

## Der AVV in der anwaltlichen und gerichtlichen Praxis

Dr. Frank Wilting / Klaus-Peter Langenkamp\*

Der „Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen“ – unter den Beteiligten im Eisenbahnverkehr kurz „AVV“ genannt – ist seit seiner ersten Fassung vom 1.7.2006 „Tagesgeschäft“ und nicht mehr hinwegzudenkender Bestandteil in der Praxis des Eisenbahngüterverkehrs. Gleichwohl nimmt der AVV in der veröffentlichten Rechtsprechung und Literatur noch eine äußerst untergeordnete Rolle ein. Dies allerdings wird der praktischen und rechtlichen Bedeutung des AVV in keiner Weise gerecht. Die Verfasser erörtern die aus ihrer Praxiserfahrung wichtigsten Regelungen des AVV.

### I. Aufgabenstellung; praktische und rechtliche Bedeutung des AVV

**1** Seit seiner Urfassung wird der AVV durch ein Gemeinsames Komitee, bestehend aus europäischen Eisenbahnen und Haltern von Eisenbahn-Güterwagen (nachfolgend: „Wagen“ genannt) bzw. durch deren Verbände unter dem Dach des AVV-Büros ständig weiterentwickelt.

**2** Die erhebliche praktische und rechtliche Bedeutung des AVV für den Eisenbahngüterverkehr lässt sich ohne weiteres der Einleitung des AVV-Büros auf seiner Homepage<sup>1</sup> entnehmen:

**3** *„Der Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) ist ein multilateraler Vertrag auf der Grundlage der internationalen Konvention COTIF 1999 und ihrer Anlage CUV. Der AVV konkretisiert die gegenseitigen Rechte und Pflichten der Wagenhalter (K) und der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bei der Verwendung von Eisenbahn Güterwagen als Transportmittel in Europa und darüber hinaus. Seit seinem Start im Juli 2006 ist der AVV zu einem beeindruckenden Netzwerk von mehr als 600 Unterzeichnern in 20 Ländern herangewachsen, die aktuell circa 600.000 Wagen in der AVV Wagendatenbank registriert haben.“*

**4** Über die Homepage des AVV-Büros lassen sich auch die aktuellen und ehemaligen Teilnehmer ermitteln, die den AVV gezeichnet bzw. das „opting-in“ gegenüber dem AVV-Büro erklärt haben. Ferner lässt sich dort die Historie des AVV auf Basis einer Auflistung aller über die Jahre durchgeführten Änderungen nachverfolgen. Selbstverständlich ist die jeweils aktuelle Version des AVV dort abrufbar.

**5** Schwerpunkt des AVV ist ohne weiteres der Umgang mit den täglich entstehenden Schäden an Wagen, die im europaweiten Massengeschäft des Eisenbahngüterverkehrs unvermeidbar sind und einer möglichst für alle beteiligten Wagenhalter<sup>2</sup> und Eisenbahnverkehrsunternehmen (nachfolgend: „EVU“ genannt<sup>3</sup>) vereinheitlichten und klaren Struktur, Kommunikation, Nachweisführung und Abrechnung bedürfen. Dementsprechend heißt es in der Präambel des AVV<sup>4</sup>:

**6** *„Die Verwendung von Güterwagen als Beförderungsmittel durch Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erfordert die Schaffung von Vertragsbestimmungen, die die Rechte und Pflichten der Vertragspartner festlegen. Zur Gewährleistung der Sicherheit sowie zur Steigerung der Effizienz und der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs vereinbaren die in der Anlage 1 genannten Halter und EVU die Anwendung der Bestimmungen des nachstehenden ALLGEMEINEN VERTRAGES FÜR DIE VERWENDUNG VON GÜTERWAGEN (AVV).“*

**7** Einschließlich seiner sämtlichen Anlagen hat sich der AVV in seiner aktuellen Fassung vom 1.1.2021 seit Inkrafttreten am 1.7.2006<sup>5</sup> zu einem beachtlichen Regelwerk entwickelt, welches

insgesamt 363 Seiten umfasst und schon allein dadurch eine Herausforderung für die erwähnten Marktteilnehmer darstellt. Die sicherlich vielen tausend Schäden an Wagen, die jährlich zwischen Haltern und EVU unter den Regeln des AVV gemeldet und abgewickelt werden, waren bislang nur selten Gegenstand gerichtlicher Auseinandersetzungen. Dies mag damit zusammenhängen, dass jedenfalls zum Zeitpunkt der Schaffung des AVV der Eisenbahngüterverkehr noch durch die ehemaligen Staatsbahnen dominiert wurde. Wagenschäden jedoch sind ein ganz erheblicher Kostenfaktor, der mit zunehmendem Wettbewerb auf der Schiene immer deutlicher in den Fokus geraten ist und auch weiter geraten wird. Dieser Wettbewerb hat sich nicht nur zwischen den EVU entwickelt<sup>6</sup>. Dies gilt gleichermaßen auf Seiten der Wagenhalter. Während sich die privaten Wagenhalter zu Staatsbahnzeiten auf das Segment der Kesselwagen beschränkt hatten<sup>7</sup>, sind private Wagenhalter inzwischen auch auf dem Markt der klassischen Güterwagen<sup>8</sup> dominant.

**8** Rechtsstreitigkeiten zwischen Haltern und EVU anlässlich von Wagenschäden konzentrieren sich in der Regel auf solche Schäden, zu deren Ursachen sich die beiden Beteiligten nicht verständigen können. Aus Sicht der lang-

Wiltling/Langenkamp: Der AVV in der anwaltlichen und gerichtlichen Praxis(RdTW 2021, 82)

83

jährigen Rechtspraxis der Verfasser auf dem Gebiet des Eisenbahngüterverkehrs spielen dabei insbesondere Schäden an den Radsätzen der Wagen eine Rolle. Insbesondere sind so genannte Flachstellen immer wieder Gegenstand von Streitigkeiten. Dabei handelt es sich um Schäden an den Laufflächen der Räder. Wenn Metall auf Metall schleift – also das Rad auf der Schiene – entstehen am Rad flächige Abtragungen. Haben diese – je nach einschlägiger technischer Vorschrift – eine definierte Größe erreicht, muss der Wagen ausgesetzt und der beschädigte Radsatz gegen einen unbeschädigten ausgewechselt werden. Die beschädigte Lauffläche des betroffenen Radsatzes wird bei ausreichendem Restumfang des Rades abgedreht, so dass der Radsatz bei nächster Gelegenheit wieder seinen Einsatz finden kann.

**9** Die Ursachen solcher Flachstellen sind häufig eine nicht gelöste Feststellbremse am Wagen oder ein nicht beseitigter Hemmschuh. Diese Schäden ereignen sich insbesondere, wenn ein Wagen anlässlich seiner Beladung oder Entladung in einem Anschlussgleis oder in einem Rangierbahnhof abgestellt war und durch ein EVU wieder „an den Haken genommen“ wird. Eine mögliche Ursache kann auch ein Defekt an der Bremseinrichtung sein. Flachstellen können aber auch während der Beförderung auf der Strecke entstehen, bezeichnender Weise eher in den Herbst- und Wintermonaten. Durch den „Fahrstil“ des Lokführers bedingt, können Räder auf rutschigen Schienen – verursacht durch Nässe oder Blattlaub – blockieren. Bei großer Kälte und Schneefall können bei längerem Zwischenhalt des Zuges zudem Bremsklötze an den Rädern anfrieren. Die möglichen Ursachen für dieses beispielhaft vor die Klammer gezogene typische Phänomen sind mithin vielfältig. Mit dem AVV haben Halter und EVU sich unter anderem ein Regelwerk für die Übernahme von hieraus entstehenden Kosten und Schäden geschaffen.

**10** Streiten sich die Parteien über derartige Schäden und ihre Ursachen, so kommt es auf die Anwendung und Auslegung des AVV an. Gesicherte Literaturquellen, geschweige denn Kommentarliteratur, stehen für Anwälte und Gerichte hierbei nicht zur Verfügung. Gerichtsurteile zum AVV sind Mangelware. Der den Halter oder das EVU vertretende Anwalt muss in aller Regel dem Gericht nicht nur eisenbahntechnische Zusammenhänge vortragen, sondern auch den AVV als Rechtsquelle in den Prozess einführen und seine einschlägigen Vorschriften erläutern.

**11** Dieser Beitrag erhebt nicht den Anspruch, den AVV in Gänze zu erläutern. Vielmehr konzentrieren sich die Autoren auf die Regelungen des AVV, die in der durchaus zunehmenden gerichtlichen Praxis schwerpunktmäßig bei der Streitentscheidung – in der Regel bei Klagen des Halters gegen das EVU auf Ersatz von Wagenschäden – heranzuziehen sind. Der Beitrag versteht sich daher als eine Ergänzung zu der bisherigen AVV-Rechtsprechung und Literatur, die sich bislang überwiegend mit der Abgrenzung des Frachtrechts zum Wagenverwendungsrecht befasst hat<sup>9</sup>.

