

Wartungsverträge für Schienenfahrzeuge

Einleitung

Nach der Öffnung und Deregulierung des Bahnsektors sind die Strukturen wesentlich komplexer als zu Zeiten der Staatsbahnen. Während diese vor der Deregulierung unter einem Dach vereinigt waren, sind heute eine Vielzahl unterschiedlicher Akteure auf dem Markt tätig. Bei der Wartung und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen gibt es vielfältige, häufig entgegengesetzte Interessen, denen entsprechende Verträge Rechnung tragen und diese gegebenenfalls zum Ausgleich bringen müssen.

Abstract

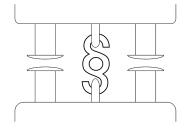
The design of contracts for the maintenance of rolling stock has to consider the conflicting interests of the involved parties. Rolling stock owners, operators and maintenance service providers have totally different interests. This has to be regarded in the phrasing of the specifications of the services. Further the contracts need to provide appropriate control mechanisms that allow an effective verification of the maintenance services. Finally the contract should stipulate an effective dispute resolution that is independent from public courts. The design of these contracts requires both technological and legal knowledge.

1. Beteiligte Akteure und deren Interessen

Zu Zeiten der Staatbahnen war alles unter dem Dach dieser Organisationen vereint: Fahrzeugeigentümer, Fahrzeugbetreiber und Fahrzeuginstandhaltung, teilweise sogar der Bau neuer Schienenfahrzeuge und deren Entwicklung.

Heute sind diese Funktionen häufig getrennt:

- Fahrzeugeigentümer ist oft eine Leasinggesellschaft oder ein Investmentfond, manchmal auch eine staatliche Fahrzeuggesellschaft.



- Fahrzeugbetreiber ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das entweder eigenwirtschaftlich oder im Auftrag des Staates die Fahrzeuge im Schienenverkehr einsetzt.
- Wartung und Instandhaltung können vom Eigentümer, vom Fahrzeugbetreiber, vom Fahrzeughersteller oder einem unabhängigen Dienstleister durchgeführt werden.

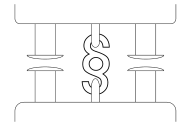
Hieraus ergeben sich verschiedene mögliche vertragliche Konstellationen:

- Der Fahrzeugeigentümer organisiert die Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge in eigenen Werkstätten.
- Der Fahrzeugeigentümer organisiert die Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge durch Beauftragung eines externen Dienstleisters oder des Fahrzeugherstellers.
- Der Fahrzeugbetreiber organisiert die Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge in eigenen Werkstätten.
- Der Fahrzeugbetreiber organisiert die Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge durch Beauftragung eines externen Dienstleisters oder des Fahrzeugherstellers.

Folgende Interessen der genannten Akteure sind hierbei zu berücksichtigen:

Der Fahrzeugeigentümer hat ein Interesse daran, dass seine Fahrzeuge möglichst gut gepflegt und instandgehalten werden, um den Wertverlust gering und die Akzeptanz beim Kunden hoch zu halten. Dies kann zu einem tendenziell überhöhten Instandhaltungsaufwand führen, aber auch zu Einschränkungen in der Verfügbarkeit der Fahrzeuge, wenn der Zeitaufwand für die Instandhaltung vergleichsweise hoch ist.

Die Interessen des Fahrzeugbetreibers können vielschichtig sein und hängen stark von der Art des Fahrzeugeinsatzes ab. So hatte zum Beispiel die Westbahn in Österreich zu Beginn ihres Betriebs keine Reservefahrzeuge, so dass sie auf eine Verfügbarkeit der Fahrzeuge von 100 % angewiesen war. In einem solchen Fall muss die Wartung darauf ausgerichtet sein und quasi um jeden Preis die Verfügbarkeit der Fahrzeuge sicherstellen. Dies erfordert in größerem Umfang präventive Instandhaltung. Die Westbahn hatte ein zusätzliches Interesse daran,

