



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires  
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr  
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

---

**Commission de révision  
Revisionsausschuss  
Revision Committee**

**LAW-17128-CR 26/7.1  
27.10.2017**

Original: EN

## **26. TAGUNG**

---

### **Teilrevision der ER CUI**

Textentwürfe des Generalsekretärs  
(Ergebnisse der Arbeitsgruppe „ER CUI“)

## I. VORBEREITENDE ARBEITEN UND ERGEBNISSE DER ARBEITSGRUPPE „ER CUI“

1. Auf seiner 25. Tagung (Bern, 25.-26.6.2014) hat der Revisionsausschuss der Einrichtung einer Arbeitsgruppe des Generalsekretärs zugestimmt, die u. a. gemeinsam mit der Europäischen Union und dem CIT Vorschläge zur Änderung der ER CUI ausarbeiten sollte. Seitdem hat sich die vom Generalsekretär zur Revision der ER CUI eingerichtete Arbeitsgruppe viermal getroffen: am 10. Dezember 2014, am 8. Juli 2015, am 24. November 2015 und am 31. Mai 2016.<sup>1</sup> Ihre Hauptaufgabe war es, Klarheit in den derzeit unterschiedlich ausgelegten Anwendungsbereich der ER CUI zu bringen, da die aktuelle Unklarheit sich negativ auf die Anwendung und die Rechtssicherheit für die Akteure, darunter vor allem die Infrastrukturbetreiber, auswirkt. Der aktuelle Anwendungsbereich der ER CUI ist unklar. Sie gelten nur für den internationalen Eisenbahnverkehr, während die Fahrwegkapazitäten auf nationaler Ebene vergeben werden.

Das Problem mit dem aktuellen Wortlaut rührt daher, dass der internationale Eisenbahnverkehr über einen Beförderungsvertrag definiert wird. Ein die Eisenbahninfrastruktur nutzender Zug kann jedoch gleichzeitig Passagiere oder Güter im innerstaatlichen und solche im grenzüberschreitenden Verkehr befördern. In derartigen Fällen ist es schwierig, bei der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur klar zu unterscheiden zwischen der Nutzung zur Ausführung innerstaatlicher Beförderungen einerseits und der Nutzung zur Ausführung grenzüberschreitender Beförderungen andererseits. Unter Berücksichtigung der internationalen Natur des gesamten COTIF-Systems sowie der Tatsache, dass eine Ausweitung des Anwendungsbereichs der ER CUI auf den innerstaatlichen Verkehr für die meisten Mitgliedstaaten nicht akzeptabel wäre, wurde beschlossen, dass die ER CUI ausschließlich auf den internationalen Eisenbahnverkehr Anwendung finden sollten.

Rechtlich gesehen gibt es keine internationalen Trassen. Was gefunden werden musste, war eine präzise Definition für den internationalen Eisenbahnverkehr.

In einer Rahmenbemerkung (Dok. CUI 1/2 vom 09.10.2014<sup>2</sup>) wurde der Revisionsbedarf sowie die zu überarbeitenden Themen näher erläutert. Dieses Dokument diente der Arbeitsgruppe „ER CUI“ als Diskussionsgrundlage. Während das Sekretariat der OTIF den Anwendungsbereich der ER CUI in der Vergangenheit theoretisch stets recht breit ausgelegt hat, wurden die ER CUI bis zuletzt noch kaum oder überhaupt nicht angewendet. Zweck dieser Klarstellung des Anwendungsbereichs ist es daher sicherzustellen, dass die ER CUI an den notwendigen oder wünschenswerten Stellen, d. h. im internationalen Eisenbahnverkehr (Güterkorridore, internationale Reisezüge), auch wirklich angewendet werden. Gleichzeitig muss klar sein, dass die ER CUI auf den innerstaatlichen Verkehr keine Anwendung finden. Besonders wichtig ist diese Klarstellung im Bereich der gegenseitigen Haftung der beiden Parteien des Nutzungsvertrages (Beförderer und Infrastrukturbetreiber).

2. Neben den Mitgliedstaaten haben auch die Europäische Kommission und Vertreter der Stakeholder (CIT, EIM, RNE, CER) an den Arbeiten teilgenommen. Das Sekretariat ist sich der Wichtigkeit des Inputs der Sektorverbände, die die beiden Parteien des Nutzungsvertrages für Eisenbahninfrastruktur vertreten, bewusst gewesen. Diese wurden von Beginn an an den Arbeiten beteiligt.

Als Verband der Beförderer wies das CIT auf die Schwierigkeiten bei der praktischen Anwendung der ER CUI hin; die schwierige rechtliche Situation der Beförderer ergebe sich daraus, dass sie ihren Kunden gegenüber für durch die Eisenbahninfrastruktur verursachte Schäden haften, gegenüber den Infrastrukturbetreibern jedoch nur begrenzte Rückgriffsmöglichkeiten haben.

Die europäischen Infrastrukturbetreiber erkannten die Notwendigkeit einer Klarstellung des Anwendungsbereichs an, stellten sich jedoch wiederholt jeglicher Änderung entgegen, durch die ihre Haftung

<sup>1</sup> Berichte dieser Tagungen sind auf der Website der OTIF verfügbar: <http://otif.org>, siehe Tätigkeiten/Eisenbahnvertragsrecht/Arbeitsgruppe „ER CUI“.

<sup>2</sup> Veröffentlicht unter [http://otif.org/de/?page\\_id=545](http://otif.org/de/?page_id=545).

ausgeweitet würde, insbesondere in Bezug auf indirekte Schäden des Beförderers. Zur Rechtfertigung dieser Haltung wiesen sie darauf hin, dass Infrastrukturbetreiber, die sehr strengen Preisregeln auf der Grundlage des EU-Rechts unterworfen seien, die betrieblichen Risiken nicht in ihre Preise aufnehmen könnten und keine Kontrolle über von den Beförderern gezahlte Entschädigungen hätten, die sie diesen dann für Vermögensschäden erstatten müssten.

Die Diskussionen und Kommentare vonseiten der Mitgliedstaaten und Stakeholder waren umfassend und gründlich. Auch Herr Prof. Freise hat mit seiner juristischen Expertise einen erheblichen Beitrag zu den Arbeiten der Gruppe geleistet.

3. Am Ende der 4. Tagung konnte eine Mehrheit der Mitglieder der Arbeitsgruppe dem Prinzip zustimmen, dass der Anwendungsbereich besser mit den CIV- und CIM-Beförderungsverträgen koordiniert werden und an den internationalen Verkehr (für diese Zwecke in den ER CUI eigens definiert) geknüpft werden sollte, der die in einem Mitgliedstaat liegende Infrastruktur nutzt. Damit soll der auf diese Art überarbeitete Anwendungsbereich der CUI die Realität besser widerspiegeln.

