

**Antrag zur Aufnahme von Änderungen des AVV
in Artikel 2, 3, 4, 5 sowie die in der Anlage 17 (Paket Nummer 3)**

Änderungshistorie

Verfasser	Datum	Absatz	Änderung
SG ECM im AVV	11.08.2026		Basis V10, Trennung der Pakete
Update nach UIC	08.09.2026		V11
Beschluss AVV GK	15.09.2026		Am 15.09 von UIC, UIP zugestimmt Am 30.09 von ERFA zugestimmt

Titel:	ECM im AVV – Weiterentwicklung des Haupttextes KAPITEL I - ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN – Artikel 2, 3, 4, 5 und Anlage 17
Änderungsantrag von (EVU/Halter/andere Gremien):	Sonderarbeitsgruppe (ERFA, UIC, UIP)
Änderungsantrag zu:	☒ Artikel 2 ☒ Artikel 3 ☒ Artikel 4 ☒ Artikel 5 ☒ Anlage 17
Einreicher:	SG Weiterentwicklung AVV: Christian Kühnast
Ort, Datum:	Remote, 11.08.2026
Kurzbeschreibung:	Mit den Änderungen der Artikel 2 bis 5 sowie der Einführung der neuen Anlage 17 wird Kapitel I des AVV neu strukturiert und um verbindliche Regelungen zur Kommunikation ergänzt. Gleichzeitig wird der GCU Broker als standardisierte Kommunikationsplattform für sicherheitsrelevante Informationen etabliert und ausgebaut. Ziel ist es, die Übersichtlichkeit des Vertrags zu verbessern, die digitale Zusammenarbeit zwischen Haltern und EVU zu stärken sowie den Datenaustausch zu Betriebsfreigaben und Wiederinbetriebnahmen zu standardisieren.

1. Ausgangslage (Ist):**1.1. Einleitung**

Die Weiterentwicklung des ECM-Systems und die zunehmende Digitalisierung der Prozesse im Güterwagensektor erfordern eine klare Strukturierung der Vertragsregelungen sowie einheitliche Kommunikationswege zwischen den Beteiligten. Die bisherigen Regelungen des AVV enthalten die relevanten Inhalte bereits, sie sind jedoch teilweise auf verschiedene Artikel verteilt und enthalten keine ausdrücklichen Vorgaben zur elektronischen Kommunikation. Der Änderungsantrag schafft eine übersichtlichere Struktur und stärkt die digitale Zusammenarbeit über den GCU Broker

1.2. Funktionsweise

Die Änderungen bündeln zusammengehörende Themenbereiche innerhalb des AVV neu. Regelungen zu Beitritt und Kündigung werden künftig in Artikel 4 zusammengefasst, während Artikel 3 erstmals die Anforderungen an die Kommunikation zwischen den Vertragsparteien definiert. Für bestimmte sicherheits- und betriebsrelevante Informationen, insbesondere Schadensprotokolle, technische Fahrzeugdaten, Laufleistungsdaten, Betriebsfreigaben und Wiederinbetriebnahmen, wird der GCU Broker als standardisierte Kommunikationsplattform festgelegt. Ergänzend definiert die neue Anlage 17 die auszutauschenden Datenelemente und Informationsinhalte für Betriebsfreigaben (RTS) und Wiederinbetriebnahmen (RTO). Dadurch entsteht ein einheitlicher, digital unterstützter Informationsfluss zwischen Werkstätten, ECM, Haltern und EVU.

1.3. Störung/Problembeschreibung:

Die bisherige Struktur des AVV erschwert teilweise die schnelle Orientierung innerhalb der allgemeinen Vertragsbestimmungen. Zudem bestehen Unterschiede bei der Übermittlung sicherheitsrelevanter Informationen zwischen den beteiligten Unternehmen. Insbesondere bei Betriebsfreigaben und Wiederinbetriebnahmen fehlen bislang einheitliche Vorgaben für Inhalt, Umfang und Übertragungsweg der Daten. Dies führt zu zusätzlichem Abstimmungsaufwand, Medienbrüchen sowie zu potenziellen Verzögerungen bei betrieblichen Abläufen. Darüber hinaus werden gesetzliche Informationspflichten zwar erfüllt, jedoch nicht ausdrücklich im AVV strukturiert dargestellt.