## II. Rechtsnatur und Anwendbarkeit des AVV

**12** Der AVV enthält Vertragsbestimmungen, die zwischen den am AVV „teilnehmenden“ Haltern und EVU bei der Verwendung des Wagens des Halters durch das EVU grundsätzlich Geltung beanspruchen. Abgesehen davon, dass in dem Begriff des AVV ausdrücklich das Wort „Vertrag“ enthalten ist, bezeichnet das AVV-Büro in seiner oben zitierten Einleitung diesen als „multilateralen Vertrag“, der die gegenseitigen Rechte und Pflichten zwischen Halter und EVU konkretisieren soll, und zwar bei der „Verwendung“ der Wagen. Mithin ist der AVV ein multilateraler „Wagenverwendungsvertrag“. Von daher ist der Auffassung zu widersprechen, es handele sich hierbei um Allgemeine Geschäftsbedingungen<sup>10</sup>. Denn dazu fehlte es bereits an einem einseitigen „Stellen“ im Sinne von § 305 Abs. 1 S. 1 BGB<sup>11</sup>. Vergleichbar ist die Anwendung des AVV etwa mit der im Frachtrecht durchaus geläufigen Konstellation, in der sich ein beauftragender Spediteur und der von ihm beauftragte Frachtführer gleichermaßen auf die Geltung der ADSp<sup>12</sup> berufen. Sicherlich in Anbetracht seiner Marktdurchdringung und Akzeptanz im Eisenbahngüterverkehr hat das OLG Brandenburg den AVV ebenso wie Freise<sup>13</sup> als „Quasi-Rechtsordnung“ charakterisiert<sup>14</sup> und dazu ausgeführt:

**13** *„Der Allgemeine Vertrag über die Verwendung von Güterwagen (AVV) gilt als Ausführungsvertrag zum CUV für die Wagenverwendung im nationalen und im internationalen Eisenbahngüterverkehr und konkretisiert, ergänzt und modifiziert die weitgehend dispositiven Vorschriften der CUV. Mit seinen mehreren hundert teilnehmenden Wagenhaltern und Eisenbahnverkehrsunternehmen bildet er einen umfassenden mehrseitigen Wagenverwendungsvertrag (Pool-Vertrag). Die freizügige Verwendung von Wagen durch eine Vielzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen in Europa und darüber hinaus kann dem Grunde nach nur durch einen umfassenden multilateralen Wagenverwendungsvertrag wie den AVV gewährleistet werden, der die vielfältigen Vertragsbeziehungen poolt und dadurch vereinheitlicht und im Ergebnis eine Quasi-Rechtsordnung darstellt.“*

**14** Für die Rechtsanwendung weniger hilfreich ist die in einem gemeinsam von VPI<sup>15</sup> und AFWP<sup>16</sup> herausgegebenen „Praktischen Leitfaden AVV 2019“<sup>17</sup> gewählte Formulierung: „Rechtlich gesehen ist der AVV nicht genau ein Verwendungsvertrag; er soll vielmehr wie ein >internationales Übereinkommen privaten Rechts< angesehen werden, bei dem sich die Unterzeichner dazu verpflichten, untereinander die Bestimmungen dieses Übereinkommens namens AVV anzuwenden.“ Der OGH<sup>18</sup> bezeichnet den AVV als einen „Poolvertrag“, wobei die beteiligten Halter in Vertragsbeziehung zu einer Vielzahl von EVU stehen. Die Verfasser schlagen folgende Bezeichnung für den AVV vor: multilateraler Wagenverwendungsvertrag.

Wiltling/Langenkamp: Der AVV in der anwaltlichen und gerichtlichen Praxis(RdTW 2021, 82)

84

**15** Sowohl das OLG Celle<sup>19</sup> (Urteil vom 12.3.2020) wie auch das LG Ingolstadt<sup>20</sup> (Urteil vom Urt. v. 17.4.2020) halten sich hingegen mit der Frage der Rechtsnatur des AVV nicht auf, sondern konzentrieren sich auf die Frage seiner Einbeziehung in den zwischen den

Prozessparteien geschlossenen Vertrag und die Anwendung und Auslegung der maßgebenden und streitentscheidenden Artikel des AVV.

**16** Dies führt unmittelbar zur Frage, wann der AVV zwischen dem Halter und dem EVU im konkreten Streitfall Anwendbarkeit beansprucht. Die Frage, ob die Beförderung des – streitgegenständlichen geschädigten – Wagens nach Frachtrecht (HGB oder CIM) oder nach Wagenverwendungsrecht (AVV) zu beurteilen ist, wurde eingehend von *Freise* (vgl. Fn. 9) beleuchtet und soll hier nicht weiter vertieft oder gar wiederholt werden. Als Beispiele für die Anwendung des Frachtrechts nennt er insbesondere die erstmalige Überführung des neu gebauten Wagens aus der Herstellerwerkstatt zum Empfänger (etwa zum Käufer des Wagens) oder die Überführung des ausgemusterten Wagens zur Verschrottung. Wenn man aber diese Sondersituation im „Leben eines Wagens“ einmal außer Acht lässt und im Übrigen Halter und EVU dem AVV beigetreten sind, so ist im Zweifel sowohl bei der Beförderung beladener Wagen wie auch bei der Rückbeförderung leerer Wagen davon auszugehen, dass die Wagen nicht Beförderungsgut sind; vielmehr liegt ein Wagenverwendungsvertrag im Sinne des AVV vor. Dies hat das OLG Celle<sup>21</sup> sehr klar herausgearbeitet, so dass die entsprechende Passage hier wörtlich wiedergegeben werden soll, zumal das OLG Celle gleichzeitig zur Frage der Beweislast bei Streit über den Beitritt zum AVV Ausführungen macht:

**17** *„Beide Parteien sind als Mitglieder des AVV anzusehen. Die Beklagte ist unstreitig dem AVV beigetreten. Sie hat den Beitritt der Klägerin zunächst mit Nichtwissen bestritten und dieses Bestreiten auch nach Vorlage eines entsprechenden Beleges, aus welchem sich das Beitrittsdatum 1.7.2006 ergibt, für das Jahr 2013 aufrechterhalten. Dieses Bestreiten ist indes nicht ausreichend.“*

**18** *Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (etwa Urt. v. 4.4.2014 – V\_ZR\_275/12, juris Rn. 11, 12) obliegt es einer Partei, auf einen substantiierten Vortrag der Gegenseite auch substantiiert zu erwidern. So liegt es hier. Da die Klägerin unbestritten vorgetragen hat, dass die Liste der beigetretenen Unternehmen im Internet einsehbar ist, müsste die Beklagte Umstände vortragen, auf Grund derer die aktuelle Eintragung der Klägerin für das Jahr 2013 nicht gültig ist. Daran fehlt es jedoch. Die öffentliche Registrierung dient gerade dazu, es dem Geschäftsverkehr zu ermöglichen, sich schnell über die Geltung des AVV Klarheit zu verschaffen. Dieser branchentypischen Kenntnisse sind bei der Beklagten, die selbst im AVV-Register gelistet ist, vorzusetzen.“*

**19** Das OLG Celle misst dem im Internet einsehbaren Mitgliederverzeichnis des AVV-Büros jedenfalls zwischen den dort gelisteten Mitgliedern die Beweiskraft eines öffentlichen Registers bei. Dies ist im Ergebnis auch sachgerecht, weil sich die Mitglieder mit Beitritt zum AVV gemäß dessen Präambel den im AVV geregelten Rechten und Pflichten grundsätzlich unterwerfen und es in Anlage 1 zum AVV heißt:

#### **VERZEICHNIS DER TEILNEHMENDEN WAGENHALTER UND EVU**

*Die aktualisierte Liste der Vertragsparteien und ihre in Artikel 2.4 des AVV definierten Adressangaben können der Datenbank auf der Webseite des AVV-Büros entnommen werden: [www.gcubureau.org/signatories](http://www.gcubureau.org/signatories)*

*Jede Vertragspartei ist verpflichtet, je nach ihrer eigenen Organisation, die sie betreffenden Informationen entsprechend dem dort angegebenen Format direkt über die o. g. Webseite einzugeben und zu aktualisieren.*

**20** Die Unterwerfung unter die Regeln des AVV hat zunächst gem. Artikel 1 des AVV folgende Konsequenzen:

## Artikel 1: Gegenstand

1.1 Dieser Vertrag einschließlich seiner Anlagen regelt die Bedingungen der Überlassung von Güterwagen zur Verwendung als Beförderungsmittel durch EVU in nationalen und internationalen Eisenbahngüterverkehren im Anwendungsbereich des geltenden COTIF.

Die kommerziellen Bedingungen der Wagenverwendung sind nicht Gegenstand dieses Vertrages.

1.2 Die Bestimmungen dieses Vertrages gelten zwischen Haltern von Wagen und EVU als Wagenverwendern.

1.3 Die Verwendung umfasst den Lastlauf und den Leerlauf sowie die Fälle, in denen sich der Wagen im Gewahrsam eines vertraglichen EVU befindet.

1.4 Die Verwendung und der Gewahrsam beginnen mit der Übernahme des Wagens durch das EVU und enden mit der Übergabe des Wagens an den Halter oder an einen sonstigen Berechtigten, z. B. ein anderes vertragliches EVU, an den vertraglichen Empfänger des beförderten Gutes oder an einen zur Entgegennahme des Wagens berechtigten Gleisanschließer.

**21** Damit ist der inhaltliche Geltungsbereich des AVV klar umrissen. Insofern ist es ebenfalls konsequent, dass ein Abweichen von diesen Regeln ausdrücklich zwischen den Vertragsparteien vereinbart werden muss. Dabei ist zunächst klarzustellen, dass der AVV keineswegs eine Art zwingende Rechtsordnung darstellt. Vielmehr ist er dispositives Vertragsrecht. Hierauf weist auch der bereits erwähnte VPI/AFWP-Leitfaden<sup>22</sup> zutreffend hin. Art. 2.3 AVV stellt insoweit klar, dass die Bestimmungen dieses multilateralen Vertrags zwischen den Vertragsparteien gelten, „soweit sie untereinander nichts anderes vereinbart haben“<sup>23</sup>. Zu Art. 2.3 AVV seien wiederum deutliche Hinweise des OLG Celle<sup>24</sup> zitiert:

**22** „Die Parteien haben für den streitgegenständlichen Transport die Anwendbarkeit des AVV vereinbart. Zwar fehlt eine ausdrückliche Bezugnahme auf die Regelungen des AVV in dem Angebot ... einer solchen Vereinbarung bedarf es jedoch nicht, wenn – wie im Streitfall – beide Vertragsparteien dem AVV beigetreten sind und nichts anderes vereinbart ist. ... Einer ausdrücklichen Vereinbarung der Regelungen des AVV bedarf es mithin nicht. Vielmehr ist eine von den Bestimmungen des AVV abweichende Regelung ausdrücklich zu vereinbaren. ... Es wäre nämlich eine aus-

Wiltling/Langenkamp: Der AVV in der anwaltlichen und gerichtlichen Praxis (RdTW 2021, 82)

85

drückliche opt-out-Regelung zu erwarten, wenn die Parteien den AVV nicht zugrunde legen wollten.“

**23** So reicht beispielsweise der schlichte Hinweis auf eigene Vertragsbedingungen, die Geltung der ADSP oder anderer Allgemeiner Geschäftsbedingungen – etwa im Zusammenhang mit der Güterbeförderung – nicht aus, um gegenüber einem anderen AVV-Vertragspartner die Geltung des AVV abzubedingen und einen Wagenverwendungsvertrag auszuschließen, solange dort nicht ein ausdrücklicher Ausschluss des AVV enthalten ist. Zudem müsste man im Einzelfall die Frage aufwerfen, ob es sich bei einem solchen formularmäßigen Ausschluss des AVV unter AVV-Vertragspartnern nicht um eine überraschende AGB-Klausel im Sinne von § 305c Abs. 1 BGB handelt.