Am 8. Juni 2016 hat der Generalsekretär den Mitgliedern der Arbeitsgruppe den Text der zu ändernden Artikel der CUI in der aus der 4. Tagung der Arbeitsgruppe hervorgegangenen Fassung mitgeteilt. Die entsprechenden Auszüge aus den Erläuternden Bemerkungen wurden in Übereinstimmung mit den vorgeschlagenen Änderungen sowie mit den von einigen Mitgliedern nach der 4. Tagung eingegangenen Fragen und Kommentaren angepasst und am 24. Juli 2016 an alle Mitglieder der Arbeitsgruppe verschickt.

Auch die endgültigen Stellungnahmen der Sektorverbände hat der Generalsekretär nach der letzten Tagung der Arbeitsgruppe erhalten.

Die EIM begrüßten die Tatsache, dass der Anwendungsbereich der ER CUI auch in der endgültigen Fassung des Vorschlags des Generalsekretärs an die ER CIV/CIM geknüpft blieb. Für die EIM bedeutete dies, dass der Anwendungsbereich nicht auf den innerstaatlichen Verkehr ausgeweitet werden kann. Dieselbe Bedingung, die für Personen- und Sachschäden gilt, sollte laut EIM auch auf Vermögensschäden des Beförderers angewendet werden. Das Rückgriffsrecht des Beförderers sollte sich daher nur auf Vermögensschäden aus Entschädigungen erstrecken, die der Beförderer unter den ER CIV und CIM für während der Nutzung der Infrastruktur entstandene Schäden zu zahlen hat (vgl. Erläuterungen zu Artikel 8).

Das CIT machte auf die Tatsache aufmerksam, dass der Anwendungsbereich in der letzten Fassung des Vorschlags des Generalsekretärs eingeschränkt wurde, insofern als zwei Bedingungen gleichzeitig erfüllt sein müssen: 1. „Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM“ und 2. „im internationalen Eisenbahnverkehr“ gemäß Definition in Artikel 3 CUI. Aus Sicht des CIT sollte ferner auch das Element der „Koordination zwischen Infrastrukturbetreibern“ nicht in die Begriffsbestimmung für „internationaler Eisenbahnverkehr“ aufgenommen werden. In Bezug auf das Rückgriffsrecht des Beförderers gegenüber dem Infrastrukturbetreiber sollte laut CIT die innerstaatliche Teilstrecke vor oder nach einer internationalen Beförderung nicht ausgeschlossen werden. Ganz allgemein vertrat das CIT die Forderung nach einem besseren Gleichgewicht im Haftungsregime und wies darauf hin, dass neben den Entschädigungen gemäß ER CIM und CIV die Beförderer auch andere Vermögensschäden zu tragen hätten, wie diejenigen aus Entschädigungen nach der Verordnung (EU) Nr. 1371/2007 zu den Fahrgastrechten und -pflichten.

## II. ÄNDERUNGSVORSCHLAG FÜR DIE ER CUI ENTSPRECHEND DEN ERGEBNISSEN DER ARBEITSGRUPPE

### 4. Änderung von Artikel 1 – Anwendungsbereich

#### Artikel 1 Anwendungsbereich

§ 1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung **(Nutzungsvertrag)** einer **in einem Mitgliedstaat liegenden** Eisenbahninfrastruktur **im internationalen Eisenbahnverkehr** zum Zwecke ~~der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne~~ der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM. ~~Dies gilt ohne Rücksicht auf den Sitz und die Staatszugehörigkeit der Parteien des Vertrages. Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten auch, wenn die Eisenbahninfrastruktur von Staaten oder von staatlichen Einrichtungen oder Organisationen betrieben oder genutzt wird.~~

**§ 2** **Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten** ohne Rücksicht auf den Sitz ~~und~~**oder** die Staatszugehörigkeit der Parteien des Vertrages. ~~Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten~~ **und** auch **dann**, wenn die Eisenbahninfrastruktur von Staaten oder von staatlichen Einrichtungen oder Organisationen betrieben oder genutzt wird.

**§ 23** Vorbehaltlich des Artikels 21 gelten diese Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht für andere Rechtsverhältnisse, wie insbesondere

- a) die Haftung des Beförderers oder des Betreibers gegenüber ihren Bediensteten oder anderen Personen, deren sie sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben bedienen;
- b) die Haftung zwischen Beförderer oder Betreiber einerseits und Dritten andererseits.

#### **Zusammenfassung der Diskussionen und Begründung<sup>3</sup>:**

Der Anwendungsbereich wurde auf allen drei Tagungen der Arbeitsgruppe intensiv diskutiert. Die Arbeitsgruppe hat verschiedene Lösungen untersucht. Hauptthema war die Frage, ob der Anwendungsbereich der ER CUI von den CIV- und CIM-Beförderungsverträgen entkoppelt werden sollte oder nicht, und wenn ja, in welchem Ausmaß. Grund hierfür war, dass es tatsächlich dieser Link zwischen dem Anwendungsbereich der ER CUI und *individuellen* Beförderungsverträgen war, der als das die derzeitige Unklarheit verursachende Problem identifiziert worden war.

Sobald dieses Loslösungsthema einmal im Raum stand, stellte sich logischerweise auch die Frage, was in anderen Nutzungsfällen der Eisenbahninfrastruktur gilt, wenn also keine Verbindung zu Beförderungen gemäß CIV oder CIM besteht, wie etwa bei Leerfahrten, Testfahrten oder Instandhaltungsfahrzeugen/-zügen. Nachdem sich die Arbeitsgruppe einen Überblick über derartige Nutzungsarten der Eisenbahninfrastruktur verschafft hatte, sprach sich eine Mehrheit ihrer Mitglieder dafür aus, dass diese „nicht kommerzielle Nutzung“ von dem neu zu bestimmenden Anwendungsbereich ausgenommen sein sollte. Die ER CUI finden nur auf die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur durch zu kommerziellen Zwecken betriebene Züge Anwendung, also Züge, deren Beförderungszweck der Rechtsordnung der CIV/CIM unterliegt. Vor diesem Hintergrund erkannte die Arbeitsgruppe an, dass es eine Verknüpfung zwischen den ER CUI und den ER CIV/CIM geben muss. Klar ist aber auch, dass ein Lastlauf eines Zuges auch einen Leerlauf umfassen kann, welcher dann unter die „kommerzielle Nutzung“ fallen würde, so dass er weiterhin demselben Rechtsregime unterläge.

<sup>3</sup> Hier werden die Diskussionen zusammengefasst und der gewählte Wortlaut erläutert. Detaillierte Berichte der Tagungen sowie alle Dokumente sind auf der Website der OTIF verfügbar: <http://otif.org>, siehe Tätigkeiten/Eisenbahnvertragsrecht/Arbeitsgruppe „ER CUI“.

