

Schriften zum Öffentlichen Recht

Band 1353

Öffentlich-rechtliche Instandhaltungsverantwortung für Eisenbahnfahrzeuge

Untersuchung auf der Grundlage
des Allgemeinen Eisenbahngesetzes unter
Berücksichtigung unionsrechtlicher Bezüge

Von

Jana Dahlendorf



Duncker & Humblot · Berlin

JANA DAHLENDORF

Öffentlich-rechtliche Instandhaltungsverantwortung
für Eisenbahnfahrzeuge

Schriften zum Öffentlichen Recht

Band 1353

Öffentlich-rechtliche Instandhaltungsverantwortung für Eisenbahnfahrzeuge

Untersuchung auf der Grundlage
des Allgemeinen Eisenbahngesetzes unter
Berücksichtigung unionsrechtlicher Bezüge

Von

Jana Dahlendorf



Duncker & Humblot · Berlin

Die Rechtswissenschaftliche Fakultät
der Humboldt-Universität zu Berlin
hat diese Arbeit im Jahr 2016
als Dissertation angenommen.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in
der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten
© 2017 Duncker & Humblot GmbH, Berlin
Fremddatenübernahme: Konrad Triltsch GmbH, Ochsenfurt
Druck: CPI buchbücher.de, Birkach
Printed in Germany

ISSN 0582-0200
ISBN 978-3-428-15176-9 (Print)
ISBN 978-3-428-55176-7 (E-Book)
ISBN 978-3-428-85176-8 (Print & E-Book)

Gedruckt auf alterungsbeständigem (säurefreiem) Papier
entsprechend ISO 9706 ☼

Internet: <http://www.duncker-humblot.de>

Meinen Eltern

Vorwort

Diese Arbeit wurde im Wintersemester 2015/2016 an der Humboldt-Universität zu Berlin als Dissertation angenommen. Sie befindet sich auf dem Stand März 2016. Auswirkungen durch die Neufassung der Eisenbahnsicherheits-RL vom Mai 2016 wurden im Rahmen eines Ausblicks, soweit sie für diese Arbeit von Relevanz sind, berücksichtigt. Dieser Ausblick verweist auf in der Zukunft wirksam werdende Rechtsänderungen, bei denen insbesondere abzuwarten bleibt, wie der nationale Gesetzgeber die Umsetzung gestaltet.

Mein besonderer Dank gilt meinem Doktorvater, Herrn Prof. Dr. *Olaf Reidt*, für die Übernahme und Betreuung dieser Arbeit. Seine Anregungen, die zum erfolgreichen Gelingen meines Dissertationsvorhabens beigetragen haben, wusste ich stets äußerst zu schätzen. Gleichzeitig hat er mir jeglichen wissenschaftlichen Freiraum zukommen lassen und mich beim Gehen eigener Wege unterstützt. Herrn Prof. Dr. *Martin Eifert*, LL.M. (Berkeley) danke ich für die umfassende und zügige Zweitbegutachtung dieser Arbeit.

Ganz besonderer Dank gilt meinen Eltern, die mich bei meinem bisherigen Werdegang und insbesondere in der Zeit meines Dissertationsvorhabens in jeder Hinsicht unterstützt und gefördert haben.

Berlin, Januar 2017

Jana Dahlendorf

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	17
------------------	----

1. Kapitel

Begriff der öffentlich-rechtlichen Instandhaltungsverantwortung für Eisenbahnfahrzeuge in Deutschland	22
--	----

A. Begriffsbestimmung	22
I. Öffentlich-rechtliche Verantwortung	22
II. Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen	23
B. Begriffsverwendung im Rahmen dieser Arbeit	25

2. Kapitel

Unionsrechtliche und völkerrechtliche Vorgaben zur Verteilung der Verantwortung für Eisenbahnfahrzeuge	26
---	----

A. Unionsrechtliche Vorgaben bis zur Änderung der Eisenbahnsicherheits-RL	26
I. Entstehung des unionsrechtlichen Eisenbahnsicherheitskonzepts	26
II. Erlass der Eisenbahnsicherheits-RL im Jahr 2004	28
1. Sicherheitsbescheinigung	29
2. Sicherheitsmanagementsystem	31
3. Unionsrechtliches System der Verantwortungsverteilung	32
B. Völkerrechtliche Vorgaben durch das COTIF	33
I. COTIF 1980	34
II. COTIF 1999	35
C. Unionsrechtliche Vorgaben nach der Änderung der Eisenbahnsicherheits-RL	37
I. Änderung der Eisenbahnsicherheits-RL im Jahr 2008	38
II. Erlass der ECM-VO im Jahr 2011	39
D. Zusammenfassung und Bewertung der unionsrechtlichen und völkerrechtlichen Vor- gaben	41