1.4. . Handelt es sich um eine anerkannte Regel der Technik* (z.B. DIN, EN)?

☒ Nein ☐ Ja, folgende:

* „anerkannte Regeln der Technik: die schriftlich festgelegten Regeln, die bei ordnungsgemäßer Anwendung dazu dienen können, eine oder mehrere spezifische Gefährdungen zu kontrollieren.“ (Quelle: EG-Verordnung 402/2013, Artikel 3)

„Schriftlich fixierte oder mündlich überlieferte technische Festlegungen für Verfahren, Einrichtungen und Betriebsweisen, die nach herrschender Auffassung der beteiligten Kreise (Fachleute, Anwender, Verbraucherinnen und Verbraucher und öffentliche Hand) geeignet sind, das gesetzlich vorgegebene Ziel zu erreichen und sich in der Praxis allgemein bewährt haben oder deren Bewährung nach herrschender Auffassung in überschaubarer Zeit bevorsteht.“ BMJ Handbuch der Rechtsförmlichkeit)

2. Sollzustand**2.1. Beseitigung Störung/Problem (Soll)**

Durch die Neuordnung der Artikel 2 bis 5 werden die allgemeinen Bestimmungen des AVV klarer gegliedert und inhaltlich zusammenhängende Themenbereiche gebündelt. Mit dem neuen Artikel 3 wird die Kommunikation zwischen den Vertragsparteien erstmals ausdrücklich geregelt und die Nutzung des GCU Brokers für definierte Datenaustauschprozesse verbindlich festgelegt. Die neue Anlage 17 standardisiert die Inhalte von Betriebsfreigaben und Wiederinbetriebnahmen und schafft damit einen sektorweit einheitlichen digitalen Prozess. Dies verbessert die Nachvollziehbarkeit, reduziert Schnittstellenprobleme und unterstützt die Einhaltung der Anforderungen aus den europäischen Sicherheits- und ECM-Vorschriften.

3. Änderung**Gegenüberstellung**

<u>Aktuelle Version des AVV</u>		<u>Änderungsüberlegungen</u>	
KAPITEL I GEGENSTAND, ANWENDUNGSBEREICH, KÜNDIGUNG, WEITERENTWICKLUNG DES VERTRAGES, AUSSCHEIDEN ALS VERTRAGSPARTEI		Kapitel I Allgemeine Bestimmungen	
Artikel 2 Anwendungsbereich		Artikel 2 Anwendungsbereich	
2.1	Der Vertrag geht im internationalen Eisenbahnverkehr den Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV (Anhang D zum COTIF 1999) und in nationalen Eisenbahnverkehren den gegebenen falls anwendbaren nationalen Vorschriften vor, soweit dies jeweils zulässig ist.	2.1	<i>Der Vertrag geht den Vorschriften des internationalen Rechts (COTIF, insbesondere CUV und ATMF), des europäischen und des jeweils anwendbaren nationalen Rechts vor, soweit dies jeweils zulässig ist</i>
2.2			(verschoben nach Artikel 4.1)
2.3	Die Bestimmungen dieses multilateralen Vertrags gelten zwischen den Vertragsparteien, soweit sie untereinander nichts anderes vereinbart haben.	2.2	(unverändert, ex 2.3) Die Bestimmungen dieses multilateralen Vertrags gelten zwischen den Vertragsparteien, soweit sie untereinander nichts anderes vereinbart haben.
2.4	Das AVV-Büro erstellt ein Verzeichnis der Vertragsparteien (Anlage 1 auf der Webseite www.gcubureau.org) und aktualisiert es monatlich, jeweils zum 01. des betreffenden Monats.		(verschoben nach Artikel 4.2)
Erläuterung: Die Bestimmung ist klarer gefasst: Sie trennt nicht mehr internationalen und nationalen Verkehr, weil das europäische Recht auch für den nationalen Verkehr und das jeweils anzuwendende nationale Recht (soweit es internationalem oder europäischem Recht nicht widerspricht) auch für den internationalen Verkehr gilt. Zwingend zu beachten sind vor allem die Vorschriften des europäischen Rechts, wie die EU-Sicherheitsrichtlinie, die ECM-Verordnung. Außerdem erfasst sie den COTIF-Anhang ATMF. Die bisherigen Bestimmungen 2.2 und 2.4 betreffen nicht den Anwendungsbereich des AVV und sind daher in den neuen Art. 4 über Beitritt und Kündigung übernommen worden.			