Schlüsselement dieses überarbeiteten Wortlauts ist, wie sich herausgestellt hat, der Ausdruck „im internationalen Eisenbahnverkehr“. Die Arbeitsgruppe war sich im Klaren darüber, dass die Einheitlichen Rechtsvorschriften des COTIF dazu ausgelegt sind, zusammen ein einheitliches Regelsystem zu bilden und keine alleinstehenden Regeln. Sie hat daher zunächst geprüft, ob der in Artikel 6 COTIF erwähnte Begriff des „internationalen Eisenbahnverkehrs“ klar genug ist, um den Anwendungsbereich der ER CUI zu bestimmen. Zudem wurden auch zahlreiche mögliche Zusatzelemente geprüft (internationaler Verkehrsdienst, internationaler Zug). Schließlich kam die Arbeitsgruppe zu dem Ergebnis, dass eine neue Begriffsbestimmung für diesen Begriff benötigt wird, um auch der Tatsache Rechnung tragen zu können, dass im internationalen Verkehr in der Praxis mehrere nationale Trassen genutzt werden. Aus diesem Grund müssen die ER CUI zwei oder mehrere aufeinanderfolgende nationale Nutzungsverträge abdecken, die für die Durchführung des internationalen Verkehrs verwendet werden. Angesichts dessen wurde eine entsprechende neue Begriffsbestimmung zu Artikel 3 hinzugefügt (siehe unten).

In Übereinstimmung mit dem Entwurf für Artikel 1 müssen für eine Anwendung der ER CUI also folgende drei Bedingungen gegeben sein:

- Bestehen eines Nutzungsvertrages für die Eisenbahninfrastruktur in dem Mitgliedstaat,
- Durchführung dieses Vertrages im Kontext des internationalen Eisenbahnverkehrs,
- Durchführung der Beförderung zu Zwecken der ER CIV/CIM.

#### **Mögliche Verbesserung:**

Der Revisionsausschuss könnte einige redaktionelle Verbesserungen an diesem Artikel vornehmen wollen. Während des Entwurfsprozesses für den neuen Wortlaut des § 1 wurden Teile des Textes von diesem in den neuen § 2 verschoben. Ein ähnlicher Wortlaut („ohne Rücksicht auf den Sitz und die Staatszugehörigkeit der Parteien des Beförderungsvertrages“) findet sich auch in Artikel 1 § 1 CIV/CIM. Da der Wortlaut von § 1 zum Ende der Arbeiten der Arbeitsgruppe stark vereinfacht worden ist, könnte in Erwägung gezogen werden, ob es nicht besser wäre, auf diese rein redaktionelle Frage zurückzukommen. Um die Kohärenz zwischen Artikel 1 CUI und den Artikeln 1 CIV und CIM zu erhalten, sollte der zweite Satz in § 1 bleiben.

## **5. Änderung von Artikel 3 – Begriffsbestimmungen**

### **Artikel 3 Begriffsbestimmungen**

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck

a) ...

**aa) „internationaler Eisenbahnverkehr“ einen Verkehr, der die Nutzung einer internationalen Trasse<sup>4</sup> oder mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Trassen erfordert, die sich in mindestens zwei Staaten befinden und von den betroffenen Infrastrukturbetreibern koordiniert sind;**

<sup>4</sup> Textfassung im Bericht der 4. Tagung der Arbeitsgruppe „ER CUI“. Eine mit dem englischen Text und der Terminologie der EU harmonisierte Fassung wäre „internationaler Eisenbahnverkehr“ einen Verkehr, der die Nutzung einer grenzüberschreitenden Zugtrasse... erfordert...“

- b) ...
- c) „Beförderer“ ~~denjenigen, der die natürliche oder juristische Person, die~~ Personen **und/**oder Güter im internationalen **Eisenbahn**verkehr ~~nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM auf der Schiene~~ befördert und ~~der~~**die** nach den Gesetzen und Vorschriften betreffend die Erteilung und Anerkennung von Betriebsgenehmigungen, die in dem Staat gelten, in dem die Person diese Tätigkeit ausübt, eine Betriebsgenehmigung erhalten hat;

### **Zusammenfassung der Diskussionen und Begründung:**

#### **Neuer Buchstabe aa) – „internationaler Eisenbahnverkehr“**

Dank dieser neuen, eigens für die Zwecke der ER CUI kreierten Begriffsbestimmung war es möglich, den aus der 4. Tagung hervorgegangenen Textentwurf für Artikel 1 relativ simpel zu halten.

Das Thema der Koordination aufeinanderfolgender nationaler Trassen durch die Infrastrukturbetreiber als bestimmendes Element des Begriffes „internationaler Eisenbahnverkehr“ wurde ausführlich diskutiert. Obwohl diese Definition auf der rechtlichen Lage innerhalb der EU-Mitgliedstaaten basiert, beschränkt sich die Notwendigkeit der Koordination aufeinanderfolgender nationaler Trassen nicht auf EU Staaten. Sie besteht auch außerhalb der EU, in Staaten wie Serbien oder der Türkei.

Die Diskussion hat ergeben, dass die Koordinierung aufeinanderfolgender Zugtrassen, wie in der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums definiert, als wichtiger Bestandteil der Begriffsbestimmung für „internationaler Eisenbahnverkehr“ anerkannt wurde. Die dagegen vorgebrachten Argumente zugunsten anderer Lösungen (etwa ‚Koordinierung‘ durch ‚vom Beförderer bereitzustellende relevante Informationen‘ oder schlicht durch ‚Koordinierungspflicht‘ zu ersetzen, um alle Situationen, wo eine derartige Koordinierung notwendig ist und gefordert wurde, jedoch nicht stattgefunden hat, abzudecken) wurden abgelehnt. Zum einen wären die Informationen des Beförderers nicht ausreichend, zum anderen kann beim Entwerfen von Rechtstexten nicht davon ausgegangen werden, dass Rechtsvorschriften des nationalen oder des EU-Rechts (welche die Koordination vorschreiben) nicht eingehalten werden. Wenn Richtlinie 2012/34/EU nicht in allen EU-Mitgliedstaaten korrekt umgesetzt sein sollte, wäre der Versuch, dies über eine Revision der CUI zu korrigieren, nicht der richtige Ansatz. Nichtsdestoweniger hat ein Mitgliedstaat selbst nach der letzten Tagung der Arbeitsgruppe noch die Meinung vertreten, dass „Kooperation“ und nicht „Koordination“ das Schlüsselement sein sollte.

Ein spezifisches Charakteristikum der ER CUI, insbesondere im Vergleich mit den ER CIV/CIM ist, dass die Begriffsbestimmungen der CUI nicht nur Elemente des Privatrechts enthalten, sondern auch solche des öffentlichen Rechts. Obwohl Regelungsgegenstand der ER CUI die Regulation von Verträgen ist, kann bestehendes öffentliches Recht, welches den Rahmen für diese Verträge liefert, und insbesondere EU-Recht, nicht ignoriert werden. Für die Mitgliedstaaten der EU ist es wichtig, dass die ER CUI an dieses öffentliche Recht angepasst werden: Erst nach dem Inkrafttreten (in 2010) der notwendigen Anpassungen an das EU-Recht (angenommen von der 24. Tagung des Revisionsausschusses in 2009) konnten sie ihre Erklärungen über die Nichtanwendung der ER CUI zurückziehen.

