



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

4/2001

109. Jahrgang • Oktober - Dezember

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen des Zentralamtes

Liste der Linien CIV, S. 71

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

96. Tagung - Paris, 8./9.11.2001 - S. 71

RID-Fachausschuss

S. unter "Gefährliche Güter"

Gefährliche Güter

Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15, ECE/UNO) - Genf, 5.-9.11.2001 - S. 72

RID-Fachausschuss - 38. Tagung - Prag, 19.-23.11.2001 - S. 74

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE/UNO) - Genf, 5.-11.12.2001 - S. 79

II. Kommission der OSShD und RID-Fachausschuss - Informelles Treffen - Helsinki, 24./25.9.2001 - S. 84

Technik

Informationstagung

Anhänge F und G des COTIF 1999 - Bern, 5.12.2001 - S. 85

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Arbeitsgruppe "Eisenbahnverkehr"- Genf, 16.-18.10.2001 - S. 87

Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT)

Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO)

Übereinkommen betreffend Internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung - Kapstadt, 29.10.-16.11.2001 - S. 87

Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT)

Entwurf eines Eisenbahnprotokolls zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung

Risch, 21.11.2001, S. 88

Utrecht, 29./30.11.2001, S. 88

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Internationaler Eisenbahnverband (UIC)

Ausbildungskurs - Riga, 16.-18.10.2001 - p. 89

Arabischer Eisenbahnverband (UACF) - Rabat,

31.10.- 2.11.2001 - S. 89

Internationale Privatgüterwagen-Union (UIP)

- Sevilla, 4.-6.10.2001 - S. 90

Abhandlungen

Kunz Wolfgang, Mag. rer. publ., Eisenbahnstrafrecht in Deutschland, S. 91

Rechtsprechung

Oberster Gerichtshof Österreichs - Urteil vom 8.9.2000 - Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden (Landesrecht), S. 100

Sonstige Informationen

Deutscher Gefahrgut-Preis 2001 - Hamburg, 17.9.2001, S. 102

Bücherschau

Fielitz-Grätz (Herausgeber), Personenbeförderungsgesetz, Kommentar des Personenbeförderungsgesetzes und weiterer Vorschriften, einschließlich 42. Aktualisierung, S. 103

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), Eisenbahnrecht, Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und

internationalen Vorschriften,
10. und 11. Ergänzungslieferungen, S. 103

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte
Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisen-
bahnwesen, S. 104

Jahresabonnement der Zeitschrift: sFr. 48,-
Bestellungen sind zu richten an:
Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr
Gryphenhübeliweg 30, CH - 3006 Bern
Tel.: + 41 31 359 10 10
Fax: + 41 31 359 10 11
E-mail : info@otif.org
Internet : www.otif.org

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Quartalszeitschrift des Zentralamtes
für den internationalen Eisenbahnverkehr in Bern

Der Nachdruck der Abhandlungen und aller vom Zentralamt gefertigten Übersetzungen ist nur unter genauer Quellenangabe gestattet. - Die mit Namen gezeichneten Abhandlungen geben nur die persönliche Auffassung der Autoren wieder.

Mitteilungen des Zentralamtes

Liste der Linien CIV (Ausgabe vom 1. Mai 1985)

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 51 vom 30. November 2001

Abschnitt "Marokko"

Wegen der im Abschnitt Marokko vorgenommenen Änderung wird der Abschnitt neu herausgegeben.

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

96. Tagung

Paris, 8./9. November 2001

Die 96. Tagung des Verwaltungsausschusses fand auf Einladung Frankreichs am 8. und 9. November 2001 unter dem Vorsitz von Herrn Michel Aymeric (Frankreich) in Paris statt.

Der Ausschuss war sich der Probleme bezüglich insbesondere der Umsetzung der Anhänge F und G und der zukünftigen Positionierung der OTIF (s. Zeitschrift 2/2001, S. 22) bewusst und beauftragte das Zentralamt, die Regierungen der Mitgliedsstaaten auf Initiative des Ausschusses zu einer Arbeitstagung über die **strategischen Orientierungen der OTIF** am 7. und 8. März 2002 in Bern einzuladen. Das Ziel der Tagung ist es, die für die Inkraftsetzung des COTIF 1999 erforderlichen Vorarbeiten festzulegen und zu rechtfertigen. Die Schlussfolgerungen dieser Arbeitstagung werden danach vom Verwaltungsausschuss offiziell beschlossen.

In Erwartung dieser Schlussfolgerungen stimmte der Verwaltungsausschuss dem Grundsatz der Schaffung der **Stelle eines Spezialisten für den Fachbereich Technik/Zulassung** zu, und zwar unter Vorbehalt der Einzelheiten, die im Gefolge der Tagungen vom 5. Dezember 2001 (s. S. 85 ff) und vom 7. und 8. März 2002 eingebracht werden. Die Anstellung könnte im Jahr 2002 im Rahmen der Bedingungen des Budgets 2002 erfolgen.

Hinsichtlich der **finanziellen Angelegenheiten** wurde der Verwaltungsausschuss über die allgemeine Finanzlage der OTIF und die aktuelle Lage des Anlagevermögens informiert (s. hierzu Zeitschrift 2/2001, S. 21). Er ermächtigte das Zentralamt unter gewissem Vorbehalt, künftig in eigenem Ermessen die erforderlichen und zweckmäßigen Änderungen des Kontenplanes vorzunehmen. Anlässlich seiner 97. Tagung wird der Verwaltungsausschuss einen Antrag auf Änderung

des Artikels 26 der Finanz- und Buchführungsordnung prüfen. Außerdem bewilligte der Verwaltungsausschuss den Ausbau der Informatikplattform des Zentralamtes (s. Zeitschrift 2/2001, S. 22). Er sprach der Schweizerischen Eidgenossenschaft in aller Form den Dank für ihren außergewöhnlichen finanziellen Beitrag von sFr. 100'000.- zugunsten dieses Projekts aus, das dem Sekretariat der OTIF eine den heutigen und künftigen Bedürfnissen entsprechende Informatikplattform gewährleistet. Schließlich beauftragte der Verwaltungsausschuss den Generaldirektor, die verschiedenen Möglichkeiten für die Umgestaltung des Konferenzsaals zu prüfen und zu vertiefen (s. Zeitschrift 2/2001, S. 22).

Der Verwaltungsausschuss genehmigte das **Arbeitsprogramm 2002**.

Hingegen genehmigte er den vom Zentralamt vorgelegten **Entwurf des Voranschlags für das Jahr 2002** nur vorläufig. Dieser Entwurf muss nach einigen genauen Vorgaben überarbeitet werden. Der Verwaltungsausschuss beauftragte den Generaldirektor dem Verwaltungsausschuss anlässlich seiner außerordentlichen Tagung im Anschluss an die Arbeitstagung betreffend die strategischen Orientierungen der OTIF einen revidierten Entwurf des Voranschlags für das Jahr 2002 vorzulegen, der sodann endgültig genehmigt werden sollte.

Abschließend entschied der Verwaltungsausschuss, seine nächste ordentliche Tagung am 23. und 24. Mai 2002 in Wien abzuhalten.

RID-Fachausschuss

38. Tagung

Prag, 19. - 23. November 2001

s. unter "Gefährliche Güter"

Gefährliche Güter

Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15, ECE/UNO)

Genf, 5.-9. November 2001

Unter dem Vorsitz von Herrn Franco (Portugal) nahmen 26 Staaten und etwa zehn staatliche oder nichtstaatliche

internationale Organisationen an den Arbeiten dieser Tagung teil, die fast ausschließlich der Harmonisierung mit der 12. überarbeiteten Ausgabe des UN-Modellvorschriftenwerks im Nachgang zu den Beschlüssen der Gemeinsamen Tagung RID/ADR (s. Zeitschrift 3/2001, S. 58 ff) gewidmet war.

Der Direktor der Verkehrsabteilung, Herr Capel Ferrer, rief die Terroranschläge vom 11. September 2001 sowie die anderen verschiedenen tragischen Unfälle, wie zum Beispiel diejenigen am Mailänder Flughafen und im Gotthardtunnel, in Erinnerung und forderte die Arbeitsgruppe auf, darüber nachzudenken, ob strengere Maßnahmen oder Normen in Betracht gezogen werden sollten, um zu vermeiden, dass in Zukunft Gefahrguttransporte zu eventuellen kriminellen Zwecken entführt werden.

Die Arbeitsgruppe beschloss, Herrn J. de Boer (Niederlande) mit der Leitung der Arbeiten der Sondertagung der Experten über das Übereinkommen über die Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und auf Binnenschiffen (CRTD), die am 5. und 6. November 2001 parallel getagt hat, zu betrauen (s. unten).

Mit dem Beitritt Kasachstans und Marokkos zählt das ADR künftig 38 Vertragsstaaten.

Verkehrseinschränkungen durch die zuständigen Behörden

Obwohl die Arbeitsgruppe sich darüber zufrieden zeigte, dass diese Einschränkungen auf der Web-Seite der Verkehrsabteilung abrufbar sind, bedauerte der Vertreter der IRU, dass nur einige der Vertragsstaaten ihre diesbezüglichen Verpflichtungen erfüllt haben. Er wies darauf hin, dass die Web-Seite seiner Organisation eine viel umfassendere Liste von Seiten der Staaten mitteilungs-pflichtigen Einschränkungen beinhalte. Diese Liste enthalte sogar Einschränkungen, die die Verkehrssicherheit nicht betreffen gegebenenfalls nach nationalem Recht mitteilungs-pflichtig sind.

Harmonisierung mit der 12. überarbeiteten Ausgabe des UN-Modellvorschriftenwerks

Die Beschlüsse der Gemeinsamen Tagung wurden eingehend geprüft und in erster Linie ohne materielle Änderungen angenommen. In diesem Zusammenhang wurden auch in der umstrukturierten Ausgabe vom 1. Juli 2001 Korrekturen vorgenommen.

Die Arbeitsgruppe nahm eine sechsmonatige Übergangsfrist für die Umsetzung der ab 1. Januar 2003 in Kraft tretenden Vorschriften an.

Die Arbeitsgruppe beschloss mehrheitlich, dass diese Übergangsfrist nicht im Sinne einer weiteren Anwendung der bis 30. Juni 2001 anzuwendenden Vorschriften interpretiert werden darf, für die die Übergangsfrist am 31. Dezember 2002 ausläuft. Ab 1. Januar 2003 dürfen diese Vorschriften nicht mehr angewendet werden.

Hinsichtlich der Berichte über Unfälle/Zwischenfälle wurde darauf hingewiesen, dass auch der Binnenschiffahrt insbesondere wegen der aktuellen Umstrukturierungsarbeiten des ADN Rechnung getragen werden sollte.

Verschiedenes

Beförderung von Essig in Lebensmittelqualität

Die Arbeitsgruppe beschloss, sich zu diesem der Gemeinsamen Tagung vorgelegten Antrag zu äußern, da er an der Gemeinsamen Tagung im September 2001 nicht erörtert wurde, jedoch fast ausschließlich für den Straßenverkehr von Bedeutung ist. Außerdem wurde hervorgehoben, dass diese Frage Gegenstand von drei multilateralen Sondervereinbarungen sei.

Der Antrag, dessen Ziel darin besteht, die Vorschriften, die bei der Beförderung von Essig mit einer Essigsäurekonzentration von höchstens 25% anzuwenden sind, auf bestimmte Verpackungsvorschriften zu beschränken, wurde mit einigen Änderungen angenommen. Die Arbeitsgruppe war insbesondere der Ansicht, dass die Prüfungen jährlich durchgeführt werden sollten.

Beförderung in einer Transportkette, die eine See- oder Luftbeförderung einschließt

Ein Antrag, der darauf abzielt, die für die See- oder Luftbeförderung erforderlichen Angaben in den Beförderungsdokumenten auch für Straßenbeförderungen im Rahmen einer Transportkette zu genehmigen, die eine See- oder Luftbeförderung einschließt, wurde angenommen.

Bemerkung des Zentralamts:

Nach der CIM ist die Anerkennung der Beförderungsdokumente für die See- oder Luftbeförderung im Grunde nicht möglich, zumindest gemäß dem zurzeit geltenden COTIF.

Sicherheit in Straßentunnels

Besondere multidisziplinäre Expertengruppe für die Sicherheit in Straßentunnels (s. Zeitschrift 6/2000, S. 398 und 2/2001, S. 22).

Die Arbeitsgruppe nahm die Erläuterungen bezüglich der Fortschritte der AC.7-Gruppe und die im endgültigen Bericht dieser Gruppe enthaltenen Empfehlungen bezüglich der gefährlichen Güter zur Kenntnis. Dieser Bericht wird der nächsten Tagung des Binnenverkehrsausschusses vorgelegt und auf der Web-Seite der Verkehrsabteilung veröffentlicht werden.

Die Arbeitsgruppe wurde aufgefordert, die Zweckmäßigkeit dieser Empfehlungen zu prüfen und sich mit der Frage ihrer künftigen Umsetzung zu befassen.

Die Arbeitsgruppe äußerte ihr Interesse am Abschluss der Arbeiten der AC.7-Gruppe und ihre Bereitschaft, künftig bei der Umsetzung dieser Empfehlungen mitzuwirken.

Folgearbeiten im Zusammenhang mit dem Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und auf Binnenschiffen (CRTD) (s. Zeitschrift 2/2001, S. 23-24)

Der Vorsitzende der Sondertagung der Experten legte seinen Bericht vor, der auf der Web-Seite der Verkehrsabteilung als Anhang zum Bericht dieser Tagung erscheinen wird.

Nachdem die Arbeitsgruppe die Schlussfolgerungen der Sondertagung geprüft hat, schlug sie dem Binnenverkehrsausschuss vor, eine Sondertagung von Experten des CRTD zu bilden, die zweimal in 2002 und zweimal in 2003 tagen und mit den folgenden Aufgaben betraut werden sollte:

- 1) Die Experten in allen vom CRTD betroffenen Bereichen zu konsultieren (z.B. juristische Experten im Bereich zivilrechtliche Haftung, Versicherungsektor, Versender, Beförderer), um festzustellen, wie die Hindernisse für das Inkrafttreten des CRTD - wie z.B. in Zusammenhang mit der Haftungsgrenze und der Versicherungspflicht - beseitigt werden können.
- 2) Auf Basis dieser Konsultationen und staatlicher Anträge Änderungen zu den heutigen Artikeln des CRTD vorzuschlagen, die eine bessere Basis für die Umsetzung des CRTD bei den verschiedenen Verkehrsträgern schaffen sollten.