**24** Gemäß Art. 1.1 Satz 2 AVV regelt der AVV keine kommerziellen Bedingungen der Wagenverwendung. Dieses ist typischerweise einem Mietvertrag mit dem Wagenhalter vorbehalten.

**25**Abschließend sei der Vollständigkeit halber darauf hingewiesen, dass auch Nicht-Vertragspartner des AVV den AVV bilateral vereinbaren können und er dann kraft einer solchen Vereinbarung gilt.

### **III. Zentrale Anspruchsgrundlage: Art. 22.1 AVV**

#### **1. Anspruchsvoraussetzungen**

**26**Art. 22.1 AVV ist der in der Entwicklung begriffenen Prozesspraxis die wichtigste Anspruchsgrundlage, nach der der Wagenhalter vom EVU Ersatz für eingetretene Wagenschäden verlangen kann. Art. 22 AVV lautet in seiner vollständigen und seit 2006 im Wesentlichen unveränderten<sup>25</sup> Fassung:

*Artikel 22: Haftung des verwendenden EVU*

*22.1 Das EVU, in dessen Gewahrsam sich ein Wagen befindet, haftet dem Halter für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile entstanden ist, sofern es nicht beweist, dass der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist.*

*22.2 Ein Verschulden des EVU liegt insbesondere dann nicht vor, wenn es beweist, dass einer der folgenden Gründe gegeben ist:*

- Umstände, welche das EVU nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte*
- Verschulden eines Dritten*
- mangelnde Instandhaltung durch den Halter, wenn das EVU nachweist, dass es den Wagen fehlerlos betrieben und überwacht hat*
- Verschulden des Halters.*

*Bei Mitverschulden des EVU wird der Schaden von den Verantwortlichen gemäß ihrem jeweiligen Anteil an der Schadensentstehung getragen. Ein Halter kann sich nicht auf den versteckten Mangel eines eigenen Wagens berufen, um zu beweisen, dass er den Schaden nicht verschuldet hat.*

*22.3 Das EVU haftet nicht*

- für Verlust und Beschädigung loser Bestandteile, die an den Wagenlängsseiten nicht angeschrieben sind*
- für Verlust und Beschädigung von Zubehör (Abfüllschläuche, Werkzeuge etc.) sofern ihm nicht Verschulden nachgewiesen wird.*

*22.4 Zur Erleichterung der Schadensabwicklung und um dem normalen Verschleiß der Güterwagen, der Qualität ihrer Instandhaltung und ihrer Verwendung durch Dritte Rechnung zu tragen, wird der Schadenskatalog für Güterwagen gemäß Anlage 12 wie folgt angewendet:*

- Schäden, die dem Halter zugeordnet sind, werden vom Halter getragen; unabhängig davon ist der Halter berechtigt, bei Schäden, die den Betrag von 850 EUR übersteigen, ein EVU in Regress zu nehmen, wenn er dem EVU ein Verschulden an dem Schaden nachweisen kann,*
- Schäden, die den EVU zugeordnet sind und den Betrag von 850 EUR nicht übersteigen, werden vom verwendenden EVU getragen,*
- Schäden, die den EVU zugeordnet sind und den Betrag von 850 EUR übersteigen, werden nach Artikel 22.1 abgewickelt.*

**27** Damit haftet das EVU gegenüber dem Halter nach Art. 22.1 AVV für alle Schäden an Wagen des Halters, die sich im Gewahrsam des EVU befinden, sofern das EVU nicht beweist, dass der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist. Es handelt sich hier folglich um eine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast<sup>26</sup> (Haftung für vermutetes Verschulden).

**28** Der beschädigte<sup>27</sup> Wagen muss sich also zunächst im Gewahrsam des EVU befinden. Hierzu hält Art. 1 Abs. 4 AVV eine Definition bereit, wie oben zitiert. Die Verwendung des Wagens und der Gewahrsam am Wagen beginnen demnach mit der Übernahme des Wagens durch das EVU und enden mit der Übergabe des Wagens durch das EVU an einen Berechtigten. Das OLG Celle<sup>28</sup> führt dazu aus, die Haftung nach Art. 22.1 AVV setze voraus, dass sich der Wagen im Gewahrsam des EVU befunden habe, als der Schaden entstand. Dieser Formulierung ist nicht zu folgen. Im entschiedenen Fall kam es darauf zwar nicht an, weil der Wagen im Gewahrsam des EVU entgleiste und damit auch unstrittig war, dass der Schaden im Gewahrsam des EVU entstand. Zutreffend ist hingegen, dass es für die Haftung des EVU nach Art. 22.1 AVV nicht auf den Beweis seitens des Halters ankommt, dass die Schäden während der Obhut des EVU am Wagen entstanden sind. Vielmehr kommt es lediglich darauf an, dass sich der Wagen bei Entdecken des Schadens im EVU-Gewahrsam befand. Dies ergibt sich bereits aus dem Wortlaut des Art. 18.1 AVV:

*Artikel 18: Schadensfeststellung*

*18.1 Wird die Beschädigung eines Wagens oder der Verlust bzw. die Beschädigung von am Wagen angeschriebenen losen Wagenbestandteilen von einem EVU entdeckt oder vermutet oder vom Halter behauptet, so hat das EVU die Art der Beschädigung oder des Verlustes und, soweit möglich, die Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt seines Entstehens unverzüglich und nach Möglichkeit in Gegenwart des Halters in einem Schadensprotokoll (Anlage 4) festzuhalten.*

Wiltling/Langenkamp: Der AVV in der anwaltlichen und gerichtlichen Praxis (RdTW 2021, 82)

86

**29** Art. 18.1 AVV spricht also lediglich davon, dass ein Schaden von einem EVU „entdeckt oder vermutet“ wird, woraufhin das EVU ein Schadensprotokoll nach dem Muster der Anlage 4 des AVV zu erstellen hat. Lediglich optional, also nach Art. 18.1 „soweit möglich“, soll versucht werden, auch Zeitpunkt und Ursache des Schadens zu ermitteln. An der Last des EVU, den Gegenbeweis nach Art. 22.2 AVV zu führen, ändert dies nichts (dazu weiter unten).

**30** Für die Richtigkeit der hiesigen Auffassung, dass es nur auf die Entdeckung des Schadens in der Obhut des EVU ankommt, spricht ferner die Verpflichtung des EVU, die Wagen vor Übernahme zur Beförderung gem. Art. 12 i. V. m. Anlage 9 des AVV zu kontrollieren.

*Artikel 12: Behandlung der Wagen*

*Jedes EVU hat die Wagen sorgfältig und pfleglich zu behandeln und die vorgeschriebenen Kontrollen gemäß Anlage 9 vorzunehmen. Es hat insbesondere sicherheitsrelevante Kontrollen in demselben Umfang an allen Wagen, unabhängig von deren Halter, durchzuführen. Die Kosten dieser üblichen Kontrollen werden dem Halter nicht gesondert in Rechnung gestellt.*

**31** Mit dieser Kontrollpflicht, die im Schadensfall eine Kontrollobliegenheit ist, hat das EVU letztendlich die Möglichkeit, sich gegenüber der strengen Haftung des Art. 22.1 AVV Entlastungsbeweise zu verschaffen. Der Wagenübergabe von einem EVU an das nächste EVU, beispielsweise an Staatsgrenzen oder auch für die so genannte „letzte Meile“, kommt mithin eine enorme Bedeutung zu: Wenn das EVU bei Übernahme der Wagen keine Kontrolle

durchführt oder diese Kontrolle nicht sorgfältig genug ist, so setzt es sich der Haftung für solche Schäden aus, die nach Übernahme der Wagen im Gewahrsam des EVU festgestellt werden. Der bei Wagenübergabe anzusetzende Sorgfaltsmaßstab kann Anlage 9 zum AVV entnommen werden, der die „Technischen Bedingungen für den Austausch von Güterwagen zwischen Eisenbahnunternehmen“ regelt. Auf die Möglichkeit, dass EVU untereinander sogenannte Vertrauensvereinbarungen treffen und unter vereinbarten Bedingungen, einschließlich Haftungsvereinbarungen, auf Übernahmekontrollen verzichten, sei hier der Vollständigkeit halber hingewiesen.

**32**Schließlich spricht für die Richtigkeit der hiesigen Auffassung auch Art. 24.1 AVV, der sich mit der Haftung innerhalb der Verwendungskette des Wagens befasst.

