

sehr detailliert die Aufgabenstellung des Lokführers und die Einflussnahmen von Verleiher und Entleiher auf die Lokführertätigkeit heraus. Dem Verleiher habe es lediglich obliegen den Lokführer anzuweisen, sich am vereinbarten Ort zur Vereinbarten Zeit zwecks Arbeitsverrichtung beim Entleiher einzufinden. Weitere betriebliche Handlungen hatte er nicht zu organisieren; erst recht übernahm der Verleiher keine Haftung für die pünktliche Durchführung der Zugleistung.

[11] Der Leihlokführer wird nicht nur arbeitsrechtlich, sondern auch verwaltungsrechtlich – soweit es um die Eigenschaft des ordnungsrechtlichen Störers geht – zum Verrichtungsgehilfen des Entleihers.⁷ Im dortigen Fall des VG Hamburg klagte ein Personalverleiher gegen einen Kostenbescheid der Stadt Hamburg wegen einer Dieselölverschmutzung. Diese wurde durch den Betrieb eines EVU verursacht, als der entlehene Lokführer mit der Lok des EVU ungebremst einen Prellbock überfuhr und einen Abhang hinunterrutschte, so dass 800 Liter Dieselöl ausliefen. Die Abgrenzung zwischen Arbeitnehmerüberlassung und Geschäftsbesorgung führte zugunsten des Verleihers zur Klageabweisung, weil dieser nicht als Störer heranzuziehen war.

b) Wagenmeister

[12] Der bei einer Drittfirma bestellte Wagenmeister hingegen wird nur kurzfristig für das bestellende EVU tätig. Das EVU weiß oft gar nicht, welche konkrete Person vom Auftragnehmer zur Wagenkontrolle entsandt wird. Auch besteht in der Regel nicht einmal ein persönlicher Kontakt zwischen EVU und der als Wagenmeister tätigen Person. Von einer – auch nur zeitweisen – Integration in den Betrieb des EVU kann mangels Einrichtung eines Arbeitsplatzes keine Rede sein.⁸

[13] Auch betreffe die Funktion des Wagenmeisters, so das LG Arnsberg, nicht den „Kernbereich“ eines EVU.⁹ Dies ist sicherlich zutreffend, wenn man rein auf die Beförderungsleistung des EVU abstellt. Allerdings ist das EVU sowohl öffentlich-rechtlich als auch privatrechtlich für den sicheren Betrieb des beladenen Zuges verantwortlich. Öffentlich-rechtlich folgt dieses aus § 4 Abs. 3 Nr. 1 AEG, privatrechtlich ergibt es sich aus § 412 Abs. 1 S. 2 HGB. Die Erfüllung dieser Pflichten stellt mithin eine wesentliche Voraussetzung für die ordnungsgemäße Durchführung der Beförderung dar, weil der Wagenmeister für das EVU gerade auch die Betriebssicherheit der Verladung zu prüfen hat.

[14] Im Ergebnis ist dem LG Arnsberg allerdings zuzustimmen, da es an dem entscheidenden Merkmal der Integration des Wagenmeisters in den Betrieb des EVU fehlt. Insofern

führt das Landgericht auch konsequent aus, dass der Wortlaut des vom EVU an die Beklagte erteilten Auftrags nicht für die rechtliche Einordnung des Vertragsverhältnisses entscheidend sei. Dort wurden mit „Dienstbeginn“, „Dienstleistung“ und „Gestellung eines Wagenmeisters“ Begriffe verwendet, die auch für eine Arbeitnehmerüberlassung typisch sind. Dass es nicht entscheidend auf die von den Parteien gewählten Begrifflichkeiten ankommt, hatte bereits das OLG Frankfurt am Main zutreffend ausgeführt.¹⁰

2. Haftung des Wagenmeisters

[15] Nachdem das LG Arnsberg zutreffend eine Arbeitnehmerüberlassung verneint hatte, ordnete es den Vertrag zwischen dem EVU und dem „Gesteller“ des Wagenmeisters als Werkvertrag ein. Welchen werkvertragsrechtlichen Erfolg die Beklagte schuldet wird in den Urteilsgründen erst in den Ausführungen zur Pflichtverletzung des Wagenmeisters deutlich. Insofern muss aus den Pflichtverletzungen der Rückschluss auf die sich aus dem Wagenmeistervertrag ergebenden Pflichten gezogen werden.

[16] Da es im zu entscheidenden Fall ausschließlich auf die Überschreitung der Ladehöhe der Holzstämme in den Ea-Wagen ankam – nur dies führte zu den eingeklagten Zusatzkosten – konnte sich das Landgericht darauf beschränken, dass gegen die Pflicht des Wagenmeisters verstoßen wurde, die zulässige Ladehöhe nach den einschlägigen UIC-Richtlinien zu prüfen. Mit sonstigen Pflichten des Wagenmeisters – so wie zu Beginn dieses Beitrags ausgeführt – musste sich das Landgericht nicht auseinandersetzen.

IV. Fazit

[17] Das Urteil des LG Arnsberg ist zu begrüßen. Es ordnet die Wagenmeisterleistung zweifelsfrei als Werkleistung ein und erteilt dem Einwand, es handele sich um Arbeitnehmerüberlassung, eine Absage. Das Urteil wird der Sicherheitsverantwortung des Wagenmeisters gerecht. Nicht das Tun an sich, sondern der Erfolg des richtigen Hinsehens unter Anwendung des jeweils einschlägigen Regelwerks bei der Wagenprüfung ist geschuldet. In künftigen vergleichbaren Fällen wird das Urteil gewiss zitiert werden. ■

7 Vgl. VG Hamburg BeckRS 2019, 47508 Rn. 40.

8 Vgl. BeckOGK Arbeitsrecht/Kock, § 1 AÜG Rn. 61, den Ausführungen des LG Arnsberg zustimmend.

9 Vgl. LG Arnsberg RdTW 2023, 206 Rn. 31.

10 BeckRS 2013, 9719.

Dr. Frank Wilting*

10 Jahre ECM – ohne sie dreht sich kein Rad auf der Schiene

Eine rechtliche Standortbestimmung mit Hinweisen aus der anwaltlichen Praxis

„ECM“ steht für „Entity in Charge of Maintenance“ oder „Für die Instandhaltung zuständige Stelle“. Ihre Einführung in Verbindung mit einem Zertifizierungssystem durch EU-Verordnung 445/2011 – zunächst nur für Eisenbahn-Güterwagen – erfolgte in Umsetzung vorausgehender EU-Eisenbahnsicherheitsrichtlinien. Spätestens seit dem 31. Mai 2013 gilt die Zertifizierungspflicht für die ECM nach den Regeln der VO 445/2011. Damit ist die ECM seit 10 Jahren verbind-

lich geregelter Bestandteil eines Systems zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs. Gleichwohl haben sich