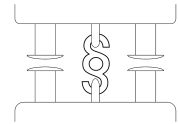


dass die Fahrzeuge sich im Fahrgastbereich in einem guten Zustand befanden, da sie diese eigenwirtschaftlich betrieb und daher darauf angewiesen war, deren Attraktivität für die Fahrgäste zu gewährleisten. Ist der Betreiber dagegen ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Leistungen im Auftrag des Staates erbringt, ist die Instandhaltung des Fahrgastbereichs nicht zwingend prioritär, da die Fahrgäste dann nicht die unmittelbaren Kunden des Eisenbahnverkehrsunternehmens sind. In beiden Fällen muss der technische Allgemeinzustand der Fahrzeuge nur deren problemlosen Einsatz für die Dauer der Anmietung gewährleisten. Aus Sicht des Betreibers ist daher eine Instandhaltung wirtschaftlich optimal, die gewährleistet, dass die Fahrzeuge bis zum Ende der Anmietung gerade noch zuverlässig einsetzbar sind. Dies kann zu einem sehr schlechten technischen Allgemeinzustand der Fahrzeuge zum Ende der Mietdauer führen. Ein Beispiel hierfür sind die Married-Pair-Wagen der Nord-Ostsee-Bahn, die nach Ende des Verkehrsvertrags mit der Nord-Ostsee-Bahn eigentlich von dem nachfolgenden Auftragnehmer in Schleswig-Holstein weiter eingesetzt werden sollten. Eine technische Prüfung ergab jedoch gravierende Mängel im Bereich der Kupplungen der Wagen, so dass diese umfangreich instandgesetzt werden mussten und dem Betrieb etwa ein Jahr nicht zur Verfügung standen.

Ist mit der Fahrzeuginstandhaltung ein unabhängiger Dienstleister beauftragt, hat dieser ein Interesse daran, möglichst viel Geld für möglichst wenig Aufwand zu erhalten. Werterhalt und Verfügbarkeit der Fahrzeuge sind für ihn irrelevant, soweit diese nicht vertraglich festgelegt wurden. Zudem sind Wartungszeiten unter der Woche tagsüber für den Instandhalter ideal.

Der Fahrzeughersteller hingegen hat vor allem ein Interesse daran, seine Gewährleistungsrisiken zu reduzieren und mögliche Folgen von eventuellen Konstruktionsfehlern, die im Rahmen des Betriebs oder bei der Wartung entdeckt werden könnten, möglichst lange hinauszuzögern, so dass mögliche Fehler erst nach Ablauf von Gewährleistungsfristen und Wartungsverträgen für Eigentümer und Betreiber erkennbar werden.

2. Leistungsbeschreibung

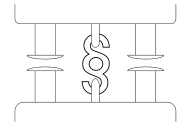


Aus den dargestellten Interessen ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an die Leistungsbeschreibung in einem Wartungsvertrag für Schienenfahrzeuge. Je nach Interessenlage und Vertragskonstellation gibt es hier unterschiedliche Gestaltungsmöglichkeiten.

Lässt der Fahrzeugeigentümer die Fahrzeuge in einer eigenen Werkstatt instandhalten, muss mit dem Nutzer der Fahrzeuge klar geregelt werden, in welchem Umfang dieser die Fahrzeuge für Wartungszwecke zur Verfügung stellen muss und umgekehrt, welche Verfügbarkeit der Fahrzeuge für den Nutzer zu gewährleisten ist. Bloße Prozentangaben sind hierfür nicht ausreichend. So hat die Westbahn in Österreich ihre Fahrzeuge zwischen 6 und 24 Uhr betrieblich genutzt, während sie zwischen 24 und 6 Uhr für Wartungszwecke zur Verfügung standen. Die rechnerische Verfügbarkeit betrug also 75 %. Eine solche Angabe im Vertrag wäre allerdings in diesem Fall wenig zielführend gewesen, da die Fahrzeuge während der Nutzungsstunden eine Verfügbarkeit von idealerweise 100 % aufweisen mussten. Nutzungs- und Wartungszeiten müssen also so geregelt werden, dass sie den Interessen beider Parteien gerecht werden, ebenso der Ort der Instandhaltung.