		<u>Artikel 3 (neu) Kommunikation</u>	
3.1		3.1	Die Vertragsparteien halten bei ihrer Kommunikation und wechselseitigen Information über den betrieblichen Einsatz und die Instandhaltung von Wagen die gesetzlichen Bestimmungen und Regelungen in ihrer jeweils geltenden Fassung ein. Die jeweiligen Ansprechpartner ergeben sich gemäß Anlage 1. Für die Übermittlung bestimmter Daten (Schadensprotokoll gemäß Anlage 4, Laufleistungsdaten gemäß Anlage 15, technische Fahrzeugdaten gemäß Anlage 16, Betriebsfreigabe* gemäß Anlage 10 und Wiederinbetriebnahme* gemäß Anlage 17) benutzen die Vertragsparteien die Kommunikationsplattform (GCU Broker).
3.2	Darüber hinaus kann jede Vertragspartei, die einem Antrag auf Änderung des Vertrages widersprochen hat, mit einer Frist von sechs Wochen seit Annahme des Änderungsantrages durch die Mehrheit der Vertragsparteien durch schriftliche Erklärung gegenüber dem AVV-Büro ihre Teilnahme an dem Vertrag mit Wirkung zum Inkrafttreten der Änderung kündigen.		(verschoben nach 4.4)
Erläuterung: Das öffentliche Eisenbahnrecht enthält zahlreiche Vorschriften, die im Interesse der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs die unterschiedlichen Akteure des Eisenbahnsektors mit umfangreichen wechselseitigen Informationspflichten belegen. Diese Pflichten ergeben sich insbesondere aus dem COTIF-Anhang ATMF (Art. 15 §§ 3 und 4 sowie Art. 15a § 3), aus der EU-Sicherheitsrichtlinie 2016/798 (Art. 4 Abs. 5 Buchstabe b und Abs. 6), der ECM-DVO 2019/779 der EU-Kommission (Art. 5) sowie der DVO 1018/2012 der EU-Kommission (Art. 4). Als das für die Übermittlung bestimmter wichtiger und sicherheitsrelevanter Daten zu nutzendes Instrument wird die Kommunikationsplattform (GCU Broker) ausdrücklich als verbindlicher Standard genannt.			
<u>Artikel 4</u>		<u>Artikel 4 (neu, bisher Art. 2 und 3) Beitritt und Kündigung</u>	
2.2		4.1	(unverändert, ex 2.2) Ein Beitritt wird zum ersten Tag des nächsten Monats wirksam, wenn die Beitrittserklärung dem AVV-Büro mindestens 15 Tage vorher zugegangen ist.
2.4	Das AVV-Büro erstellt ein Verzeichnis der Vertragsparteien (Anlage 1 auf der Webseite www.gcubureau.org) und aktualisiert es monatlich, jeweils zum 01. des betreffenden Monats.	4.2	(ex 2.4) Das AVV-Büro ~~erstellt~~ führt ein Verzeichnis der Vertragsparteien (Anlage 1 auf der Webseite www.gcubureau.org) und aktualisiert es ~~monatlich,~~ jeweils zum ~~01. des betreffenden Monats~~ ersten.