* Der Verfasser ist selbstständiger Rechtsanwalt und Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht sowie für Verwaltungsrecht in Düsseldorf und zugleich Of Counsel in der Kanzlei TIGGES (Düsseldorf). Er ist beratend und forensisch mit Schwerpunkt rund um den nationalen und grenzüberschreitenden Schienengütertransport und damit zusammenhängenden Verträgen und Schadensfällen tätig.

die Gerichte bislang, soweit ersichtlich, noch nicht mit der Rechtsfigur der ECM befassen müssen, wie auch die Rechtsliteratur zu den ECM-Funktionen spärlich gesät ist. In der anwaltlichen Beratungspraxis für Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (nachfolgend kurz: „EVU“) spielt hingegen die ECM insbesondere bei der Gestaltung von Verträgen eine wichtige Rolle. Der Autor blickt zunächst auf die Entstehungsphase der ECM-Vorschriften zurück, beleuchtet sodann die Ausstrahlungswirkung der ECM in unterschiedliche Rechtsgebiete, um sich schließlich im Schwerpunkt dieses Beitrags mit der vertrags- und haftungsrechtlichen Seite und den sich in der Praxis entwickelten, unterschiedlichen Gestaltungsformen zu befassen.

I. Zur Entstehung der ECM

1. Viareggio am 29. Juni 2009

[1] Wenn man sagen würde, die ECM sei eine Konsequenz aus dem schweren Eisenbahnunglück in Viareggio (Toscana, Italien) in der Nacht vom 29. auf den 30. Juni 2009, so wäre dies ein wenig kurz gesprungen, allerdings auch nicht völlig unberechtigt. Denn das Kesselwagenunglück beschleunigte sowohl auf nationaler wie auch auf EU-Ebene bereits eingeleitete behördliche und gesetzgeberische Maßnahmen mit dem Ziel, die Sicherheit beim Betrieb von Eisenbahnfahrzeugen zu erhöhen.

[2] Das schwere Unglück wurde durch die Entgleisung eines Kesselwagens des Wagenhalters GATX auf gerader Gleisführung bei der Einfahrt in den Bahnhof von Viareggio ausgelöst. Ursache war ein Riss in einem Rad, der bei der letzten Wagenrevision unentdeckt geblieben war. Der Zug bestand aus 14 mit Flüssiggas gefüllten Kesselwagen. Ausströmendes Flüssiggas entzündete sich. Durch die ausgelöste Brandkatastrophe wurden 32 Menschen getötet und 27 verletzt. Eisenbahninfrastruktur und Gebäude in der Umgebung des Bahnhofs wurden teilweise völlig zerstört; große Teile des Ortes wurden beschädigt.¹ Erst 10 Jahre später kam es in der Berufungsinanz in Florenz zur Bestätigung hoher Haftstrafen – auch für deutsche Manager, teilweise auch zu Freisprüchen.²

2. Maßnahmen bis zur ECM-Einführung

a) Eisenbahn-Sicherheitsrichtlinien

[3] Als wichtiger Ausgangspunkt auf dem Weg bis zur gesetzgeberischen Einführung der ECM mit einem geregelten Zertifizierungssystem ist die Eisenbahnsicherheitsrichtlinie 2004/49/EG zu nennen, im Amtsblatt der Europäischen Union vom 21. Juni 2004 vollständig bezeichnet als „RICHTLINIE 2004/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 29. April 2004 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)“. Wesentliches Ziel dieser Richtlinie war es, zur Errichtung eines Binnenmarktes für Eisenbahnverkehrsdienste – die zehn Jahre zuvor eingeleitete Bahnreform war europaweit unterschiedlich weit vorangeschritten – einen gemeinsamen Rahmen für die Regelung der Eisenbahnsicherheit zu schaffen.³ Art. 1 der Richtlinie 2004/49/EG konkretisiert die Sicherheitsziele dahingehend, dass die Sicherheitsmethoden und nationalen Sicherheitsvorschriften zu harmonisieren, Sicherheitsbehörden und Stellen für die Untersuchung von Eisenbahnunfällen

und Störungen einzurichten und gemeinsame Grundsätze für das Sicherheitsmanagement und für die Überwachung der Eisenbahnsicherheit einzurichten seien. Die Richtlinie nennt dabei einige Grundregeln für die Schaffung der gemeinsamen Sicherheitsziele (Common Safety Targets – CST) und Sicherheitsmethoden (Common Safety Methods – CSM). Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen sollten verpflichtet werden, ein Sicherheitsmanagementsystem einzuführen unter Einbeziehung auch der Instandhaltungsarbeiten und der Materialbeschaffung. Von zentraler Bedeutung war die Regelung in Art. 10 der Richtlinie 2004/49/EG, wonach die Eisenbahnunternehmen verpflichtet werden sollten, bei der zuständigen Behörde – in Deutschland das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) – eine Sicherheitsbescheinigung zu beantragen. Gleiches war mit der Beantragung einer Sicherheitsgenehmigung für die Fahrwegbetreiber in Art. 11 vorgesehen. Konsequenterweise wurde durch Art. 16 ff der Richtlinie die Einrichtung einer Sicherheitsbehörde und einer Eisenbahnuntersuchungsstelle für Unfälle und Störungen – in Deutschland aktuell die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) gemäß § 5 b AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) – vorgeschrieben. Bis zum 30. April 2006 sollten die Mitgliedsstaaten die Richtlinie in nationales Recht umsetzen.

[4] Zur „Weiterführung der Bemühungen zur Schaffung eines gemeinsamen Rechtsrahmens für die Eisenbahnsicherheit“ und angesichts inzwischen verbesserter Erkenntnisse wurde im Amtsblatt der Europäischen Union vom 23. Dezember 2008 die „RICHTLINIE 2008/110/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 16. Dezember 2008 zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit)“ veröffentlicht. Als wesentliche Weiterentwicklung ist die Definition der Begriffe „Fahrzeughalter“ und „für die Instandhaltung zuständige Stelle“ (Entity in Charge of Maintenance – im Folgenden immer als „ECM“ bezeichnet) zu nennen, ferner die Ergänzung der Richtlinie 2004/49/EG um einen Art. 14 a zur Instandhaltung von Fahrzeugen. Danach ist jedem Fahrzeug, bevor es in Betrieb genommen oder auf dem Netz genutzt wird, eine ECM zuzuweisen, die im nationalen Fahrzeugregister gemäß Art. 33 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems registriert sein muss. Art. 14 a Abs. 3 nennt zudem klar die – hinzutretende – Sicherheitsverantwortung der ECM wie folgt:

Unbeschadet der Zuständigkeit der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber für den sicheren Betrieb eines Zuges nach Artikel 4 gewährleistet die für die Instandhaltung zuständige Stelle mittels eines Instandhaltungssystems, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind.