Für das Verhältnis zwischen Eigentümer und Nutzer der Fahrzeuge gilt das gleiche, wenn der Eigentümer die Wartung an einen unabhängigen Dienstleister vergibt. Hier muss darüber hinaus aber zwischen Eigentümer und Wartungsdienstleister umfassend geregelt werden, wo, wann und in welchem Umfang die Fahrzeuge instandgehalten werden müssen. Diese Vereinbarungen müssen auf die Pflichten des Eigentümers gegenüber dem Nutzer abgestimmt werden, da sonst Konflikte in diesem Dreiecksverhältnis unvermeidbar sind. Beliebte sind Bezugnahmen auf Wartungsempfehlungen des Fahrzeugherstellers. Diese entbinden die Vertragsparteien davon, selbst umfangreiche Wartungskataloge zu entwerfen, welches umfassende technische Kenntnisse des jeweiligen Fahrzeugs erfordert und die Gefahr birgt, dass die definierten Regelungen lückenhaft sind. Allerdings sehen die Wartungsempfehlungen der Fahrzeughersteller fast immer einen höheren Wartungsumfang vor, als im Realbetrieb erforderlich. Die Hersteller versuchen dadurch, ihre Gewährleistungsrisiken zu reduzieren.

Eine Alternative sind Regelungen zur Verfügbarkeit, die den oben genannten Anforderungen genügen müssen. Ergänzt werden sollten sie durch Klauseln für



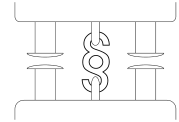
Elemente der Fahrzeuge, deren Defekt zwar den Betrieb an sich nicht beeinträchtigt, den Komfort für die Fahrgäste aber einschränkt, wie Defekte Toiletten oder Türen, aber auch defekte Sitze und andere Einrichtungselemente. Darüber hinaus muss der Vertrag zwischen Eigentümer und Wartungsdienstleister so gestaltet werden, dass gewährleistet wird, dass die Fahrzeuge sich auch noch zum Ende des Wartungsvertrags in einem guten Zustand befinden. Dies kann zum Beispiel über eine Werthaltigkeitsklausel erfolgen, dass also ein Mindestrestwert der Fahrzeuge vertraglich festgelegt wird. Die Fahrzeuge werden dabei zum Ende des Wartungsvertrags von einem Sachverständigen begutachtet. Der Wartungsdienstleister kommt dann für einen etwaigen Minderwert der Fahrzeuge auf. Das damit verbundene finanzielle Risiko des Wartungsdienstleisters kann mittels einer entsprechenden Bürgschaft, welche er dem Fahrzeugeigentümer stellen muss, abgesichert werden.

Nimmt der Fahrzeugnutzer die Instandhaltung der Fahrzeuge in eigenen Werkstätten vor, entfallen viele der zuvor genannten Regelungen. Hier muss nur zwischen Eigentümer und Nutzer eine Regelung getroffen werden, welche die Werthaltigkeit der Fahrzeuge am Ende der vereinbarten Nutzungsdauer entsprechend den vorstehenden Ausführungen sicherstellt. Im übrigen kann der Nutzer in diesem Fall die Wartung den eigenen Bedürfnissen frei anpassen.

Vergibt der Fahrzeugnutzer die Wartung an einen externen Dienstleister, gelten die obigen Ausführungen für das Verhältnis zwischen einem solchen und dem Fahrzeugeigentümer entsprechend. Zusätzlich muss der Fahrzeugeigentümer aber Vereinbarungen mit dem Fahrzeugnutzer zur Sicherung der Werthaltigkeit der Fahrzeuge treffen.