Aus diesem Grund wurde es nach langen Diskussionen als angemessen empfunden, die Begriffsbestimmung für „internationaler Eisenbahnverkehr“ auf aus dem öffentlichen Recht der EU entnommenen Begriffen bzw. Konzepten wie „grenzüberschreitende Zugtrasse“ und Koordinierung der Infrastrukturbetreiber bei der Zuweisung von Kapazitäten, d.h. von Zugtrassen, zu stützen.

## Buchstabe c) – „Beförderer“

Vor diesem Hintergrund kam zu einem frühen Arbeitsstadium die Frage auf, ob die Begriffsbestimmung für „Beförderer“ noch immer zutreffend sei. Alternativ wurde der Begriff „Nutzer“ vorgeschlagen und untersucht. Als Ergebnis dieser Diskussion kam heraus, dass infolge der tatsächlichen engen Verbindung zwischen den ER CIV/CIM einerseits und den ER CUI andererseits der Begriff „Beförderer“ weiterhin Sinn ergibt und beibehalten werden sollte. Gleichzeitig war sich die Arbeitsgruppe jedoch im Klaren darüber, dass dieser Begriff für die Zwecke der ER CUI anders definiert worden war als für die Zwecke der ER CIV/CIM:

1. Nur ein Beförderer mit Betriebsgenehmigung ist zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur berechtigt. Die „Betriebsgenehmigung“ ist als Element der Begriffsbestimmung für „Beförderer“ von der Arbeitsgruppe „ER CUI“ diskutiert worden und seine Notwendigkeit wurde mehrheitlich bestätigt. Im Gegensatz dazu ist ein Beförderer gemäß CIV/CIM nicht zwangsweise ein Eisenbahnunternehmen mit Betriebsgenehmigung.

2. Ein ausführender Beförderer, der die Eisenbahninfrastruktur nutzt, ist ein „Beförderer“ im Sinne der ER CUI. Infolge der fehlenden Vertragsbeziehung zwischen ihm und dem Reisenden oder Absender ist ein ausführender Beförderer hingegen kein „Beförderer“ im Sinne der ER CIV/CIM.

Darüber hinaus hat die Arbeitsgruppe den Wortlaut der Begriffsbestimmung für „Beförderer“ an ähnliche Begriffsbestimmungen im Rechtssystem des COTIF (Art. 2 Buchst. c) CUV) oder im EU-Recht (Art. 3 der Richtlinie 2012/34/EU) angeglichen. Durch den verbesserten Wortlaut wird klar, dass sowohl juristische als auch natürliche Personen Beförderer sein können.

## 6. Änderung von Artikel 8 – Haftung des Betreibers

### Artikel 8 Haftung des Betreibers

§ 1 Der Betreiber haftet für

- a) Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit),
- b) Sachschäden (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher und unbeweglicher Sachen),

~~e) Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zu leisten hat,~~

die der Beförderer oder seine Hilfspersonen während der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur erleiden und die ihre Ursache in der Eisenbahninfrastruktur haben.

**Der Betreiber haftet auch für Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zu leisten hat, wenn diese [während der Nutzung entstandene] Schäden ihre Ursache in der Eisenbahninfrastruktur haben.<sup>5</sup>**

<sup>5</sup> Der vorherrschenden Meinung in der Arbeitsgruppe zufolge sollte die Haftung des Infrastrukturbetreibers nicht ausgedehnt werden. Die Streichung von Buchst. c) und das Hinzufügen eines neuen Satzes in § 1 sollten lediglich redaktionelle Anpassungen sein. Aus einem Austausch mit einigen Mitgliedstaaten nach der letzten Tagung der Arbeitsgruppe hat das Sekretariat der OTIF geschlussfolgert, dass die in eckigen Klammern stehenden Wör-

§ 2 Der Betreiber ist von dieser Haftung befreit

- a) bei Personenschäden und bei Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV zu leisten hat,
1. wenn das schädigende Ereignis durch außerhalb des Betriebes **der Eisenbahninfrastruktur** liegende Umstände verursacht worden ist und der Betreiber diese Umstände trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnte,
  2. soweit das schädigende Ereignis auf ein Verschulden des Geschädigten zurückzuführen ist,
  3. wenn das schädigende Ereignis auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und der Betreiber dieses Verhalten trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen nicht abwenden konnte;

bei Sachschäden und bei Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zu leisten hat, wenn der Schaden durch ein Verschulden des Beförderers, eine nicht vom Betreiber verschuldete Anweisung des Beförderers oder durch Umstände verursacht worden ist, welche der Betreiber nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

[...]

**Zusammenfassung der Diskussionen und Begründung:**

Die Arbeitsgruppe hat den Wortlaut des Artikels 8 § 1 CUI dahingehend angepasst, dass die unterschiedliche Natur direkter Schäden einerseits und indirekter Schäden (Vermögensschäden) andererseits berücksichtigt werden kann. Im Gegensatz zu Schäden gemäß den Buchstaben a) und b) treten Vermögensschäden erstens nicht während der Nutzung der Infrastruktur ein, sondern erst später, wenn der Beförderer seinen Kunden Schadenersatz gezahlt hat. Nichtsdestoweniger müssen auch sie ihren Ursprung in der Eisenbahninfrastruktur haben. Zweitens können Vermögensschäden nicht von den Hilfspersonen des Beförderers erlitten werden, sondern nur vom Beförderer selbst. Es sollte berücksichtigt werden, dass ein ausführender Beförderer nicht als Hilfsperson des Beförderers gilt, da er selbst die Eisenbahninfrastruktur nutzt; er ist somit selbst ein Beförderer im Sinne der ER CUI.

In § 2 sollte die Terminologie harmonisiert werden („Eisenbahninfrastruktur“ anstatt „Infrastruktur“), um innerhalb der ER CUI und mit der in der Richtlinie 2012/34/EU verwendeten Begrifflichkeit kohärent zu sein.

---

ter hinzugefügt werden müssen, um das Haftungsausmaß unverändert zu lassen: Die **während der Nutzung** der Eisenbahninfrastruktur eingetretene Schadensursache ist ein wichtiges einschränkendes Element (auch in der derzeitigen Fassung bereits), ungeachtet der Tatsache, dass im Falle indirekter Schäden selbstverständlich der ursprüngliche Schaden (für den der Beförderer ein Rückgriffsrecht hat) während der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur eingetreten sein muss.



## Mögliche Verbesserung:

Der neue zweite Satz in Artikel 8 § 1, der Buchst. c) ersetzen soll, sollte weiter angepasst werden und festlegen, dass die Haftung des Infrastrukturbetreibers gegenüber dem Beförderer für Vermögensschäden sich ausschließlich auf Schäden beschränkt, die ihren Ursprung in der Infrastruktur haben, und dass – wie im derzeitigen Wortlaut der Fall – der das Rückgriffsrecht des Beförderers gegenüber dem Infrastrukturbetreiber auslösende Schaden während der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur eingetreten sein muss. Diese Anpassung ist notwendig, um jegliche Ausweitung der Haftung des Infrastrukturbetreibers zu vermeiden. Einen dahingehenden Input hat das Sekretariat von zwei Mitgliedstaaten nach der letzten Tagung der Arbeitsgruppe erhalten.