[5] Den Mitgliedstaaten wurde aufgegeben, „die Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu erlassen, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am 24. Dezember 2010 nachzukommen“. Humoris Causa, wengleich rechtlich konsequent, sei auch die Umsetzungsbestimmung erwähnt, wonach die Republiken Malta und Zypern von der Pflicht zur Umsetzung und Durchführung dieser Richtlinie ausgenommen wurden, solange in ihrem Staatsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht.

1 Vgl. die Berichte und Textquellen bei „Eisenbahnunfall von Viareggio – Wikipedia“.
2 Vgl. beck-aktuell, 21. Juni 2019 (dpa).
3 Vgl. Erwägungsgrund (1) der Richtlinie 2004/49/EG.

b) *Aktionismus im Eisenbahnsektor*

[6] Sehr bald wurde klar, dass die vorgenannten Sicherheitsrichtlinien nicht in allen EU-Staaten fristgerecht in nationales Recht umgesetzt werden können. Es entwickelte sich angesichts des entstandenen Zeitdrucks ein gewisser Aktionismus, der durch das Unglück in Viareggio weiter an Dynamik gewann.

[7] Am 14. Mai 2009 einigten sich Vertreter von elf europäischen Staaten – auch die Schweiz war vertreten – auf ein gemeinsames ECM-Zertifizierungssystem. Im dazu geschaffenen Sprachgebrauch der Eisenbahner wurde die getroffene Einigung kurz als MoU (Memorandum of Understanding) und im Langtext bezeichnet als „Gemeinsame Absichtserklärung für die Festlegung von Grundsätzen eines gemeinsamen Zertifizierungssystems für die für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen“. Durch die nicht fristgerechte Umsetzung der Sicherheitsrichtlinien war ein Dilemma entstanden, weil die nationalen Sicherheitsbehörden sich nicht in der Lage sahen, die von den Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) beantragten Sicherheitsbescheinigungen auszustellen, insbesondere, weil die EVU nicht in der Lage seien zu gewährleisten, dass die von ihnen beförderten Güterwagen fremder Halter ordnungsgemäß instandgehalten seien. Denn es fehlte ja bislang noch an der Zuweisung einer zertifizierten ECM für die beförderten Fahrzeuge. Insofern überholten sich Ursache und Wirkung während des von den nationalen Gesetzgebern – einschließlich Deutschland – verursachten Umsetzungsverzugs. Das MoU war insofern eine Selbstverpflichtung des Eisenbahnsektors, die durch Zeitnot geboren wurde und als einmaliger Akt ihresgleichen bei anderen Verkehrsträgern sucht. Proaktiv wurde so im Vorgriff auf die noch zu erlassenden gesetzlichen Regelungen ein System geschaffen, um den sicheren Betriebszustand der beförderten Waggonen zu gewährleisten.

[8] Als sich dann noch das Unglück von Viareggio ereignete, traten nationale Sicherheitsbehörden mit teils spontanen Entscheidungen und Verwaltungsakten hervor, die zumeist korrigiert oder zurückgenommen werden mussten.

[9] Auch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wurde aktiv. Es anordnete an, alle deutschen Radsatzwellen bestimmter Oberflächencharakteristika auszusetzen. Dann erließ es am 25. November 2009 eine Allgemeinverfügung, mit der die Wagenhalter zur Dokumentation einer im Detail vorgeschriebenen Instandhaltungshistorie verpflichtet wurden. Ein Sturmlauf der Branche, die den „nationalen Wildwuchs“ anprangerte, bewirkte, dass das EBA seine Allgemeinverfügung bereits am 23. Dezember 2009 durch eine Neufassung korrigierte.

[10] Im März 2010 kam eine neue Abkürzung hinzu: EVIC. Der 40 Seiten umfassende „Europäische Sichtprüfungskatalog (EVIC) für Güterwagenradsatzwellen“ wurde von fünf internationalen Eisenbahnverbänden – CER, ERFA, UIP, UIRR und unife – als „Joint Sector Group für ERA Task Force über Güterwagen/ Radsatzinstandhaltung“ formuliert. Auch hierbei handelte es sich um eine Selbstverpflichtung des Sektors und stellte Regeln zur Sichtüberprüfung von Radsatzwellen auf. Immerhin hat EVIC „überlebt“ und ist als Anlage 10, Anhang 3 fester Bestandteil des Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) geworden.

[11] Auch das EBA wurde nochmals aktiv. Es bezog sich auf die „rasch voranschreitende europäische Entwicklung im Eisenbahnbereich“ und sah sich veranlasst, mit einem Rundschreiben vom 29. April 2010, das „speziell an alle Halter

von Eisenbahnfahrzeugen“ gerichtet war, auf das vorerwähnte MoU hinzuweisen und dessen Anwendung zu empfehlen. Gleichzeitig machte das EBA deutlich, keine „fachtechnische Begutachtung von Fahrzeugwerkstätten“ mehr vorzunehmen. Ferner nahm das EBA in seinem Rundschreiben Bezug auf eine Empfehlung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) zur „Selbstzertifizierung“, auch dies eine Übergangsmaßnahme bis zur nationalen Umsetzung der Sicherheitsrichtlinien. Das wiederum löste eine Flut von sogenannten „Selbsterklärungen“ aller deutschen Halter und ECM aus. Dies waren von den Eisenbahnverbänden empfohlene, vorformulierte Kurztexte, mit deren Unterzeichnung und Hinterlegung sich die Selbsterklärenden bis zur offiziellen Einrichtung eines Zertifizierungssystems in Rechtssicherheit wählten.

[12] Trotz all dieser Selbstverpflichtungen und Bemühungen des Sektors kam die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen für EVU durch das EBA nur zögerlich voran. Viele EVUs werden sich an diese Zeit des Wartens und der Ungewissheit ungenau erinnern.