In manchen Wartungsverträgen wird festgelegt, dass der Wartungsdienstleister bestimmte Ersatzteile in einer bestimmten Menge vorhalten muss. Dies erscheint wenig sinnvoll, denn sollte sich die vertraglich vorgegebene Ersatzteilmenge als unzureichend erweisen, haftet der Wartungsdienstleister nicht für die Folgen, wie mangelnde Fahrzeugverfügbarkeit. Die Ersatzteilplanung sollte die ureigenste Aufgabe des Wartungsdienstleisters sein und seiner alleinigen Haftung unterliegen.

Wird der Fahrzeughersteller als Wartungsdienstleister beauftragt, gelten die Ausführungen zu unabhängigen Wartungsdienstleistern entsprechend.



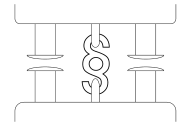
3. Leistungskontrolle

Vereinbarungen zur Sicherung der Werthaltigkeit der Fahrzeuge sind, wie oben ausgeführt, zwingend zu empfehlen, sofern der Eigentümer der Fahrzeuge nicht auch selbst deren Wartung übernimmt. Ergänzt werden sollten diese Vereinbarungen aber durch eine regelmäßige Kontrolle des Fahrzeugzustands. Dies muss entsprechend vertraglich festgelegt werden, um dem Fahrzeugeigentümer den hierfür erforderlichen Zugang zu den Fahrzeugen zu sichern.

Ferner sollte vertraglich festgelegt werden, welche Folgen es hätte, wenn bei den Kontrollen Mängel in der Instandhaltung der Fahrzeuge festgestellt würden. Hier zeigt sich allerdings ein generelles Problem in Bezug auf mangelnde Leistungen bei der Fahrzeuginstandhaltung: Ist die Instandhaltung unzureichend und führt zum Beispiel zu einer unzureichenden Verfügbarkeit der Fahrzeuge, so ist eine kurzfristige Abhilfe meist schwierig. In der Regel gibt es keine zweite Werkstatt "um die Ecke", die kurzfristig die Fahrzeugwartung übernehmen könnte, wenn der ursprüngliche Vertragspartner seinen vertraglichen Pflichten nicht ausreichend nachkommt. Auch Ersatzfahrzeuge sind meist nicht über Nacht verfügbar. Deshalb sollten Kontrollen so organisiert sein, dass Mängel bei der Instandhaltung frühzeitig entdeckt werden können und genug Zeit für Abhilfe bleibt.

4. Haftungsregelungen

Wartungsdienstleister haften selbstverständlich für die Erfüllung ihrer vertraglichen Pflichten, was aber, wie oben bereits dargestellt, erst einmal wenig hilfreich ist, wenn die Verfügbarkeit der Fahrzeuge durch mangelnde Wartung zu stark absinkt. Hier können Haftungsregeln direkt nur finanzielle Schadensbegrenzung bieten, zum Beispiel über eine Vertragserfüllungsbürgschaft, welche der Wartungsdienstleister stellen muss, und aus der im Haftungsfall Kosten für Ersatzfahrzeuge und die Organisation eines neuen Wartungskonzepts aufgebracht werden können. Auch sonstige Schäden, die aus einer mangelhaften Erfüllung des Wartungsvertrags resultieren, können aus einer solchen Vertragserfüllungsbürgschaft relativ unbürokratisch abgedeckt werden.



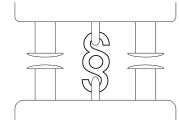
Darüber hinaus sollte der Vertrag Klauseln enthalten, die bei mangelhafter Leistung des Wartungsdienstleisters eine kurzfristige Möglichkeit bieten, den Vertrag zu beenden, um rasch den Weg für eine neue Lösung mit einem anderen Wartungsdienstleister frei zu machen.

