

Instandhaltungspflichten des Betreibers eines Gefahrgut-Kesselwagens unter Berücksichtigung der Einführung einer für die Instandhaltung verantwortlichen Stelle („Entity in Charge of Maintenance“ – ECM) sowie deren Zertifizierungskriterien

1. Zielsetzung

Der europäische Gesetzgeber hat bei der Überarbeitung der Richtlinien über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (2008/57 EG) sowie über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (2008/110 EG) die Pflicht eingeführt, für jedes Eisenbahnfahrzeug eine für die Instandhaltung verantwortliche Stelle („Entity in Charge of Maintenance“ – ECM) zu benennen. Für Eisenbahngüterwagen gilt gemäß der Richtlinie 2008/110 EG darüber hinaus, dass die ECM zertifiziert sein muss. Die Kriterien hierfür sind von der Europäischen Eisenbahnagentur ERA erarbeitet und als EU-Verordnung 445/2011 am 10. Mai 2011 veröffentlicht worden.¹ Diese Verordnung (nachstehend „ECM-Verordnung“) ist am 31. Mai 2011 in Kraft getreten und ist seitdem auch national unmittelbar geltendes Recht. Damit wurden erstmals auf EU-Ebene einheitliche und verbindliche Vorgaben für die Organisation des Instandhaltungsmanagements von Eisenbahngüterwagen gemacht. Diese sind seither – ungeachtet der gemäß ECM-Verordnung bis 31. Mai 2013 währenden Übergangsfrist bis zum Wirksamwerden der generellen Zertifizierungspflicht für ECMs – für die Beurteilung der Qualität von solchen Instandhaltungsmanagementsystemen maßgeblich.

Die ECM-Verordnung bezieht sich auf den Güterwagen als Ganzes und verweist an mehreren Stellen ausdrücklich auch auf Besonderheiten der Instandhaltung von Gefahrgut-Kesselwagen. Der Betreiber und Halter eines Gefahrgut-Kesselwagens muss daher nunmehr bei der Erfüllung seiner gefahrgutrechtlichen Instandhaltungsverpflichtungen auch die Erfüllung der Organisationsanforderungen aus der ECM-Verordnung sicherstellen; das gilt auch, wenn er (ausnahmsweise) nicht selbst gleichzeitig ECM für sein Fahrzeug ist.

Dieses VPI-Merkblatt wurde dazu von VPI mit den zuständigen Behörden abgestimmt und dient der Klarstellung und Konkretisierung der sich aus den in RID und GGVSEB ergebenden Pflichten

¹ 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, Amtsblatt der Europäischen Union L 122/22 vom 11.05.2011 (**Anlage 1** zu diesem Merkblatt)

eines Betreibers und Halters von Eisenbahn-Kesselwagen. Dabei werden die zu ergreifenden Maßnahmen beispielhaft erläutert.

2. Rechtsgrundlagen

2.1 Gefahrgutrecht

Die gefahrgutrechtlichen Pflichten des Betreibers eines Kesselwagens sind für Deutschland in § 30 GGVSEB² wie folgt normiert:

„Der Betreiber eines Kesselwagens, abnehmbaren Tanks und Batteriewagens im Eisenbahnverkehr hat dafür zu sorgen, dass