## 7. Haftung des Beförderers

### Artikel 9 Haftung des Beförderers

§ 1 Der Beförderer haftet für

- a) Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit),
- b) Sachschäden (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher und unbeweglicher Sachen),

die dem Betreiber oder seinen Hilfspersonen durch den Beförderer, durch die von ihm verwendeten Beförderungsmittel, durch von ihm beförderte Personen oder befördertes Gut bei der Nutzung der **Eisenbahn**infrastruktur verursacht worden sind.

[...]

## Zusammenfassung der Diskussionen und Begründung:

Die Arbeitsgruppe hat die Asymmetrie zwischen den Artikeln 8 und 9 CUI in Bezug auf das Rückgriffsrecht des Beförderers einerseits und das des Infrastrukturbetreibers andererseits nicht hinterfragt. Der Unterschied zwischen den beiden Artikeln ist durch die besondere Situation/rechtliche Position des Beförderers gerechtfertigt, die sich aus seiner Haftung gegenüber seinen Kunden für durch die Eisenbahninfrastruktur hervorgerufene Schäden ergibt. In der Beziehung zwischen dem Beförderer und seinen Kunden wird der Infrastrukturbetreiber als Hilfsperson des Beförderers (gemäß Artikel 40 CIM und Artikel 51 CIV) angesehen; innerhalb desselben Rechtssystems muss dem Beförderer daher ein Rückgriffsrecht gegenüber seiner Hilfsperson gewährt werden. Eine vergleichbare Bestimmung, wonach der Infrastrukturbetreiber für durch den Beförderer verursachte Schäden haftet, ist im COTIF nicht enthalten. Für Symmetrie zwischen den Artikeln 8 und 9 gibt es daher in Bezug auf Vermögensschäden (indirekter Schaden/Rückgriff) keinen Grund, und es besteht auch keine Notwendigkeit für eine Parallelbestimmung zu Buchst. c) in Artikel 8 § 1, der durch den neuen Satz ersetzt werden sollte.

In § 1 sollte die Terminologie harmonisiert werden („Eisenbahninfrastruktur“ anstatt „Infrastruktur“), um innerhalb der ER CUI und mit der in der Richtlinie 2012/34/EU verwendeten Begrifflichkeit kohärent zu sein.

## 8. Redaktionelle Änderungen

Der Titel sollte lauten:

**Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr**

Artikel 3 Buchstaben b) und g) sollten lauten:

### Artikel 3 Begriffsbestimmungen

- b) „Betreiber“ denjenigen, der eine Eisenbahninfrastruktur bereitstellt und der Verpflichtungen nach den Gesetzen und Vorschriften hat, die in dem Staat gelten, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt;
- g) „Sicherheitszertifikat“ das Dokument, das nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt, bestätigt, dass auf der Seite des Beförderers
- die interne Organisation des Unternehmens sowie
  - das Personal und die Fahrzeuge, die auf der Eisenbahninfrastruktur eingesetzt werden sollen,

den Sicherheitsanforderungen entsprechen, um auf dieser Eisenbahninfrastruktur gefahrlos Verkehrsleistungen zu erbringen.

Artikel 5 § 1 sollte lauten:

### Artikel 5 Inhalt und Form

- § 1 Die Beziehungen zwischen dem Betreiber und dem Beförderer oder jeder anderen Person, die nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt, berechtigt ist, einen solchen Vertrag zu schließen, werden in einem Nutzungsvertrag geregelt.

Artikel 5bis §§ 1 und 2 sollten lauten:

### Artikel 5**isa** Unberührtes Recht

- § 1 Die Bestimmungen des Artikels 5 sowie der Artikel 6, 7 und 22 berühren nicht die von den Parteien des Nutzungsvertrages ~~Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur~~ zu erfüllenden Verpflichtungen nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Eisenbahninfrastruktur liegt, einschließlich zutreffendenfalls des Rechtes der Europäischen Union.
- § 2 Die Bestimmungen der Artikel 8 und 9 berühren nicht die von den Parteien des Nutzungsvertrages ~~Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur~~ in einem EU-Mitgliedstaat oder in einem Staat, in dem das Recht der Europäischen Union aufgrund internationaler, mit der Europäischen Union abgeschlossener Verträge gilt, zu erfüllenden Verpflichtungen.

**Artikel 7 § 2** sollte lauten:

**Artikel 7  
Beendigung des Vertrages**

§ 2 Der Beförderer kann den Nutzungsvertrag fristlos kündigen, wenn der Betreiber sein Recht zum Betreiben der **Eisenbahn**infrastruktur verliert.

**Artikel 10 § 3** sollte lauten:

**Artikel 10  
Zusammenwirken von Ursachen**

§ 3 Bei Schäden gemäß Artikel 9 gilt § 1 Satz 1 sinngemäß, wenn Ursachen zusammengewirkt haben, die von mehreren Beförderern, die dieselbe **Eisenbahn**infrastruktur benutzen, zu vertreten sind. Ist nicht feststellbar, in welchem Umfang die jeweilige Ursache zur Entstehung des Schadens beigetragen hat, haften die Beförderer dem Betreiber zu gleichen Teilen.

**Begründung:**

Die Terminologie sollte innerhalb der ER CUI und auch mit den in der Richtlinie 2012/34/EU verwendeten Begriffen („Nutzungsvertrag“ anstatt „Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur“ und „Eisenbahninfrastruktur“ anstatt „Infrastruktur“) harmonisiert werden.

Die Bezeichnung des nach Artikel 5 eingefügten Artikels sollte Artikel 5a anstatt Artikel 5bis heißen, um der in der deutschen Sprache üblichen Schreibweise zu entsprechen (vgl. auch die Bezeichnung zusätzlich aufgenommener Artikel in einigen anderen Anhängen).

### III. VORSCHLAG ZUR ÄNDERUNG DER ERLÄUTERNDEN BEMERKUNGEN

Die Erläuternden Bemerkungen sollten angepasst werden, so dass auch die neu anzunehmenden Änderungen Berücksichtigung finden. In den nachstehenden Text sind alle Vorschläge der Mitgliedstaaten zu den Erläuternden Bemerkungen eingeflossen, die zusammen mit den Änderungsvorschlägen zum Rechtstext von der Arbeitsgruppe akzeptiert wurden. Einige Teile des für die Erläuternden Bemerkungen vorgeschlagenen neuen Texts entstammen einem E-Mail-Austausch mit einigen Mitgliedern der Arbeitsgruppe während des Konsultationsprozesses zu den Endergebnissen der Arbeitsgruppe.