3. ECM-Verordnungen

[13] Für den Eisenbahnsektor unmittelbar wirksame und verbindliche Regelungen über ein System der Zertifizierung von ECM traten mit der im Amtsblatt der Europäischen Union vom 11. Mai 2011 verkündeten „VERORDNUNG (EU) Nr. 445/2011 DER KOMMISSION vom 10. Mai 2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007“ in Kraft. Wie es der Name der Verordnung bereits ausdrückt, bezog sie sich ausschließlich auf Eisenbahn-Güterwagen, also nicht auf Lokomotiven, Triebfahrzeuge oder Reisezugwagen. Die VO 445/2011 enthielt in Art. 12 Abs. 3 eine bemerkenswerte und verfassungsrechtlich eher bedenkliche Übergangsregelung. Hiernach musste ein Wagenhalter, der bis spätestens 31. Mai 2012 eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung von einer nach den Regeln des MoU zertifizierten Stelle erhalten hatte, eine solche Bescheinigung nach den Regeln der VO 445/2011 erst spätestens ab dem 31. Mai 2015 innehaben. Eine europäische Rechtsverordnung machte also eine nur von rd. der Hälfte der EU-Mitgliedsstaaten sowie der Schweiz unterzeichnete Absichtserklärung zu ihrem verbindlichen Regelungsinhalt und erkannte Bescheinigungen von Zertifizierungsstellen, die gemäß MoU akkreditiert waren, als verbindlich an. In Deutschland übrigens waren solche Zertifizierungsstellen nicht existent. All dies mag verdeutlichen, in welcher prekärer rechtlicher Übergangssituation sich der europäische Eisenbahnsektor befand.⁴

[14] Die VO 445/2011 führte national zu einer Ergänzung des AEG, welches mit dem 8. Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften am 12. September 2012 ECM-Regelungen erhielt. Zu nennen ist zunächst § 4 a AEG. Hiernach tritt die ECM in die Verantwortung für den sicheren Betrieb der Eisenbahnfahrzeuge, und zwar in Ergänzung zu den bislang ohnehin bereits gemäß § 4 Abs. 3 AEG öffentlich-rechtlich verantwortlichen Eisenbahnen und Fahrzeughaltern. Ferner enthält § 7 g AEG Regelungen über Zuständigkeit, Voraussetzungen und Verfahren zur Erteilung der Instandhaltungsstellen-Bescheinigung für die ECM, wobei auf die ECM-Verordnung der EU Bezug genommen wird,

4 Vgl. dazu sowie zu weiteren rechtlichen Merkwürdigkeiten Wilting, Instandhaltung von Güterwagen – neue europäische Regelung ... und die Konsequenzen?, Eisenbahntechnische Rundschau (ETR) 2013, 22 (23).

die als übergeordnetes EU-Recht selbstverständlich anzuwenden ist. In Deutschland ist das EBA zuständig für die Anerkennung und Überwachung der Zertifizierungsstellen; in Ausübung seiner Eisenbahnaufsicht kann es auch die Untersagung des Betriebs von Fahrzeugen verfügen, denen keine ECM zugeordnet ist.

[15] Die vorläufig letzte Stufe der ECM-Regulierungen auf europäischer Ebene wurde erreicht durch die im Amtsblatt der Europäischen Union vom 27. Mai 2019 verkündeten „DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2019/779 DER KOMMISSION vom 16. Mai 2019 mit Durchführungsbestimmungen für ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission“, nachstehend kurz „DVO 779/2019“. Ein wesentlicher Unterschied gegenüber der VO 445/2011 besteht darin, dass die DVO 779/2019 nunmehr ein Zertifizierungssystem für alle Arten von Fahrzeugen vorsieht, „darunter auch Güterwagen“, weshalb die VO 445/2011 ersatzlos aufgehoben wurde. Zentrale Bedeutung hat der Anhang II der DVO 779/2019, der in etwas ergänzter Form zur bisher geltenden Regelung die Aufgaben und Befugnisse der ECM im Detail beschreibt. Wie bisher auch, so wird zwischen vier ECM-Funktionen unterschieden: Managementfunktion („ECM I“), Instandhaltungsentwicklungsfunktion („ECM II“), Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion („ECM III“) und Instandhaltungserbringungsfunktion („ECM VI“), wobei letztere praktisch die Werkstattleistung erbringt. Die Funktion ECM I ist nicht im Rahmen einer Untervergabe an Erfüllungsgehilfen delegierbar, wohl aber kann die ECM I gemäß Art. 9 Abs. 1 DVO 779/2019 eine oder mehrere der übrigen Instandhaltungsfunktionen ganz oder teilweise untervergeben, worüber die Zertifizierungsstelle in Kenntnis zu setzen ist.

[16] Gemäß § 4 a Abs. 1 AEG sind „die Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen für die Instandhaltung jedes ihrer Eisenbahnfahrzeuge zuständig (für die Instandhaltung zuständige Stelle). Sie können die Aufgabe nach S. 1 „auf die für die Instandhaltung zuständige Stelle eines Dritten übertragen.“ Aus dieser Vorschrift wie auch aus Art. 9 Abs. 1 DVO 779/2019 ergeben sich mithin einige vertragliche Gestaltungsmöglichkeiten bei der Wahrnehmung der ECM-Funktionen. Damit befasst sich der nachfolgende Abschnitt II.

II. Vertragskonstellationen bei der Wahrnehmung von ECM-Funktionen

1. Halter und ECM I identisch

[17] Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen nehmen gemäß § 4 a Abs. 1 S. 1 AEG im Zweifel die ECM-Funktionen selbst wahr. Wenn der Halter gleichzeitig EVU ist und seine Fahrzeuge ausschließlich selbst betreibt und sogar in eigenen Werkstätten selbst instand hält, entsteht im Hinblick auf die ECM-Funktionen kein vertraglicher Regelungsbedarf.

[18] Regelungsbedarf entsteht jedoch, sobald die Fahrzeuge von Dritten benutzt und/oder instandgehalten werden.

[19] Werden etwa Güterwagen des Halters schlicht von dritten EVUs befördert, was im Eisenbahn-Güterverkehr tägliche Praxis ist, sollte sichergestellt werden, dass nicht nur der Halter, sondern auch das befördernde EVU dem „Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen“ –

unter den Beteiligten im Eisenbahnverkehr kurz „AVV“ genannt – beigetreten sind. Die jeweils aktuelle Fassung des AVV findet sich auf der Homepage des AVV-Büros.⁵ Bei vertragsgemäßer Anwendung und Erfüllung der Pflichten gemäß AVV erhält der Halter vom verwendenden EVU die Informationen, die er zur Erfüllung seiner Sicherheitspflichten als Halter benötigt.⁶ Damit erhält er zugleich die Informationen, die zur Erfüllung seiner ECM-Aufgaben, die er als Halter in Persona wahrnimmt, erforderlich sind. Das wäre dann der Idealzustand, wobei die Praxis zeigt, dass sich der Informationsfluss nicht immer zeitnah oder ausreichend gestaltet. Oft ist zwischen dem Halter und dem EVU noch ein Wagenmieter vorhanden. In der Kette Halter (Vermieter) zum Mieter und Mieter zum beauftragten EVU sollte bei der Vertragsgestaltung auf klare Regelungen zu Mitteilungspflichten Wert gelegt werden.