3. Kapitel

Vorgaben zur Verteilung der Verantwortung für Eisenbahnfahrzeuge in Deutschland bis zum Inkrafttreten des § 4a AEG	43
A. Bis zur Bahnreform	43
I. Vom Privatbahn- zum Staatsbahnsystem	43
II. Vom Staatsbahnsystem zur Bahnreform	44
B. Bahnreform	46
I. Änderung des Grundgesetzes	46
II. Eisenbahnneuordnungsgesetz	47
C. Nach der Bahnreform	48
I. Verantwortungsverteilung im Jahr 1994	48
II. Einführung von Mitwirkungspflichten im Jahr 1998	49
III. Einführung des Eisenbahnbetriebsleiters im Jahr 2000	50
IV. Einführung des Halters von Eisenbahnfahrzeugen im Jahr 2003	50
V. Einführung der Sicherheitsbescheinigung im Jahr 2005	52
VI. Änderung der Vorgaben zur Sicherheitsbescheinigung im Jahr 2007	52
VII. Neuregelung der Verantwortungsverteilung im Juni 2012	54
D. Zusammenfassung und Bewertung der Vorgaben in Deutschland bis zum Inkrafttreten des § 4a AEG	57

4. Kapitel

Öffentlich-rechtliche Instandhaltungsverantwortung für Eisenbahnfahrzeuge nach § 4a Abs. 1 AEG	60
A. Zuweisung der öffentlich-rechtlichen Instandhaltungsverantwortung nach § 4a Abs. 1 S. 1 AEG	60
I. Bestimmung der ECM nach unionsrechtlicher Legaldefinition	60
1. Eine Stelle	61
a) Eisenbahnunternehmen	61
b) Infrastrukturbetreiber	62
c) Fahrzeughalter	62
aa) Eigentümer oder Verfügungsberechtigter, der ein Fahrzeug als Beför- derungsmittel nutzt	64
bb) Registrierung als solcher im nationalen Einstellungsregister	64
cc) Bestimmung des Fahrzeughalters beim Auseinanderfallen von aa) und bb)	65
2. Zuständigkeit für die Instandhaltung eines Fahrzeugs	67
3. Registrierung als solche im nationalen Einstellungsregister	67

4. Bestimmung der ECM beim Auseinanderfallen von 2. und 3.	67
5. Zwischenergebnis	69
II. Bestimmung der ECM nach deutscher Legaldefinition	70
1. Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen als ECM	71
a) Eisenbahnen	71
b) Halter von Eisenbahnfahrzeugen	71
c) Verhältnis zwischen Zuweisung nach § 4a Abs. 1 S. 1 AEG und Eintragung nach § 25a Abs. 1 S. 2 AEG	74
d) Bestimmung der ECM bei Personenverschiedenheit von Eisenbahnen und Haltern von Eisenbahnfahrzeugen	75
2. Für die Instandhaltung jedes ihrer Eisenbahnfahrzeuge zuständig	78
3. Zwischenergebnis	79
III. Zusammenfassung und Bewertung der Zuweisung nach § 4a Abs. 1 S. 1 AEG	80
B. Übertragbarkeit der öffentlich-rechtlichen Instandhaltungsverantwortung nach § 4a Abs. 1 S. 2 AEG	81
I. Zulässigkeit	81
II. Dritter im Sinne des § 4a Abs. 1 S. 2 AEG	83
III. Voraussetzungen	85
IV. Rechtsfolgen	87
V. Zusammenfassung und Bewertung der Übertragbarkeit nach § 4a Abs. 1 S. 2 AEG	88
C. Öffentlich-rechtliche Instandhaltungsverantwortung und Zertifizierungspflicht	89
I. Zertifizierungspflicht nach § 7g Abs. 1 S. 1 AEG und Ausnahmen	89
II. Verhältnis zwischen Instandhaltungsverantwortung und Zertifizierungspflicht	91
III. Zusammenfassung und Bewertung der Zertifizierungspflicht nach § 7g Abs. 1 S. 1 AEG	92