#### Titel

#### **Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr**

Die im Titel sowie in einigen Bestimmungen der ER CUI verwendete Terminologie ist mit den in der Richtlinie 2012/34/EU verwendeten Begriffen („Eisenbahninfrastruktur“ anstatt „Infrastruktur“) harmonisiert worden.

#### Artikel 1

#### Anwendungsbereich

1. Gemäß Artikel § 1 gelten die Einheitlichen Rechtsvorschriften (ER) CUI ~~für jeden Vertrag über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM, für jeden Vertrag über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur in einem Mitgliedstaat im „internationalen Eisenbahnverkehr“.~~ Artikel 1 § 1 ist mit Artikel 3 Buchst. aa), wo der Begriff des „internationalen Eisenbahnverkehrs“ bestimmt wird, zusammenzulesen und auszulegen. Dies bedeutet, dass lediglich die kommerzielle Nutzung von Eisenbahninfrastruktur abgedeckt ist. Die nicht kommerzielle Nutzung von Eisenbahninfrastruktur, ohne jegliche Verbindung zu CIV- oder CIM-Beförderungen, liegt außerhalb des Anwendungsbereichs der ER CUI (siehe Punkte 6 und 7). Der ausdrückliche Verweis auf die ER CIV/CIM als Zweck der Beförderung bedeutet jedoch keine Verbindung zu jedem einzelnen CIV- oder CIM-Beförderungsvertrag.

Der Begriff „internationaler Eisenbahnverkehr“ erforderte eine spezifische neue Begriffsbestimmung mit speziellem Fokus auf den für derartigen Verkehr genutzten Trassen (siehe auch Abs. 1 der Kommentare zu Artikel 3). Dabei muss es sich nicht zwangsweise um internationale Zugtrassen (die per Vereinbarung zwischen zwei oder mehreren Infrastrukturbetreibern eingerichtet werden) handeln; internationaler Verkehr kann auch auf zwei oder mehreren aufeinanderfolgenden nationalen Zugtrassen stattfinden, die sich in mindestens zwei Staaten befinden. Beide Fälle gelten als internationale Nutzung der Eisenbahninfrastruktur.

a) — ~~In diesem Zusammenhang hat der Begriff „Beförderungen“ die gleiche Bedeutung wie in anderen Übereinkommen betreffend das Transportrecht wie die CMR, das Warschauer, Montrealer und Athener Übereinkommen sowie die Hamburger Regeln.~~

b) — ~~Bezüglich des Ausdrucks „internationale Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM“ siehe die Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 1 CIV und zu Artikel 1 CIM.~~

c) — ~~Der Ausdruck „zum Zwecke“ (der Durchführung internationaler Beförderungen CIV/CIM) in § 1 macht deutlich, dass allein der Zweck der Nutzung maßgebend ist. Es~~

~~heißt also nicht etwa „während der Durchführung“ der internationalen Eisenbahnbeförderungen. Daher fällt auch die Nutzung zwecks Vorbereitungen vor der Bereitstellung und Abfertigung des Zuges (bevor der erste Reisende in den Zug einsteigt oder das Gut verladen wird) und zwecks anschließender Arbeiten (wie z.B. Reinigung und Leerrückfahrt) unter den Nutzungsvertrag, solange diese Aktivitäten mit einer nachfolgenden oder vorangehenden Beförderung nach CIV oder CIM verbunden sind.~~

⊕) Die Frage, ob ein „nationales“ oder ein „fremdes“ Eisenbahnunternehmen/ein nationaler oder ein fremder Beförderer die **Eisenbahn**infrastruktur benutzt, ist für die Anwendung der **ER CUI** ohne Belang.

⊕) Die **ER CUI** gelten auch für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in denjenigen Staaten, in denen der Betrieb der **Eisenbahn**infrastruktur von der Erbringung von Verkehrsleistungen nicht getrennt wurde und in denen daher ein integriertes Unternehmen in beiden Bereichen des Eisenbahnbetriebs tätig ist, insofern als fremden Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugang zu der **Eisenbahn**infrastruktur in diesen Staaten eingeräumt wird.

2. ... [entgeltliche oder unentgeltliche Verträge]
3. ~~Die ER CUI gelten nur, soweit der Nutzungsvertrag die Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der ER CIM und der ER CIV bezweckt. **Die ER CUI finden nur auf die internationale Nutzung von Eisenbahninfrastruktur Anwendung. Sie gelten nicht für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur im innerstaatlichen Verkehr.**~~ Es steht den Mitgliedstaaten jedoch frei, auch für den innerstaatlichen Verkehr~~Binnenverkehr~~ grundsätzlich dasselbe Rechtsregime vorzusehen.
4. ~~Der letzte Satz in § 1 2<sup>6</sup>~~ dient der Klarstellung, dass auch eine von Staaten oder staatlichen Einrichtungen betriebene Eisenbahninfrastruktur, die auf Grund eines Vertrages genutzt wird, unter die ER CUI fällt. Handelt es sich um eine „staatliche“ Infrastruktur, muss der Nutzungsvertrag nicht unbedingt zivilrechtlichen Charakter haben; auch öffentlich-rechtliche Verträge sind denkbar, die dann jedoch insbesondere hinsichtlich der Haftung ebenfalls den ER CUI unterliegen.
5. § 2 3<sup>5</sup> hebt hervor, dass **in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften** nur die Beziehungen der Parteien des Nutzungsvertrages untereinander geregelt werden sollen. Wie in Ziffer 8 bis 10 der allgemeinen Bemerkungen ausgeführt, soll durch „Gleichschaltung“ konkurrierender Ansprüche gegen die Hilfspersonen der Parteien des Nutzungsvertrages jede Möglichkeit zur Umgehung der ER CUI vermieden werden. Als eines der wichtigsten Beispiele für die Rechtsbeziehungen, die weiterhin dem Landesrecht unterstehen, stellt § 3 2<sup>5</sup> Buchst. a) klar, dass die Haftung der Dienst- oder Auftraggeber der Hilfspersonen diesen gegenüber nicht durch die ER CUI geregelt werden.
6. ~~Während sich die ER CIV/CIM auf die Durchführung der Beförderung auf der Grundlage eines Beförderungsvertrags beziehen, die jeden einzelnen Reisenden und jede einzelne Gütersendung betrifft, betrifft die Nutzung der Infrastruktur üblicher Weise die Beförderung von Zügen mit mehreren Reisenden und Sendungen. **Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur betrifft üblicherweise Züge, in denen Reisende oder Güter befördert werden.**~~ Diese Reisenden könnten sowohl diejenigen umfassen, die gemäß einem CIV-Beförderungsvertrag befördert werden, als auch andere Reisenden, für welche die ER CIV nicht gelten. Gleiches gilt für einen Zug, mit dem sowohl Sendungen gemäß einem CIM-Beförderungsvertrag befördert werden als auch Sendungen, für welche die ER CIM nicht gelten.