- 3) Dem Binnenverkehrsausschuss in seiner Tagung 2003 einen Bericht über die bisherigen Entwicklungen und die aufgetretenen Schwierigkeiten zu erstatten.
- 4) Dem Binnenverkehrsausschuss einen überarbeiteten Text des CRTD vorzulegen, der die oben erwähnten Änderungen einschließt, im Hinblick auf eine mögliche Annahme eines neuen Übereinkommens anlässlich seiner Tagung in 2004.

Allgemeine Bemerkung des Zentralamts

Bezüglich drei noch nicht behandelte Fragen, insbesondere der orangefarbenen Kennzeichnung für Beförderungen von radioaktiven und spaltbaren Stoffen und die Anpassung der Verweise auf die UIC-Merkblätter, einschließlich des Merkblatts 591 – Transportbehälter für den horizontalen Umschlag (ACTS-Container) – war die Arbeitsgruppe der Auffassung, dass es besser wäre, die Schlussfolgerungen des RID-Fachausschusses abzuwarten, bevor sie sich über diese Fragen äußert, ohne jedoch zu garantieren, dass sie den gleichen Weg einschlagen werde. Dies kommt so selten vor, dass darauf aufmerksam gemacht werden sollte!

RID-Fachausschuss

38. Tagung

Prag, 19.-23. November 2001

23 (von 40) Mitgliedstaaten, darunter der neue Mitgliedstaat Lettland, sowie die UIC und die UIP, nahmen an den Arbeiten dieser Tagung unter dem Vorsitz von Herrn H. Rein (Deutschland) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn W. Visser (UIC) teil. Da das Quorum (14) erreicht war, war der RID-Fachausschuss verhandlungs- und beschlussfähig. Da der Abschlussbericht dieser Tagung auf der Internet-Homepage der OTIF erscheint, beschränken wir uns hier darauf, die wichtigen behandelten Punkte aufzuzählen und die Beschlüsse wiederzugeben, die von Bedeutung sind und insbesondere den Eisenbahnverkehr betreffen.

Harmonisierung mit der 12. Überarbeitung des UN-Modellvorschriftenwerks und andere von der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung angenommene Texte

Im Allgemeinen hat der RID-Fachausschuss die Änderungen der Ausgabe 2001 des RID angenommen und deren Inkraftsetzung zum 1. Januar 2003 genehmigt.

Berichte über Unfälle/Zwischenfälle (s. Zeitschrift 3/2001, S. 50-57)

In Beantwortung des Antrags auf Klarstellung der UIC vertrat der RID-Fachausschuss die Ansicht, dass die Berichtspflicht für Ereignisse mit radioaktiven Stoffen gemäß Kriterium b) nur gilt, wenn die Kriterien a) und c) erfüllt sind und damit ein „Ereignis“ eingetreten ist, das nicht auf den normalen Beförderungsfall anzuwenden ist. Eine Klarstellung des Textes wird jedoch noch erforderlich sein.

Auf eine Frage des Vertreters der UIC bestätigte der RID-Fachausschuss, dass eine Behördenbeteiligung ohne Evakuierung und ohne Sperrung öffentlicher Verkehrswege keine Berichtspflicht auslöst.

Stoffe, die im Gegensatz zum See- und/oder Luftverkehr im Landverkehr freigestellt sind

Der RID-Fachausschuss vertrat die Ansicht, dass es sich um Stoffe handelt, die nicht dem RID unterstellt sind und daher im Falle von multimodalen Beförderungen im Frachtbrief weder im Feld „RID“ ein Kreuz anzubringen ist, noch sonstige Angaben (wie z.B. UN-Nummer) einzutragen sind.

Angabe der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr im Frachtbrief

Der Vertreter Österreichs erinnerte daran, dass die WP.15 das Beförderungspapier der IMO und der ICAO anerkannt habe und für das RID mit dem Inkrafttreten des neuen COTIF das Gleiche gelten sollte. Aus Gründen der Harmonisierung und zur Reduzierung von Erschwernissen, insbesondere beim Übergang von der Straße auf die Schiene sprach er sich dafür aus, auch im RID die im ADR nicht geforderte Angabe der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr im Frachtbrief zu streichen.

Der Vertreter der UIC legte seitens der Eisenbahnen Einspruch gegen die Streichung ein und erinnerte daran, dass die UIC für den UN-Expertenunterausschuss einen Vergleich der weltweit verwendeten Codierungen für Gefahren der Stoffe und Unfallmaßnahmen durchführe.

Der Vorsitzende bat den Vertreter Österreichs, der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses einen schriftlichen Antrag auf Streichung der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr im Frachtbrief mit der von ihm dargelegten Begründung zu unterbreiten. Um die grundsätzliche Position der im RID-Fachausschuss vertretenen Mitgliedstaaten zu dieser Frage festzustellen,

führte er eine indikative Abstimmung durch, bei der sich 9 Delegationen für eine solche Streichung aussprachen.

Beförderung in Großpackmitteln (IBC) aus Metall auf offenen Wagen

Der Vertreter der UIC machte auf die Tatsache aufmerksam, dass viele Stoffe der Verpackungsgruppe II (z.B. Calciumcarbid), die in Großpackmitteln (IBC) aus Metall verpackt sind, nicht mehr auf offenen Wagen befördert werden dürfen. Das Dokument, das er der Gemeinsamen Tagung unterbreitet habe, sei nicht berücksichtigt worden.

Der Vertreter Schwedens bemerkte, dass die Beförderung von Calciumcarbid vorschriftenwidrig erfolge, diese Praxis jedoch geduldet werde. Der Vertreter der UIC stellte fest, dass diese Praxis bis 30. Juni 2001 nicht zugelassen gewesen sei. Vom 1. Juli 2001 bis 31. Dezember 2002 sei sie nun zugelassen, während sie ab 1. Januar 2003 erneut verboten sei.

Bis zur Behandlung eines offiziellen Dokuments im Rahmen der Gemeinsamen Tagung regte der Vorsitzende den Abschluss einer multilateralen Sondervereinbarung an.

Übergangsvorschriften

Das Sekretariat machte darauf aufmerksam, dass die allgemeine Übergangsvorschrift für die Ausgabe 2003 in Unterabschnitt 1.6.1.1 von der WP.15 angenommen worden sei. Allerdings sei dort von zwei Delegierten die Befürchtung geäußert worden, dass sich diese Übergangsvorschrift durch die gewählte Formulierung auch auf die bis 31. Dezember 2002 anwendbare Ausgabe 1999 erstrecken könnte. Der Vorsitzende lehnte eine erneute Diskussion im RID-Fachausschuss ab, da vom juristischen Standpunkt eindeutig feststehe, dass das RID 1999 nur bis zum 31. Dezember 2002 angewendet werden könne. Diese Auslegung wurde vom RID-Fachausschuss bestätigt.

Neue Äquivalenzformeln

Das Ziel bestand darin, die bereits für Straßentankfahrzeuge und Tankcontainer angenommene neue Äquivalenzformel auch für Eisenbahnkesselwagen zu übernehmen. Wegen der höheren statischen und dynamischen Belastungen im Schienenverkehr soll jedoch eine Mindestwanddicke von 4 mm vorgeschrieben werden.

Die Vertreter der UIC, Spaniens, der Niederlande und der Schweiz äußerten ihre Bedenken zur vorgeschlagenen Untergrenze von 4 mm, da es sich dabei nur um

einen drucktechnisch bedingten Grenzwert handele, der dynamische Belastungen nicht berücksichtige. Der Vertreter der UIP erwiderte, dass die dynamischen Belastungen auch für Tankcontainer eine Rolle spielen, dort jedoch ein Mindestwert von 3 mm für ausreichend erachtet werde, und aus Wettbewerbsgründen gegenüber dem Straßenverkehr keine zu hohen Anforderungen gestellt werden sollten.

Der Antrag Deutschlands wurde angenommen, wobei die Mindestwanddicke auf 4,5 mm festgelegt wurde.

Abschlussbericht der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“

Herr Kellerhaus, der Vorsitzende der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“, die 1996 in Deutschland nach mehreren Eisenbahnunfällen mit Gefahrgut eingesetzt wurde, unterrichtete den RID-Fachausschuss über die Arbeiten dieser Arbeitsgruppe, die sich aus Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, der Technischen Universität Berlin, der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung und verschiedener europäischer Staaten (Dänemark, Frankreich, Niederlande, Österreich, Schweden, Ungarn) zusammengesetzt habe.

Die Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ habe fünf Aufgabenfelder behandelt:

- aktive, vorbeugende Sicherheitsmaßnahmen (z.B. Telematik, Bremssteuerung, Entgleisungsdetektoren, Überwachung der Achslagertemperaturen)
- passive Sicherheitsmaßnahmen, d.h. Maßnahmen, die nach einem Unfall wirksam werden (z.B. Überpufferungsschutz, Sandwich-Konstruktionen für Tankböden, Crash-Elemente, Schutz gegen Schwall)
- Fahrzeugtechnik (z.B. Gleitstückreibung bei Drehgestellen, Bremskontrolle und -überwachung, Anbindung Tank an Untergestell, Puffer und Pufferteller, Schwerpunkthöhe, Schutzabstand Tankboden – Pufferbohle, Lang-/Mittelträger / selbsttragender Tank, Anbauten am Tank)
- Tanktechnik (z.B. Kammerung von Tanks, Zwangsbelüftungsventile, Dom, Domdeckel, Füll- und Entleereinrichtungen, Erhöhung des Arbeitsaufnahmevermögens von Tanks)
- Betriebs- und Notfallmaßnahmen bei Gefahrguttransporten (z.B. Geschwindigkeitsabsenkung von Gefahrgutzügen, Qualitätsverbesserung Oberbau,

Umfahren von Ballungszentren und Bahnhöfen, Einführung von Checklisten).

Die Arbeitsgruppe habe schließlich 28 Einzelmaßnahmen erarbeitet, die einer Kosten-/Nutzenanalyse unterzogen worden seien. Daraus seien schließlich fünf Forschungsvorhaben formuliert worden, bei denen geprüft werden solle, ob die Ziele mit den jeweiligen Maßnahmen erreicht werden können:

- Informationssysteme für Güterwagen auf Bus- bzw. Telematikbasis,
- Energieverzehreinrichtungen bei Schienenfahrzeugen im Rahmen von Neubauten,
- Anhebung des Sicherheitsniveaus von Tanks im Rahmen von Neubauten,
- Reduzierung menschlichen Fehlverhaltens (Qualitätssicherung bei Ausbildung, Unter- und Instandhaltung, Ausbildung und Notfallschulung der Mitarbeiter, Notfallmanagement),
- Fahrwegauswahl und –auslastung im Bereich des Gefahrguttransports.

Die Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe fasste Herr Kellerhaus wie folgt zusammen:

- Dem Triebfahrzeugführer fehlen rechtzeitige Informationen über Schäden im Zugverband, um Gegenmaßnahmen einleiten zu können;
- Managementsysteme, wie Notfalltraining, Arbeitsschecklisten, Fahrwegauswahl und Geschwindigkeitsreduzierung können zu einer signifikanten Verringerung des Risikos führen;
- Verbesserungen im Bereich der Tank- und Fahrzeugtechnik bei Neubauten führen zu einer Erhöhung der Sicherheit, während die Umsetzung beim vorhandenen Wagenpark aus betriebswirtschaftlichen Gründen eher als schwierig zu beurteilen ist;
- der Telematikeinsatz führt neben der Erhöhung der Sicherheit zu weiterem Nutzen im betrieblichen Bereich.

Der RID-Fachausschuss diskutierte schließlich, welche Maßnahmen im Rahmen des RID-Fachausschusses bzw. im Rahmen einer neu einzurichtenden Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses behandelt werden sollen.

Der RID-Fachausschuss beschloss, verschiedene Maßnahmen wie Telematik, Geschwindigkeitsabsenkung

von Gefahrgutganzzügen und Umfahrung von Ballungszentren wegen ihrer politischen Dimension und des erforderlichen Informationsaustausches über bestehende nationale Einschränkungen bei der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses zu behandeln.

Die übrigen Maßnahmen sollten zuerst vertieft in der neu einzurichtenden Arbeitsgruppe, die in diesem Jahr zweimal zusammentreffen soll, diskutiert werden. Ausgenommen davon bleiben die Maßnahmen „Kammerung von Tanks“, die wegen wirtschaftlich nicht zu vertretenden Aufwands nicht weiterverfolgt werden, die Maßnahme „Zwangsbelüftungsventile“, die bereits im vergangenen Jahr in das RID aufgenommen wurde, sowie die Maßnahmen „Erhöhung des Arbeitsaufnahmevermögens von Tanks“ und „Anhebung des Sicherheitsniveaus von Tanks“, die bereits von der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung behandelt werden.

Neue Fragen

Orangefarbener Streifen an Kesselwagen

Der RID-Fachausschuss nahm den Antrag der UIC an, die Vorschrift betreffend den orangefarbenen Streifen, die zurzeit auf verflüssigte oder tiefgekühlt verflüssigte Gase Anwendung findet, auch auf (unter Druck) gelöste Gase auszudehnen, da diese Gase ein ähnliches Gefahrenpotential aufweisen. Die wechselweise Verwendung von Kesselwagen für Ammoniaklösungen und andere verflüssigte Gase wird durch diesen Beschluss erleichtert.

Schutzwagen für explosive Stoffe

Der RID-Fachausschuss beschloss, einem Konzept auf der Grundlage eines Schutzabstandes von 18 Metern, unabhängig von der Art und der Anzahl der verwendeten Wagen oder Großcontainer den Vorzug zu gewähren (zweiachsige Wagen, vier- oder mehrachsige Wagen, enggekuppelte Wagen, usw.), um die explosiven Stoffen von den entzündbaren Stoffen zu trennen.

Sachverständige

Der Vertreter der UIP erläuterte das Ziel seines Antrags, nämlich die Möglichkeit zu schaffen, die Prüfung der Kesselwagen in dem Staat durchzuführen, in dem sich der Kesselwagen zum Zeitpunkt der Fälligkeit der Prüfung befindet. Er wies darauf hin, dass mit Beschluss der Gemeinsamen Tagung auf die in seinem Antrag erwähnte Norm EN 12972, welche die Durchführung der Prüfung an Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter regle, ab der Ausgabe 2003 des RID/ADR Bezug ge-

nommen werde. Damit bestehe nun eine einheitliche Basis für die Prüftätigkeit, wie sie bei der 35. Tagung des RID-Fachausschusses gefordert worden sei. Nach dieser Tagung wurde zwischen den Niederlanden und Deutschland eine bilaterale Vereinbarung getroffen, welche die gegenseitige Anerkennung der Sachverständigen, die Anforderungen an die Sachverständigen und die durchzuführenden Prüfungen regelt.

