 'Search tips' link. The document title 'Document 32019R0779' is displayed. At the bottom of the screenshot, the OTIF logo and name are visible, along with a navigation menu containing 'ABOUT OTIF', 'ACTIVITIES', 'LEGAL TEXTS', 'EVENTS', and 'MEDIA'. The current page path is 'Home » Legal Texts » COTIF » COTIF 1999', and the main heading is 'COTIF 1999'. A dark blue sidebar on the left contains a dropdown menu with 'About OTIF' and 'Activities'.

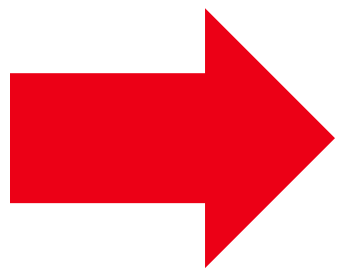
Wichtige Inhalte und Aussagen

- Die Verordnung (EU) Nr. 779/2019 (ECM-Verordnung) bietet umfassende und weitreichende Möglichkeiten für die Vergabe von Unteraufträgen für die meisten ECM-Verpflichtungen
- Klarstellung: Die ECMs sind keine (und waren nie) Vertragsparteien der AVV
- Die Möglichkeit für ECMs, einzelne Instandhaltungsfunktionen, insbesondere an EVU, in Unterauftrag zu geben, wird genutzt
- Bestimmungen bezüglich der technischen Übergangsunteruchung zwischen Eisenbahnunternehmen und der dabei durchzuführenden Kontrollen werden aus der AVV gestrichen, da sie nicht in einen Vertrag zwischen Eisenbahnunternehmen und Wagenhaltern gehören
- Es wird festgelegt, dass der ECM den Anlage 10 der AVV mit seinen Reparaturbestimmungen in sein Instandhaltungssystem integrieren muss
- Es wird festgelegt, dass das EVU die Verfahren und betrieblichen Bestimmungen zur Wiederherstellung der Lauffähigkeit in sein SMS (Sicherheitsmanagementsystem) aufnehmen muss
- Dies gewährleistet eine möglichst einheitliche Anwendung der Bestimmungen der AVV

Ergebnis der rechtlichen Bewertung der Änderungen

Wichtige Inhalte und Aussagen

- Die Rolle des GCU-Brokers beim Informationsaustausch zwischen EVU und Haltern wird gestärkt
- Die Definitionen in Anlage 2 für „Betriebsfreigabe“ (RTS) und „Wiederinbetriebnahme“ (RTO) beziehen sich eindeutig auf die ECM-Verordnung
- Der AVV unterscheidet nun klar zwischen Fällen, in denen eine RTO erforderlich ist, und solchen, in denen dies nicht der Fall ist
- Der AVV – weder in der alten noch in der geänderten Fassung – schafft keine neuen oder eigenen Verpflichtungen; diese ergeben sich aus den Rechtsvorschriften. Die AVV regelt lediglich die konkrete Umsetzung dieser Verpflichtungen.



Insgesamt entsprechen die Änderungen der AVV, die am 1. Januar 2026 in Kraft treten, den gesetzlichen Anforderungen für die Tätigkeiten von Eisenbahnunternehmen, Wagenhaltern und ECMs deutlich besser als die derzeitige Fassung der AVV

Ergebnis der Risikobewertung der Änderungen (CSM RA EC 402/2013)

- Im Rahmen der Risikobewertung wurde der Änderungsvorschlag mit der alten Fassung des AVV abgeglichen.
- An der Bewertung waren Experten der drei Verbände beteiligt.
- Die technischen Experten bewerteten alle beabsichtigten Änderungen einstimmig.
- Alle beabsichtigten Änderungen wurden als nicht sicherheitsrelevant eingestuft. Die Bewertungen hinsichtlich der „Signifikanz“ wurden daher nicht durchgeführt.
- Für vier beabsichtigte Änderungen wurden zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen dokumentiert.
- Die beabsichtigte Änderung wird zur Umsetzung freigegeben, nachdem sie vom Antragsteller unterzeichnet wurde.



Schlussfolgerung und weitere Entwicklung

- Ordnungsgemäße Umsetzung des neuen Prozesses durch die Eisenbahnunternehmen in ihrem Sicherheitsmanagementsystem und durch die Wagenhalter in ihrem ECM
- Ordnungsgemäße Umsetzung der Betriebsfreigabe (RTO) und der Wiederinbetriebnahme (RTS) im AVV
- Gemeinsame Sichtweise auf die auszutauschenden Daten (Link zum GCU Broker)
- Erfassung der Erfahrungen mit dem neuen Prozess seitens der Unterzeichner oder der NSA durch den Treuhänder oder die drei Verbände, Auswertung und Schlussfolgerungen für die weitere Entwicklung