<sup>6</sup> Eine Umnummerierung wäre nicht notwendig, wenn der Wortlaut des § 1 wie oben vorgeschlagen redaktionell verbessert würde, d. h. wenn der zweite Satz in § 1 bleiben würde anstatt, wie ursprünglich vorgeschlagen, in § 2 verschoben zu werden; der mit Artikel 1 der CIV und CIM harmonisierte Wortlaut würde gewahrt.

- ~~7. Was die Haftung für indirekte Schäden anbelangt, hat der Beförderer im Falle von Personenschäden~~
- ~~a) hinsichtlich der Reisenden mit nationalen Beförderungsausweisen (Beförderung nach Landesrecht), die eine Entschädigung vom Beförderer nach nationalem Recht erhalten, ein Rückgriffsrecht gegen den Infrastrukturbetreiber nach nationalem Recht, und~~
- ~~b) hinsichtlich der Reisenden mit CIV-Beförderungsausweisen (internationaler Beförderungsvertrag), die eine Entschädigung vom Beförderer gemäß den ER CIV erhalten, ein Rückgriffsrecht gegen den Infrastrukturbetreiber gemäß den ER CUI (Artikel 8 § 1 Buchstabe e) CUI).~~
- ~~8. Der gleiche Ansatz würde *mutatis mutandis* für Rückgriffsansprüche in Bezug auf Güterschäden gelten.~~
- ~~9. Es gab jedoch in der damaligen CUI-Gruppe unterschiedliche Meinungen über den Anwendungsbereich der ER CUI im Falle direkter Schäden. Der Anwendungsbereich der ER CUI im Fall direkter Schäden dürfte in jedem einzelnen Fall eine zusätzliche Abklärung erfordern.~~
- 7. Der revidierte Anwendungsbereich der ER CUI umfasst darüber hinaus auch die internationale Nutzung von Eisenbahninfrastruktur durch Züge oder einzelne Eisenbahnfahrzeuge, die keine Reisenden oder Güter befördern, aber, z. B. als Vor- oder Nachlauf, in Verbindung mit einer internationalen Eisenbahnbeförderung im Sinne der ER CIV oder der ER CIM stehen. Im Falle der Nutzung von Eisenbahninfrastruktur durch leere Güterwagen/Züge in Verbindung mit CIM/CIV-Beförderungen, gilt dies als kommerzielle Nutzung im Kontext eines internationalen Eisenbahnverkehrs, gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 3 aa). Leerläufe können nicht isoliert von Lastläufen betrachtet werden. Falls nötig, kann ein Leerlauf Teil eines Lastlaufs sein, z. B. wenn der Zug zunächst leer irgendwohin fährt (beispielsweise in einen Hafen), um dort mit Gütern für eine CIM-Beförderung beladen zu werden. Daher fällt auch die Nutzung zwecks Vorbereitungen vor der Bereitstellung und Abfertigung des Zuges (bevor der erste Reisende in den Zug einsteigt oder das Gut verladen wird) und zwecks anschließender Arbeiten (wie z. B. Reinigung und Leerrückfahrt) unter den Nutzungsvertrag, solange diese Aktivitäten mit einem (nachfolgenden oder vorangehenden) Beförderung nach CIV oder CIM internationalen Eisenbahnverkehr verbunden sind.**

### **Artikel 3 Begriffsbestimmungen**

1. Die Begriffsbestimmungen dienen der Präzisierung des materiellen Anwendungsbereiches sowie der redaktionellen Vereinfachung des Textes. **In Zusammenhang mit der Revision des Anwendungsbereichs wurde eine neue Begriffsbestimmung für „internationaler Eisenbahnverkehr“ erforderlich. Diese fußt auf den für den internationalen Verkehr genutzten Trassen. Internationaler Verkehr kann entweder auf einer internationalen Zugtrasse, die durch Vereinbarung zwischen zwei oder mehreren Infrastrukturbetreibern eingerichtet wird, durchgeführt werden oder auf zwei oder mehreren aufeinanderfolgenden nationalen Zugtrassen, die, sofern sich die Eisenbahninfrastruktur in zwei verschiedenen Staaten befindet, von den Infrastrukturbetreibern koordiniert werden müssen. Die ER CUI gelten nicht für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur im innerstaatlichen Verkehr. Grundsätzlich steht es den Mitgliedstaaten jedoch frei, auch für den innerstaatlichen Verkehr dasselbe Rechtsregime vorzusehen.**

2. [Entstehungsgeschichte – RA vor der 5. GV]
3. Der Revisionsausschuss beschloss in seiner 24. Tagung (23.-25.6.2009), die Begriffsbestimmung „**Betreiber**“ in Buchstabe b) ~~auszuweiten~~ **klarzustellen**, um deutlich zu machen, dass eine Person, die unter die Begriffsbestimmung fällt, in den Bereichen, in denen das Recht der EU oder das entsprechende nationale Recht zur Anwendung kommen, sich aller jeweiligen Pflichten bewusst sein muss.
4. ~~Gleichzeitig beschloss er auch,~~ **Dasselbe gilt für** die Begriffsbestimmung „**Beförderer**“ in Buchstabe c) ~~auszuweiten,~~ **Zweck der Revision 2009 war es,** deutlich zu machen, dass eine Person, die unter die Begriffsbestimmung fällt, sich dort, wo das Recht der EU oder das entsprechende nationale Recht zur Anwendung kommen, sämtlicher Genehmigungspflichten bewusst sein muss. Insbesondere Nicht-EU-Beförderer müssen darauf achten, dass sie bei einem Vertrag mit Infrastrukturbetreibern der EU-Mitgliedstaaten als „Eisenbahnunternehmen“ nach dem Recht der EU den EU-Pflichten unterstellt sind, insbesondere was die Anforderungen an Betriebsgenehmigungen und Sicherheitszertifikate betrifft. **Die Klarstellung des Anwendungsbereichs der ER CUI hat schließlich eine weitere Abänderung der Begriffsbestimmung für „Beförderer“ erforderlich gemacht: Spezifikum der Begriffsbestimmung ist nicht die Erbringung internationaler Beförderungsleistungen gemäß ER CIV oder CIM, sondern die Beförderung im internationalen Eisenbahnverkehr, für den neu eine Begriffsbestimmung eingeführt wurde. Der Verweis auf die ER CIV/CIM ist angesichts des neuen Wortlauts des Artikels 1 § 1 und der neu eingeführten Begriffsbestimmung für „internationaler Eisenbahnverkehr“ überflüssig geworden. Darüber hinaus ist der Wortlaut an ähnliche Begriffsbestimmungen im Rechtssystem des COTIF (Art. 2 Buchst. c) CUV) oder im EU-Recht (Art. 3 der Richtlinie 2012/34/EU) angeglichen worden. Durch den verbesserten Wortlaut wird klar, dass sowohl juristische als auch natürliche Personen Beförderer sein können.**

[...]