Der RID-Fachausschuss stimmte schließlich dem Vorschlag des Vorsitzenden zu, weitere Diskussionen zuerst in der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung zu führen. Die Ausarbeitung einer Norm für die Instandhaltung von Kesselwagen, Einrichtung zugelassener Werkstätten und Akkreditierung von Sachverständigen wurde ins Auge gefasst.

Feuerwerkskörper (s. Zeitschrift 2/2001, S. 26 und 3/2001, S. 59/60)

Nach dem Beschluss der Gemeinsamen Tagung bezüglich der Inanspruchnahme der zuständigen Behörde für die Klassifizierung, beantragten die Niederlande, diese Vorschrift durch die Pflicht zu ergänzen, für die Beförderung von Feuerwerkskörpern Wagen mit Funken-schutzblechen zu verwenden.

Dieser Antrag wurde insbesondere mit der Begründung abgelehnt, dass der entsprechende Wagenpark nicht ausreiche und einer Nichteinhaltung des Rechts nicht mit einer sachlich unbegründeten Verschärfung begegnet werden könne. Vielmehr sollten die Kontrollen in den Häfen verschärft werden.

Verweis auf UIC-Merkblätter

Der Vertreter der UIC beantragte, in Abschnitt 7.1.3 einen starren Verweis auf das neue UIC-Merkblatt 591 „Transportbehälter für den horizontalen Umschlag“ aufzunehmen, die besser bekannt sind unter dem Begriff „ACTS-Container“, die vor allem für die Beförderung gefährlicher und nicht gefährlicher Abfälle verwendet werden. Ziel dieses Antrags sei es, diese Container für die Beförderung gefährliche Güter zuzulassen. Da dieses UIC-Merkblatt nicht zur Prüfung vorlag, beschloss der RID-Fachausschuss die Prüfung des Merkblattes auf dem Korrespondenzweg vorzunehmen.

Rissprüfungen an Druckgastanks für Ammoniak

Der Vertreter Deutschlands wies in einem Dokument auf die Feststellung von Rissen in Schweißnähten von Kesselwagen zur Beförderung von UN 1005 Ammoniak, wasserfrei, hin. Er beantragte für bestehende Am-

moniaktanks eine zusätzliche Oberflächenrissprüfung bzw. für neue Tanks bestimmte konstruktive Maßnahmen.

Obwohl auch ADR-Tankfahrzeuge und Tankcontainer betroffen sind, traf der RID-Fachausschuss eine sofortige Entscheidung für Kesselwagen auf Grund der Tatsache, dass das Problem seit langem bekannt ist.

Prüfungen des Beförderers

Diese Prüfungen sind Gegenstand des Punktes 5 des UIC-Merkblattes 471-3, auf das in Absatz 1.4.2.2.1 verwiesen wird. Der Antrag der UIC auf Genehmigung des Punktes 5 durch den RID-Fachausschuss wurde grundsätzlich angenommen. Dieser Punkt müsse jedoch an die Fassung 2003 des RID angepasst werden und anschließend den Regierungen eventuell auf schriftlichem Wege zur Genehmigung unterbreitet werden.

Interne Notfallpläne für Rangierbahnhöfe

Der Vorsitzende erinnerte an die erste, zum Thema interne Notfallpläne für Rangierbahnhöfe anlässlich der 37. Tagung des RID-Fachausschusses geführte Diskussion. Er brachte darüber hinaus in Erinnerung, dass die Freistellung der Häfen, Umschlaganlagen und Rangierbahnhöfe von den Vorschriften der Seveso-II-Richtlinie mit der Verpflichtung verknüpft worden sei, für diese Anlagen eine gleichwertige Sicherheit zu schaffen.

Beim zweiten, von der Europäischen Kommission in Zusammenarbeit mit der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (GEB) veranstalteten Workshop in Ispra (3./4.10.2001) ist über einen Leitfaden für die Erstellung von Notfallplänen für Rangierbahnhöfe beraten worden, der von der UIC und der GEB im Auftrag der Europäischen Kommission erstellt worden ist.

Die UIC hat die Aufgabe übernommen, ein für die europäischen Bahnen verbindliches UIC-Merkblatt zu erarbeiten, das Anleitungen für die Notfallplanung in Rangierbahnhöfen enthält. Der Vorsitzende wies darauf hin, dass er in Ispra die Zuständigkeit des RID-Fachausschusses für die Prüfung und Verbindlicherklärung eines solchen Merkblattes reklamiert habe. Aus diesem Grund habe Deutschland in einem Dokument eine Rahmenregelung für das RID vorgeschlagen, durch die andere Regelungen subsidiär werden. Der Einfluss des RID-Fachausschusses auf die Mitgestaltung des UIC-Merkblattes werde durch den Verweis im RID gewährleistet.

Der Vertreter der UIC dankte dem Vertreter Deutschlands für dessen Initiative. Er erklärte, dass die UIC und

die GEB ein großes Interesse daran haben, dass alle Vorschriften für Rangierbahnhöfe im Beförderungsrecht geregelt werden, um unter anderem auch eine Vergleichbarkeit der Verhältnisse in den Rangierbahnhöfen in Europa zu erreichen.

Er schätzte, dass die UIC etwa ein Jahr für die Erstellung des Merkblattes benötigen dürfte. Die UIC sei allerdings der Meinung, dass ein solches Merkblatt nicht verpflichtenden, sondern empfehlenden Charakter haben sollte. Er wies darauf hin, dass die Mitgliedstaaten in Ispra gebeten worden seien, die Umsetzung des Leitfadens in Angriff zu nehmen. Die Bahnen seien aufgefordert worden, eine konkrete Umsetzung nach Verabschiedung des Merkblattes vorzunehmen.

Der Vertreter Frankreichs schlug vor, den Textvorschlag mit einer Anpassung der Begriffsbestimmung für Betreiber der Eisenbahninfrastruktur an den Wortlaut der Richtlinie 91/440/EG anzunehmen, um ein eindeutiges Signal zu setzen, dass sich der RID-Fachausschuss mit der Problematik befasst. Für die Umsetzung dieser neuen Vorschriften sollte jedoch ein Zeitrahmen vorgeesehen werden.

Der geänderte Antrag (Übernahme der Begriffsbestimmung für Betreiber der Eisenbahninfrastruktur aus der Richtlinie 91/440/EG und Aufnahme einer Fußnote im neuen Unterabschnitt 1.4.3.6 und im neuen Kapitel 1.10 (Notfallpläne), wonach das Inkrafttreten dieser Vorschriften auf den 1. Januar 2004 festgelegt wird) wurde angenommen.

Der Vorsitzende forderte die Delegierten auf, dem Vertreter der UIC ihre Bemerkungen zur gegenwärtigen Fassung des Leitfadens mitzuteilen, damit diese bei der Entwicklung des Leitfadens und der Ausarbeitung des Merkblatts berücksichtigt werden können.

Verschiedenes

Der Fachausschuss wurde über ein informelles Treffen von Vertretern und Experten der II. Kommission der OSShD und des RID-Fachausschusses (s. S. 84 ff) in Kenntnis gesetzt.

Erläuterndes Material zur Ausgabe 2001 des RID

Herr Visser erklärte, dass er im Auftrag der Niederlande das erläuternde Material zum umstrukturierten RID zusammenstelle, dessen Ziel es sei, das Verständnis der neuen Struktur zu verbessern. Als Arbeitsgrundlage dienten verfügbare Texte (Konkordanztafel zwischen alten und neuen Fundstellen und Einführung in die neue

Struktur). Er deutete an, dass dieses Material eine systematische Stoffliste enthalten werde, die für die Fortentwicklung der Vorschriften und für die Ausbildung von großer Bedeutung sei. Darüber hinaus solle ein Verzeichnis nach dem Muster des rationalisierten Ansatzes in Kapitel 4.3 enthalten sein, aus dem hervorgehe, welche Bestimmungen für welche Stoffe und Stoffgruppen gelten.

Bisher offen gebliebene Fragen

Interpretationsfrage zu Unterabschnitt 1.6.3.3

Diese vom Vertreter der Schweiz aufgeworfene Frage bezieht sich auf eine Übergangsvorschrift, für vor dem 1. Oktober 1978 - Datum des Inkrafttretens des Anhangs zu den Kesselwagen (ehemaliger Anhang XI des RID) - gebaute Kesselwagen.

Der Vertreter der Schweiz erklärte, dass diese Übergangsvorschrift in den verschiedenen COTIF-Mitgliedstaaten unterschiedlich ausgelegt werde.

Der Vertreter der UIC erinnerte daran, dass damals nie die Forderung gestellt worden sei, dass alte Kesselwagen nach einem technischen Regelwerk gebaut sein müssen. Ein technisches Regelwerk sei erst für Kesselwagen vorgeschrieben worden, die nach dem 1. Oktober 1978 gebaut wurden.

Der Vertreter Deutschlands erklärte, dass in Deutschland die Mäntel, Böden und Deckel berechnet worden seien. Bei einer Nichtentsprechung sei die Weiterverwendung untersagt und die Kesselwagen verschrottet worden.

Der Vertreter der Schweiz rechtfertigte eine Weiterverwendung solcher Kesselwagen trotz unbekannter Eigenschaften mit der Tatsache, dass diese seit langem im Einsatz und mehrmals geprüft worden seien.

Der Vertreter der UIP wies darauf hin, dass diese alten Kesselwagen über sehr große Wandstärken verfügen. Eine Verschrottung allein auf Grund der Tatsache, dass eine Nachberechnung wegen fehlender Unterlagen nicht mehr durchgeführt werden kann, hielt er für überzogen.

Um eine klare Situation hinsichtlich späterer Unfälle zu schaffen, forderte der Vertreter der Schweiz eine Abstimmung darüber, welche Auslegung richtig ist.

Der Vorsitzende lehnte eine solche Abstimmung aus Haftungsgründen ab. Er ließ nur eine indikative Abstimmung zu, die folgendes Ergebnis lieferte: 6 Staaten unterstützten die erste Möglichkeit, d.h. nur die Min-

destwanddicke muss erreicht sein, 2 Staaten unterstützten die zweite Möglichkeit, d.h. zusätzliche Berechnung der Tanks, und 7 Staaten enthielten sich der Stimme.

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE/UNO)

20. Tagung

Genf, 5.-11. Dezember 2001

Experten von 22 Staaten sowie die Beobachter von 3 Staaten und 15 zwischenstaatlichen oder nicht staatlichen internationalen Organisationen (d. h. annähernd 100 Personen) nahmen an den Arbeiten dieser Tagung teil. Es tagten zwei Ad-hoc-Arbeitsgruppen: eine parallele Arbeitsgruppe zur Beförderung von Gasen und eine Arbeitsgruppe zur Beförderung von festen Stoffen in loser Schüttung während der Mittagspause.

Der Direktor der Verkehrsabteilung der Wirtschaftskommission für Europa, Herr Capel Ferrer, teilte dem Unterausschuss mit, der vom Ausschuss dem Wirtschafts- und Sozialrat bei dessen Grundsatztagung (Juli 2001) im Bericht des Generalsekretärs (E/2001/44) vorgelegte Resolutionsentwurf sei Gegenstand von Diskussionen gewesen und die „Gruppe der 77“ habe einen anders lautenden Resolutionsentwurf vorgelegt. Schließlich sei man zu einem Kompromiss gelangt, und der Ausschuss habe die Resolution 2001/34 zwar angenommen, jedoch beschlossen, die Fortsetzung der Prüfung des Berichts des Generalsekretärs auf die Wiederaufnahme der Grundsatztagung von 2001 zu verschieben. Diese Prüfung sei bisher nicht fortgesetzt worden. Er unterstrich, dass die Beratungen über diese Resolution im Rat **durch eine mangelnde Kenntnis der Delegationen des Rates über die Tätigkeiten und die Rolle des Ausschusses behindert würden**. Dementsprechend forderte er alle Experten auf, die Kommunikation mit den Vertretern ihrer Staaten im Rat zu verbessern und sicherzustellen, dass diese Vertreter hinreichend über die Bedeutung der Arbeiten des Ausschusses im Bereich der Sicherheit der Beförderung gefährlicher Güter und der Erleichterung des internationalen Handels informiert sind. Dies gelte insbesondere für die Staaten, die der „Gruppe der 77“ angehören.

Der Unterausschuss behandelte die folgenden Hauptthemen: (s. auch Zeitschriften 6/2000, 2/2001 und 3/2001)

Beförderung von festen Stoffen in ortsbeweglichen Tanks

Der Unterausschuss sprach sich im Großen und Ganzen für die Aufnahme von Vorschriften für die Beförderung von festen Stoffen in ortsbeweglichen Tanks aus. Mehrere Delegationen äußerten den Wunsch, die Arbeiten innerhalb des jetzigen Zweijahreszeitraums zu beenden.

Der Vertreter der UIC unterstrich, dass im RID und ADR bereits Vorschriften bestehen, und schloss sich dem Antrag der Vereinigten Staaten von Amerika an, die Zuordnung der Tankcodes auf der Grundlage eines rationalisierten Ansatzes durchzuführen. Er äußerte die Hoffnung, dass die Arbeiten Hand in Hand gehen mit den Arbeiten betreffend die Beförderung von festen Stoffen in loser Schüttung, da der rationalisierte Ansatz ähnlich sein müsse.

Der Beobachter der Bahamas bemerkte, die IMO habe Vorschriften für die Beförderung von festen Stoffen in ortsbeweglichen Tanks angenommen. Diese könnten ab 1. Januar 2003 angewendet werden. Er hoffe, dass die auf der Grundlage dieser rationalisierten Ansätze gefassten Beschlüsse keine nennenswerten Änderungen der Vorschriften des IMDG-Codes bedingen.

Der Experte der Vereinigten Staaten von Amerika war der Auffassung, die von der IMO gefassten Beschlüsse seien erst ein erster Schritt, um den dringenden Bedürfnissen des Seeverkehrs zu entsprechen, während die beantragten vollständigeren Vorschriften eine logische Folge bilden.