5. Kapitel

**Pflichtenprogramm zur Wahrnehmung der öffentlich-rechtlichen
 Instandhaltungsverantwortung nach § 4a Abs. 2 bis 6 AEG** 94

A. Allgemeine Anforderungen nach § 4a Abs. 2 AEG	94
I. Pflicht zum Erhalt der Eisenbahnfahrzeuge in betriebs sicherem Zustand	94
1. Inhalt der Instandhaltungspflicht	95
2. Dynamisierung der Instandhaltungspflicht	95
II. Beginn und Ende der Instandhaltungspflicht	97
III. Einschaltung Dritter	98
1. Zulässigkeit	98
2. Grenzen der Einschaltung Dritter	99

3. Voraussetzungen	100
4. Freiwillige Zertifizierung nach § 7g Abs. 3 AEG	100
5. Rechtsfolgen	101
IV. Verhältnis von Instandhaltungsverantwortung zur Herstellungs- und Betriebs- verantwortung für Eisenbahnfahrzeuge	102
1. System der Verantwortungsverteilung für Eisenbahnfahrzeuge nach §§ 4, 4a AEG	102
2. Verhältnis von Instandhaltungs- zur Herstellungsverantwortung	103
3. Verhältnis von Instandhaltungs- zur Betriebsverantwortung	104
4. Kooperations- und Informationspflichten der Beteiligten	107
V. Zusammenfassung und Bewertung der Anforderungen nach § 4a Abs. 2 AEG	108
B. Konkretisierung der allgemeinen Anforderungen nach § 4a Abs. 3 AEG	110
I. Stellen, die eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung benötigen	111
II. Pflicht zur Einrichtung eines Instandhaltungssystems	111
1. Anforderungen an die Einrichtung eines Instandhaltungssystems	111
a) Managementfunktion	112
b) Instandhaltungsentwicklungsfunktion	112
c) Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion	113
d) Instandhaltungserbringungsfunktion	113
2. Dynamisierung des Instandhaltungssystems	114
III. Anforderungen an die Durchführung der Instandhaltung	115
IV. Aufzeichnungspflicht	116
V. Zusammenfassung und Bewertung der Anforderungen nach § 4a Abs. 3 AEG	117
C. Konkretisierung der allgemeinen Anforderungen nach § 4a Abs. 4 AEG	118
I. Stellen, die keine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung benötigen	118
II. Pflicht zur Festlegung von Regelungen in geeigneter Weise	119
III. Anforderungen an die Durchführung der Instandhaltung	120
IV. Aufzeichnungspflicht	121
V. Zusammenfassung und Bewertung der Anforderungen nach § 4a Abs. 4 AEG	121
D. Kennzeichnungs- und Aufbewahrungspflichten nach § 4a Abs. 5 und 6 AEG	122
I. Kennzeichnungs- und Aufbewahrungspflicht nach § 4a Abs. 5 AEG	123
1. Pflicht zur Kennzeichnung nicht mehr verwendeter Aufzeichnungen nach § 4a Abs. 5 S. 1 AEG	123
2. Pflicht zur Aufbewahrung nicht mehr verwendeter Aufzeichnungen nach § 4a Abs. 5 S. 2 AEG	123
II. Aufbewahrungspflicht nach § 4a Abs. 6 AEG	124
1. Pflicht zur Aufbewahrung der Instandhaltungsunterlagen nach § 4a Abs. 6 S. 1 AEG	124

2. Pflicht zur Aufbewahrung der Instandhaltungsnachweise nach § 4a Abs. 6 S. 2 AEG	125
III. Zusammenfassung und Bewertung der Pflichten nach § 4a Abs. 5 und 6 AEG	127

6. Kapitel

Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse	128
--	-----

7. Kapitel

Ausblick: Unionsrechtliche Vorgaben nach der Neufassung der Eisenbahnsicherheits-RL im Jahr 2016	133
---	-----