*Artikel 24: Haftung von Vorverwendern*

*24.1 Ist das EVU, in dessen Gewahrsam sich der Wagen befindet, von der Haftung frei, so haftet dem Halter für Beschädigung des Wagens sowie für Verlust oder Beschädigung von Bestandteilen jeder Vorverwender in der letzten noch nicht abgeschlossenen Verwendungskette (Lastlauf oder Leerlauf) nach Art. 22, wenn die ihm in der Verwendungskette nachgefolgten EVU sich nach Art. 22 entlasten konnten.*

*24.2 Ein früherer Vorverwender außerhalb der letzten Verwendungskette haftet dem Halter nur, wenn dieser ihm die Verursachung des Schadens nachweist und er sich nicht nach Art. 22 entlasten kann.*

**33** Demnach haftet gegenüber dem Halter automatisch das vorverwendende EVU, wenn es dem in Anspruch genommenen EVU gelingt, den Entlastungsbeweis nach Art. 22.2 AVV zu führen und der Vorverwender Vertragspartei des AVV ist<sup>29</sup>. Auch dort kommt es nicht auf den Beweis der Schadensentstehung während der betreffenden Obhut an.

**34**Ein Vergleich der zentralen AVV-Haftungsbestimmung des Art. 22.1 AVV mit frachtrechtlichen Regelungen verbietet sich, weil es sich im Rahmen des AVV um Regelungen über die Wagenverwendung handelt, die ihrerseits auf das ehemalige, unter Staatsbahnen geltende UIC<sup>30</sup>-Merkblatt 433 zurückgehen. Dort war der Grundsatz statuiert, dass jede Eisenbahn, die einen Schaden am Wagen entdeckt, diesen zu beheben hat. Dieser Grundsatz ging unverändert in die Nachfolgeregelung, also in den AVV ein. Dies wird ferner deutlich durch Art. 19 AVV, wonach jedes EVU für die Beseitigung entdeckter Kleinschäden verantwortlich ist, ohne dass es auf eine Entstehung in seinem Gewahrsam ankommt. Ein Vergleich mit frachtrechtlichen Regelungen kann auch nicht damit begründet werden, dass der AVV selbst – beispielsweise in Art. 9.3 oder Art. 14.2 – den Begriff der „Beförderung“ verwendet. Diese Begrifflichkeit ist lediglich untechnisch zu verstehen<sup>31</sup>.

**35**Auch ein Vergleich mit mietrechtlichen Regelungen kommt bei der Prüfung der Haftungsvoraussetzungen des Art. 22.1 AVV nicht in Betracht. Auch dies hat das OLG Celle<sup>32</sup> überzeugend dargelegt. Der Wagenverwendungsvertrag ist demnach kein mietrechtsähnlicher Vertrag, so dass die Rechtsprechung zum gewerblichen Mietrecht nicht heranzuziehen sei. Demgemäß hat der Halter hier nicht darzulegen und zu beweisen, dass der Schaden am Wagen durch den Gewahrsam bzw. Gebrauch des Wagens seitens des EVU verursacht wurde und andererseits Ursachen aus dem Verantwortungsbereich des Halters nicht in Betracht kämen. Denn während der Mieter gem. § 538 BGB Verschlechterungen, die durch den vertragsgemäßen Gebrauch herbeigeführt werden, nicht zu vertreten hat, stelle Art. 22.1 AVV nicht auf einen (nicht) vertragsgemäßen Gebrauch ab, sondern knüpfe die Haftung des EVU allein daran an, dass sich der Wagen im Gewahrsam des verwendenden EVU befinde und es



währenddessen<sup>33</sup> zu Verlust oder Beschädigung komme. Dies sei auch nicht ungewöhnlich, weil Art. 22.1 AVV für die Wagenverwendung den Grundsatz der Obhutshaftung statuieren, der im Frachtrecht auch hinsichtlich des beförderten Gutes gelte.

**36** Demnach ist es gem. Art. 22.1 AVV nicht Sache des den Anspruch stellenden Halters im Prozess vorzutragen, wodurch die Schäden tatsächlich verursacht worden sind. Ausreichend für die Haftung des EVU gem. Art. 22.1 AVV dem Grunde nach ist, dass sich schadhafte Wagen im Gewahrsam des EVU befanden. Hintergrund dieser Regelung ist der Umstand, dass der Halter beim Transport seiner Wagen nicht zugegen ist und daher zur Durchsetzung von Ersatzansprüchen auf eine erleichterte Darlegungs- und Beweislast im Eisenbahn-Massengeschäft angewiesen ist. Hinzu kommt, dass Wagen in der Regel freizügig im Eisenbahnverkehr verwendet werden und „durch viele Hände“ laufen. Häufig werden sie über Jahre vermietet und laufen kreuz und quer durch Europa, ohne dass der Halter die Wagen sieht oder prüfen kann. Aus diesem Grunde statuiert der AVV in Art. 18.1 eine Meldepflicht

Wiltling/Langenkamp: Der AVV in der anwaltlichen und gerichtlichen Praxis(RdTW 2021, 82)

87

des EVU, welches den Schaden am Wagen entdeckt, gegenüber dem Halter.

## 2. Verhältnis Art. 22.1 zu Art. 22.4 mit Anlage 12 AVV

**37** Eine von Art. 22.1 AVV abweichende Beweislast – also zugunsten des EVU und zulasten des Halters – ergibt sich auch nicht aus Art. 22.4 AVV i. V. m. Anlage 12 des AVV<sup>34</sup>. Im VPI/AFWP-Leitfaden zu Art. 22.4 AVV heißt es hierzu schlicht: „Ziel ist es, Diskussionen zwischen den Partnern so weit wie möglich zu vermeiden. Dieser Artikel ist deutlich genug und bedarf keines Kommentars.“ Das greift indes zu kurz: So hatte sich das OLG Celle mit der Bedeutung des Art. 22.4 AVV auseinanderzusetzen. Zwar musste es nicht tiefer in die Interpretation des Artikels einsteigen, weil es im konkreten Fall um eine Entgleisung ging, die nach Anlage 12 zum AVV als „Gewaltschaden“ einzuordnen war, womit die Zuordnung dieses Schadensbildes auf das EVU eindeutig ausfiel. Dennoch hielt das OLG Celle<sup>35</sup> fest:

**38** *„Die Regelungen in der Anlage 12 AVV sollen, wie Art. 22.4 AVV klarstellt, eine Vereinfachung der Schadensregulierung ermöglichen, indem bestimmte Schäden dem Halter oder dem verwendenden EVU zugeordnet werden. Dabei erfolgt die Zuordnung nach dem „Schadensbild“ und „zusätzlichen Informationen“ zur Schadensursache. Typische Verschleißschäden werden dem Halter zugeordnet. Schäden, die typischerweise auf anderen Ursachen beruhen, werden dem EVU zugeordnet. Soweit es danach auf eine Gewalteinwirkung ankommt, ist in der Anlage 12 AVV erläutert: „Unter Gewaltschäden im Sinne der Anlage 12 sind insbesondere solche Schadensbilder zu verstehen, die nicht auf Verschleiß beruhen, sondern auf unsachgemäße Behandlung der Wagen (z. B. Rangierunfälle, Flankenfahrten oder andere plötzliche Ereignisse) oder auf eine schuldhafte Verletzung von Obhutspflichten durch ein EVU zurückzuführen sind.“*

**39** Dass der Art. 22.4 AVV keine Abweichung von der Beweislast des Art. 22.1 regeln will, ergibt sich bereits aus der systematischen Stellung des Absatzes 4, der dem Grundprinzip der Beweislastumkehr aus Absatz 1 nachfolgt und dieses denkbare nicht wieder in sein Gegenteil verkehren kann. Auch der Wortlaut des Art. 22.4 ist eindeutig, wonach er „der Erleichterung der Schadensabwicklung“ dient und „dem normalen Verschleiß der Güterwagen“ Rechnung tragen soll. Wenn man das eingangs aufgezeigte häufige Schadensbild der Flachstellen an Radsätzen aufgreift, so handelt es sich hierbei grundsätzlich nicht um normalen Verschleiß, insbesondere, wenn es sich um Flachstellen größeren Ausmaßes handelt, die nach

Anhang 1 zur Anlage 9 des AVV eine Aussetzung des Wagens erfordern. Auf die bereits aufgezeigten möglichen Ursachen, die sämtlich eher als Gewaltschäden einzustufen sind, wird verwiesen.

**40** Soweit Art. 22.4 AVV die Schadensabwicklung erleichtern soll, hält die dort in Bezug genommene Anlage 12 des AVV für Schäden an Radsätzen, respektive Flachstellen, eine im Zweifel anzuwendende Zuordnung der Verantwortlichkeiten bereit: Wenn die Bremsenrichtung in Ordnung ist, bleibt es bei der in Art. 22.1 AVV normierten Haftung des EVU für vermutetes Verschulden. Die Regelung des Art. 22.4 AVV mit Anlage 12 dient mithin der Erleichterung der Abwicklung von Schadensfällen im Massengeschäft Eisenbahn. Hierdurch wird die grundsätzliche Haftungsverteilung nach Art. 22.1 AVV weder ausgehebelt, noch in sein Gegenteil verkehrt. Zu diesem Ergebnis führt auch eine Hilfsbetrachtung: Angenommen, die Bremsanlage des Wagens sei defekt und eine Flachstelle sei vorhanden, jedoch sei nachgewiesen, dass Ursache der Flachstelle nicht die fehlerhafte Bremsanlage, sondern eine Fehlbedienung durch das EVU war, so kann ebenfalls kein Zweifel an der Haftung des EVU bestehen. Allein die Tatsache, dass die Bremsanlage im angenommenen Beispielfall nicht in Ordnung war, kann also nicht automatisch zur Haftung des Halters führen. Auch hierdurch wird klar, dass Art. 22.4 AVV nur Regelbeispiele für eine Erleichterung im Umgang mit typischen Schadensbildern im Tagesgeschäft aufstellt. Dies funktioniert bei der überwiegenden Anzahl der Schadensfälle in der Praxis auch problemlos. Gerade nach Auftreten von Flachstellen wird ein sog. Bremsprüfprotokoll in Auftrag gegeben, um zu überprüfen, ob die Bremse fehlerfrei funktioniert und als Schadensursache auszuschließen ist. Wenn diese Überprüfung die Fehlerfreiheit der Bremse bescheinigt, bleibt es wiederum bei der Haftung des EVU nach Art. 22.1. Dem EVU obliegt es dann weiterhin, den Entlastungsbeweis zu führen.