Mehrere Delegationen waren der Ansicht, dass alle Fälle von festen Stoffen behandelt werden müssten, insbesondere die pulverförmigen oder körnigen Stoffe, aber auch die Stoffe in Form von Pasten oder Stoffe, die in geschmolzenem Zustand verladen und anschließend erstarren.

Da die meisten Delegationen keine Zeit fanden, das Dokument eingehend zu prüfen, wurde vereinbart, eine Korrespondenzgruppe unter der Leitung des Experten der Vereinigten Staaten von Amerika zu bilden, die der nächsten Tagung einen neuen Antrag vorlegen wird.

Zusätzliche Vorschriften für die Beförderung von Gasen

Mehrere Delegationen waren der Auffassung, dass es nicht erforderlich sei, zusätzliche Vorschriften in das UN-Modellvorschriftenwerk aufzunehmen, welche die Beförderung von Gasflaschen zu spezifischen Zwecken

(z. B. für den Betrieb von Heißluftballonen) erlauben, da dies zu künftigen Anträgen verleiten würde, die darauf abzielten, für jeden speziellen Flaschentyp Sondervorschriften aufzunehmen, obgleich diese Beförderungen auf internationaler Ebene recht selten vorkommen.

Es wurde auch unterstrichen, dass die Beförderung dieser Flaschen auf ADR-Ebene bereits in einer multilateralen Sondervereinbarung (M 74) geregelt ist und dass das UN-Modellvorschriftenwerk die Möglichkeit vorsieht, bestimmte Flaschentypen, die nicht im UN-Modellvorschriftenwerk aufgeführt sind, zu befördern.

Einige Experten behaupteten, die Genehmigung zur Beförderung bestimmter Flaschentypen obliege den zuständigen Behörden und es sei nicht erforderlich, diesbezüglich neue Vorschriften in das UN-Modellvorschriftenwerk aufzunehmen. Darüber hinaus würden diese Flaschen in der Regel nicht in vollem Zustand befördert, sondern würden in der Nähe des Verwendungsortes befüllt.

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs erklärte, es fänden auf internationaler Ebene tatsächlich Beförderungen dieser gefüllten oder teilgefüllten Gasflaschen statt und es sei notwendig, angemessene Vorschriften zur Lösung der praktischen Probleme zu finden. Er bemerkte, dass eine Delegation dem Grundsatz des Antrags zwar zustimme, jedoch bedaure, dass keine vollständigen Bauvorschriften, die ein angemessenes Sicherheitsniveau widerspiegeln, beantragt worden seien. Dementsprechend werde er bei der nächsten Tagung einen offiziellen Antrag vorlegen, der den Kommentaren im Verlauf der Beratung Rechnung tragen werde.

Eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Beförderung von Gasen kam parallel zur Tagung zusammen, um die neuen sowie die im Verlauf des vorherigen Zweijahreszeitraums offen gebliebenen Fragen zu prüfen.

Der Unterausschuss nahm vom Bericht der Arbeitsgruppe Kenntnis. Die sich aus den Arbeiten dieser Gruppe ergebenden Texte werden als offizieller Antrag bei der nächsten Tagung vorgelegt.

Beförderung von festen Stoffen in loser Schüttung in Containern (Fortsetzung)

Beförderung von ansteckungsgefährlichen Stoffen in loser Schüttung

Die meisten Experten sprachen sich grundsätzlich für die Ausarbeitung besonderer Vorschriften für die Beförderung ansteckungsgefährlicher Stoffe in loser Schüt-

tung aus. Nach einer Debatte über die vorgelegten Anträge bat der Experte des Vereinigten Königreichs alle interessierten Delegationen, ihm ihre Kommentare bis Ende Februar 2002 zukommen zu lassen, damit er für die nächste Tagung einen neuen offiziellen Antrag vorbereiten kann.

Sonstige Stoffe

Die Anträge betreffend die Beförderung von festen Stoffen in Containern für lose Schüttung wurden von einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe beraten.

Der stellvertretende Vorsitzende teilte dem Unterausschuss mit, die Arbeitsgruppe habe ihre Aufgabe erledigt und die Ergebnisse würden in einem überarbeiteten Dokument berücksichtigt, das Deutschland und das Vereinigte Königreich dem Unterausschuss bei seiner nächsten Tagung vorlegen werden. Ferner teilte er mit, dass die ICCA (chemische Industrie) im Verlauf des nächsten Zweijahreszeitraums Anträge für einen rationalisierten Ansatz vorlegen werde.

Weltweit harmonisiertes System für die Klassifizierung und Bezeichnung von chemischen Produkten

Umweltgefährdende Stoffe

Der Unterausschuss zeigte sich erfreut über die vom Experten des Vereinigten Königreichs durchgeführte Arbeit im Hinblick auf die Vorbereitung eines Textes zu Kapitel 2.9 betreffend die Klassifizierung umweltgefährdender Stoffe auf der Grundlage der Texte betreffend das weltweit harmonisierte System für die Klassifizierung und Bezeichnung von chemischen Produkten (GHS).

Der Experte Belgiens schlug vor, diese Texte zu vereinfachen, indem sie im Rahmen von Beförderungsvorschriften in einer verpflichtenderen Form und einer zweckmäßigeren logischen Reihenfolge dargestellt werden, ohne jedoch die Kriterien zu ändern. Er habe noch nicht die Zeit gefunden, seinen Antrag vollständig zu ergänzen, insbesondere was die Texte zu den Gemischen anbelange.

Die meisten Delegationen waren der Auffassung, dass man sich grundsätzlich an die Texte des GHS halten müsse. Mehrere Delegationen hätten jedoch eine Erleichterung dieser Vorschriften gewünscht, indem alle Informationen, die in einer Beförderungsregelung nicht erforderlich sind, gestrichen werden, und bezüglich der Erläuterungen auf das GHS verwiesen wird.

Mehrere Delegationen forderten, dass auch über die Frage der Anwendung der Kriterien auf bereits als gefährlich eingestufte Stoffe beraten wird. Dabei gehe es darum zu klären, ob es zweckmäßig wäre, wie im IMDG-Code, alle Stoffe, die den Kriterien entsprechen, zu identifizieren und zu bezetteln, oder ob man sich für Stoffe, die bereits als gefährlich eingestuft sind, an die gegenwärtige Empfehlung halten solle, derzufolge es nicht erforderlich ist, einen Zettel zur Kennzeichnung der umweltgefährdenden Eigenschaften hinzuzufügen. Der Experte Deutschlands schlug vor, für die nächste Tagung eine Liste der fraglichen Stoffe zu erstellen, falls der Unterausschuss bereits jetzt einen grundsätzlichen Beschluss zu dieser Frage fasst.

Der Vorsitzende erklärte, es sei ratsamer, schriftliche Anträge abzuwarten und auf diese Frage bei der nächsten Tagung zurückzukommen.

Der Experte des Vereinigten Königreichs teilte mit, auf Grund der bereits geleisteten Arbeit und der wenigen ihm mitgeteilten schriftlichen Kommentare habe er nicht die Absicht, einen überarbeiteten Antrag vorzulegen. Dementsprechend äußerte er den Wunsch, dass über seinen Antrag abgestimmt wird.

Der Beobachter der Bahamas erklärte, es sei nicht ratsam, diesen Text erneut zu prüfen, um bestimmte Teile durch Verweise auf das GHS zu ersetzen, da das GHS-Dokument nicht offiziell veröffentlicht sei. Solange dies nicht der Fall sei, wäre es besser, über einen möglichst vollständigen Text zu verfügen. Um die Fortschritte in dieser Frage nicht erneut zu verzögern, wünschte er, dass das Dokument in seiner jetzigen Fassung angenommen wird.

Der zur Abstimmung gestellte Antrag des Vereinigten Königreichs wurde angenommen.

Der Vorsitzende forderte die Experten auf, sämtliche neuen Vorschriften genau zu prüfen, insbesondere hinsichtlich der Übereinstimmung mit dem GHS. Darüber hinaus bat er die Experten, die eine Änderung dieser Vorschriften wünschten, schriftliche Änderungsanträge zu den angenommenen Texten einzureichen.

Mitteilung der Gefahren (Fortsetzung)

(s. Zeitschrift 3/2001, S. 48-49)

Der Experte der Vereinigten Staaten von Amerika informierte – wie erwartet! – den Unterausschuss darüber, dass seine Regierung die Initiative ergriffen habe, eine Studie zu erstellen, die darauf abziele, die im Zusammenhang mit der empfohlenen Verwendung des rautenförmigen Piktogramms des GHS zur Mitteilung der Ge-

fahren geäußerten Bedenken zu prüfen, insbesondere hinsichtlich der Auswirkung auf die Beförderung gefährlicher Güter, der Identifizierung der Gefahr, der Trennung während der Beförderung, der Notfallmaßnahmen und der Anwendung.

Mehrere Delegationen begrüßten diese Studie und bekundeten ihr Interesse an den Ergebnissen, die bei der nächsten Tagung verfügbar sein werden. Andere Delegationen äußerten ihre Bedenken hinsichtlich der Tatsache, dass diese Studie darauf abziele, die möglichen negativen Auswirkungen des GHS-Piktogramms auf die bestehenden Regelungssysteme herauszustellen, welche weder die Auswirkungen anderer Regelungssysteme noch die Vorteile eines harmonisierten bereichsübergreifenden Ansatzes berücksichtigt.

Der Vorsitzende erinnerte daran, dass der Unterausschuss bereits beschlossen habe, die bereichsübergreifende Verwendung des rautenförmigen Piktogramms zu unterstützen und dass seitdem kein Antrag für einen anderen Ansatz vorgelegt worden sei. Somit habe er lediglich von der Initiative der Vereinigten Staaten von Amerika Kenntnis nehmen können.

Beförderung von ansteckungsgefährlichen Stoffen

Der Unterausschuss nahm Kenntnis davon, dass die WHO eine Tagung in Lyon (Frankreich) abgehalten hat, um über die gegenwärtigen Vorschriften für die Beförderung ansteckungsgefährlicher Stoffe und diagnostische Proben zu beraten, und die Absicht hat, Änderungsanträge zu den Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Stoffe auszuarbeiten, die der nächsten Tagung des Unterausschusses vorgelegt würden.

Der Unterausschuss nahm auch zur Kenntnis, dass der Experte Kanadas die Delegationen eingeladen hatte, an einer unmittelbar nach der Tagung in Lyon abgehaltenen informellen Tagung teilzunehmen, und er einen Entwurf von überarbeiteten Vorschriften für Abschnitt 2.6.3 ausgearbeitet hatte. Der Experte Kanadas hatte alle Delegationen aufgefordert, sobald wie möglich ihre Bemerkungen zu diesem überarbeiteten Textentwurf vorzulegen.

Einige Experten nahmen die Initiativen Kanadas mit Genugtuung auf, da die bestehenden Vorschriften ihrer Meinung nach Probleme bei der praktischen Umsetzung bereiten, wie es auch im Dokument der WHO hervorgehoben werde. Sie bedauerten jedoch, dass nicht alle Experten des Unterausschusses eingeladen worden seien, an der von der WHO organisierten Tagung teilzunehmen, und unterstrichen, dass jegliche Revision der gegenwärtigen Vorschriften eine engere Zusammenarbeit zwischen WHO und Unterausschuss erfordere.

Der Experte Frankreichs schlug vor, in Zusammenarbeit mit der IATA eine informelle Arbeitsgruppentagung durchzuführen, um über diese Fragen anlässlich der IATA-Konferenz in Paris zu beraten.

Der Experte der Vereinigten Staaten von Amerika zeigte sich besorgt über die Absicht der WHO, ihre eigenen Anträge ohne Absprache mit dem Experten Kanadas vorzulegen. Er betonte, dass eine engere Zusammenarbeit zwischen der WHO und dem Unterausschuss erforderlich sei. Der erste Schritt hierzu bestünde darin, die Schwierigkeiten, die sich aus den gegenwärtigen Vorschriften ergeben, deutlich in schriftlicher Form darzulegen. Sobald die Schwierigkeiten herausgestellt seien, sei es möglich, Lösungen zu suchen, ohne die Vorschriften völlig neu gestalten zu müssen. Er unterstrich, dass die gegenwärtigen Vorschriften des UN-Modellvorschriftenwerks für die Unterklasse 6.2 in Kürze in die nationale Gesetzgebung seines Landes aufgenommen und somit zwingend anwendbar werden und dass eine erneute Prüfung dieser Fragen zu bedeutenden Verspätungen im Gesetzgebungsverfahren führen würde. Er erklärte, dass das kanadische Dokument zahlreiche grundsätzliche Fragen aufwerfe, einschließlich jener der Bezeichnung, was weit über die einfache Lösung von Umsetzungsproblemen gehe. Aus diesem Grunde sei er dagegen, eine informelle Arbeitsgruppentagung abzuhalten, ohne ihr das Mandat zu erteilen, über klar definierte Fragen zu diskutieren. Seiner Meinung nach könne eine solche Tagung im Verlauf des nächsten Zweijahreszeitraums durchgeführt werden.

Der Experte Deutschlands unterstützte die Haltung des Experten der Vereinigten Staaten von Amerika und unterstrich, dass jede grundsätzliche Änderung ernsthaft begründet sein müsse.

Der Experte des Vereinigten Königreichs erinnerte daran, dass die Überarbeitung der Vorschriften zur Unterklasse 6.2 Bestandteil des Arbeitsprogramms des laufenden Zweijahreszeitraums sei und dass der Experte Kanadas mit der Koordinierung dieser Arbeiten beauftragt worden sei.

Der Unterausschuss nahm schließlich den Antrag des Experten Frankreichs an, eine informelle Arbeitstagung in Paris abzuhalten, wobei das Dokument sowie eventuell vorgelegte weitere Dokumente als Diskussionsgrundlage und nicht als Grundlage eines Antrags betrachtet werden.

Mitteilung von Angaben bei der Beförderung ansteckungsgefährlicher Stoffe

Der Unterausschuss kam überein, dass die Beispiele von Angaben, die der Absender dem Empfänger mitteilen muss, gestrichen werden können.

Mehrere Experten vertraten die Ansicht, dass es sich bei den Mitteilungen um Empfehlungen und nicht um zwingende Maßnahmen handeln müsse. Da jedoch die Vorschriften im Modellvorschriftenwerk mittels der anwendbaren Rechtsinstrumente zwingenden Charakter erhalten sollten, kam der Unterausschuss überein, dass der gesamte betreffende Absatz gestrichen werden sollte.