- 1. nur Kesselwagen, abnehmbare Tanks und Batteriewagen verwendet werden, deren Dicke der Tankwände den Vorschriften nach Absatz 4.3.2.3.1 in Verbindung mit den Absätzen 6.8.2.1.3 und 6.8.2.1.17 bis 6.8.2.1.20 und den anwendbaren Sondervorschriften in Abschnitt 6.8.4 RID entspricht;*
- 2. Kesselwagen, abnehmbare Tanks und Batteriewagen auch zwischen den Prüfterminen den Bau-, Ausrüstungs- und Kennzeichnungsvorschriften nach den Unterabschnitten 6.8.2.1, 6.8.2.2, 6.8.2.5, 6.8.3.1, 6.8.3.2 und 6.8.3.5 und den anwendbaren Sondervorschriften in Abschnitt 6.8.4 RID entsprechen, mit Ausnahme der durch den Befüller anzugebenden beförderten Stoffe und Gase;*
- 3. in den Fällen nach den Absätzen 6.8.2.4.4 und 6.8.3.4.14 RID eine außerordentliche Prüfung der Kesselwagen, abnehmbaren Tanks und Batteriewagen durchgeführt wird, wenn die Sicherheit des Tanks oder seiner Ausrüstung beeinträchtigt sein könnte, und*
- 4. für Kesselwagen, abnehmbare Tanks und Batteriewagen die Tankakte nach Absatz 4.3.2.1.7 RID geführt, aufbewahrt, an einen neuen Eigentümer oder Betreiber übergeben, auf Anforderung zuständigen Behörden vorgelegt und dem Sachverständigen zur Verfügung gestellt wird.“*

² Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt vom 17. Juni 2009 (BGBl. I S. 1389)

2.2. ECM-Verordnung

Die Anforderungen an das Instandhaltungsmanagementsystem der ECM eines Eisenbahn-güterwagens sowie die Bewertungskriterien für die erforderliche Zertifizierung dieses Sys-tems sind in Artikel 4 und im Anhang III der ECM-Verordnung (**Anlage 1** zu diesem Merk-blatt) näher beschrieben.

Die ECM-Verordnung beschreibt unabhängig von dem im Einzelfall anzuwendenden In-standhaltungsregelwerk, welche Prozesse durch eine ECM installiert und beherrscht werden müssen, um den sicheren Instandhaltungs-Zustand eines Güterwagens im Eisenbahnbetrieb zu gewährleisten.

Bei dem Instandhaltungsmanagementsystem der ECM wird zwischen 4 verschiedenen Funk-tionsebenen differenziert:

a. **Management-Funktion (*management function*)**

- Führungs- und Steuerungsfunktionen
- Systemüberwachung
- Qualitätssicherung

b. **Instandhaltungs-Entwicklungs-Funktion (*maintenance development function*)**

- Organisation, Überwachung und Weiterentwicklung des Instandhaltungssystems
- Erfassung aller relevanten Regelwerke und Normen
- Vorgaben für die Durchführung der Instandhaltung
- Vorgaben für das Informations- und Dokumentenmanagement
- Vorgaben für Ausbildung und Schulung
- Vorgaben für Werkstatt- und Lieferantenauswahl

c. **Fuhrpark-Instandhaltungs-Management-Funktion (*fleet maintenance management function*)**

- Auftragsmanagement, Definition der erwarteten Instandhaltungsleistung
- Zuführungsüberwachung, Kontrolle der Fristen
- Werkstatt- und Lieferantenüberwachung

d. Instandhaltungs-Erbringungs-Funktion (*maintenance delivery function*)

- Organisation der Instandhaltungsprozesse, Ein- und Ausgangskontrolle
- Zertifizierungsanforderung für Werkstätten
- Ersatzteil- und Werkzeugmanagement
- Prüfverfahren

Während die Management-Funktion von der ECM selbst ausgeübt werden muss, können die übrigen Funktionen auch an Dritte als Dienstleister vergeben werden. Hinsichtlich der 4. Funktionsebene (Durchführung der Instandhaltung) dürfte dies der Regelfall sein.

Wichtige Elemente des Instandhaltungsmanagementsystems der ECM auf allen Funktions-ebenen sind insbesondere:

- Prozesse zur systematischen Erfassung und Analyse von aufgetretenen Problemen und daraus resultierend die ebenso systematische Fehlerbeseitigung im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses,
- Strukturierte Informationserfassung, -weitergabe und -austausch,
- Vollständige und transparente Dokumentation der Instandhaltungsprozesse und Instandhaltungsmaßnahmen,
- Sicherstellung der Qualifikation des eingesetzten Personals.