[20] Wenn mithin der Halter seine Wagen vermietet und weiterhin ECM bleibt, benötigt er zur Erfüllung seiner gesetzlichen Sicherheitspflichten Informationen über den Zustand und den Einsatz der Fahrzeuge. Bei der Gestaltung solcher Mietverträge nehmen Informationspflichten des Mieters inzwischen eine bedeutende Rolle ein. Das gilt insbesondere, wenn der Mieter ganz oder teilweise Aufgaben der Instandhaltung übernimmt. Denn damit tritt der Mieter aus ECM-Rechtssicht gleichzeitig ganz oder teilweise in die Funktion der ECM IV (Instandhaltungserbringungsfunktion) ein. Er wird damit zu einer Art öffentlich-rechtlichem Erfüllungsgehilfen der ECM I.⁷ Der Informationsfluss gestaltet sich noch einmal komplizierter und lückenträchtiger, wenn der Mieter, der Aufgaben der Instandhaltung übernimmt, seinerseits eine fremde Werkstatt unterbeauftragt. In solchen Fällen der weiteren Unterbeauftragung ist es ratsam, dass der Mieter verpflichtet wird, nur solche Werkstätten zu beauftragen, die als ECM IV gemäß DVO 779/2019 zertifiziert sind.

[21] Ähnlich liegt der vertragliche Gestaltungsbedarf, wenn der Halter/ECM nicht über eigene Werkstätten verfügt und Instandhaltungsleistungen an Dritte vergibt. Idealerweise sollte auch in diesem Fall die Werkstatt über eine ECM-Zertifizierung für die Funktion der ECM IV verfügen. Das hat für den Halter und ECM I den Vorteil, da eine solche Zertifizierung von untervergebenen Instandhaltungsfunktionen gemäß Art. 10 DVO 779/2019 bestätigt, dass die untervergebene Instandhaltung den einschlägigen Anforderungen des Anhang II der DVO 779/2019 entspricht, die ECM I somit ihren Managementpflichten wirksam nachkommt. Wie hingegen bei der Untervergabe von rechtlichen Verantwortungen üblich, bestimmt Art. 9 Abs. 3 DVO 779/2019, dass „die für die Instandhaltung zuständige Stelle für das Ergebnis der untervergebenen Instandhaltungstätigkeiten verantwortlich“ bleibt und ein System zur Leistungsüberwachung einzurichten hat.

2. Vollständige Übertragung der ECM-Funktionen

a) Person des Dritten

[22] Wenn § 4 a Abs. 1 S. 2 AEG es zulässt, dass die ECM-Aufgabe auf die für die Instandhaltung zuständige Stelle eines Dritten übertragen werden kann, so bedeutet dies nicht zwingend, dass dieser Dritte ebenfalls entweder eine Eisenbahn oder ein Fahrzeughalter sein muss. Zwingend erforderlich ist aber, dass die Stelle, die die ECM-Funktion über-

5 siehe www.gcubureau.org.

6 Ausführlich zum AVV vgl. Wilting/Langenkamp, Der AVV in der anwaltlichen und gerichtlichen Praxis, RdTW 2021, 82.

7 Vgl. Wilting ETR 2013, 22 (24).

nehmen soll, ihrerseits eine Zertifizierung gemäß den Regeln der DVO 779/2019 besitzt, mithin nachgewiesen hat, dass sie die Anforderungen des Anhangs II der DVO 779/2019 erfüllt. Der Dritte kann also auch ein Dienstleistungsunternehmen sein. Auf dem Eisenbahnmarkt haben sich in den letzten Jahren solche Dienstleister etabliert, die insbesondere für kleine und mittelständische Eisenbahnen die ECM-Funktion übernehmen.

[23] Ergänzend sei zunächst erwähnt, dass auf einen Dritten nicht nur die ECM-Funktion übertragen werden kann. Gleiches gilt auch für die Haltereigenschaft. Bislang war es weit verbreitet, dass ehemalige Staatsbahnen, wenn sie von gewerblichen Vermietern Güterwagen anmieten, die Haltereigenschaft – und damit auch die ECM-Funktion – für die gemieteten Fahrzeuge übernehmen, zumal sie über eigene Instandhaltungssysteme und eigene Werkstätten verfügen. Der neue Halter muss im Fahrzeugregister eingetragen und an den Fahrzeugen als Halter angeschrieben werden.

b) Inhalte der ECM-Vereinbarung

[24] Die Übertragung der ECM-Funktion durch den Fahrzeughalter auf einen Dritten bedarf des Abschlusses eines zivilrechtlichen Vertrags, der die gegenseitigen Rechte und Pflichten unter Beachtung der verbindlichen Regelungen der DVO 779/2019 zutreffend abbildet. Zwar ergeben sich die ECM-Pflichten in sehr ausführlichem Umfang aus Anhang II der DVO 779/2019. Gleichwohl ist es im Sinne einer Hinweisfunktion nützlich und ratsam, die aus Sicht des übertragenden Halters wesentlichen ECM-Pflichten im Vertragstext herauszustellen und ergänzend auf den genannten Anhang II zu verweisen. Insbesondere sollte auch hier ein klarer Kommunikationsweg und -inhalt vereinbart werden, idealerweise die Nutzung einer gemeinsamen IT-Plattform.

aa) Instandhaltungssystem und -dokumentation

[25] Von zentraler Bedeutung bei der Übertragung der ECM-Funktion ist auch die Vereinbarung, welches Instandhaltungsregelwerk die ECM anzuwenden hat und auf welche Weise die Instandhaltungsdokumentation zu führen und an den Halter zu kommunizieren ist. Dies alles ist Teil des in § 4a Abs. 3 AEG genannten – und zu zertifizierenden – Instandhaltungssystems. Die Anwendung eines bestimmten Instandhaltungsregelwerks schreibt die DVO 779/2019 nicht vor; ausschlaggebend ist allein, dass mit seiner konsequenten Anwendung die ECM-Pflichten zur Gewährleistung eines sicheren Fahrzeugbetriebs erfüllt werden.