Harmonisierung mit den Vorschriften für die Beförderung radioaktiver Stoffe der IAEA (Fortsetzung)

Der Unterausschuss nahm Kenntnis von den verschiedenen bisher angenommenen Änderungsentwürfen für das IAEA-Regelwerk sowie von der Tatsache, dass eine vollständige Liste der dem UN-Modellvorschriftenwerk entsprechenden Änderungen dem Unterausschuss im Juli 2002 nach der offiziellen Annahme durch das betreffende Organ der IAEA bei dessen nächster Tagung (TRANSSC VII) vorgelegt werden wird.

Der Vorsitzende unterstrich, dass es zweckmäßig wäre, die eventuellen Bemerkungen zu diesen Änderungsentwürfen der IAEA vor deren offizieller Annahme durch die TRANSSC VII-Tagung zu unterbreiten. Da keine Bemerkung zum Grundsatz der beantragten Änderungen erfolgte, wurde der Unterausschuss aufgefordert, vor der nächsten Tagung zu prüfen, inwiefern die Stelle und der Text der beantragten Änderungen des UN-Modellvorschriftenwerks zweckmäßig sind.

Der Unterausschuss nahm mit Genugtuung zur Kenntnis, dass andere Änderungsentwürfe, die darauf abzielen, die Kohärenz zwischen dem IAEA-Regelwerk und dem UN-Modellvorschriftenwerk zu verbessern, ebenfalls der TRANSSC VII-Tagung vorgeschlagen werden.

Der Vertreter der IAEA erwähnte, seine Organisation habe weitere Arbeiten zu diesem Thema in Erwägung gezogen, insbesondere hinsichtlich der Terminologie und der Begriffsbestimmungen, der Nebengefahren sowie der Dokumentation.

Der Experte des Vereinigten Königreichs unterstrich, dass einige Dokumente betreffend die IAEA-Vor-

schriften, insbesondere bezüglich der Prüfmethode für Verpackungen, von dieser Organisation noch nicht veröffentlicht worden seien. Er erklärte, es bestünden grundsätzliche Unterschiede hinsichtlich der Methodologie zwischen der IAEA und der UNO, was die Verpackungsprüfungen, das Anbringen der Kennzeichnungen und die Zuordnung der Verpackungsanweisungen anbelange. Diese Probleme müssten in Zukunft behandelt werden.

Beförderung erwärmter Stoffe

Die Diskussion ergab, dass die Frage der Beförderung von erwärmten Stoffen nicht vollständig im UN-Modellvorschriftenwerk behandelt wird, da auch andere Stoffe als jene der Klasse 3 betroffen sein können. Darüber hinaus gibt es für die Klasse 3 keine Eintragung für flüssige Stoffe, deren Flammpunkt unter 60,5° C liegt und die in erwärmtem Zustand, d.h. mit einer über ihrem Flammpunkt liegenden Temperatur, befördert werden.

Die Experten der Vereinigten Staaten von Amerika und Kanadas teilten mit, sie würden neue Anträge für die nächste Tagung vorbereiten.

Klassifizierungskriterien für Feuerwerkskörper (Fortsetzung)

Der Unterausschuss nahm vom Bericht der informellen Arbeitsgruppe, die auf Einladung der Regierung der Niederlande in Den Haag (Niederlande) tagte, sowie von den Bemerkungen des Experten der Vereinigten Staaten von Amerika Kenntnis.

Der Unterausschuss nahm Kenntnis von den vom Experten Chinas gelieferten Prüfergebnissen.

Der Unterausschuss kam überein, dass das System der Standardklassifizierung für Feuerwerkskörper auf den in allen Ländern verfügbaren Prüfdaten für die Klassifizierung der bestehenden Feuerwerkskörper beruhen müsste und dass eine Klassifizierung auf der Grundlage von Prüfergebnissen immer einer Standardklassifizierung vorzuziehen ist.

Abweichende Meinungen gab es hinsichtlich der Frage, ob in der Unterklasse 1.4 eine Standardklassifizierung vorgenommen werden kann, und falls ja, ob eine solche Klassifizierung in Unterklasse 1.4 S zugelassen werden sollte, da im Normalfall die Klassifizierung auf der Grundlage von Prüfungen erfolgen muss.

Mehrere Experten vertraten die Auffassung, dass die Standardklassifizierung nicht nur auf der Größe der

Feuerwerkskörper beruhen sollte, sondern auch auf anderen Parametern, wie dem Gewicht der pyrotechnischen Substanz, die in Chargen von Gegenständen oder Versandstücken enthalten ist.

Der Unterausschuss beschloss schließlich, während seiner nächsten Tagung eine parallele Arbeitsgruppe zu bilden, deren Mandat darin bestehen wird, eine Standardklassifizierungsliste auszuarbeiten. Alle Experten sollten so bald wie möglich dem Experten der Niederlande Informationen zu dem Ansatz zukommen lassen, den sie hinsichtlich der auf der Grundlage der Prüfung 6 c) durchzuführenden Standardklassifizierung bevorzugen. Der Experte der Niederlande wird anschließend einen offiziellen Antrag, der den verschiedenen Meinungen Rechnung trägt, für die nächste Tagung des Unterausschusses vorbereiten.

Klassifizierung von Ammoniumnitratemulsionen, -suspensionen und -gels (Fortsetzung)

Mehrere Experten nahmen mit Interesse Kenntnis von den Ergebnissen, die bei der Durchführung von Prüfungen der Serien 8 a), 8 b) und 8 c) an bestimmten Ammoniumnitratemulsionen erzielt wurden.

Der Experte Südafrikas erwähnte, dass die Ergebnisse der in seinem Land durchgeführten Prüfung 8 c) (Koenen-Prüfung) Zweifel aufkommen lassen hinsichtlich der Wirksamkeit dieser Prüfung für die Klassifizierung der Ammoniumnitratemulsionen.

Der Experte Norwegens vertrat die Auffassung, auf Grund der Tatsache, dass hinsichtlich der angenommenen Prüfungen weiterhin Zweifel bestehen, über die Prüfung 8 d) noch beraten werden müsse und die Frage der Beförderung von Ammoniumnitratemulsionen in Tanks noch behandelt werden müsse, eine Arbeitsgruppe gebildet werden sollte, um im Verlauf der nächsten Tagung über die Ammoniumnitratemulsionen zu beraten.

Der Experte der Vereinigten Staaten von Amerika war der Meinung, diese Fragen könnten in der Plenarsitzung beraten werden; die Mehrzahl der anderen Experten teilte jedoch den Standpunkt des Experten Norwegens, demzufolge es in Anbetracht der immer häufigeren Verwendung und Beförderung von Ammoniumnitratemulsionen erforderlich wäre, die Arbeiten zu diesem Thema im Verlauf des jetzigen Zweijahreszeitraums abzuschließen, und eine Arbeitsgruppe besser geeignet wäre, um über diese technischen Fragen zu beraten.

Der Unterausschuss beschloss, während der ersten Woche der nächsten Tagung eine Arbeitsgruppe von Experten auf dem Gebiet der Explosivstoffe abzuhalten, um über die Standardklassifizierung von Feuerwerkskörpern (zweieinhalb Tage) und Ammoniumnitratemulsionen (eineinhalb Tage) zu beraten.

Korrekte Zuordnung der UN-Nummern, der offiziellen Benennungen für die Beförderung und der Verpackungsanweisungen in Abhängigkeit vom Aggregatzustand (fest oder flüssig)

Die Experten der Niederlande und Deutschlands stellten die vorläufigen Ergebnisse ihrer Arbeit vor, die auf die korrekte Zuordnung der UN-Nummern, der offiziellen Bezeichnung für die Beförderung und der Verpackungsanweisungen in Abhängigkeit vom Aggregatzustand des Stoffes abzielte. Sie forderten die Delegierten auf, ihnen ihre Bemerkungen zu diesem Dokument mitzuteilen, insbesondere was die Begriffsbestimmung eines Kriteriums anbelange, das es ermöglicht, die Anzahl der in die Liste der gefährlichen Güter aufzunehmenden neuen Eintragungen zu verringern.

Auf der Grundlage der eingegangenen Bemerkungen werden sie für die nächste Tagung des Unterausschusses einen überarbeiteten Antrag vorbereiten.

Verschiedenes

Zusammenarbeit mit dem zwischenstaatlichen Ausschuss für das Protokoll von Cartagena über die biologische Sicherheit (ICCP/CIPC)

Der Unterausschuss nahm Kenntnis von den Empfehlungen der zweiten Tagung des ICCP. Der Unterausschuss erinnerte daran, dass die Beförderung von bestimmten gentechnisch veränderten Organismen den Vorschriften des UN-Modellvorschriftenwerks unterliegt, und stellte fest, dass der ICCP in diesem Bereich zuständig ist. Aus diesem Grunde genehmigte der Unterausschuss eine Zusammenarbeit bezüglich der Handhabung, der Verpackung, der Beförderung und der Identifizierung sowie gegebenenfalls eine Änderung der Vorschriften des UN-Modellvorschriftenwerks, um die im Protokoll von Cartagena enthaltenen Vorschriftenbedürfnisse für die Beförderung auf der Grundlage von konkreten Anträgen zu regeln. Der Vertreter der Vereinigten Staaten von Amerika erklärte, er werde mit dem Experten Kanadas zusammenarbeiten, um entsprechende Anträge zu unterbreiten.

Schlussfolgerung

Der Unterausschuss hat nur sehr wenige neue Texte angenommen. Die meisten der behandelten Probleme oder Fragen wurden noch nicht endgültig geklärt und wurden auf die nächste Tagung vertagt, die wohl erneut sehr arbeitsreich sein wird

II. Kommission der OSShD und RID-Fachausschuss

Informelles Treffen

Helsinki, 24./25. September 2001

Auf Einladung des finnischen Ministeriums für Verkehr und Kommunikation fand vom 24. bis 25. September 2001 ein informelles Treffen von Vertretern und Experten der II. Kommission der OSShD und des RID-Fachausschusses in Helsinki statt.

Frau Seija Miettinen vom finnischen Ministerium für Verkehr und Kommunikation informierte über die Arbeit internationaler Gremien im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter, insbesondere über die Arbeit des Expertenausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter und die weltweite Harmonisierung der Klassifizierungs- und Bezeichnungssysteme für gefährliche Chemikalien. Dieser Ausschuss habe zur Zeit 31 Mitglieder (darunter auch die Russische Föderation). Alle UN-Mitgliedstaaten haben jedoch das Recht, an den Arbeiten des Ausschusses teilzunehmen. Sie erklärte, dass alle internationalen Vorschriften für die verschiedenen Verkehrsträger auf den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter, dem UN-Modellvorschriftenwerk basieren.

Ein Experte der II. Kommission der OSShD, Herr Anzor Glonti, gab eine Einführung in die Arbeit der OSShD (Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen) und seiner II. Kommission. Die Anlage II des SMGS-Abkommens (Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter) werde von den OSShD-Mitgliedstaaten (25 Staaten) angewendet. Jedoch werden zwischen der Russischen Föderation und den GUS-Staaten interne Regelungen angewendet, die teilweise vom SMGS-Abkommen abweichen. Die Anlage II des SMGS-Abkommens werde zur Zeit auf der Grundlage des RID 1999 überarbeitet und solle 2003 vollständig in Kraft treten. Danach werde die Anlage II des SMGS-Abkommens unter Berücksichtigung der neuen Struktur des RID 2001 geändert. Herr Glonti schlug vor, im Frühjahr eine besondere Beratungssitzung von Experten

der Anlage II des SMGS und des RID zu organisieren, um die neue Struktur des RID zu behandeln und zu diskutieren.

Herr Jochen Conrad, Sekretär des RID-Fachausschusses, informierte über die Arbeit der OTIF und des RID-Fachausschusses. Im November werde der RID-Fachausschuss über Änderungen beraten, die auf der zwölften Ausgabe der UN-Empfehlungen basieren und zum 1. Januar 2003 in Kraft treten werden.

Herr Rein, Vorsitzender des RID-Fachausschusses, stellte den Hintergrund der weltweiten Harmonisierung der verschiedenen Verkehrsträgervorschriften auf der Grundlage der UN-Empfehlungen vor. Er zeigte auf, dass alle Änderungsanträge für den europäischen Landverkehr zuerst in der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung erörtert werden, bevor sie vom RID-Fachausschuss behandelt werden. Dieses Verfahren garantiere harmonisierte Vorschriften für Schiene und Straße. Der neue harmonisierte und benutzerfreundliche Aufbau von RID, ADR, IMDG-Code und Technischen Anweisungen der ICAO werde die Anwendung der Vorschriften verbessern und damit die Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter mit allen Verkehrsträgern erhöhen. Er erklärte, dass als Folge der EU-Rahmenrichtlinien die Anwendung der internationalen RID- und ADR-Vorschriften auch für den nationalen Verkehr in den EU-Mitgliedstaaten zwingend vorgeschrieben sei.

Herr Rein stellte auch die Struktur der RID-Vorschriften vor. Er lud die Vertreter der II. Kommission der OSShD ein, an der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung, bei der eine russische Übersetzung und russische Dokumente zur Verfügung stehen, teilzunehmen.

Schlussfolgerungen des Treffens:

Die Teilnehmer des Treffens unterstrichen die Notwendigkeit einer engeren Kooperation zwischen der II. Kommission der OSShD und dem RID-Fachausschuss. Harmonisierte Vorschriften sind für eine gut funktionierende Logistikkette zwischen Ost- und Westeuropa und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern von großer Bedeutung. Solche harmonisierten Vorschriften existieren seit 2001 für die Technischen Anweisungen der ICAO, den IMDG-Code, das RID und das ADR.

Die Teilnehmer des Treffens vertraten die Ansicht, dass es zweckmäßig wäre, in der ersten Hälfte des Jahres 2002 ein Seminar für die Experten der OSShD-Mitgliedstaaten zu organisieren. Vertreter des RID-Fachausschusses werden zu diesem Treffen eingeladen. Zweck dieser Veranstaltung wird es sein, die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter (Anlage II

zum SMGS) mit den RID-Vorschriften (Ausgabe 2001) zu harmonisieren.

Es wurde festgestellt, dass die Unterschiede zwischen dem ADR und dem RID sehr gering sind und dass die ADR-Ausgabe 2001 auch in Russisch veröffentlicht wird. Die OTIF wird der OSShD eine synoptische Darstellung der RID- und ADR-Vorschriften liefern. Auf der Grundlage dieser Synopse und der russischen Übersetzung des ADR kann dann relativ schnell eine russische Übersetzung des RID erstellt werden.