Literaturverzeichnis	139
-----------------------------------	-----

Sachverzeichnis	143
------------------------------	-----

Abkürzungsverzeichnis

a.A.	anderer Ansicht
a.F.	alte Fassung
ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AEB	Allgemeine Einheitliche Bedingungen für die Inbetriebnahme und die Nutzung von Privatwagen
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
AöR	Archiv des öffentlichen Rechts
Art.	Artikel
ATMF	Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmateri- al, das im internationalen Verkehr verwendet wird (Anhang G zum COTIF 1999)
AVV	Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen
BBahnG	Bundesbahngesetz
BEVVG	Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen
BO	Betriebsordnung
BT-Drs.	Bundestagsdrucksache
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerfGE	Sammlung der Bundesverfassungsgerichtsentscheidungen
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Sammlung der Bundesverwaltungsgerichtsentscheidungen
bzw.	beziehungsweise
COTIF	Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr
COTIF 1980	Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 09.05.1980
COTIF 1999	Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 03.06.1999
CSM	Gemeinsame Sicherheitsmethoden
CST	Gemeinsame Sicherheitsziele
CUV	Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (Anhang D zum COTIF 1999)
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DBGrG	Deutsche Bahn Gründungsgesetz
DIN	Deutsches Institut für Normung
DÖV	Die Öffentliche Verwaltung
DS	Der Sachverständige

EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBV	Eisenbahnbetriebsleiterverordnung
ECM	Für die Instandhaltung zuständige Stelle
EG	Europäische Gemeinschaft
EI	Der Eisenbahningenieur
ENeuOG	Eisenbahnneuordnungsgesetz
ENNO	Elektro-Netz Niedersachsen Ost
ERI	Eisenbahn-Revue International
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EuR	Europarecht
EUV	Vertrag über die Europäische Union
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
GG	Grundgesetz
Hrsg.	Herausgeber
HStR	Handbuch des Staatsrechts
i.E.	im Ergebnis
Kap.	Kapitel
lit.	littera
m.w.N.	mit weiteren Nachweisen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NZBau	Neue Zeitschrift für Bau- und Vergaberecht
OTIF	Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
OVG	Oberverwaltungsgericht
ProdSG	Produktsicherheitsgesetz
RbG	Reichsbahngesetz
RegG	Regionalisierungsgesetz
RG	Reichsgericht
RGBl.	Reichsgesetzblatt
RGZ	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen
RIC	Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr vom 01.01.1922
RIP	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen (Anhang B zum COTIF 1980)
RIV	Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr vom 01.01.1922
RIW	Recht der internationalen Wirtschaft
RL	Richtlinie
Rn.	Randnummer
RRX	Rhein-Ruhr-Express
Rs.	Rechtssache
S.	Satz / Seite
Slg.	Sammlung der Rechtsprechung des Gerichtshofes
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVG	Straßenverkehrsgesetz
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitäts-Verordnung

TransportR	Transportrecht
TRF	Technisches Regelwerk Fahrzeugzustand
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
u. a.	unter anderem
UIC	Internationaler Eisenbahnverband
UIP	Internationale Privatgüterwagen-Union
VG	Verwaltungsgericht
VO	Verordnung
VVDStrRL	Veröffentlichungen der Vereinigung der Deutschen Staatsrechtslehrer
WRV	Weimarer Reichsverfassung
ZEV+DET	Zeitschrift für Eisenbahnwesen und Verkehrstechnik + Die Eisenbahntechnik
ZfBR	Zeitschrift für deutsches und internationales Bau- und Vergaberecht
Ziff.	Ziffer
ZUR	Zeitschrift für Umweltrecht

Einleitung

Eisenbahnfahrzeuge sind hochwertige Investitionsgüter mit einer sehr langen Nutzungsdauer von teilweise mehr als 40 Jahren¹, die grenzüberschreitend als Massentransportmittel für Personen und Güter dienen. Aufgrund des mit dem Einsatz von Eisenbahnfahrzeugen verbundenen Gefahrenpotenzials dürfen diese nur dann auf der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur betrieben werden, wenn sie sicher sind.

Der erstmalige Nachweis darüber, dass ein neu hergestelltes Eisenbahnfahrzeug den einschlägigen Sicherheitsanforderungen entspricht, wird in Deutschland durch die Erteilung der Genehmigung zur Inbetriebnahme erbracht. Ein Eisenbahnfahrzeug bleibt während seiner gesamten Einsatzzeit jedoch nur dann sicher, wenn es sicher betrieben und in betriebs sicherem Zustand gehalten wird. Die Instandhaltung ist dabei für die Sicherheit von Eisenbahnfahrzeugen von entscheidender Bedeutung, da sie den betriebs sichereren Zustand eines Eisenbahnfahrzeugs über die gesamte Nutzungsdauer zu gewährleisten hat.