[26] Was die Instandhaltungsdokumentation betrifft, so wird ein Fahrzeug während seiner vielleicht 30-50 Jahre währenden Lebensdauer mit einiger Sicherheit von verschiedenen ECM und nach verschiedenen Regelwerken instandgehalten. § 4a Abs. 5 AEG verpflichtet die ECM, die Instandhaltungsunterlagen so lange aufzubewahren, wie das Eisenbahnfahrzeug als ein solches verwendet werden kann. Den Tag der Außerbetriebsetzung eines Fahrzeugs wird im Zweifel jedoch nur die zuletzt verantwortliche ECM kennen. Unabhängig von der Aufbewahrungspflicht durch die ECM sollte der Halter vertraglich sicherstellen, dass er von der ECM eine lückenlose Instandhaltungsdokumentation erhält. Damit läuft die Instandhaltungshistorie des Fahrzeugs beim Halter quasi zusammen und bleibt unabhängig von einem Wechsel in der ECM-Funktion vollständig verfügbar.

[27] Um seiner verbleibenden Sicherheitsverantwortung gerecht werden zu können, muss sich der Halter bei Übertragung der ECM-Funktion ein Prüfungsrecht, üblicherweise im Rahmen von der ECM zu dulddender regelmäßiger Audits, vertraglich einräumen lassen.

bb) Haftung, Kündigung, Rückabwicklung

[28] Auch im Rahmen von ECM-Vereinbarungen sollten Regelungen zur Haftung und Versicherung nicht vergessen werden (dazu näher im nachfolgenden Abschnitt III). Auch an eine Freistellungsverpflichtung der ECM sei für den Fall gedacht, dass der Halter wegen eines Verstoßes gegen seine Sicherheitspflichten in Anspruch genommen werden sollte, der seinerseits auf einer schuldhaften Verletzung von ECM-Pflichten beruht.

[29] Das Recht des Halters zur außerordentlichen Kündigung der ECM-Vereinbarung aus wichtigem Grunde ist selbstredend, wobei im Rahmen einer nicht abschließenden Aufzählung der Kündigungsgründe der Verlust der ECM-Zertifizierung nicht fehlen darf.

[30] Auch Regelungen über die Rückabwicklung für den Fall der Vertragsbeendigung sind empfehlenswert. In Betracht kommt eine Rückübertragung der ECM-Funktion auf den Halter oder eine Weiterübertragung auf eine neue ECM, jeweils mit entsprechender Verpflichtung der bisherigen ECM zur Mitwirkung und Herausgabe von Instandhaltungsunterlagen, soweit diese dem Halter noch nicht vorliegen sollten.

III. Haftung und Versicherung bei Wahrnehmung von ECM-Funktionen

1. Haftung der ECM

a) Öffentlich-rechtliche Verantwortung

[31] In den öffentlich-rechtlichen Vorschriften der DVO 779/2019 und des AEG findet man – wenig überraschend – keine Regelungen über die Haftung der ECM für Schlechtleistungen oder Pflichtverletzungen. Die genannten Regelungen statuieren und beschreiben die Sicherheitspflichten der ECM. Erweist sich ein Fahrzeug als für den Eisenbahnbetrieb nicht sicher, kann das EBA gemäß § 5a Abs. 2 S. 1 AEG den Weiterbetrieb untersagen. Vermutlich könnte das EBA auf vorgenannte Ermächtigungsgrundlage auch die Untersagung der ECM-Tätigkeit gegenüber einer sich als unzuverlässig erweisenden ECM stützen; derartige Verfügungen sind dem Autor bislang nicht bekannt geworden. Ferner kann das EBA gegenüber einer als ECM tätigen Person ein Bußgeld verhängen, wenn diese keine Instandhaltungsstellenbescheinigung besitzt; die Ermächtigungsgrundlage findet man in § 28 Abs. 1 Nr. 2 d AEG.

[32] Stellt das EBA im Rahmen seiner Aufsichtszuständigkeit fest, dass ein Wagen Mängel hat, die eine Gefahr für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs darstellen, fallen für die Überwachungstätigkeit Gebühren an, die gegenüber dem EVU und/oder dem Wagenhalter festgesetzt werden können. Die Ermächtigungsgrundlage fand sich bislang in der BEGebV (Bundeseisenbahngebührenverordnung), seit Juli 2021 nunmehr in der „Besondere Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes, der benannten Stelle und der bestimmten Stelle (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBABGebV)“. Gemäß § 1 Nr. 1 EBABGebV kann das EBA Gebühren und Auslagen für „individuell zurechenbare Leistungen“, gestützt auf Vorschriften des AEG erheben. Gebührentatbestände zulasten der ECM sind darin nicht auffindbar. Somit bedürfte es einer zivilrechtlichen Vereinbarung zwischen dem Halter und der von ihm mit der Funktion der ECM beauftragten Person über eine Freistellung oder Erstattung von Gebühren, die das EBA gegenüber dem Halter aufgrund von Sicherheitsmängeln des Wagens ver-

hängt, die ihrerseits auf einer Verletzung von ECM-Pflichten beruhen. Auch eine Erstattungspflicht von Bußgeldern, die gegenüber dem Halter aus eben diesem Grunde verhängt werden, wäre vertraglich verhandel- und regelbar.

b) Gesetzliche Haftung

[33] Ersichtlich gibt es zur Frage einer gesetzlichen Haftung der ECM bislang keine Rechtsprechung.

[34] Wenn man die Haftung für Schäden aus dem Eisenbahnbetrieb betrachtet, fällt das Augenmerk in der Regel zuerst auf die gesetzliche Gefährdungshaftung gemäß § 1 HaftpflG. Haftpflichtig ist der Eisenbahnunternehmer, mithin sowohl das verantwortliche EVU als auch der Infrastrukturbetreiber.⁸ Schon der Fahrzeughalter ist kein haftender Betriebsunternehmer im Sinne des Haftpflichtgesetzes.⁹ Dies muss also erst recht für die ECM gelten, die für den Halter in den Pflichtenkreis der Instandhaltung seiner Fahrzeuge eintritt.

[35] Somit wäre im Rahmen der gesetzlichen Haftung der ECM der § 823 BGB zu betrachten, also die Haftung für Personen- und Sachschäden Dritter, die durch ein Eisenbahnfahrzeug verursacht werden, weil es durch die ECM nicht regelgerecht instandgehalten wurde. Eine Haftung der ECM aus § 823 Abs. 1 BGB würde – da eine unmittelbare oder zielgerichtete Verletzungshandlung wohl auszuschließen ist – die Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht seitens der ECM erfordern, von deren Schutzbereich der Verletzte erfasst wird. Die Verantwortung der ECM, die sich aus den bereits erörterten öffentlich-rechtlichen Vorschriften des AEG und der DVO 779/2019 ergibt, dient zunächst dem Schutz der Eisenbahnsicherheit und damit dem Schutz der Allgemeinheit. An der Verkehrssicherungspflicht des Fahrzeughalters, die ein Ausfluss seiner Pflicht zum sicheren Eisenbahnbetrieb gemäß § 4 Abs. 3 Nr. 1 AEG ist, dürfte kein Zweifel bestehen.¹⁰ § 4 a Abs. 2 AEG wiederholt die Sicherheitsverantwortung des Halters und definiert gleichzeitig die Pflicht der ECM wie folgt:

„Unbeschadet der Verantwortung der Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen für den sicheren Betrieb sind die für die Instandhaltung zuständigen Stellen verpflichtet, die von ihnen zur Instandhaltung übernommenen Eisenbahnfahrzeuge in betriebssicherem Zustand zu halten.“

[36] Es wird also unterschieden zwischen der „Verantwortung für den sicheren Betrieb“ (Halter) und der „Verpflichtung, die Fahrzeuge in einem betriebssicheren Zustand zu halten“ (ECM). Letzteres ist vom Wortlaut weniger als Betriebssicherheit und letztlich ein Bestandteil der übergeordneten Eisenbahnverantwortung des Halters. Wäre die ECM ebenfalls unmittelbar für den sicheren Betrieb des Fahrzeugs verantwortlich, so hätte es konsequent einer Ergänzung des § 4 Abs. 3 Nr. 1 AEG bedurft. Von daher dürfte eine Haftung der ECM aus der Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht nach § 823 Abs. 1 BGB eher ausscheiden.

[37] In Betracht kommen könnte eine Haftung der ECM gemäß § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit der Verletzung eines Schutzgesetzes, typischerweise einer Strafvorschrift. Zu denken wäre an einen gefährlichen Eingriff in den Schienenverkehr durch schuldhaftes Verletzung der ECM-Instandhaltungspflichten. § 315 Abs. 1 Nr. 4 StGB erfordert die Beeinträchtigung der Sicherheit des Schienenbahnverkehrs durch einen „ähnlichen, ebenso gefährlichen Eingriff“, der wertungsmäßig den Tatausführungen gemäß den vorangehenden Ziffern entspricht. Ein Eingriff setzt allerdings Zielgerichtetheit voraus, so dass eine Strafbarkeit der ECM ver-

bunden mit einer Haftung nach § 823 Abs. 2 BGB vermutlich nur in dem unwahrscheinlichen Fall anzunehmen wäre, wenn vorsätzlich, in krimineller Absicht an Fahrzeugen manipuliert würde.

c) Vertragliche Haftung

[38] Auch zur Frage einer vertraglichen Haftung der ECM gibt es bislang keine Rechtsprechung.

aa) AVV

[39] Wie schon bei der Betrachtung der gesetzlichen Haftungstatbestände, bietet sich auch hier zunächst ein Vergleich mit der Haftung des Fahrzeughalters an, was zwangsläufig den Blick auf den AVV lenkt. Der AVV regelt das vertragliche Verhältnis zwischen EVU und Halter bei der Verwendung von Wagen des Halters durch das EVU, wobei der AVV beschränkt ist auf Eisenbahn-Güterwagen, sonstige Eisenbahnfahrzeuge folglich nicht umfasst. Der Halter haftet gemäß Art. 27.1 AVV für Schäden, die durch den Wagen verursacht werden, wenn dem Halter Verschulden – insbesondere durch mangelnde Instandhaltung – nachgewiesen wird.¹¹ Damit einher geht die Versicherungspflicht des Halters nach Art. 27.5 AVV und § 14 Abs. 2 AEG. Die ECM sucht man in diesem Regelungskomplex vergeblich. Dies erscheint konsequent angesichts der zuvor dargestellten Unterscheidung der Sicherheitsverantwortungen für den Bahnbetrieb gemäß §§ 4 Abs. 3 Nr. 1 und 4 a Abs. 2 AEG. Aus Sicht des Bahnbetriebs und seiner Sicherheit tritt quasi nach außen der Halter – und das EVU mit dem Infrastrukturbetreiber – in Erscheinung; die ECM steht „hinter“ dem Halter und erfüllt den Instandhaltungspart. In der Haftungsverantwortung für den Fahrzeugbetrieb und in der Versicherungspflicht nach „außen“ steht der Halter.

bb) Vertragspflichtverletzung

[40] Wenn eine Person vertraglich ECM-Pflichten übernimmt, haftet sie selbstverständlich nach § 280 BGB bei Vertragspflichtverletzungen auf Ersatz des kausal verursachten Schadens.

[41] Werkstattleistungen, die an eine ECM IV vergeben werden, unterliegen den Regeln des Werkvertragsrechts der §§ 631 ff BGB. Hiernach bestimmt sich die Haftung des Werkunternehmers – auch in der Eigenschaft als ECM IV – für Schlechtleistungen. Für die Haftung für sonstige Vertragspflichtverletzungen ist § 280 BGB einschlägig, etwa bei Verletzung von Mitteilungspflichten aus einer abgeschlossenen ECM-Vereinbarung.

[42] Wengleich – wie oben ausgeführt – die Außenhaftung der ECM mit einigen Fragezeichen zu versehen ist, so bestehen an der Haftung gegenüber dem Vertragspartner, in der Regel dem Halter, der die ECM-Funktion untervergift, keine Zweifel. Haftungsbegründend können jegliche Pflichtverletzungen aus ECM-Vereinbarung sein, also Haupt- wie Nebenpflichten, wie in der jeweiligen ECM-Vereinbarung und in der DVO 779/2019 definiert.

[43] Der Vollständigkeit halber sei auch erwähnt, dass den Auftraggeber der ECM, in der Regel also den Halter, eben-

8 Vgl. Filthaut/Piontek/Kayser, Haftpflichtgesetz, 10. Aufl., § 1, Rn. 55; LG Frankfurt am Main RdTW 2020, 348; LG Stade RdTW 2022, 213, Rn. 30; OLG Braunschweig RdTW 2021, 391, Rn. 30 ff.; grundlegend BGH NJW-RR 2004, 959.

9 Zum Ausschluss einer Gefährdungshaftung des Waggonhalters vgl. Freise, Die komplizierten Haftungsbeziehungen zwischen Fahrzeughaltern, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, TranspR 2017, 437 (443).

10 Vgl. bereits Wilting/Langenkamp RdTW 2021, 82 Rn. 65.

11 Vgl. Wilting/Langenkamp RdTW 2021, 82 Rn. 66.

falls eine Ersatzpflicht bei eigenen Vertragsverstößen trifft. Zu denken ist etwa an fehlerhafte Instandhaltungsregeln oder unvollständige oder widersprüchliche Regelwerke, die der ECM zur Erfüllung ihrer Instandhaltungsverantwortung übergeben wurden. Hieraus können Schäden an den Fahrzeugen oder zu lange Werkstattaufenthalte wie auch Ausfälle der Fahrzeuge für die vorgesehenen Transporteinsätze resultieren. Der Halter haftet einerseits gegenüber der ECM für ihr daraus entstehende Vermögensschäden (z. B. vergebliche Aufwendungen), wie auch andererseits gegenüber seinem Auftraggeber – etwa dem Mieter oder dem Transportauftraggeber – für ausfallende Beförderungen oder nicht zur Verfügung stehende Fahrzeuge. Hier sind die jeweiligen Vertragskonstellationen mit den jeweils eingegangenen Verpflichtungen zu prüfen.