### **3. Entlastungsbeweis nach Art. 22.2 AVV**

**41** Art. 22.2 AVV zeigt, wie bereits oben zitiert, vier Regelbeispiele auf, nach denen das EVU einen Entlastungsbeweis führen kann. Dazu zählen Unabwendbarkeit, Drittverschulden oder mangelnde Instandhaltung durch den Halter, wenn das EVU in letzterem Falle nachweist, dass es den Wagen fehlerlos betrieben und überwacht hat, sowie Verschulden des Halters. Da es sich um Regelbeispiele handelt<sup>36</sup>, sind weitere Entlastungsgründe nicht ausgeschlossen.

**42** Das EVU ist nach Art. 18.1 AVV verpflichtet, ein Schadensprotokoll zu erstellen. Dieses Protokoll dient allerdings nicht als Beweismittel für eine Haftungsbefreiung des EVU oder für die Haftung des Halters oder eines Dritten. Das hat die Internationale Privatgüterwagen-Union<sup>37</sup> als Dachverband der privaten Güterwagenhalterverbände aus mehreren Staaten Europas mit Sitz in Brüssel in ihrem Leitfaden „Fragen und Antworten aus der Praxis“ klargestellt, den sie „zum besseren Verständnis“ zum erstmaligen Inkrafttreten des AVV und als Hinweise zur rechtssicheren Anwendung des AVV am 1.6.2009 veröffentlichte.

**43** Für die Beweisführung durch das EVU gelten die vom BGH aufgestellten Regeln, auf die das OLG Celle<sup>38</sup> mit Bezug auf die ständige Rechtsprechung des BGH ebenfalls deutlich hinweist:

*„Wie die Beklagte zutreffend ausführt, ist eine positive Feststellung einer Tatsache nur möglich, wenn diese gemäß § 286 ZPO zur Überzeugung des Gerichts feststeht. Dabei sind für die richterliche Überzeugungsbildung weder eine unumstößliche Gewissheit noch eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit erforderlich. Vielmehr genügt ein für das praktische Leben brauchbarer Grad an Gewissheit, der Zweifeln Schweigen gebietet, ohne sie völlig auszuschließen (etwa BGH, Urteil vom 13. September 2018 – III ZR 294/16, juris Rn. 34, st. Rspr.).“*

**44**Mithin ist das EVU, dessen Haftung dem Grunde nach gemäß Art. 22.1 AVV zu bejahen ist, nach allgemeinen zivil-

Wiltling/Langenkamp: Der AVV in der anwaltlichen und gerichtlichen Praxis(RdTW 2021, 82)

88

prozessualen Regeln beweisbelastet; sein Nichtverschulden muss mit der erforderlichen Sicherheit nachgewiesen werden. Der VPI/AFWP-Leitfaden zu Art. 22.1 AVV formuliert hier unjuristisch aber deutlich und gibt dem EVU die Vorlage „handfester Beweise“ auf. Im Ergebnis ist dies sachgerecht, weil der Halter als Anspruchsteller den Wagen aus seiner Obhut in den von allen Vertragsparteien gewünschten freizügigen Güterverkehr begeben hat und mit Ausnahme von Unfällen häufig lediglich durch das AVV-Schadensprotokoll im Nachhinein über Schadenseintritt und Schadensfeststellung in Kenntnis gesetzt wird. Art. 18.1 AVV sieht lediglich vor, dass ein Schadensprotokoll „nach Möglichkeit in Gegenwart des Halters“ erstellt werden soll; verpflichtend ist insoweit lediglich die Übermittlung einer Kopie dieses Protokolls, Art. 18.3 AVV.

**45**Während die Entlastungsmöglichkeiten „Unabwendbarkeit und Drittverschulden“ aus der beispielhaften Aufzählung des Art. 22.2 AVV im Wesentlichen selbsterklärend sind, wirft der 3. Spiegelstrich *„mangelnde Instandhaltung durch den Halter, wenn das EVU nachweist, dass es den Wagen fehlerlos betrieben und überwacht hat“* in der Rechtspraxis durchaus Fragen auf. Nach dem Wortlaut – aufgrund des konditionalen „wenn“ – müsste also zunächst das EVU nachweisen, dass es den Wagen fehlerlos betrieben und überwacht hat, bevor es sich haftungsbefreiend auf eine schadensursächliche mangelnde Instandhaltung durch den Halter berufen kann. Andererseits findet sich mit Art. 7 AVV eine Regelung, aus der man schließen könnte, dass der Halter jederzeit gegenüber dem EVU über die Erfüllung seiner Instandhaltungspflichten auskunfts- und nachweisverpflichtet sei.

*Artikel 7: Technische Zulassung und Instandhaltung der Wagen*

*7.1 Der Halter hat dafür zu sorgen, dass seine Wagen den zum Zeitpunkt der Zulassung geltenden nationalen und internationalen Gesetzen und Vorschriften technisch zugelassen sind und während ihrer Einsatzzeit technisch zugelassen bleiben.*

*7.2 Der Halter hat dafür zu sorgen, dass seine Wagen entsprechend den geltenden Gesetzen, Vorschriften und verbindlichen Normen instand gehalten werden. Er hat insbesondere eine zertifizierte für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) <sup>39</sup> zu bestimmen und sicherzustellen, dass die ECM alle ihr obliegenden Aufgaben erledigt. Der Halter stellt den verwendenden EVU auf Verlangen unverzüglich verlässliche Informationen über Instandhaltung (einschließlich Instandhaltungsunterlagen und Instandhaltungsnachweis) und Betriebsbeschränkungen zur Verfügung, die für den sicheren Betrieb notwendig und ausreichend sind. Für die Zwecke dieses Vertrages und gegenüber den übrigen Vertragsparteien wird der Halter als die ECM für seine Wagen angesehen und hat deren Verantwortlichkeiten.*

*7.3 Der Halter gestattet den EVU, alle erforderlichen Kontrollen, insbesondere die in Anlage 9 vorgesehenen, an seinen Wagen vorzunehmen.*

*7.4 Der Halter muss den Eisenbahnverkehrsunternehmen rechtzeitig die für den sicheren Eisenbahnbetrieb nötigen Informationen seiner Wagen in elektronischer Form bereitstellen. Die Bereitstellung dieser Informationen und ggf. zusätzlicher Daten ist in der Anlage 16 geregelt.*

**46** Art. 7.1 AVV und die ersten beiden Sätze des Art. 7.2 AVV sind zunächst nicht weiteres als ein Hinweis auf die Rechtslage, nämlich auf die Rechtsvorschriften, aus denen sich die Pflichten des Halters zum sicheren Betrieb seiner Fahrzeuge ergeben – vgl. § 4 Abs. 1 und Abs. 3 AEG – und in denen die Instandhaltungspflichten des Halters geregelt sind – vgl. § 4a AEG sowie die noch recht neue „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“.

**47** Fraglich ist aber, ob sich aus Art. 7.2 S. 3 AVV ein Anspruch des EVU gegen den Halter – oder im Sinne des AVV und seiner Mitglieder gesprochen: eines jeden EVU gegen einen jeden Halter – auf jederzeitige Vorlage von Instandhaltungsnachweisen seiner Wagen ergibt. Dies ist aus nachfolgenden Gründen zu verneinen:

**48** Auszugehen ist von dem Grundsatz, dass der betriebliche Einsatz des Wagens in Zügen und die Einhaltung der dafür geltenden Sicherheitsvorschriften allein Sache des befördernden EVU ist<sup>40</sup>. In diesem Zusammenhang weist *Freise*<sup>41</sup> auch zutreffend darauf hin, dass der Wagenhalter kein Betriebsunternehmer im Sinne des § 1 HaftpflG ist; ihn trifft also nicht die Gefährdungshaftung für seinen Wagen<sup>42</sup>. Auch im VPI/AFWP-Leitfaden wird klargestellt, dass das verwendende EVU gegenüber dem Infrastrukturbetreiber dafür verantwortlich ist, dass die Güterwagen, die in seinen Zügen eingesetzt werden, gemäß Sicherheitsbescheinigung sicherheitstechnisch einwandfrei verkehren können. Die Pflichten des EVU gegenüber dem Infrastrukturbetreiber sind im Anhang E des COTIF – CUI (Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur) geregelt. Gemäß ER CUI Art. 6 § 1 kann der Infrastrukturbetreiber verlangen, dass der Beförderer (EVU) die Erfüllung der Sicherheitsanforderungen nachweist. Dazu führt der VPI/AFWP-Leitfaden weiter aus, dass die verwendenden EVU „im Fall von Zweifeln“ nicht gehindert sind, bei den Haltern den Nachweis der Konformität des Güterwagens mit den Vorgaben der Instandhaltungsunterlagen zu fordern, die ihrerseits regelkonform sein müssen“.