3.1	Jede Vertragspartei kann ihre Teilnahme an dem Vertrag durch schriftliche Erklärung gegenüber dem AVV-Büro mit einer Frist von mindestens sechs Monaten zum Ende eines Kalenderjahres kündigen. Das AVV-Büro veröffentlicht eine eingegangene Kündigung und das Datum ihres Wirksamwerdens für die Vertragsparteien in der Liste aus Artikel 2.4, die monatlich vom AVV-Büro herausgegeben wird.	4.3	(ex 3.1) Jede Vertragspartei kann ihre Teilnahme an dem Vertrag durch schriftliche Erklärung gegenüber dem AVV-Büro mit einer Frist von mindestens sechs Monaten zum Ende eines Kalenderjahres kündigen. Das AVV-Büro veröffentlicht eine eingegangene Kündigung und das Datum ihres Wirksamwerdens für die Vertragsparteien in der Liste gemäß Artikel 2.4 4.2 , die monatlich vom AVV-Büro herausgegeben wird.
		4.4	(unverändert, ex 3.2) Darüber hinaus kann jede Vertragspartei, die einem Antrag auf Änderung des Vertrags widersprochen hat, mit einer Frist von sechs Wochen seit Annahme des Änderungsantrags durch die Mehrheit der Vertragsparteien durch schriftliche Erklärung gegenüber dem AVV-Büro ihre Teilnahme an dem Vertrag mit Wirkung zum Inkrafttreten der Änderung kündigen.

Erläuterung:

Alle bisher verstreuten Einzelbestimmungen zu Beitritt und Kündigung werden in Art. 4 zusammengefasst.

	Artikel 5 (neu, bisher Art. 4) Weiterentwicklung des Vertrags
	Die Vertragsparteien ~~des AVV~~ geben sich zur Weiterentwicklung des Vertrags eine Geschäftsordnung (Anlage 8). Das AVV-Büro koordiniert die Arbeiten zur Weiterentwicklung des Vertrags und sorgt für redaktionell übereinstimmende Fassungen des Vertrags in den drei in Artikel 35 genannten Sprachen.

Erläuterung:

Die Aufgaben des AVV-Büros werden genauer beschrieben, ohne dass eine inhaltliche Änderung stattfindet.

(NEU) Anlage 17**Für den Allgemeinen Vertrag zur Verwendung von Güterwagen****Betriebsfreigabe (RTS) & Wiederinbetriebnahme (RTO)**

Diese Anlage enthält detaillierte Informationen zu den Anforderungen an den Informationsaustausch für die Betriebsfreigabe sowie die Wiederinbetriebnahme.

Nach der Instandsetzungsmaßnahme übersendet das EVU oder die von ihm beauftragte Werkstatt die Betriebsfreigabe und etwaige zusätzliche Informationen an den Halter.

Die auf der Betriebsfreigabe gründende Wiederinbetriebnahme teilt der Halter dem EVU mit.

Das AVV-Büro stellt den Unterzeichnern mit dem GCU Broker eine Kommunikationsplattform zur Verfügung, die die Übermittlung von Daten zur Betriebsfreigabe und zur Wiederinbetriebnahme ermöglicht.

Zusätzliche Informationen, beispielsweise Kurzbeschreibungen von Anweisungen für technische Prüfer und Betriebspersonal, sind bilateral zwischen den Vertragsparteien auszutauschen. Der Austausch solcher Informationen ist erforderlich, wenn fahrzeugbezogene technische Sachverhalte nicht durch diese Anlage geregelt werden.