3. Erfüllung der Pflichten aus Gefahrgutrecht und Eisenbahnrecht durch den Betreiber und Halter von Gefahrgut-Kesselwagen

3.1 Organisation der Instandhaltung von Gefahrgut-Kesselwagen

Welche Organisationsstrukturen, Prozesse und Maßnahmen ein Betreiber und Halter von Gefahrgut-Kesselwagen zur Erfüllung seiner Pflichten aus § 30 GGVSEB, insbesondere der Pflicht, für die Einhaltung der Bau-, Ausrüstungs- und Kennzeichnungsvorschriften auch zwischen den Prüfungsterminen zu sorgen, konkret vorhalten, überwachen oder veranlassen muss, wird weder in der GGVSEB noch im RID näher erläutert.

Die Zertifizierungskriterien der ECM-Verordnung geben künftig erstmalig einen Maßstab vor, an dem die Qualität bestehender Instandhaltungssysteme überprüft werden kann und dem sie ggf. auch angepasst werden müssen.

Soweit das Gefahrgutrecht keine spezifischen Anforderungen enthält, die über die Anforderungen an die Organisation einer ECM hinausgehen oder davon abweichen, kann der Betreiber und Halter eines Gefahrgut-Kesselwagens grundsätzlich davon ausgehen, dass mit der Erfüllung und Einhaltung der Zertifizierungskriterien der ECM-Verordnung auch eine den Anforderungen des Gefahrgutrechts genügende Organisation der Instandhaltung gegeben ist.

Besonderheiten der Organisation der Instandhaltung von Gefahrgut-Kesselwagen ergeben sich unter anderem aus der notwendigen und sinnvollen Einbeziehung von Gefahrgutbeauftragten im Sinne der Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GbV) in Instandhaltungs-, Überwachungs- und Dokumentationsprozesse.

3.2 Präventiver Charakter der Instandhaltung

Für alle Eisenbahngüterwagen gilt, sofern sie nicht von ihrem Halter ausschließlich in eigenen Zügen eingesetzt werden, dass der Wagen während der Durchführung des Transports oder der sonstigen Nutzung durch Dritte (z.B. bei Vermietung) für längere Zeiträume dem unmittelbaren Zugriff des Halters entzogen ist. Im Extremfall besteht eine Zugriffsmöglichkeit des Halters auf den Wagen nur anlässlich der planmäßigen wiederkehrenden Prüfungen (Revisionen und Kesselprüfungen).

Das Instandhaltungsmanagement muss daher darauf ausgerichtet sein, dass der sichere Instandhaltungszustand des Wagens in dem Zeitintervall zwischen den Prüfterminen erhalten bleibt (präventiver Charakter der Instandhaltung). Dabei sind die zu erwartenden Betriebsbedingungen anzunehmen.

Für Gefahrgut-Kesselwagen ist in § 30 Nr. 2 GGVSEB als Pflicht des Betreibers normiert, dass dieser dafür zu sorgen hat, dass die Wagen auch zwischen den Prüfterminen den Bau-, Ausrüstungs- und Kennzeichnungsvorschriften entsprechen. Diese Pflicht ist bei der Ausge-

staltung des Instandhaltungsmanagementsystems für Gefahrgut-Kesselwagen zu berücksichtigen.

3.3 Ergänzende Prüfungen/Inspektionen zwischen den Prüfterminen

Der präventive Charakter der Instandhaltung sollte grundsätzlich darauf ausgerichtet sein, einen Betrieb ohne zusätzliche, zwischen den Prüfungsterminen liegende, und nicht aus besonderem Anlass durchgeführte Prüfungen oder Inspektionen zu erlauben.

Um im Betrieb entstandene und dem Betreiber/Halter noch nicht gemeldete Mängel/Schäden zu erkennen, sind allerdings Werkstattläufe aus Anlass von Bedarfsinstandhaltungen, Reinigungen, Mieterwechseln zu nutzen, um den RID-konformen Zustand der Wagen mittels Sichtprüfung zu überprüfen.