**49** Damit ist zutreffend klargestellt, dass Art. 7.2 S. 3 AVV dem EVU keinen Anspruch auf beliebige Vorlage sämtlicher Instandhaltungsdokumente zu jeder beliebigen Zeit oder zu jedem beliebigen Anlass gewährt. Hier stelle man sich zunächst die praktische Frage, welche EVUs der Wagenhalter informieren soll, zumal seine Wagen in ganz Europa unterwegs sind. Es liegt schon auf der Hand, dass mit dem AVV keinesfalls beabsichtigt sein kann, dass hunderte von europäischen EVUs jederzeit in beliebiger Weise von Hunderten von Haltern Instandhaltungsnachweise verlangen können. Sinn und Zweck der genannten Vorschrift ist es daher, dem EVU die Nachweise an die Hand zu geben, die es aktuell für den sicheren Betrieb des Wagens benötigt. Auf den „sicheren Betrieb“ stellt Art. 7.2 S. 3 AVV schon nach seinem Wortlaut ab. Das EVU benötigt im Zweifel Informationen des Halters, etwa dann, wenn es im Zusammenhang mit dem bevorstehenden Betrieb mit der Technik des Wagens nicht vertraut ist, oder wenn es bei

Wiltling/Langenkamp: Der AVV in der anwaltlichen und gerichtlichen Praxis (RdTW 2021, 82)

89

Übernahme des Wagens zur Beförderung Sicherheitsbedenken hat. Dies folgt auch aus einem Umkehrschluss aus Art. 7.3 AVV, der auf Anlage 9 des AVV verweist. Dort wiederum sind die Untersuchungspflichten des EVU bei Übernahme von Wagen zur Beförderung geregelt (s. o. III.1.). Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang ferner auf Art. 11 S. 1 AVV, wonach das EVU den Wagen unter anderem zurückweisen und die Beförderung ablehnen kann, wenn

*„der Zustand des Wagens nicht den technischen und Instandhaltungsvorschriften sowie den geltenden Verladerichtlinien entspricht,*

*andere substantielle Gründe den sicheren Betrieb der Wagen gefährden können; diese Gründe sind dem Halter mitzuteilen.“*

**50**Das EVU hat demnach *substantielle Gründe* zu benennen, *die den sicheren Betrieb der Wagen gefährden können*. Aus der Gesamtschau der vorgenannten Regeln und betrieblichen Belange ergibt sich die hier vertretene einschränkende Auslegung des Art. 7.2 S. 3 AVV.

**51**Das AVV-Büro hat all dem offensichtlich Rechnung getragen, indem es mit der AVV-Fassung vom 1.1.2019 den Art. 7.4 AVV mit einer Anlage 16 eingeführt hat, wonach Instandhaltungsinformationen zu den Wagen für die EVUs in der AVV Datenbank durch den Halter bereitzustellen sind.

#### **4. Schadensberechnung**

**52**Die Schadensberechnung richtet sich nach Art. 23.1 AVV in Verbindung mit Anlagen 5 und 6 zum AVV.

*Artikel 23: Entschädigungsbetrag*

*23.1 Im Falle des Verlustes des Wagens oder seiner Bestandteile wird der Entschädigungsbetrag gemäß Anlage 5 berechnet.*

*23.2 Bei Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile ist die Entschädigung auf die Instandsetzungskosten beschränkt. Ersatz für den Nutzungsausfall wird nach Artikel 13.3 und Ersatz für den Betriebswertverlust bei beschädigtem Radsatz nach Anlage 6, Teil II, gewährt. Werden für Instandsetzungsarbeiten Ersatzteile beim Halter angefordert, so wird der Nutzungsausfall zwischen dem Tag der Anforderung und dem Tag des Eintreffens der Teile unterbrochen. Die Gesamtentschädigung (für Nutzungsausfall und für Reprofilierung eines Radsatzes) kann nicht höher sein als der Betrag, der im Falle des Verlustes des Wagens zu zahlen wäre.*

**53** Demgemäß hat das haftende EVU im Schadensfall die Reparaturkosten<sup>43</sup> zu erstatten, ferner nach Absatz II der Anlage 6 des AVV einen Pauschalbetrag von 350,00 € für den Wertverlust je beschädigtem Radsatz zu zahlen, die aufgrund erforderlicher Reprofilierung – insbesondere bei Flachstellen – an Umfang und damit an Wert verlieren. Wenn Radsätze der Regelbauart mit einem Durchmesser von 920-924 mm im Neubauzustand bis auf einen Durchmesser von 840 mm<sup>44</sup> abgedreht, also reprofiliert oder abgedreht worden sind, dürfen sie nicht mehr verwendet und müssen verschrottet werden. Jeder abgedrehte Millimeter vermindert den Wert eines Radsatzes um ca. 40 bis 60 €, je nach Einkaufspreis des Radsatzes. Um die sich hieraus in der Vergangenheit häufig aufgekommenen Streitigkeiten zu vermeiden, hat der AVV in seiner Anlage 6 ab der Fassung vom 1.1.2019 den vorgenannten Pauschalbetrag eingeführt.

**54**Die weiteren Schadensberechnungen sind den erwähnten Anlagen 5 (konkrete oder pauschalierte Zeitwertberechnung) und 6 (Nutzungsausfall) des AVV zu entnehmen und sollen hier nicht weiter vertieft werden. Der nach Anlage 6 zu berechnende Nutzungsausfall tritt als Schaden zu den nach Art. 23.1 Satz 1 AVV zu übernehmenden Instandsetzungskosten hinzu. Hinzuweisen ist schließlich darauf, dass die Regelung des Art. 23 AVV nicht abschließend ist. Dazu führt das LG Ingolstadt<sup>45</sup> aus, dass Art. 23 AVV nicht zum Ausschluss kausal entstandener weiterer Schadenspositionen führe, sondern lediglich die Höhe der Entschädigung der unmittelbaren Sachschäden regele<sup>46</sup>.

## 5. Verhältnis zu anderen Anspruchsgrundlagen

**55**Als multilateraler Vertrag sind die Haftungsregelungen des AVV jeweils in dem Augenblick anzuwenden, in dem ein AVV-EVU den Wagen eines AVV-Halters gemäß Art. 1.3 und 1.4 AVV in seinen Gewahrsam nimmt. Der AVV beansprucht hingegen keinerlei Ausschließlichkeit. Dies ergibt sich zum einen aus dem bereits oben erwähnten Art. 2.3 AVV, wonach die Bestimmungen dieses multilateralen Vertrags zwischen den Vertragsparteien gelten, soweit sie untereinander nichts anderes vereinbart haben. Das ergibt sich ferner aus dem ebenfalls bereits erwähnten Art. 1.1 S. 2 AVV, wonach die kommerziellen Bedingungen der Wagenverwendung nicht Gegenstand des AVV sind.

### a) Verhältnis zum Mietrecht

**56** Dies führt zunächst zu einem beliebten Rechtsirrtum, dem man immer wieder in der Praxis begegnet. Was die Rechtsverhältnisse am Wagen betrifft, so sind die Vertragsbeziehungen in dem von *Freise*<sup>47</sup> dargestellten Vertragsdreieck zwischen Wagenhalter, Wagenmieter und Wagenverwender zu unterscheiden und zu betrachten. Wenn der Halter seinen Wagen vermietet hat und an diesem Wagen im Gewahrsam eines EVU ein Schaden entdeckt wird, wenden in Anspruch genommene Mieter gegenüber dem Halter vielfach ein, es hafte allein das EVU, oder sie verweisen darauf, dass der Halter sich primär beim EVU schadlos zu halten habe. Dem ist zunächst zu entgegenen, dass Mieter und EVU gegenüber dem Halter als Gesamtschuldner für Schäden am Wagen haften. Das Mietrecht wird nicht durch den AVV verdrängt – und umgekehrt. *Freise*<sup>48</sup> führt aus, dass der Wagenverwendungsvertrag vom Mietvertrag zu unterscheiden ist und der Mietvertrag vom Wagenverwendungsvertrag unberührt bleibt<sup>49</sup>. Die kommerziellen Bedingungen der Wagenverwendung sind nicht Gegenstand des AVV (vgl. Art. 1.1 Satz 2 AVV); dazu gehören die Beförderungsverträge (Frachtverträge) aber auch die zwischen Halter und Mieter vereinbarten kommerziellen Mietbedingungen.

**57**In den AGB der Wagenvermieter<sup>50</sup> findet man häufig eine Klausel, wonach sich der Vermieter bei Schäden am

Wilting/Langenkamp: Der AVV in der anwaltlichen und gerichtlichen Praxis(RdTW 2021, 82)

90

Wagen zunächst bemüht, den Schaden gegenüber dem verwendenden EVU geltend zu machen und seine Ansprüche gegenüber diesem EVU durchzusetzen, sofern es Mitglied im AVV ist. Diese Regelung ist als ein Entgegenkommen des Vermieters zu verstehen, wonach er seinen Vertragspartner, den Mieter, weitgehend schonen will, indem er den Schadensfall zunächst im Rahmen der vom AVV vorgegebenen Abwicklungssystematik behandelt. In den üblichen AGB-Klauseln ist in der Regel auch eine Frist genannt, innerhalb derer sich der Vermieter/Halter zunächst an das verwendende EVU hält. Mit der Gewährung solcher Schonfristen zu Gunsten des Mieters übersehen Vermieter häufig, dass sie in die Verjährungsfälle des § 548 BGB geraten können, insbesondere wenn der Schadensfall kurz vor Mietende und Rückgabe des Wagens eintritt. Der Vermieter/Halter sollte in solchen Fällen daher mit dem Mieter eine individuelle Verjährungsverlängerung bzw. eine Hemmung der Verjährung vereinbaren.

### b) Verhältnis zum Haftpflichtrecht

**58**Eine weitere Frage der Anspruchskonkurrenz stellt sich zwischen Art. 22.1 AVV und § 1 Abs. 1 HaftpflG in Fällen, in denen der Wagen des Halters während der Beförderung, also beim Betrieb des EVU beschädigt wird. Dem Grunde nach sind die Voraussetzungen beider

Anspruchsgrundlagen erfüllt. Wenn der Wagen – wie im Regelfall – Beförderungsmittel und nicht befördertes Gut ist, greift auch nicht der Anwendungsausschluss des § 1 Abs. 3 Nr. 2 HaftpflG ein.