2. Versicherung der ECM-Risiken

[44] Eine Versicherungspflicht für ECM-Funktionen kennen weder das AEG noch die DVO 770/2019. Da die ECM-Tätigkeit gleichwohl mit Haftungsrisiken verbunden ist, empfiehlt sich die Besorgung ausreichenden Versicherungsschutzes für das ECM-Risiko.

a) Betriebshaftpflicht-Deckung

[45] Wenn der Halter in einer Person auch die ECM-Funktion wahrnimmt, sollte das ECM-Risiko ausdrücklich in die nach § 14 ff AEG abzuschließende Eisenbahn-Haftpflichtversicherung eingeschlossen werden. Das darf zu keiner Mehrprämie führen, weil die Instandhaltungspflicht im Zweifel den Halter trifft und ohnehin Teil seines Halterrisikos darstellt. In diesem Fall hat die Erwähnung der ECM-Deckung lediglich klarstellende Bedeutung.

[46] Die ECM IV sollte als Werkunternehmer ohnehin über eine Betriebshaftpflicht- und Montageversicherung verfügen. Auch hier empfiehlt sich eine klarstellende, um die ECM IV-Funktion ergänzte Risikobeschreibung.

b) Vermögensschaden-Deckung

[47] Da die Betriebshaftpflichtdeckungen in aller Regel beschränkt sind auf die gesetzliche Haftpflicht, demnach keine vertraglichen Haftungen absichern, empfiehlt sich für die das ECM-Risiko in jedem Falle der zusätzliche Abschluss einer VHV (Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung). Denn eine Pflichtverletzung der ECM ist – wie dargestellt – in aller Regel eine Verletzung vertraglicher Pflichten aus der ECM-Vereinbarung und hat den Eintritt von reinen Vermögensschäden – in Abgrenzung zu Vermögensfolgeschäden aus Personen- oder Sachschäden – zur Folge.

IV. Fazit

[48] Seit dem nunmehr zehnjährigen Bestehen der Zertifizierungspflicht der ECM gemäß europäischem Recht ist festzustellen, dass die ECM inzwischen ein fester und selbstverständlicher Bestandteil für die Beteiligten am Eisenbahnverkehr geworden ist. Bemerkenswert ist, dass die ECM-Funktionen, insbesondere die Frage der Haftung und Pflichtverletzung einer ECM, noch keinen Eingang in die Rechtsprechung gefunden haben. Das mag hoffentlich bedeuten, dass die ECM-Funktionen sehr gewissenhaft erfüllt werden. Noch eher dürfte als Grund anzunehmen sein, dass sich Vertrags- und Haftungsfragen traditionell auf die nach „außen“ handelnden Halter und EVU konzentrieren und die ECM als „hinter“ dem Halter stehende, für den Instandhaltungspart zuständige Stelle, noch nicht in den Haftungsfocus gerückt ist. Das könnte sich ändern, wenn es – was nicht eintreten möge – zu einem schweren Eisenbahnunfall käme, der durch einen aufgrund unsachgemäßer Instandhaltung oder dabei übersehenen Fahrzeugmangel verursacht wird. Denn es ist nicht zu vergessen, dass die Entstehung der ECM-Vorschriften durch die Unfallkatastrophe bei Viareggio Fahrt aufnahm, womit der Bogen wieder zum Anfang dieses Beitrags gespannt ist. ■

Rechtsprechung

1 Vergütung für die Nutzung von Eisenbahn-Verkehrsstationen

AEG § 14 b, § 14 d, § 14 e Abs. 1, § 14 f; AEUV Art. 102; BGB § 315; Richtlinie 2001/14 Erwägungsgründe 5, 11, 16, 32, 40 und 46, Art. 1 Abs. 1, Art. 2, Art. 4, Art. 5 Abs. 1, Art. 7 Abs. 7, Art. 9 Abs. 1, Art. 17, Art. 24 Abs. 2, Art. 30, Anhang II Nr. 2; Richtlinie 2012/34 Art. 55 Abs. 1, Art. 56; Verordnung 1/2003 Art. 3 Abs. 1

Art. 30 der RL 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur in der durch die RL 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 geänderten Fassung ist wie folgt auszulegen:

Er steht dem nicht entgegen, dass die nationalen Gerichte bei der Entscheidung über eine Klage auf Rückzahlung der Entgelte für die Nutzung von Infrastruktur gleichzeitig Art. 102 AEUV und das einzelstaatliche Wettbewerbsrecht anwenden, sofern die zuständige Regulierungsstelle vorher über die Rechtmäßigkeit der betreffenden Entgelte entschieden hat. Insoweit sind die nationalen Gerichte zur loyalen Zusammenarbeit verpflichtet; sie müs-

sen bei ihrer Würdigung die Entscheidungen der zuständigen Regulierungsstelle berücksichtigen und sich bei der Begründung ihrer eigenen Entscheidungen mit dem gesamten Inhalt der ihnen vorgelegten Akten auseinandersetzen. (Rn. 83 bis 88)

EuGH, Urteil vom 27. Oktober 2022 – C-721/20

Zum Sachverhalt: [1] Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 102 AEUV und der Art. 4, 7 bis 12 und 30 der RL 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (ABl. 2001, L 75, S. 29, berichtigt in ABl. 2004, L 220, S. 16) in der durch die RL 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 (ABl. 2007, L 315, S. 44) geänderten Fassung (im Folgenden: RL 2001/14).

[2] Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der DB Station & Service AG (im Folgenden: DB Station & Service) und der ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (im Folgenden: ODEG) über die Höhe der Entgelte, die die letztgenannte Gesellschaft für die Nutzung der von der erstgenannten Gesellschaft betriebenen Verkehrsstationen zu zahlen hat.

Rechtlicher Rahmen

[3-20] [Wiedergabe der Erwägungsgründe 5, 11, 16, 32, 40 und 46 sowie der Art. 1 Abs. 1, Art. 2 lit. b, f und h, Art. 4 Abs. 1 und 5, Art. 5 Abs. 1, Art. 7 Abs. 7, Art. 9 Abs. 1, Art. 17 Abs. 1, Art. 24