Es wurde auch festgestellt, dass die meisten Mitgliedstaaten des SMGS-Abkommens auch Mitgliedstaaten des ADR sind.

Es wurde bemerkt, dass eine möglichst gleichzeitige Harmonisierung der Anlage II des SMGS und des RID mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter wünschenswert wäre.

Technik

Informationstagung

Anhänge F und G des COTIF 1999

Bern, 5. Dezember 2001

Nachdem während des ersten Halbjahres 2001 versucht worden war auszuleuchten, wie in der heutigen Ausgangssituation Sinn, Zweck und Ausgestaltung der neuen Anhänge F und G des COTIF 1999 definiert werden müssen, um entsprechend gezielt die Vorbereitungen zu ihrer Anwendung im Hinblick auf das Inkrafttreten des Protokolls von Vilnius zu planen und an die Hand zu nehmen, musste es für das Zentralamt ein Ziel sein, noch bis Ende des Jahres in einem breiteren Kreis über das Ergebnis zu informieren.

Diesem Ziel diente die Tagung vom 5. Dezember 2001, zu der die Mitgliedstaaten eingeladen worden waren, an der aber auch maßgebliche Vertreter der hauptsächlich interessierten übrigen Organisationen mitwirkten.

Das Zentralamt hat für die Verbreitung der Tagungsunterlagen konsequent auf die elektronische Datenübertragung gesetzt. Es verzichtete auch darauf, im Nachgang einen physischen Bericht zu erstellen. Die vollständige Dokumentation zur Tagung mit den Schlussfolgerungen aus Sicht des Zentralamtes ist vielmehr nur auf der Homepage der OTIF für Jedermann

zugänglich gemacht worden. Im Sinne einer dauerhaften Berichterstattung im Rahmen der Zeitschrift sind die Schlussfolgerungen des Generaldirektors hier wiedergegeben:

- “1. Die Tagung sollte dazu dienen, das Verhältnis der mit dem COTIF 1999 geschaffenen neuen Anhänge F (ER APTU) und G (ER ATMF), die zusammen das „COTIF-Zulassungsrecht“ bilden, zum entstehenden einheitlichen Recht der EU im Eisenbahnbereich zu klären. Dies, um die weitere Vorbereitungsarbeit im Hinblick auf das Inkrafttreten des COTIF 1999 und die Umsetzung des COTIF-Zulassungsrechtes bestmöglich festlegen zu können. Das Ziel ist aus meiner Sicht erreicht worden.
2. Das COTIF-Zulassungsrecht und das einheitliche EU-Eisenbahnrecht müssen vom Geltungsgrund her als zwei grundsätzlich verschiedene Regelwerke betrachtet werden. Im einen Fall geht es um internationales Recht, das nach völkerrechtlichen Kriterien entsteht und gehandhabt wird. Im anderen Fall handelt es sich um Gemeinschaftsrecht, gestaltet und angewendet nach dem Rechtsetzungsverfahren, das für die EU und ihre Mitgliedstaaten gilt. Zweck des COTIF-Zulassungsrechtes ist es einzig und allein, für den internationalen Eisenbahnverkehr - im Raum der gegenwärtig 41 Mitgliedstaaten der OTIF – gegenseitig frei anerkannte technische Zulassungen von Eisenbahnmaterial zu ermöglichen und die dafür erforderlichen Bedingungen festzulegen. Zweck des EU-Eisenbahnrechtes ist ein konsistentes, umfassendes Regelwerk, das den europäischen Binnenmarkt auch im Eisenbahnsektor verwirklicht und gleichzeitig einer ganzen Anzahl von Zielen zur Revitalisierung dieses Sektors dient.
3. Im Hinblick auf das Inkrafttreten des COTIF 1999 muss das Instrumentarium des COTIF-Zulassungsrechtes (Anlagen 1-8 APTU, Harmonisierungsvorgaben für die technische Zulassung, Fahrzeug-Datenbank) soweit konkretisiert sein, dass dieses so rasch als möglich seinen Zweck erfüllen kann. Das Vorgehenskonzept für die Umsetzung der technischen Zulassung gemäß COTIF 1999 APTU/ATMF des Zentralamtes definiert die damit verbundenen Hauptaufgaben.

Von zentraler Bedeutung ist die erste Generation der Anlagen APTU, die auf die technische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen ausgerichtet sein soll. Dass die UIC diese Aufgabe wahrnimmt, ist richtig und verdienstvoll, wird doch damit sichergestellt, dass bewährtes Bestehendes, breit abge-

stützt von der Seite, wo die tägliche Verantwortung für den sicheren Betrieb liegt, gebrauchsfertig eingebracht werden kann. Diese Abstützung wirkt zudem in erwünschter Weise über den Raum der OTIF-Mitgliedstaaten hinaus, denn es ist zu berücksichtigen, dass die Normierungen der UIC auch von den Bahnen im OSShD-Raum und im Raum der arabischen Bahnen beachtet werden.

Das Zentralamt muss sich, zusammen mit den interessierten nationalen Behörden, parallel dazu auf die Verfahrensaspekte gegenseitig anerkannter Zulassung konzentrieren. Es sind nicht nur anerkannte einheitliche technisch-betriebliche Vorgaben erforderlich; die Zulassungsverfahren müssen transparent und genügend harmonisiert sein, sonst entsteht das unerlässliche Vertrauen nicht, das eine Zulassungsbehörde haben muss, um die Zulassung einer anderen Behörde ohne weiteres anzuerkennen. Angesichts der Entwicklung innerhalb der EU muss das Augenmerk vor allem auf der Situation sowie den Bedürfnissen am Rande der EU, in den OTIF-Mitgliedstaaten, die nicht EU-Mitglied sind, und auch in OSShD-Mitgliedstaaten, die nicht OTIF-Mitglied sind, liegen. Die Kooperation zwischen OTIF und OSShD muss deshalb prioritär entwickelt werden. Und es wird sich zweifellos lohnen, gezielt den praktischen Problemen vor allem an Hand des Beispiels ausgewählter paneuropäischer Korridore nachzugehen.

Das Thema der Fahrzeug-Datenbank bzw. des Fahrzeugregisters muss im gleichen Zug aus der Sicht des COTIF-Zulassungsrechtes vertieft behandelt werden. Wie die OTIF den ihr zugedachten Auftrag technisch erfüllen soll, wird indessen vorerst sinnvollerweise im Rahmen der von der Europäischen Kommission eingeleiteten umfassenden Studie zum Thema abgeklärt. Es dürfte richtig sein, soweit es sich insbesondere auf die zulassungsrelevanten Daten stützt, nur ein Fahrzeugregister zu etablieren.

4. Die Harmonisierung mit dem EU-Gesetzgebungsprozess ist sichergestellt. Sie ist zwingend. Es muss das Ziel sein, die Instrumente des COTIF-Zulassungsrechtes so zu entwickeln, dass kein Widerspruch zu den EU-intern geltenden Vorgaben und Verfahren besteht. Die EU-Mitglieder unter den OTIF-Mitgliedstaaten und die EU als voraussichtlich künftiges Mitglied der OTIF mit Sonderstatut gemäß Artikel 38 COTIF 1999 müssen das COTIF-Zulassungsrecht mittragen können, wenn es im Dienste des internationalen Eisenbahnverkehrs möglichst großräumig Bedeutung erlangen soll:

- Die zügige Bereitstellung eines Entwurfs der ersten Generation der Anlagen APTU wird auch für das sogenannte „Referenzsystem“ der EU von Nutzen sein, welches im Hinblick auf die zu erarbeitenden TSI für die konventionelle Eisenbahn einen Überblick über die heute geltenden Regelungen in den einzelnen Mitgliedstaaten schafft. Es ergibt sich damit sehr rasch und sehr konkret eine Harmonisierungsbasis.
- Die weitere Entwicklung der Instrumente des COTIF-Zulassungsrechtes wird gezwungenermaßen auf das EU-System abgestimmt sein, um sie überhaupt wirksam werden zu lassen. Voraussetzung ist zunächst das Inkrafttreten des COTIF 1999. Erst damit wird die Funktionsfähigkeit des Fachausschusses für technische Fragen OTIF beginnen. Die EU wird - sogar als nicht OTIF-Mitglied - nach den vorgesehenen Verfahren entscheidenden Einfluss geltend machen können.

Um die Harmonisierungsprobleme im Griff zu haben, insbesondere aber um die Staaten außerhalb der EU sowie die OSShD zu engagieren, ist es unerlässlich, rasch einen Vorläufer dieses Fachausschusses zu institutionalisieren.

5. Einmal mehr wird deutlich, wie groß das Interesse sein sollte, dem COTIF 1999 zu einem raschen Inkrafttreten zu verhelfen. Solches Interesse besteht nicht zuletzt für die EU. Das Zentralamt wird nun zügig die Revision der Geschäftsordnung der Generalversammlung der OTIF an die Hand nehmen. Dies soll erlauben, die Modalitäten der Beteiligung der EU als Mitglied der OTIF festzulegen, um sie ab Beginn des Inkrafttretens des COTIF 1999 bzw. für die unmittelbar folgende erste Generalversammlung der „neuen“ OTIF zur Verfügung zu haben“.

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“

55. Tagung

Genf, 16.-18. Oktober 2001

Ein Vertreter des Zentralamtes nahm am 16. und 17. Oktober 2001 an der 55. Tagung der Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“ teil. Von den 55 Mitgliedstaaten der ECE/UNO waren 13 Staaten sowie insbesondere Vertreter der Europäischen Gemeinschaften, der CEMT und der UIC anwesend. Die Arbeitsgruppe behandelte unter anderem folgende Themen, die regelmäßig auf ihrer Tagesordnung erscheinen: Bericht über die Lage der Eisenbahnen in den Mitgliedstaaten, Feststellung der Kapazität der Eisenbahninfrastruktur, einschließlich der Gesichtspunkte betreffend das Nutzungsentgelt, Erleichterung beim Grenzübertritt im internationalen Eisenbahnverkehr, Europäisches Übereinkommen über die internationalen Haupteisenbahnstrecken (AGC), Forschungstätigkeiten im Bereich des Eisenbahnverkehrs, Projekt über die transeuropäische Eisenbahn (TER), Anwendung der Sommerzeit und Informationen über die neuen Gegebenheiten in verschiedenen Bereichen des Eisenbahnverkehrs.

Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT)

Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO)

Übereinkommen betreffend Internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung

Diplomatische Konferenz

Kapstadt, 29. Oktober - 16. November 2001

Vom 29. Oktober bis 16. November 2001 fand in Kapstadt die diplomatische Konferenz für die Annahme eines internationalen Übereinkommens betreffend Internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung

und für ein Protokoll betreffend Besonderheiten von Luftfahrtausrüstungen statt. An der Konferenz nahmen rund 300 Delegierte als Vertreter von insgesamt 68 Staaten und 14 internationalen Organisationen teil.

Zum Vorsitzenden der Konferenz wurde Herr Medard Rwelamira (Südafrika) gewählt, den Vorsitz im Plenarausschuss führte Herr Antti Leinonen (Finnland), den Vorsitz im Ausschuss zur Prüfung der Vollmachten Frau Joyce Thomson (Ghana), den Vorsitz im Ausschuss für die Schlussklauseln Herr Kenneth O. Rattray (Jamaika). Zum Vorsitzenden des Redaktionsausschusses wurde Prof. Sir Roy Goode (Vereinigtes Königreich) gewählt, der bei der Vorbereitung des Übereinkommens als Berichterstatter tätig war und der von der Konferenz auch beauftragt wurde, entsprechende erläuternde Bemerkungen in Zusammenarbeit mit den Sekretariaten des UNIDROIT und der ICAO vorzubereiten.

Die OTIF war in der ersten Konferenzwoche durch einen Beobachter vertreten. Sowohl die Tatsache der Teilnahme eines Vertreters der OTIF als auch der gewählte Zeitpunkt erwiesen sich als außerordentlich zweckmäßig. Es gelang, die Konferenz davon zu überzeugen, den geplanten Aufbau des Übereinkommens in Form eines Grundübereinkommens und ausrüstungsspezifischer Protokolle beizubehalten. Von einigen Konferenzteilnehmern war nämlich dieser Aufbau wiederum in Frage gestellt worden, da die Luftfahrtindustrie durch diese Struktur nicht nur Komplikationen, sondern vor allem eine Verzögerung bei der Ausarbeitung und Annahme des Übereinkommens befürchtete. Ein wesentliches Argument in diesem Zusammenhang war der Umstand, dass der Entwurf eines eisenbahnspezifischen Protokolls bereits auf Ebene von Regierungsexperten im März 2001 zum ersten Mal behandelt worden war.

Die diplomatische Konferenz nahm das Übereinkommen und das Luftfahrtprotokoll am 16. November 2001 an und legte beide Texte zur Unterzeichnung auf. 21 Staaten unterzeichneten das Übereinkommen und das Luftfahrtprotokoll noch am Schlusstag der Konferenz.

Depositarkfunktion sowohl für das Grundübereinkommen als auch für das Luftfahrtprotokoll wird das UNIDROIT in Rom ausüben. Der ICAO-Council wurde eingeladen, einen vorbereitenden Ausschuss für die Einrichtung der Supervisory Authority und das Internationale Register zu leiten und zu überwachen. Die diplomatische Konferenz beschloss ferner eine Resolution, mit der die verhandelnden Staaten eingeladen werden, die Arbeiten an den Entwürfen für Protokolle für Eisenbahnrollmaterial und Raumfahrtgegenstände zügig weiterzuführen.

Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT)

Entwurf eines Eisenbahnprotokolls zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung

Rail Working Group

Risch, 21. November 2001

Am 21. November 2001 fand in Risch, Kanton Zug, ein vom Vorsitzenden der Railway Working Group (RWG), Herrn Howard Rosen, organisiertes Seminar statt, das dazu bestimmt war, Vertretern der schweizer Industrie die wirtschaftliche Bedeutung des UNIDROIT-Übereinkommens über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung und des Eisenbahnprotokolls hierzu vor Augen zu führen. Bei dieser Gelegenheit erläuterte Herr Dr. Mutz als Vertreter der OTIF den Seminarteilnehmern die Rolle des internationalen Registers und das System seiner Überwachung durch die Supervising Authority gemäß dem Übereinkommen.

Die Veranstaltung stieß auf großes Interesse und war mit rund zwanzig Teilnehmern verhältnismässig gut besucht.