11. Die Begriffsbestimmung **für** „**Sicherheitszertifikat**“ in Buchstabe g) stellt klar, dass es nicht nur um die Sicherheit der Fahrzeuge geht, sondern dass sich diese Bescheinigung auch auf die interne Organisation des Unternehmens und das einzusetzende Personal bezieht (vgl. Richtlinie 95/19/EG). In der 24. Tagung des Revisionsausschusses wurde die Formulierung dieser Begriffsbestimmung der entsprechenden Formulierung in den anderen geänderten Begriffsbestimmungen angepasst. Im Wesentlichen war es schon aus der im Jahre 1999 von der 5. Generalversammlung angenommenen Formulierung klar, dass sich das Sicherheitszertifikat auf das geltende Recht des Ortes stützen muss, in dem die **Eisenbahn**infrastruktur liegt, einschließlich des geltenden Rechtes des EU-Mitgliedstaates, in dem die Infrastruktur liegt.

## Artikel 8 Haftung des Betreibers

1. § 1 legt den Grundsatz der objektiven (strikten) Haftung des Betreibers der Infrastruktur fest. Der Geschädigte (Beförderer oder seine Hilfsperson) hat die Schadensursache (~~Mängel beim~~ **durch den** Betrieb der oder ~~an der~~ die **Eisenbahn**infrastruktur **selbst verursachte Schäden**) und die Schadenshöhe zu beweisen. **Im Falle eines direkten Schadens hat** er ~~hat~~ ferner zu beweisen, dass der Schaden während der Dauer der Nutzung der **Eisenbahn**infrastruktur verursacht wurde **[, oder, im Falle eines indirekten Schadens, dass der ursprüngliche Schaden, der zum Rückgriff des Beförderers geführt hat, während der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur eingetreten ist]**<sup>7</sup>. ~~Der von der 5. Generalversammlung angenomme-~~

<sup>7</sup> Der Text in Klammern muss eingefügt werden, wenn der zusätzliche Vorschlag für den Rechtstext, der derzeit auch noch in Klammern steht, angenommen wird („...**wenn diese [während der Nutzung entstandene] Schäden ihre Ursache in der Eisenbahninfrastruktur haben.**“).

ne Text bringt den Grundsatz der objektiven Haftung noch deutlicher zum Ausdruck als die vom Revisionsausschuss beschlossene Fassung.

2. Bei Personenschäden stützt sich die Haftung, einschließlich der Haftungsbefreiungsgründe, auf die entsprechenden Bestimmungen der ER CIV, bei Sachschäden auf diejenigen der ER CIM. § 1 Buchst. b) stellt klar, dass die Haftung für Sachschäden die Haftung für sogenannte (reine) Vermögensschäden nicht umfasst. Ausgenommen sind gemäß § 1 Buchst. c) Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den ER CIV oder ER CIM zu leisten hat.
3. Schäden an Beförderungsmitteln sind Sachschäden, die der Beförderer unmittelbar erleidet, selbst wenn diese Beförderungsmittel nicht sein zivilrechtliches Eigentum sind, sondern er darüber auf Grund eines Vertrages gemäß den ER CUV verfügt (Niederschrift 5. Generalversammlung, S. 126/127). Im Gegensatz dazu sind reine Vermögensschäden (entgangener Nutzen) nicht abgedeckt.
4. Im Kontext der Klarstellung des Anwendungsbereichs der ER CUI ist auch die Kohärenz zwischen Artikel 1 und Artikel 8 geprüft worden. Schlussendlich musste nur der umständliche Wortlaut in Artikel 8 § 1 angepasst werden. In dieser Bestimmung sind die Haftung für Personenschäden (Buchst. a)) sowie für Sachschäden einerseits (Buchst. b)) und Vermögensschäden andererseits (Buchst. c)) zuvor alle zusammen in einem Satz behandelt worden. Dies war, wie sich herausgestellt hat, nicht gerechtfertigt. Direkte Schäden (Buchstaben a) und b)) und indirekte Schäden (Buchst. c)) müssen aus zwei Gründen getrennt voneinander betrachtet werden: Zum einem müssen Vermögensschäden, im Gegensatz zu Schäden gemäß den Buchstaben a) und b), ihren Ursprung in der Infrastruktur haben, jedoch treten sie nicht während der Nutzung ein, sondern werden erst später erlitten, wenn der Beförderer seinen Kunden Schadenersatz gezahlt hat; zum anderen können Vermögensschäden nicht von den Hilfspersonen des Beförderers erlitten werden, sondern nur vom Beförderer selbst. Es sollte berücksichtigt werden, dass ein ausführender Beförderer nicht als Hilfsperson des Beförderers gilt, da er selbst die Eisenbahninfrastruktur nutzt; er ist somit selbst ein Beförderer im Sinne der ER CUI.
5. Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur betrifft üblicherweise Züge, in denen Reisende oder Güter befördert werden. Die Reisenden können sowohl diejenigen umfassen, die gemäß einem CIV-Beförderungsvertrag befördert werden, als auch andere Reisende, für welche die ER CIV nicht gelten. Gleiches gilt für einen Zug, mit dem sowohl Sendungen gemäß einem CIM-Beförderungsvertrag befördert werden als auch Sendungen, für welche die ER CIM nicht gelten. Der revidierte Anwendungsbereich der ER CUI umfasst darüber hinaus auch die internationale Nutzung einer Infrastruktur durch Züge oder einzelne Eisenbahnfahrzeuge, die keine Reisenden oder Güter befördern (siehe Punkt 7 der Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 1 betreffend leere Züge oder Fahrzeuge). Für Reisende, auf die ER CIV keine Anwendung finden, und Sendungen, die nicht den ER CIM unterliegen, gelten die Entschädigungsbestimmungen des nationalen Rechts, selbst wenn der entstandene Schaden die Folge der Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur im Rahmen eines internationalen Eisenbahnverkehrs ist. Gleiches gilt für den Rückgriff des Beförderers.
6. Dem Beförderer wird ein Rückgriffsrecht gemäß den ER CUI (Artikel 8 § 1 neuer Satz 2) zustehen, falls die Beförderung ausschließlich mit einem oder mehreren internationalen Zügen, d. h. im Rahmen eines internationalen Verkehrs gemäß Definition, bzw. im Falle von gemischten Zügen in den für einen internationalen Verkehr bestimmten Wagen durchgeführt wird. Wenn jedoch ein Teil der Beförderung eines Reisenden mit einem CIV-Beförderungsausweis in einem Zug oder Reisezugwagen, der nur im innerstaatlichen Verkehr fährt, durchgeführt wird, hat dies keine Auswirkungen auf die



**dem Reisenden im Falle eines Unfalls zu zahlende Entschädigung, lediglich das Rückgriffsrecht des Beförderers würde nationalem Recht unterstellt.**

**7. Der gleiche Ansatz würde *mutatis mutandis* für Rückgriffsansprüche in Bezug auf Güterschäden gelten.**

[Punkte 3-11 der derzeitigen Erläuternden Bemerkungen folgen und müssten unnummeriert werden].