Beschreibung der Elemente der Betriebsfreigabe (RTS)

Element	Typ	Definition
WagonNumber-Freight	Obligatorisch	Eindeutige Identifizierung des Güterwagens durch seine Nummer Vollständige 12-stellige Wagennummer, einschließlich Prüfziffer
KeeperShortName VKM	Obligatorisch	Kennzeichnung des Wagenhalters laut VKM-Register (http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/list-VKM.aspx , Spalte B – ohne Sonderzeichen)
UserRU	Obligatorisch	Vierstelliger Organisationscode (RICS) oder alternativ Name des verwendenden EVU
ReportID	Obligatorisch	Eindeutige Nummer des Schadensprotokolls des verwendenden EVU; die Nummer darf maximal 32 Zeichen umfassen.
Maintenance supplier	Obligatorisch	ECM-Name laut ERADIS-Datenbank
EINNumber	Fakultativ	EIN-Nummer laut ERADIS-Datenbank
Address	Obligatorisch	Name der Straße
City	Obligatorisch	Name der Stadt
Postcode	Obligatorisch	Postleitzahl der Stadt
Country	Obligatorisch	Land der Stadt
Primary Location Codes	Fakultativ	Primäre Bahnbetriebsstelle (PLC), an der ein Zug abfährt, ankommt, anhält, durchfährt oder das Gleis wechselt. Format: Landescode (2 Buchstaben) + Numerischer Code der Betriebsstelle (1 bis 5 Ziffern) Beispiel: DE13276 = Frankfurt (Main) Hbf.
Subsidiary Location Codes	Fakultativ	Spezifische(r) Teil, Eigenschaft oder Nutzung einer primären Betriebsstelle (z. B. ein Gleis, eine Laderampe oder ein Bahnsteig) Format: Landescode + PLC + Typencode + Code der Güterverkehrsstelle (1–10 Zeichen, z. B. DE13276037VL01856NM90080 für eine Ladestelle der DB InfraGO)
DateOfEntry	Obligatorisch	Datum des Werkstatteneingangs
DateOfExit	Obligatorisch	Datum des Werkstattausgangs
Date Of RTS	Obligatorisch	Datum der Betriebsfreigabe (RTS)
CUCodes	Konditional	Codierung der durchgeführten Reparaturen (CU-Code(s))
ModuleNumbers	Konditional	Codierung der durchgeführten Reparaturen (Modulnummer(n))
AdditionalInformation	Konditional	Freitext für zusätzliche Informationen und Messwerte
RestrictionsOfUse	Konditional	Ja/Nein
RestrictionOfUseDescription	Konditional	Freitext (verfügbar, wenn Nutzungseinschränkung(en) = Ja)
ContactOfRTSName	Obligatorisch	Name der Kontaktperson für die Betriebsfreigabe (RTS)
ContactOfRTSEmail	Obligatorisch	E-Mail-Adresse für Rückfragen
ContactOfRTSTelephoneNumber	Obligatorisch	Telefonnummer für Rückfragen

Beschreibung der Datenfelder der Wiederinbetriebnahme (RTO)

Element	Typ	Definition
WagonNumber-Freight	Obligatorisch	Eindeutige Identifizierung des Güterwagens durch seine Nummer Vollständige 12-stellige Wagennummer, einschließlich Prüfziffer
KeeperShortName VKM	Obligatorisch	Kennzeichnung des Wagenhalters laut VKM-Register (http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/list-VKM.aspx , Spalte B – ohne Sonderzeichen)
RICSOOfKeeper	Obligatorisch	Vierstelliger Organisationscode (RICS)
ReportID	Obligatorisch	Eindeutige Nummer des Schadensprotokolls des verwendenden EVU; die Nummer darf maximal 32 Zeichen umfassen.
DateOfRTO	Obligatorisch	Datum der Wiederinbetriebnahme (RTO)
RestrictionsOfUse	Konditional	Ja/Nein
RestrictionOfUseDescription	Konditional	Freitext (verfügbar, wenn Nutzungseinschränkung(en) = Ja)
ContactOfRTOName	Obligatorisch	Name der Kontaktperson für die Wiederinbetriebnahme (RTO)
ContactOfRTOEmail	Obligatorisch	E-Mail-Adresse für Rückfragen
ContactOfRTOTelephoneNumber	Obligatorisch	Telefonnummer für Rückfragen