5. Streitbeilegungsmechanismen

Verträge sind dafür da, Streitfragen zu klären. Läuft alles reibungslos, ist der schriftliche Vertrag letztlich irrelevant und bleibt in der Schublade liegen. Kommt es aber zum Streit, nehmen beide Seiten den Vertrag zur Hand. Dafür ist es zunächst wichtig, dass die vertraglichen Regelungen möglichst klar und eindeutig formuliert sind, so dass der Vertrag so seinen Zweck, Klarheit im Streitfall zu schaffen, erfüllen kann, und nicht beide Seiten die Regeln in ihrem Sinne auslegen können.

Dennoch können im Lauf der Vertragsabwicklung Probleme auftreten, die keine Vertragspartei zu Beginn bedacht hat, und die daher keine Berücksichtigung im Vertrag finden konnten. Für solche Fälle sind effektive Streitbeilegungsmechanismen erforderlich, um möglichst rasch eine für beide Seiten vertretbare Lösung des Problems zu erreichen. Staatliche Gerichte sind hierfür leider völlig ungeeignet. Gerade bei komplexen Problemen beträgt die Verfahrensdauer schon in der ersten Instanz mehrere Jahre. Schon allein aus diesem Grund bieten sie keine effektive Streitbeilegung. Darüber hinaus verfügen staatliche Gerichte regelmäßig nicht über Fachkenntnisse im Eisenbahnsektor, so dass qualitativ gute Entscheidungen hier nicht gewährleistet sind.

Eine bessere Alternative sind Schiedsklauseln. Idealerweise sollte schon im Vertrag festgelegt werden, wer im Streitfall als Schiedsrichter fungieren soll, da es leichter ist, sich hierauf zu verständigen, solange es noch keinen Streit zwischen den Vertragsparteien gibt. Neben dem notwendigen Fachwissen im Eisenbahnsektor sollten der oder die Schiedsrichter auch über grundlegende rechtliche Kenntnisse verfügen. Darüber hinaus sollten die Schiedsklauseln auch die wesentlichen Regeln für das Schiedsverfahren festlegen, damit es im Streitfall nicht zu unnötiger Verzögerung durch Verfahrensfragen kommt.



Schließlich kann der Streitbeilegungsmechanismus mit Hilfe eines Notars so gestaltet werden, dass die Hilfe staatlicher Gerichte auch für die Vollstreckung einer Schiedsentscheidung nicht in Anspruch genommen werden muss.

6. Fazit

Die Wartung und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen ist ein komplexe Angelegenheit, deren angemessene vertragliche Erfassung anspruchsvoll ist und weder technischen noch juristischen Laien überlassen werden sollte. Sorgfältig gestaltet können sie aber beiden Seiten Sicherheit und Planbarkeit ermöglichen und technische, betriebliche und wirtschaftliche Risiken gering halten.

Autoren CV

Maschinenbaustudium an der RWTH Aachen mit den Schwerpunkten Schienenfahrzeugtechnik (Diplom 1993) und anschließend Jurastudium an der Universität Münster. 1998 erstes juristisches Staatsexamen mit Prädikat.

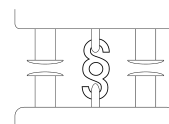
1999 und 2000 juristisches Referendariat. Seit April 2001 als Rechtsanwalt zugelassen. Neben dem juristischen Referendariat Arbeiten für eine Unternehmensberatung für Marktstudien zu Straßen- und Stadtbahnfahrzeugen, zu Dieseltriebwagen für den SPNV, zu Energieversorgungsanlagen für Reisezugwagen und zu SPNV-Leistungen und deren Vergabe in Deutschland. 2015 Abschluss der Dissertation zum Thema "Diskriminierungsfreier Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in Deutschland".

Dr. Kurt Fuchs
Rechtsanwalt w Diplom-Ingenieur

Düppelstraße 13
50679 Köln

Telefon: 0221/39982-10 w Fax: 0221/39982-20

Rechtsanwalt
Dr. Kurt Fuchs
Seite 9 von 9



e-mail: kurt.fuchs@eisenbahnrecht.com
Internet: www.eisenbahnrecht.com