Dem Gesetzgeber kommt im Rahmen seiner grundrechtlichen Schutzpflicht² die Aufgabe zu, die Anforderungen an die Sicherheit von Eisenbahnfahrzeugen zum Zwecke der Gefahrenabwehr und zur präventiven Vermeidung von Schäden zu regeln.³

Die wesentliche Grundlage für das Eisenbahnrecht in Deutschland ist das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG)⁴. Seit seinem Inkrafttreten im Jahr 1994 wurde das AEG mehrmals geändert. Eine Vielzahl der Änderungen ist auf die Umsetzung unionsrechtlicher Vorgaben zurückzuführen.

In Bezug auf die Regelungen zur Gewährleistung der Eisenbahnsicherheit ist das AEG maßgeblich durch die Vorgaben der RL 2004/49/EG vom 29. April 2004⁵ geprägt, nachfolgend als Eisenbahnsicherheits-RL bezeichnet. Diese dient der

¹ Lange, Service- und Wartungskonzepte, in: Jahrbuch des Bahnwesens 2010, S. 134 (134 f.).

² Grundlegend BVerfG, Urteil vom 25.02.1975 – 1 BvF 1/74 –, BVerfGE 39, 1 (41).

³ Hoppe/Schmidt/Busch/Schieferdecker, Sicherheitsverantwortung im Eisenbahnwesen, S. 44; Hermes/Schweinsberg, in: BeckAEG-Komm., § 4, Rn. 2.

⁴ BGBl. I S. 2378.

⁵ Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit), ABl. L 164 vom 04.04.2004, S. 44 ff., berichtigt in ABl. L 220 vom 21.06.2004, S. 16 ff.

Schaffung eines gemeinsamen Rechtsrahmens zur Gewährleistung der Eisenbahnsicherheit in der EU.⁶

Ein wesentliches Element der Eisenbahnsicherheits-RL ist die Neugestaltung der Sicherheitsbescheinigung. Eisenbahnunternehmen benötigen gemäß Art. 10 Eisenbahnsicherheits-RL eine solche Sicherheitsbescheinigung, um am öffentlichen Eisenbahnbetrieb teilnehmen zu dürfen. Mit der Sicherheitsbescheinigung sollen die Eisenbahnunternehmen nachweisen, dass sie ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt haben und in der Lage sind, die einschlägigen Sicherheitsanforderungen einzuhalten.⁷ Das Sicherheitsmanagementsystem hat dabei gemäß Art. 9 Abs. 2 S. 2 Eisenbahnsicherheits-RL „die Kontrolle aller Risiken [...] einschließlich Instandhaltungsarbeiten und der Materialbeschaffung sowie der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen“ zu gewährleisten.

Die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung hat nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) am 01. Juli 2006 zu zahlreichen Problemen geführt.⁸ Vor der Reform mussten die Halter ihre Eisenbahnfahrzeuge bei einer Staatsbahn einstellen, um diese auf der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur verwenden zu können.⁹ Ihre Verantwortung für die Gewährleistung der Eisenbahnsicherheit nahmen die Staatsbahnen im Bereich der Instandhaltung dadurch wahr, dass die Halter verpflichtet wurden, die von den Staatsbahnen entwickelten Instandhaltungsvorschriften anzuwenden und die Instandhaltung ihrer Eisenbahnfahrzeuge in anerkannten Werkstätten durchzuführen.¹⁰

Die Verpflichtung der Halter, ihre Eisenbahnfahrzeuge bei einem Eisenbahnunternehmen einzustellen, wurde im Zuge der Reform des COTIF aufgegeben. Die Vorgaben zur Fahrzeugnutzung wurden neu geregelt und es wurde eine privatrechtliche Vereinbarung neu eingeführt, nach der die Halter für die Instandhaltung ihrer Eisenbahnfahrzeuge verantwortlich sind.¹¹ In der Folge konnten die Eisenbahnunternehmen nach dem Inkrafttreten des neuen COTIF die umfassende Kontrolle aller Risiken, einschließlich der Instandhaltung im Sinne der Vorgaben des Art. 9 Abs. 2 S. 2 Eisenbahnsicherheits-RL, nicht mehr gewährleisten.¹²

⁶ 1. Erwägungsgrund der Eisenbahnsicherheits-RL vom 29.04.2004 ABl. L 220 vom 21.06.2004, S. 16.

⁷ 15. Erwägungsgrund der Eisenbahnsicherheits-RL vom 29.04.2004 ABl. L 220 vom 21.06.2004, S. 18.