Utrecht, 29./30. November 2001

Die RWG trat unter Vorsitz von Herrn Howard Rosen am 29. und 30. November 2001 in Utrecht zusammen. Seitens der OTIF war Herr Dr. Mutz anwesend.

Zunächst informierte der Vorsitzende die Teilnehmer über die Ergebnisse der Diplomatischen Konferenz von Cape Town und den gegenwärtigen Stand der Arbeiten am Luftfahrtregister.

Sodann wurde die Frage der künftigen Finanzierung der Tätigkeiten der RWG erörtert. Bisher wurden die Reisekosten und die „Zeitkosten“ der Mitglieder dieser Arbeitsgruppe jeweils von deren Arbeitgebern übernommen. Dies wird in Hinkunft immer weniger ausreichen. Sowohl die geplante Wirtschaftlichkeitsstudie als auch Veranstaltungen, um das Projekt einem weiteren Personenkreis bekannt zu machen, werden zusätzliche Mittel erfordern. Diese müssten grundsätzlich vom betroffenen Wirtschaftssektor selbst aufgebracht werden.

Ein weiteres wichtiges Thema bildete der Tagesordnungspunkt „Review of Key Issues in the Protocol

arising after Cape Town“: Die RWG behandelte vor allem folgende Probleme:

1. Implikationen einer allfälligen Ausweitung des internationalen Registers für Eisenbahnrollmaterial auf ein „Registry of Title“;
2. „Internal transactions“;
3. Immunität der Supervising Authority und des Registrars;
4. Zuständigkeit der EG;
5. Definition des Begriffes Leasing: Das derzeitige System des Wagonaustausches nach RIV und RIC kann nach der in Cape Town angenommenen Definition als Short Term Leasing qualifiziert werden und damit ein internationales Sicherheitsinteresse gemäß dem Übereinkommen darstellen;
6. Interesse des Sicherungsgebers an einer Registrierung, um sein Recht auf „quiet possession“ (uti possidetis) wahrnehmen zu können.

Ein Redaktionsausschuss unter der Ägide des UNIDROIT soll noch im Februar 2002 stattfinden, damit ein überarbeiteter Protokollentwurf für die gemeinsame Tagung von Regierungsexperten (17. bis 19. Juni) rechtzeitig zur Verfügung steht. Die erste Tagung der Registry Task Force hingegen wird vermutlich erst im März 2002 stattfinden können.

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Internationaler Eisenbahnverband (UIC)

Ausbildungskurs

Riga, 16.-18. Oktober 2001

Im Zusammenhang mit dem Beitritt Lettlands zum COTIF (s. Zeitschrift 5/2000, S. 337/338) sind die Lettischen Eisenbahnen (LDZ) dem CIT beigetreten. Um dem konzentrierten Ausbildungsbedarf der LDZ zu entsprechen, organisierte das CIT in einem Ausbildungszentrum der LDZ in Riga einen zweitägigen Ausbildungskurs (16./17.10.2001) mit Russisch als Kurssprache. Das Hauptthema war das Güterbeförderungsrecht CIM. Im Anschluss an das vom CIT gestaltete Programm wurde ein dritter Kurstag (18.10.2001) von der UIC gestaltet. Im Rahmen des Kursprogramms wurde

auch dem Zentralamt Gelegenheit geboten, den Kursteilnehmern das neue COTIF vorzustellen und zu erläutern.

Neben 18 Teilnehmern der LDZ nahmen insgesamt 12 weitere, von den Eisenbahnen Litauens, Estlands, der Ukraine und Weissrusslands entsandte Mitarbeiter an diesem Kurs teil. Den anwesenden Praktikern, die bisher eher mit dem SMGS1 und den damit zusammenhängenden Tarifen und Abrechnungsvorschriften vertraut waren, vermittelte die Veranstaltung einen umfassenden Überblick über die Anwendung des geltenden COTIF entsprechend den CIT-Ausführungsvorschriften, ergänzt durch einen Ausblick auf das neue, nach dem Inkrafttreten des Protokolls von Vilnius anzuwendende System und - am dritten Tag - durch eine anschauliche Darstellung des UIC-Abrechnungssystems.

Die erworbenen Kenntnisse und die verteilten Kursunterlagen werden zweifellos bei der schrittweisen Einführung und Anwendung des COTIF-Regimes durch die einzelnen am West-Ost-Verkehr beteiligten Eisenbahnen nützlich sein.

Arabischer Eisenbahnverband (UACF)

Rabat, 31. Oktober - 2. November 2001

Der Generaldirektor war eingeladen, am X. Wissenschaftlichen Kongress der UACF teilzunehmen und erhielt Gelegenheit, eine aktuelle Gesamtsicht zur Bedeutung des COTIF 1999 sowie zur Lage sowie zu den Herausforderungen der OTIF zu präsentieren.

Der Kongress bot Anlass, die Situation der Eisenbahnen in den arabischen Staaten - und in Afrika - besser kennen zu lernen und wichtige Kontakte zu knüpfen.

Als **Fazit** lässt sich festhalten:

- Die UACF ist zweifellos die bedeutende Organisation für die Eisenbahnen im Raum der arabischen Staaten - wobei der Begriff „arabische Staaten“ nicht ganz eindeutig definiert ist. Man kann offenbar Ägypten und die Maghreb-Staaten ohne weiteres dazu zählen, nicht aber den Iran und die Türkei.

Die UACF ist getragen von den Bahnen, jedoch auch verankert auf staatlicher Ebene, in der Politik (z.B. über die Arabische Liga).

¹ Abkommen über den internationalen Eisenbahngüterverkehr vom 1.11.1951

Sie scheint im Moment das Hauptinstrument zu sein für die Definition und Promotion einer grenzüberschreitenden Eisenbahnpolitik, mit jedoch de facto recht schwieriger Basis, da die Bahnen alle noch sehr national orientiert sind. Es gibt kaum grenzüberschreitenden Verkehr, weil dafür auch kein Netz besteht.

Ein erstaunlicher Glaube an die Eisenbahn ist jedoch vorhanden. Es sind Vorstellungen da für eine großräumige Entwicklung. Es engagieren sich überall offensichtlich kompetente Leute.

Das zeigt sich zum Beispiel in Marokko.

- Auch in den arabischen Staaten stehen überall Bahnreformen zur Diskussion oder sind sogar eingeleitet. Im Gegensatz zum Raum der EU gibt es aber kein übergeordnetes Konzept mit einheitlichen Verpflichtungen. Wenn schon, besteht interner Zwang in den einzelnen Staaten. Diese wollen möglichst wenig zahlen müssen, die Bahnen sollen sich arrangieren. Sie nehmen deshalb alles auf, was ihnen helfen könnte im Sinne des Bench Marking aber auch mit guten eigenen Rezepten (Marokko). Es gilt wohl allgemein, dass national in den verschiedenen Staaten eine integrierte Verkehrspolitik mit klarer Rollenzuteilung für die Eisenbahn weitgehend fehlt, obschon das Interesse der Politik für die Eisenbahn da ist. Dieses Interesse wurde am Kongress durch die Beteiligung mehrerer Verkehrsminister deutlich gemacht.
- Ein Entwicklungspotential für die Eisenbahnen besteht durchaus, namentlich auch für einen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr. Die UIC ist übrigens stark an der Eisenbahnpromotion im arabischen Raum und in Afrika beteiligt. Im Vordergrund steht der Güterverkehr, wobei klar ein intermodaler Ansatz wichtig ist, nicht zuletzt für die Maghreb-Staaten, die ja über ihre Häfen an das europäische Landverkehrssystem angeschlossen sind. Gerade die Maghreb-Staaten betrachten dabei nicht nur ihren Raum, sondern schauen auch nach Süden, obwohl in Afrika eine sehr schwierige Ausgangslage besteht. Es gibt konkrete Pläne, z.B. in Libyen und in Ägypten für den Bau/Ausbau von Eisenbahnlinien nach Süden.
- Es stellt sich die Frage nach der Bedeutung/Rolle von COTIF/OTIF. Die arabischen Staaten und Afrika sind potentiell COTIF-orientiert. Die OTIF muss aktiv sein, wenn hier das Interesse an ihr erhalten bleiben soll. Gerade dazu dürfte es sich indessen lohnen, die Hilfe der EU zu suchen. Was

konkret unternommen werden kann in Übereinstimmung von Zielsetzungen und verfügbaren Mitteln muss jetzt noch näher untersucht werden.

Internationale Privatgüterwagen-Union (UIP)

Kongress 2001

Sevilla, 4.-6. Oktober 2001

Der Kongress, der alle drei Jahre stattfindet, war diesmal dem Generalthema „P-Wagen und die Zukunft des Schienengüterverkehrs“ gewidmet. In drei Arbeitsgruppen, die das Thema nach technischen, kommerziellen sowie nach politisch/juristischen Gesichtspunkten vertieften, wurden die Grundlagen für eine umfassende Lageanalyse geschaffen. Die OTIF, welche traditionell gute Beziehungen mit der UIP pflegt, wurde eingeladen, im Rahmen der Arbeitsgruppe politisch/juristische Fragen einen Beitrag aus der Sicht des COTIF 1999 zu leisten. Auszüge aus den vom Generaldirektor des Zentralamtes vorgetragenen Ausführungen sind nachstehend abgedruckt:

“Die Eisenbahn spielt im Gütertransportsystem nicht die Rolle, die sie nach überwiegender Meinung in Politik und Gesellschaft spielen sollte.

Rezepte, die Abhilfe versprechen, werden von allen Seiten in die Diskussion eingebracht. “Liberalisierung” ist der Generalnenner, unter dem ein konsequent gesteuerter Reformprozess im Rahmen der EU abläuft.

* * *

Nur die realistische Vorstellung der Grenzen erlaubt auch eine realistische Vorstellung der Chancen - und darauf muss man sich letztlich konzentrieren, mit dem bestmöglichen Beitrag aller, die am Gedeihen der Eisenbahn im Gütertransport interessiert sind. Zu ihnen gehört ebenfalls die OTIF.

Was kann der Beitrag der OTIF sein unter dem Generalnenner der Liberalisierung, was ist aus ihrer Sicht zu sagen zu den Grenzen bzw. Chancen der Eisenbahn im Gütertransport ?

Die OTIF befasst sich mit den erforderlichen einheitlichen Rechtsvorschriften für den internationalen Eisenbahnverkehr. Das verkehrspolitische, verkehrsplanerische oder verkehrsmarktlche Tagesgeschäft ist nicht ihre Sache.

* * *

Der Beitrag der OTIF ist eindeutig das neue COTIF 1999, das Flexibilität im Sinne der Liberalisierung in den Mittelpunkt stellt und dafür ein konsistentes (gegenüber dem COTIF 1980 auf den Zugang zur Infrastruktur und die Zulassung von Eisenbahnmaterial ergänztes) Regelwerk anbietet - und zwar theoretisch in einem geographisch unbegrenzten Raum.

Mit Blick auf die von der UIP vertretenen Interessen lässt sich das konkretisieren:

Bei den Beratungen des Revisionsausschusses im Hinblick auf das COTIF 1999 sprachen sich die vertretenen Mitgliedstaaten auf Anregung der UIC und des CIT dafür aus, auf eine Regelung des klassischen Einstellungsvertrages als besonderem Vertragstyp zu verzichten. Das zu schaffende Regime sollte so allgemein gehalten sein, dass die gesetzliche Regelung für alle Formen einer vertraglichen Verwendung von Wagen angewendet werden kann, also für:

- Wagen, die als sogenannte bahneigene Wagen in den Wagenpark eines Eisenbahnverkehrsunternehmens eingegliedert sind,
- Wagen, die als bisherige P-Wagen in den Wagenpark eines Eisenbahnverkehrsunternehmens eingestellt sind,
- sonstige Wagen („ad hoc-Wagen“).

Die Einheitlichen Rechtsvorschriften (ER) CUV (Anhang D COTIF 1999) übernehmen das aus dem Straßenverkehr bekannte und vertraute Rechtsinstitut des „Halters“, der nicht notwendigerweise der Eigentümer im zivilrechtlichen Sinn sein muss. Der Halter nutzt den Wagen längerfristig als Beförderungsmittel, während seine Vertragspartner laufend wechseln können. Die Bezeichnung des Halters ist am Wagen anzuschreiben.

Wird der Wagen nicht als Beförderungsmittel verwendet, sondern ist er befördertes Gut, handelt es sich nicht um einen Verwendungsvertrag, sondern um einen Beförderungsvertrag, bei dem gemäß Artikel 24 CIM hinsichtlich der Haftung das Gut anders behandelt wird als gewöhnliches Gut.

Die Haftungsregelung der ER CUV ist grundsätzlich dispositiv und damit sehr flexibel; sie erlaubt insbesondere auch neugestaltete Rechtsbeziehungen, ohne die Weiterführung des bisherigen Systems auszuschließen.

Die bisher durch das RIP gewährleistete „Kanalisation“ der Ansprüche kann durch Subrogation, die als Möglichkeit ausdrücklich vorgesehen ist, erreicht werden.

Die ER CUV finden auch auf Poolverträge Anwendung.

Also marktgerechte Flexibilität!“

Das Zentralamt wird die Zusammenarbeit mit der UIP noch intensivieren. Ähnlich gelagerte Interessen legen nahe, die Kräfte im Bereich des Wagenrechtes aber auch mit Blick auf die Technik und die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen (Wagen) zu bündeln. Es geht nicht zuletzt darum, die Rolle der OTIF so zu definieren und auszuüben, dass ihr Nutzen auch von der UIP voll anerkannt wird.

Abhandlungen

Eisenbahnstrafrecht in Deutschland

Wolfgang Kunz, Mag. rer. publ. Referatsleiter in der Hauptverwaltung des Bundeseisenbahnvermögens, Bonn

A. Allgemeines

Die Gefahren des Eisenbahnbetriebes und seine Empfindlichkeit gegen störende Eingriffe haben dazu geführt, dass im Strafrecht spezifische "Eisenbahn-Tatbestände" vorhanden sind. Vor allem die Risiken bei der Bewegung großer Massen- und Antriebskräfte veranlassten den Gesetzgeber, die Sicherheit der Eisenbahn und der auf ihr beförderten Menschen und Güter unter besonderen Strafschutz zu stellen. Der Gesetzgeber vermied es jedoch, vom Strafkodex getrennte Spezialgesetze zu schaffen¹, sondern hielt eine Ergänzung des allgemeinen Strafrechts für ausreichend.