**59** Der Unterschied zwischen den beiden Anspruchsgrundlagen besteht zunächst darin, dass es sich bei Art. 22.1 AVV – wie gesehen – um eine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast handelt, während § 1 Abs. 1 HaftpflG eine Gefährdungshaftung statuiert. Die Gefährdungshaftung ist bei Sachschäden nach § 10 Abs. 1 HaftpflG für das Schadensereignis auf 300.000 € begrenzt; die Haftung gemäß AVV ist für unmittelbare Sachschäden auf die Höhe der Reparaturkosten beschränkt, allerdings der absoluten Höhe nach unbegrenzt. Insofern wird diskutiert, ob bei Erfüllung der Tatbestandsvoraussetzungen beider genannten Anspruchsgrundlagen eine einschränkende Auslegung geboten ist oder gar die eine Anspruchsgrundlage die andere verdrängt. *Freise*<sup>51</sup> verweist auf § 7 HaftpflG, wonach ein vertraglicher Ausschluss oder eine Beschränkung der Haftung für Sachschäden nach § 1 HaftpflG zulässig sei. Hierbei verweist er auf Art. 2.1 AVV:

**60** *Der Vertrag geht im internationalen Eisenbahnverkehr den Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV (Anhang D zum COTIF 1999) und in nationalen Eisenbahnverkehren den gegebenenfalls anwendbaren nationalen Vorschriften vor, soweit dies jeweils zulässig ist.*

**61** Werde demnach ein vom EVU als Beförderungsmittel eingesetzter fremder Wagen beschädigt, so treffe das EVU nicht die Gefährdungshaftung nach § 1 HaftpflG, sondern es hafte ausschließlich für vermutetes Verschulden im Rahmen des AVV.

**62** Soweit ersichtlich, hat sich ein deutsches Gericht mit dieser Problematik noch nicht auseinandergesetzt. Das Landgericht Ingolstadt<sup>52</sup> hat beide Anspruchsgrundlagen gleichberechtigt nebeneinander angewendet. Es hat allerdings ausdrücklich ausgeführt<sup>53</sup>, dass die Haftungsbegrenzung aus § 10 HaftpflG nur für Ansprüche nach § 1 HaftpflG gelte und keinesfalls für eine Begrenzung der Haftung nach Art. 22.1 AVV herangezogen werden könne. Damit hat es zumindest eine mögliche Konkurrenzsituation zwischen den beiden Anspruchsgrundlagen erkannt. Man mag durchaus bezweifeln, ob die Formulierung aus Art. 2.1 AVV tatsächlich ausreichend ist, um die dem Geschädigten günstigen Haftungsvoraussetzungen des § 1 Haftpflichtgesetz abzubedingen. Immerhin ist es Sinn und Zweck des Haftpflichtgesetzes, den Haftpflichtschutz hinsichtlich insbesondere der Haftungsvoraussetzungen, der Verjährung und der Beweislast zu Gunsten des Geschädigten zu erhalten<sup>54</sup>. Um hiervon in zulässiger Weise abzuweichen, bedürfte es wohl eher einer deutlichen Benennung des beabsichtigten Haftungsausschlusses im Sinne einer Warnfunktion, die in Art. 2.1 AVV nicht ohne weiteres zu erkennen ist.

### **c) Verhältnis zum Deliktsrecht**

**63** Die unter III. 5. c.) zum Haftpflichtgesetz gemachten Ausführungen, gelten ebenso für das daneben anwendbare nationale Deliktsrecht. Dieses ist insbesondere dann von Relevanz, wenn die gegen ein EVU geltend zu machenden Schäden die Haftungsgrenze nach § 10 Abs. 1 HaftpflG überschreiten. Dies ist in der Praxis vor allem bei Unfällen der Fall. Darzulegen ist dann aus Anspruchstellersicht, im Gegensatz zum HaftpflG, neben der konkreten Pflichtverletzung allerdings Vorsatz oder Fahrlässigkeit des Anspruchsgegners.

## **IV. Ergänzende Regelungen aus dem AVV von prozessualer Relevanz**

**64** Abschließend seien noch weitere Vorschriften aus dem AVV kurz vorgestellt, denen besondere Bedeutung für die Rechtspraxis beizumessen ist.

## 1. Haftung des Wagenhalters

**65**Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass der Wagenhalter kein Betriebsunternehmer i. S. v. § 1 Abs. 1 HaftpflG ist. Ihn trifft für den Zustand seiner Wagen somit keine Gefährdungshaftung. Unberührt bleibt seine allgemeine deliktische Haftung nach § 823 Abs. 1 BGB, so etwa, wenn der Halter seine ihm obliegenden Verkehrssicherungspflichten durch mangelnde Instandhaltung schuldhaft verletzt hat. In gleicher Weise dürfte auch die ECM<sup>55</sup> eine solche deliktische Haftung treffen.

**66** Die Haftung des Halters für Schäden, die durch den Wagen verursacht werden, hat der AVV zudem besonders geregelt in Art. 27.1, der als Verschuldenshaftung ausgestaltet ist. Insofern gelten für die Darlegung der Haftungsvoraussetzungen nach Art. 27.1 AVV strengere Maßstäbe als für die allgemeine Haftung für Vertragspflichtverletzungen im Sinne von § 280 Abs. 1 BGB, der generell von einer Verschuldensvermutung ausgeht. Das Verschulden des Halters muss also im Rahmen des Art. 27.1 AVV bewiesen werden. Der Grund für diese verschärfte Darlegungs- und Beweislast des EVU ist schlicht, dass sich der Wagen bei Schadenseintritt im Gewahrsam des EVU und in seiner Verfügungsgewalt befindet; es befindet sich also näher am schadensbegründenden Sachverhalt. Gelingt dem EVU nicht der positive Haftungsnachweis im Sinne des Art. 27.1 AVV, bleibt es bei seiner Haftung für Schäden am Wagen und für Schäden durch den Eisenbahnbetrieb.

Wiltling/Langenkamp: Der AVV in der anwaltlichen und gerichtlichen Praxis(RdTW 2021, 82)

91

**67**Eine Haftung für vermutetes Verschulden trifft den Halter ausnahmsweise jedoch nach Art. 27.1 S. 2 AVV, wenn er die bereits oben dargestellten Pflichten aus Art. 7 AVV zur Zulassung und Instandhaltung des Wagens verletzt.

**68**Abschließend hierzu sei auf die wechselseitigen Versicherungspflichten von EVU und Halter hingewiesen. Eine EVU-Haftpflichtversicherung hat das EVU gemäß §§ 14 Abs. 1 und 14 b AEG abzuschließen und aufrecht zu erhalten mit einer Mindestdeckungssumme von 20 Mio. EURO je Schadensereignis für Personen- und Sachschäden, jährlich 2-fach maximiert. Art. 27.5 AVV verpflichtet den Wagenhalter zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung „entsprechend den geltenden Gesetzen“. Gemäß § 14 Abs. 2 AEG hat der Halter Haftpflichtversicherungsschutz einzudecken wie ein EVU, wenn er mit seinen Wagen nichtselbständig am Eisenbahnbetrieb teilnimmt.

## 2. Haftung für Bedienstete und andere Personen

**69**Eine Haftungszurechnungsnorm enthält Art. 28 AVV:

*Die Vertragsparteien haften für ihre Bediensteten und für andere Personen, deren sie sich zur Erfüllung des Vertrages bedienen, soweit diese Bediensteten und anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln.*

**70**Der Wortlaut erinnert eher an eine Zurechnung von Pflichtverletzung und Verschulden von Verrichtungsgehilfen im Rahmen deliktischer Haftung. Hingegen normiert der AVV vertragliche Haftungstatbestände, womit auch die Zurechnungsnorm des Art. 28 als eine solche zu lesen ist. Ihr Wortlaut ist dem Art. 9 § 1 ER CUV<sup>56</sup> entnommen und ist eine Übersetzung der französischen Urfassung. Bei Art. 9 § 1 ER CUV handelt es sich um eine der zwingenden Normen aus den ER CUV, die mithin nicht der Disposition der AVV-Vertragsparteien unterlag.



**71** Von erheblicher praktischer Bedeutung ist die Frage, ob sich das EVU im Rahmen von Art. 28 AVV Pflichtverletzung und Verschulden des Infrastrukturbetreibers zurechnen lassen muss. Die Antwort ist eindeutig und ergibt sich aus Art. 9 § 2 ER CUV:

*Haben die Parteien des Vertrages nichts anderes vereinbart, so gelten die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, auf der das Eisenbahnverkehrsunternehmen den Wagen als Beförderungsmittel verwendet, als Personen, deren sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen bedient.*

**72** Diese Norm ist dispositiv; allerdings haben die AVV-Vertragspartner nichts Abweichendes vereinbart. Sie findet sich im Übrigen für das internationale Eisenbahntransportrecht in Art. 40 S. 2 CIM wieder. Somit gelten die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, auf der das EVU den Wagen als Beförderungsmittel verwendet, als Personen, deren sich das EVU bedient. Kommt es also zu einer Kollision oder Entgleisung, weil ein Weichenwärter, ein Schrankenwärter oder ein Fahrdienstleiter unter Verletzung betrieblicher Regeln eine Fehlhandlung begeht, so hat das EVU im Rahmen seiner Ersatzpflichten nach Art. 21.1, 28 AVV hierfür gegenüber dem Halter einzustehen. Entscheidungen deutscher Gerichte, die sich mit der Zurechnung von Pflichtverletzung und Verschulden des Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmens (EIU) auf das EVU befassen, bejahen dies im Zusammenhang mit deliktischer Haftung (Verletzung von Verkehrssicherungspflichten<sup>57</sup>) oder mit vertraglicher Haftung nach §§ 280, 278 BGB (Verletzung von Schutzpflichten aus dem Personenbeförderungsvertrag<sup>58</sup>). Im vorstehenden Sinne eindeutig hat der OGH<sup>59</sup> die Erfüllungsgehilfeneigenschaft des Infrastrukturbetreibers nach Art. 9 § 2 ER CUV im Rahmen der AVV-Haftung des EVU hervorgehoben. Da es sich vorliegend um eine vertragliche Haftungszurechnung handelt, muss sich das EVU auch das Fehlverhalten der Bediensteten des EIU zurechnen lassen; ein Entlastungsbeweis für Verrichtungsgehilfen, wie etwa im Rahmen des § 831 BGB, findet nicht statt. Damit ist das EIU auch nicht „Dritter“ im Sinne des Art. 22.2 AVV; der durch das EVU nach Art. 22.1 AVV zu führende Entlastungsbeweis muss sich demnach auch auf den betreffenden Mitarbeiter des EIU beziehen<sup>60</sup>.