⁸ *Wachinger*, in: BeckAEG-Komm., § 7a, Rn. 23; *Walther*, Sicherheitsbescheinigungen in Deutschland, in: Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts XVI, S. 65 (71).

⁹ *Saabel*, Stillstand oder Technologiesprung, EI 2014, S. 34 (34 f.).

¹⁰ *Schweinsberg/Schmitz*, Die Zertifizierung von Güterwagen, ETR 2009, S. 247 (247); *Saabel*, Stillstand oder Technologiesprung, EI 2014, S. 34 (34 f.).

¹¹ 3. Erwägungsgrund der RL 2008/110/EG vom 16. 12. 2008, ABl. L 345 vom 23. 12. 2008, S. 62.

¹² *Walther*, Sicherheitsbescheinigungen in Deutschland, in: Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts XVI, S. 65 (71 ff.); *Schweinsberg/Schmitz*, Die Zertifizierung von Güterwagen, ETR 2009, S. 247 (248).

Um dieser Entwicklung im internationalen Eisenbahnverkehr Rechnung zu tragen und die Durchführung der Eisenbahnsicherheits-RL in Bezug auf die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen zu erleichtern, wurde die Eisenbahnsicherheits-RL durch die RL 2008/110/EG vom 16. Dezember 2008¹³ geändert.¹⁴

Im Mittelpunkt der Änderung der Eisenbahnsicherheits-RL steht die Neuregelung der Instandhaltungsverantwortung für Eisenbahnfahrzeuge durch die Einführung des Art. 14a in die Eisenbahnsicherheits-RL. Dieser bestimmt, dass jedem Eisenbahnfahrzeug, bevor es auf dem Netz genutzt werden darf, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zuzuweisen und ein Zertifizierungssystem für die Instandhaltung von Güterwagen einzuführen ist. Die Einzelheiten und die Ausgestaltung des Zertifizierungssystems sind in der VO (EU) Nr. 445/2011 vom 10. Mai 2011¹⁵, nachfolgend als ECM-VO bezeichnet, geregelt.

Die Vorgaben der geänderten Eisenbahnsicherheits-RL wurden in Deutschland im September 2012, insbesondere durch die Einführung des neuen § 4a AEG, umgesetzt. Die öffentlich-rechtliche Instandhaltungsverantwortung für Eisenbahnfahrzeuge ist seitdem losgelöst von der öffentlich-rechtlichen Betriebsverantwortung geregelt und nicht mehr an die Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen adressiert, sondern an die ECM.

Das im AEG geregelte System der Verantwortungsverteilung für die Sicherheit von Eisenbahnfahrzeugen hat sich dadurch erheblich verändert, sodass eine Neubewertung angezeigt ist. Die gesetzlichen Vorgaben zur Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen sowie die Ausgestaltung der Rechtsnormen selbst werfen eine Vielzahl von Fragen auf. Diese betreffen neben der Neuregelung der Instandhaltungsverantwortung sowohl die Zuweisung von Verantwortlichkeiten als auch die Abgrenzung der Instandhaltungsverantwortung zur Herstellungs- und Betriebsverantwortung für Eisenbahnfahrzeuge.

Insbesondere vor dem Hintergrund neuerer Ausschreibungen im Schienenpersonenfernverkehr (SPNV) weist die Beantwortung dieser Fragen eine hohe praktische Relevanz auf. Wurde die Vergabe der Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen bisher regelmäßig gemeinsam mit der Erbringung der Verkehrsleistung ausgeschrieben oder in Ausnahmefällen direkt vergeben, entwickeln sich in den letzten Jahren zunehmend neue Beschaffungsmodelle. Diese neuen Modelle beruhen im Wesentlichen darauf, dass die Herstellung und die Instandhaltung der gelieferten Eisenbahnfahrzeuge getrennt vom Verkehrsdienstleistungsvertrag ausgeschrieben

¹³ Richtlinie 2008/110/EG des Europäischen Parlaments und Rates zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit), ABl. L 345 vom 23. 12. 2008, S. 62 ff.

¹⁴ 3. Erwägungsgrund der RL 2008/110/EG vom 16. 12. 2008, ABl. L 345 vom 23. 12. 2008, S. 62.

¹⁵ Verordnung der Kommission über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007, ABl. L 122 vom 11. 05. 2011, S. 22 ff.