Diese Sichtprüfung bezieht sich mindestens auf:

- Im Betrieb entstandene Schäden, wie z.B. Risse in Schraubkappen, an Vakuumringen oder Sattelleisten, soweit diese bei einer Sichtprüfung erkennbar sind.
- Vollständigkeit der Ausrüstung,
- lose oder fehlende Schrauben an Tank und Ausrüstung
- Lesbare und korrekte Kennzeichnung.

Soweit die entsprechenden Maßnahmen nicht vom Betreiber/Halter selbst beauftragt oder mit eigenem Personal durchgeführt werden, ist die Durchführung durch entsprechende vertragliche Vereinbarungen mit den Industriepartnern sicherzustellen (siehe dazu unten 3.4.).

Wenn die Sicherheit des Tanks beeinträchtigt sein könnte, z.B. nach Unfall oder Umbau gemäß § 30 Nr. 3 GGVSEB, ist der Tank einer Prüfung durch den Sachverständigen nach RID 6.8.2.4.6. zuzuführen. Dem Betreiber und Halter obliegt es, im Rahmen seiner Sorgfaltspflichten zu entscheiden, ob die Sicherheit beeinträchtigt sein könnte. Zur Sachentscheidung, ob die Sicherheit beeinträchtigt sein könnte, kann er sich z.B. auch der Kompetenz anderer fachkompetenter Vertragspartner (Werkstätten oder Bahnen) bedienen. Die von ihm getroffene Entscheidung ist im Rahmen seines Instandhaltungsmanagements zu dokumentieren.

3.4 Informationsmanagement und Einbindung von Vertragspartnern

Teil der Pflicht des Betreibers/Halters gemäß § 30 Nr. 2 GGVSEB ist, dafür zu sorgen, dass die für das Funktionieren des Instandhaltungsmanagementsystems erforderlichen Informationen verfügbar sind.

Für diese Informationen gibt es im Wesentlichen drei Quellen, deren Informationsverhalten der Betreiber im Wege vertraglicher Vereinbarungen beeinflussen kann:

a. Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die den Güterwagen verwenden

Grundlage der Rechtsbeziehungen zwischen Wagenhalter/Betreiber und verwendendem EVU ist in den meisten Fällen der „Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen“ (AVV) (aktuelle Fassung veröffentlicht unter: <http://www.gcubureau.org>). Diesem multilateralen Vertrag, dessen Bedingungen bei jeder Verwendung eines Wagens eines fremden Halters durch ein EVU zur Anwendung gelangen, sind alle wesentlichen EVUs und Wagenhalter auf dem europäischen Kontinent beigetreten (eine aktuelle Excel-Liste der über 600 Vertragsparteien ist ebenfalls verfügbar unter: <http://www.gcubureau.org>).

Der Beitritt zum AVV ist allen Haltern von Gefahrgut-Kesselwagen dringend zu empfehlen!

Anderenfalls sind entsprechende vertragliche Regelungen vorzunehmen, um einen gleichwertigen Zustand herzustellen.

Gemäß Artikel 7.3 AVV nimmt das EVU bei der Übernahme des Wagens die in Anhang 9 AVV vorgesehenen Kontrollen vor.

Gemäß Artikel 15 AVV hat das EVU die Pflicht, dem Wagenhalter alle für die Instandhaltung des Wagens erforderlichen Informationen sowie über dessen Laufleistung zu liefern.