Bemerkungen

Die Werte- und Codelisten für die verschiedenen Datenfelder sind Bestandteil des XSD-Schemas und auf der Website des GCU-Brokers hinterlegt. Das XSD-Schema sowie Beispieldateien sind auf der Website des GCU-Brokers als Download abrufbar

4. Grund:

Die Anpassungen sind notwendig, damit die Unklarheiten und Kritikpunkte beseitigt werden.

5. Bewertung möglicher positiver/negativer Auswirkungen
<i>Bewertung der möglichen positiven und negativen Auswirkung (Betrieb, Kosten, Verwaltung, Interoperabilität, Sicherheit, Wettbewerbsfähigkeit, ...) mittels einer Skala von 1 (sehr gering) bis 5 (sehr hoch) / Begründung der Festlegung</i> Auswirkungen: Betrieb: 3 – Die betrieblichen Prozesse werden nicht grundlegend verändert, jedoch durch standardisierte Informationsflüsse und klarere Regelungsstrukturen unterstützt. Die Einführung verbindlicher Kommunikationsprozesse wirkt sich spürbar auf den Betriebsablauf aus. Kosten 2 – Größere Investitionen sind nicht erforderlich. Es können geringe Aufwände für die Anpassung interner Prozesse und die Nutzung der standardisierten Kommunikationswege entstehen Verwaltung 4 - Die Einführung standardisierter Datensätze und die verpflichtende Nutzung des GCU Brokers führen zunächst zu organisatorischen Anpassungen, reduzieren langfristig jedoch den manuellen Abstimmungsaufwand. Sicherheit 4 - Die strukturierte und nachvollziehbare Übermittlung sicherheitsrelevanter Informationen verbessert die Einhaltung regulatorischer Anforderungen und unterstützt die sichere Wiederinbetriebnahme von Fahrzeugen Wettbewerbsfähigkeit: 4 – Einheitliche digitale Prozesse und standardisierte Schnittstellen erleichtern die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und erhöhen die Effizienz im europäischen Güterwagenverkehr.

6. Risikobetrachtung zum Änderungsantrag

Systembeschreibung im Ist/Soll und Änderungsumfang (siehe hierzu Punkte 1 und 2).

Sicherheitsbeurteilung durch:

6.1. Änderung ist sicherheitsrelevant?	☒ Nein ☐ Ja
Grund: Maßnahmen aus sicherheitsrelevanten Tätigkeiten sind betroffen.	
6.2. Änderung ist signifikant?	☒ Nein ☐ Ja
Begründung: siehe Formular Fügen Sie die das Formular „Signifikante Änderung“ bei.	
6.3. Gefährdungsermittlung und -einstufung:	☒ N/A
6.3.1. Wirkung der Änderung im Normalbetrieb: 6.3.2. Wirkung der Änderung bei Störungen/Abweichungen vom Normalbetrieb: 6.3.3. Systemmissbrauch möglich: ☐ Nein ☐ Ja (Beschreibung des Systemmissbrauchs):	
6.4. Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt?	☒ Nein ☐ Ja
<i>Für jede Gefährdung wird eines der nachfolgenden Risikoakzeptanzkriterien ausgewählt:</i> • „Anerkannte Regel der Technik“ • Nutzung eines Referenzsystems • Explizite Risikoabschätzung	
6.5. Risikobetrachtung wurde Bewertungsstelle vorgelegt?	☒ Nein ☐ Ja
Bewertungsstelle: Ergebnis der Bewertungsstelle als Anlage einfügen:	[Anlage]