### **3. Verjährung**

**73** Von großer rechtlicher und praktischer Bedeutung sind schließlich die Verjährungsvorschriften des Art. 33 AVV. Besonders hinzuweisen ist auf Art. 33.1 i. V. m. 33.2 b) AVV, der die Verjährung von Ansprüchen des Halters gegen das EVU aus Art. 22.1 AVV regelt. Die Verjährung beträgt demnach drei Jahre und beginnt – abweichend von der gesetzlichen Verjährung des BGB – mit dem Tag, an dem der Verlust oder die Beschädigung festgestellt worden ist. Unberührt bleiben die – nach den Regeln des internationalen Privatrechts zu bestimmenden – jeweils anwendbaren nationalen Vorschriften über die Hemmung der Verjährung.

### **V. Fazit**

**74** Das Wagenverwendungsrecht wird an Bedeutung gewinnen. Hierzu trägt der zunehmende Wettbewerb im Eisenbahngüterverkehr ebenso bei wie der politische Wille, den Verkehrsträger zu fördern. Rechtsanwendern soll dieser Beitrag Hilfestellungen in der beratenden und gerichtlichen Praxis bieten.

---

\* Der Verfasser *Wiltig* ist selbstständiger Rechtsanwalt und Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht sowie für Verwaltungsrecht in Niedernhausen (Taunus) und zugleich Of Counsel in

der Kanzlei TIGGES (Düsseldorf); der Verfasser *Langenkamp* ist Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht sowie für Internationales Wirtschaftsrecht und Partner in der Kanzlei TIGGES (Düsseldorf). Beide Verfasser sind beratend und forensisch auf den Gebieten des Schienengütertransports und damit zusammenhängenden Schadensfällen tätig.

<sup>1</sup> siehe [www.gcubureau.org](http://www.gcubureau.org).

<sup>2</sup> Definition Wagenhalter in Anlage 2 AVV.

<sup>3</sup> Definition EVU in Anlage 2 des AVV.

<sup>4</sup> Zitiert aus der aktuellen Fassung 2021.

<sup>5</sup> Siehe Art. 35 AVV.

<sup>6</sup> Laut Bericht der Bundesnetzagentur vom 29.1.2021 (Markterhebung im Eisenbahnsektor für das Jahr 2019) belief sich der Wettbewerberanteil im Eisenbahngüterverkehr auf 54 %.

<sup>7</sup> Demgemäß wurde für diese Wagen der Begriff der „Privatwagen“ gebraucht, die bei einer Staatsbahn eingestellt werden mussten. Diese Unterscheidung ist unter dem AVV entfallen.

<sup>8</sup> Beispielsweise Schiebewandwagen, offene Transportwagen für Schüttgüter (Kohle, Kies, Schotter etc.), geschlossene Wagen für den Transport nässeempfindlicher Massengüter, Containertragwagen etc.

<sup>9</sup> Vgl. insbesondere *Freise*, Die komplizierten Haftungsbeziehungen zwischen Fahrzeughaltern, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dargestellt unter Berücksichtigung von Entscheidungen des OGH, insb. der Entscheidung vom 23.2.2017 – 2 Ob 18/16 k, *TranspR* 2017, 437 ff, ferner *Freise*, Das Vertragsdreieck zwischen Wagenhalter, Wagenmieter und Wagenverwender im Eisenbahngüterverkehr, zugleich Besprechung des Urteils des OLG Celle vom 12.3.2020 – 11 U 90/16, *TranspR* 2020, 275 ff.

<sup>10</sup> Vgl. *Freise*, *TranspR* 2017, 437, 443.

<sup>11</sup> Vgl. *Grüneberg*, in: Palandt, BGB, 79. Aufl. 2020, Rn. 13 zu § 305, am Beispiel der VOB.

<sup>12</sup> Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen.

<sup>13</sup> *Freise*, in: MüKo/HGB, 4. Aufl. 2020, Rn. 10 zu Art. 1 CUV.

<sup>14</sup> Vgl. *OLG Brandenburg*, RdTW 2016, 453 (Tz. 21).

<sup>15</sup> Verband der Güterwagenalter in Deutschland e. V.

<sup>16</sup> Association Francaise Des Détenteurs de Wagons (Anm.: Vereinigung der französischen Wagenhalter).

<sup>17</sup> Der Leitfaden trägt den Untertitel „Den AVV besser kennen, um ihn besser anzuwenden“ und dient in erster Linie als Schulungsunterlage für Mitglieder der beiden genannten Verbände. Der Leitfaden ist als Download abrufbar auf der Homepage des VPI [www.vpihamburg.de](http://www.vpihamburg.de).

<sup>18</sup> *OGH*, *TranspR* 2017, 466, 476.

<sup>19</sup> *OLG Celle*, BeckRS 2020, 15679 (rechtskräftig).

<sup>20</sup> *LG Ingolstadt*, RdTW 2020, 436 (rechtskräftig).

<sup>21</sup> *OLG Celle*, BeckRS 2020, 15679, Tz. 25-27.

<sup>22</sup> Dort S. 5 des Leitfadens.

<sup>23</sup> *Freise* wählt hierfür die Bezeichnung „abweichende bilaterale Vereinbarungen einzelner Vertragsparteien“, vgl. *Freise*, in: MüKo/HGB, 4. Aufl. 2020, Rn. 6 zu Vorbemerkungen zu den CUV.

<sup>24</sup> *OLG Celle*, BeckRS 2020, 15679, Tz. 24, 38, 39.

<sup>25</sup> Mit der AVV-Fassung vom 1.1.206 wurde der in 22.4 genannte Bagatellbetrag von 750 € auf 850 € angehoben.

<sup>26</sup> Vgl. *OGH*, *TranspR* 2017, 466.

<sup>27</sup> Das durchaus bekannte Phänomen des verlorenen Wagens wird für diese Betrachtung ausgeklammert. Die praktische Abwicklung wird von Schäden an Wagen dominiert. Siehe aber Art.

20.1 AVV: Ein Wagen gilt innerhalb von drei Monaten nach Eingang eines Nachforschungsverlangens als verloren.

28 *OLG Celle*, BeckRS 2020, 15679, Tz. 45.

29 Dass der Vorverwender Mitglied des AVV sein muss, ist eine nicht ausformulierte Voraussetzung für die Haftung nach Art. 24 AVV.

30 UIC = Union Internationale des Chemins de Fer (Internationaler Eisenbahnverband) mit Sitz in Paris.

31 *OLG Celle*, BeckRS 2020, 15679, Tz. 36 unter Bezugnahme auf *Freise*, in: MüKo/HGB, 2. Aufl. 2009, Rn. 3 ff. zu Art. 1 CUV.

32 *OLG Celle*, BeckRS 2020, 15679, Tz. 47, 48.

33 Dass es hierauf nicht ankommt, wurde bereits oben ausgeführt.

34 Vgl. *OLG Celle*, BeckRS 2020, 15679, Tz. 50-54.

35 *OLG Celle*, BeckRS 2020, 15679, Tz. 51.

36 Art. 22.2 Satz 1: „(...) insbesondere (...)“.

37 Franz.: Union Internationale des Wagons Privés, abgekürzt UIP.

38 *OLG Celle*, BeckRS 2020, 15679, Tz. 67.

39 Anmerkung: ECM = Entity in Charge of Maintenance, oder: für die Instandhaltung zuständige Stelle.

40 *Freise*, TranspR 2017, 437, 443.

41 *Freise*, TranspR 2017, 437, 443.

42 Siehe auch Filthaut/Piontek/Kayser, Haftpflichtgesetz 10. Aufl. 2019, Rn. 40 zu § 1.

43 Vgl. dazu auch die Ausführungen zur Schadenshöhe, *LG Ingolstadt*, RdTW 2020, 436, Tz. 53-57.

44 Auch insoweit kommt es wieder auf die in den anzuwendenden technischen Vorschriften definierten Grenzmaße an.

45 *LG Ingolstadt*, RdTW 2020, 436, Tz. 56.

46 Siehe auch Anlage 5 zum AVV, dort III.2.

47 *Freise*, TranspR 2020, 275 ff.

48 *Freise*, in: MüKo/HGB, 4. Aufl. 2020, Rn. 11 zu Art. 1 CUV.

49 *Freise*, in: MüKo/HGB, 4. Aufl. 2020, Rn. 5 zu Vormerkungen zu den CUV; *OGH*, TranspR 2017, 466, 476.

50 In den meisten Fällen ist der Wagenvermieter gleichzusetzen mit dem Wagenhalter nach AVV.

51 *Freise*, TranspR 2017, 437, 443.

52 *LG Ingolstadt*, RdTW 2020, 436, Tz. 36-38.

53 *LG Ingolstadt*, RdTW 2020, 436, Tz. 51.

54 Vgl. Filthaut/Piontek/Kayser, HaftpflG, 10. Aufl., Rn. 2 zu § 7.

55 Vgl. die vorstehenden Ausführungen zu Art. 7.2 AVV.

56 Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (CUV), Anhang D zum COTIF-Übereinkommen, aufgrund von Art. 1 ER CUV i. V. m. Art. 5 CIM in den Mitgliedsstaaten des COTIF-Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980.

57 *OLG Nürnberg*, RdTW 2014, 111.

58 *BGH*, NJW 2012, 1083.

59 *OGH*, TranspR 2017, 466, 477; ferner *OGH*, RdTW 2018, 270 Tz. 31-33.

60 In dieser Klarheit vgl. *OGH*, RdTW 2018, 270 Tz. 34.