Gemäß Artikel 18.1 AVV ist das EVU verpflichtet, den Wagenhalter über jede festgestellte Beschädigung eines Wagens mit einem formularmäßigen Schadensprotokoll (Anlage 4 AVV) zu informieren.

b. Reparaturwerkstätten

Hier sind 2 Fälle zu unterscheiden:

- (aa) vom verwendenden EVU beauftragte Reparaturen gemäß Artikel 19 AVV
- (bb) vom Wagenhalter selbst beauftragte Reparaturen

Fall (aa): Gemäß Artikel 19 AVV ist das EVU verpflichtet, die Lauffähigkeit eines verwendeten Wagens wiederherzustellen. Zu diesem Zweck beauftragt das EVU selbst Reparaturwerkstätten, bei Bremssohlenwechsel und Kleinreparaturen erfolgt dies ohne vorherige Rücksprache mit dem Halter, ansonsten mit dessen Zustimmung. Seit dem 01.05.2011 gilt, dass alle auf Grundlage des AVV von EVU beauftragten Reparaturwerkstätten von den beauftragenden EVU zu verpflichten sind, bei Kesselwagen ohne Rücksicht auf den Anlass des Werkstattzulaufs (also auch bei einem bloßen Bremssohlenwechsel) die in Anlage 10 AVV, Ziffern 6.28 bis 6.38 vorgesehenen mit einem (*) gekennzeichneten Sichtprüfungen vorzunehmen.³

Fall (bb): In allen Fällen der direkten Beauftragung der Werkstatt durch den Wagenhalter ist bilateral zu vereinbaren, dass ohne Rücksicht auf den Anlass des Werkstattzulaufs die RID-Konformität des Wagens (mindestens durch Sichtprüfung) überprüft wird, etwa festgestellte Mängel dem Wagenhalter gemeldet werden und die RID-Konformität des Wagens bei Verlassen der Werkstatt bescheinigt wird.

c. Nutzer des Wagens, insbesondere Befüller (Mieter und deren Vertragspartner)

Voraussetzung für das Funktionieren der Informationspflicht ist, die Mieter von Kesselwagen in den Mietverträgen zu verpflichten, die Wagen ausschließlich von EVU befördern zu

³ Dies sind folgende Punkte:

- Die Tanks dürfen (auch ohne Ladeverluste) keine scharfkantigen Verformungen aufweisen.
- Es dürfen keine Anrisse in den Sätteln vorhanden sein. Wenn der Tank u.a. mit Schrauben oder Nieten am Wagenkasten befestigt ist, dürfen keine dieser Befestigungen fehlen.
- Schweißnähte, die den Tank mit dem Untergestell verbinden, dürfen keine Anrisse haben.
- Leitern, Bühnen und Geländer müssen sicher benutzbar sein und dürfen nicht lose sein.
- Tankverkleidungen, Sonnendächer und Isolierungen dürfen nicht lose sein.
- Gewindeschutzkappen dürfen nicht fehlen.
- Blindflansche dürfen nicht fehlen oder lose sein. Alle Befestigungsschrauben müssen vorhanden sein.
- Die Stellungsanzeige des Bodenventils muss in gutem Zustand und lesbar sein.

lassen, die dem AVV beigetreten sind, um die Informationspflichten des EVU gegenüber dem Wagenhalter sicherzustellen (siehe oben a.) bzw. gleichwertige Informationspflichten in bilateralen Verträgen sicherzustellen.

Weiterhin wird empfohlen, Mieter vertraglich zu verpflichten, den Vermieter bei der Beschaffung von Laufleistungsinformationen gemäß Artikel 15 AVV sowie Schadensfeststellungen gemäß Artikel 18 AVV durch das vom Mieter beauftragte EVU zu unterstützen.

Schließlich sind die Mieter/Nutzer von Gefahrgut-Kesselwagen vertraglich zu verpflichten, insbesondere bei der Befüllung Sichtprüfungen zur Feststellung der (äußerlichen) RID-Konformität der Wagen vorzunehmen (RID 1.4.3.3 a) und zu dokumentieren. Dabei empfiehlt es sich, die von Branchenverbänden wie CEFIC oder MWV empfohlenen Checklisten in der jeweils letzten gültigen Fassung zu verwenden. Soweit der Mieter/Nutzer Wagen durch Dritte befüllen lässt, ist zu vereinbaren, dass er diesen ebenfalls entsprechende vertragliche Verpflichtungen auferlegt.