Die Tatbestände sind vor allem als "gemeingefährliche Straftaten" im 27. Abschnitt des Strafgesetzbuches (StGB) aufgeführt, weil häufig zahlreiche Menschenleben, die Gesundheit vieler oder bedeutende Sachwerte betroffen sind. Das Tatbestandsmerkmal der Gemeingefahr ist jedoch entfallen, sodass eine Individualgefahr genügt.

Zum "Eisenbahnstrafrecht" gehört jede Strafbestimmung, die den Betrieb, die Eisenbahnanlage, den Fahrgast oder das der Eisenbahn zur Beförderung aufgege-

¹ Um, wie in Frankreich durch das Gesetz vom 15. Juli 1845, den andersartigen Gehalt der Strafbarkeit zu dokumentieren, vgl. V. Ullmann, in: Vergleichende Darstellung des deutschen und ausländischen Strafrechts (Band IX), 1906, Nr. 5.

bene Gut schützen soll, gleichgültig, ob der Ort der Handlung innerhalb oder außerhalb der Bahnanlagen liegt. Dabei steht die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs und die "betriebliche Integrität" des Eisenbahnunternehmens im Vordergrund ("Betriebsgefahr").

Nicht zum Eisenbahnstrafrecht gehören alle Strafbestimmungen, die sich zum Schutz des Eisenbahnverkehrs nur mittelbar auswirken und nicht ausschließlich oder doch im Wesentlichen zu diesem Zweck geschaffen worden sind².

Der Begriff "Eisenbahnstrafrecht" wird heute nicht mehr verwendet³, sondern wird von dem Begriff "Verkehrsstrafrecht" überlagert. Auch die polizeiliche Kriminalstatistik und die Strafverfolgungsstatistik der Justiz weisen die eisenbahnspezifischen Tatbestände nicht gesondert aus.

Überholt ist es, zwischen einem besonderen Eisenbahnstrafrecht - lediglich auf Eisenbahnbedienstete bezogen - und dem allgemeinen Eisenbahnstrafrecht - das für jedermann gelten soll - zu unterscheiden⁴. Dennoch können die Tatbestände abgegrenzt werden, die nur den Eisenbahnbetrieb betreffen und eine besondere Ausgestaltung erfahren haben.

Leider sind die Strafbestimmungen den technischen und gesetzgeberischen Entwicklungen nicht angepasst worden, sodass heute eine Revision des "Eisenbahnstrafrechts" angezeigt erscheint. Selbst innerhalb des StGB werden die Begriffe "Eisenbahn" oder "Bahnanlage" unterschiedlich gebraucht (so teilweise nur den öffentlichen Verkehr betreffend). Auch eine begriffliche Übereinstimmung mit anderen Eisenbahnnormen, z.B. mit der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO), sollte angestrebt werden.

Das "Eisenbahnstrafrecht" wird ergänzt durch Tatbestände in Gesetzen und Verordnungen, die als Ordnungswidrigkeiten eingestuft sind. So dient dem Schutz

des Schienenverkehrs auch eine Anzahl von Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO)⁵.

Daneben sind nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG)⁶ die Verletzung von Pflichten der Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen mit Bußgeld bewehrt (§ 28 I Nr. 1 - 9 AEG), ebenso die ausführenden Vorschriften zu den Bußgeldregelungen des § 28 I Nr. 6 - 9 AEG in der EBO⁷ und der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO)⁸. Dort ist das Betreten und das Benutzen der Bahnanlagen und Fahrzeuge (§ 62) und das Verhalten auf dem Gebiet der Bahnanlagen (§ 63) geregelt. Das Beschädigen der Bahn und betriebsstörende Handlungen (§ 64) sind verboten. Diese Verstöße sind teilweise als Ordnungswidrigkeit ausgestaltet (§ 64 b EBO; § 49 ESBO).

Als ausführende Vorschrift zu der Bußgeldbestimmung des § 10 Abs.1 Nr.1, Abs. 2, Abs. 3 Gefahrgutgesetz ist die Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen (Gefahrgutverordnung Eisenbahn - GGVE)⁹ und das Gesetz zur Sicherstellung des Verkehrs (VerkehrssicherstellungsG)¹⁰ mit der Straf- und Bußgeldvorschrift § 26 Nr. 1 und § 28 Nr.1 zu nennen bzw. als ausführende Vorschrift zu § 26 Nr.1 die Verordnung zur Sicherstellung des Eisenbahnverkehrs¹¹.

Straf- und Bußgeldvorschriften enthalten schließlich die Eisenbahngesetze und entsprechende Verordnungen der Länder.

Das StGB unternimmt nicht den Versuch, den Begriff "Eisenbahn" selbst zu bestimmen, sondern überlässt dies der Rechtsprechung, die die Strafbestimmungen über den "schienengebundenen Verkehr" hinaus anwenden will. Im weitesten Sinne ist die Eisenbahn "eine Spur

2 Werner Hausteil, Die Eisenbahnen im öffentlichen Recht, (Frankfurt/M.: Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft) 1960, § 167; dass diese Strafbestimmungen sich auch auf andere Verkehrsarten, wie den Flug- und Schiffsverkehr beziehen, soll hier außer acht gelassen werden.

3 Allerdings noch Eger, Eisenbahnrecht, (Leipzig: Gloeckner) 1910, § 44

4 Die besonderen Strafbestimmungen für Eisenbahnbedienstete sind inzwischen entfallen (§§316 Satz 2, 319, 320 in der Fassung des StGB 1871)

5 Nach der StVO ist z.B. das Halten auf Bahnübergängen (§12 Abs.1 Nr. 5, § 49 Abs.1 Nr. 12) und das vorschriftswidrige Verhalten an Bahnübergängen (§§19, 49 Nr. 19 a) mit Bußgeld bedroht.

6 Vom 27.12.1993 (Bundesgesetzblatt - BGBl. - 2378, 2396)

7 Vom 8.5.1967 (BGBl. II 1563; letztes Änderungsgesetz vom 27.12.1993, BGBl. I 2378, 2422)

8 Vom 25.2.1972 (BGBl. I 269; letztes Änderungsgesetz vom 27.12.1993, BGBl. I 2378, 2423)

9 In der Fassung vom 10.6.1991 (BGBl. I 1224; letztes Änderungsgesetz vom 27.12.1993, BGBl. I 2378, 2420)

10 In der Fassung vom 8.10.1968 (BGBl. I 1082; letztes Änderungsgesetz vom 27.12.1993, BGBl. I 2378, 2420)

11 Vom 9.9.1976 (BGBl. I 2730; Änderungsgesetz vom 27.12.1993, BGBl. I 2378)

bahn mit eisernen Schienensträngen, auf denen in besonders dafür eingerichteten Fahrzeugen Personen und Güter durch menschliche oder tierische Kraft, Eigengewicht, Luftdruck, Wasserdampf, Dampf oder Elektrizität fortbewegt werden" ¹².

Als "Eisenbahn" im Sinne des StGB kann daher nur der spurgeführte, schienengebundene Verkehr bezeichnet werden. Nur Schienenbahnen dienen im allgemeinen dem Massenverkehr. Sie verkehren in großen Einheiten (Zügen) mit hoher Geschwindigkeit und langen Bremswegen und Anfahrzeiten und sind fahrplangebunden. Nur dies rechtfertigt den besonderen Strafschutz. Dabei kommt es nicht auf die Art der Bewegungskraft oder die spezifische Funktion an (Werkbahnen, Grubenbahnen usw.).

In ständiger Rechtsprechung hat das Reichsgericht angenommen, dass unter "Eisenbahn" auch jede mechanische Kleinbahn fällt ¹³. Unerheblich ist, ob die Eisenbahn dem öffentlichen oder privaten Interesse dient oder ob der Eisenbahnverkehr bereits planmäßig aufgenommen wurde oder sich noch im Probetrieb befindet. Ebenfalls für den strafrechtlichen Schutz irrelevant ist, ob der Zug hält oder sich bewegt. Da es auf die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes ankommt, fällt jede Zuggattung und jede Zug- und Rangierfahrt darunter. Eine besondere Relevanz der Eisenbahnen wegen der Sicherheit des Staates oder wegen der militärischen Bedeutung der Eisenbahnen ist heute nicht mehr gegeben ¹⁴.

Bei einer Anwendung der eisenbahnspezifischen Strafbestimmungen wird es daher nur auf die modernen, technischen Gegebenheiten und die spezifischen Eigentümlichkeiten des heutigen Eisenbahnverkehrs ankommen.

B. Spezifische Tatbestände

a) Der Tatbestand des gefährlichen Eingriffs in den Bahnbetrieb (§ 315 StGB)

1. Der Tatbestand einer Eisenbahntransportgefährdung (richtiger: Eisenbahnbetriebsgefährdung) liegt vor, wenn der Täter Eisenbahnanlagen oder

Beförderungsmittel beschädigt, zerstört, beseitigt oder falsche Zeichen und Signale gibt oder auf andere Weise Hindernisse bereitet oder einen ähnlichen, ebenso gefährlichen Eingriff vornimmt ¹⁵. Aufgrund der Änderungen im Jahre 1952 ¹⁶ wurde die Regelung auf alle öffentlichen und nichtöffentlichen Schienenbahnen angewandt, die auf besonderen Bahnkörpern verliefen ¹⁷. Dies ist mit dem heutigen Wortlaut des Gesetzes nicht vereinbar, da das Tatbestandsmerkmal "auf besonderem Bahnkörper" inzwischen entfiel.

2. Der Eingriff muss die Abwicklung des technischen Vorgangs, nicht den administrativen oder kommerziellen Betrieb des Eisenbahnunternehmens betreffen. Ein in diesem Sinne gefährlicher Eingriff liegt vor, wenn der Täter in den Eisenbahnbetrieb eingreift, dadurch die Betriebssicherheit der Eisenbahn beeinträchtigt und eine Gefahr herbeiführt. Dies ist auch dann gegeben, wenn der Täter eine bereits vorhandene, von ihm nicht verursachte Betriebsgefahr durch Pflichtverletzung vergrößert. Durch die Handlung muss ein konkret nachweisbarer Umstand herbeigeführt werden, der eine Gefahr für Leib und Leben, sei es auch nur eines einzelnen Menschen oder für bedeutende Sachwerte darstellt. Erforderlich ist, dass die herbeigeführte Gesamtsituation eine Gefährlichkeit in sich schließt und die Möglichkeit eines Schadens nahe liegt, ohne dass dieser einzutreten muss. Die Personen oder Güter, deren Gefährdung gegeben ist, müssen am Bahnbetrieb und am Transportvorgang nicht beteiligt sein ¹⁸. Nach Nr. 245 Abs. 3 der Richtlinien für das Straf- und Bußgeldverfahren (RiStBV), liegt eine Gefahr in der Regel vor, sobald der Lokomotivführer pflichtgemäß Anlass hat, die Schnellbremsung einzuleiten.
3. Die tatbestandsmäßige Handlung kann z.B. durch das unbefugte Anhalten eines Zuges durch Unter

¹² Vgl. Meyers Großes Konversationslexikon, 1893/1989

¹³ Nicht aber eine Pferdeeisenbahn: Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen (RGSt), Band 12, 205

¹⁴ Art. 4 des Einführungsgesetzes zum StGB 1871 bedrohte das Verbrechen der vorsätzlichen Transportgefährdung mit dem Tode, wenn es auf dem Kriegsschauplatz oder in einem Teil des Reiches erfolgte, welcher in Kriegszustand erklärt worden war.

¹⁵ Der landläufige Begriff "Transport" darf nicht als das Beförderungsmittel (einschließlich des Beförderungsgegenstandes) gedeutet werden. Die Schwierigkeiten bei der Festlegung des Begriffes "Betrieb" beschäftigten den Gesetzgeber bereits im StGB-Entwurf 1893 (!).

¹⁶ Gesetz zur Änderung des StGB vom 28.6.1935 (Reichsgesetzblatt I 893) und Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19.12.1952 (BGBl. I 832)

¹⁷ Eisenbahn-Fährschiffe werden über das Tatbestandsmerkmal "Eingriff in den Schiffsverkehr" geschützt.

¹⁸ Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Strafsachen (BGHSt), Band 6, I(4); so Personen, die Reisende begleiten oder abholen, die an der Bahnstrecke wohnen oder einen Bahnübergang benutzen.

brechen der Luftdruck-Bremsleitung, das Einknicken einer Bahnschranke durch einen Kraftwagen, das Überqueren der Gleise an verbotenen Stellen, das Übersprayen von Merkciffern an Wagen, das Beseitigen eines Hemmschuhes (der das Abrollen des Wagens verhindern soll), das unbefugte Lösen der Bremsen oder das Ingangsetzen stehender Fahrzeuge und das Überfahren eines Haltesignales erfolgen. Der Tatbestand des Hindernisbereitens kann durch das Werfen von Steinen auf die Lok des fahrenden Zuges¹⁹ gegeben sein. Auch ein sehr nahes Heranfahen mit unverminderter Geschwindigkeit eines Lastzuges an einen unbeschränkten Bahnübergang kann ein (dem Hindernisbereiten) ähnlicher Eingriff sein, der die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes beeinträchtigt. Das Gesetz fordert nicht, dass das Hindernis auf den Eisenbahngleisen selbst vorhanden ist, sondern nur, dass es dort seine Wirkung äußert²⁰.

Eine tatbestandsmäßige Handlung liegt auch vor, wenn Bahnbedienstete durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten eine Gefahr herbeiführen. Darunter fallen z.B. das Nichtschließen von Schranken und das Nichtbeseitigen von betriebsgefährdenden Mängeln an Fahrzeugen und Bahnanlagen. Das Unterlassen der Überprüfung des Betriebes einer Privatbahn durch den Sachbearbeiter der Aufsichtsbehörde war nach der Rechtsprechung (allerdings dort Seilbahn) kein "ähnlicher" Eingriff im Sinne dieser Vorschrift²¹.

Fährt ein Eisenbahnfahrzeug nicht nach Signalen, sondern aus besonderen Gründen "auf Sicht", so kann ein transportgefährdender, "ähnlicher Eingriff" des Lokomotiv- oder Triebfahrzeugführers darin liegen, dass er mit einer Geschwindigkeit fährt, bei der der Bremsweg länger ist, als der Gefahrpunkt- abstand. Wer Gleisbauarbeiten vorschriftswidrig so ausführen lässt, dass die Gefahr einer Zugentgleisung durch Gleisverwerfung besteht, ist wegen eines "ähnlichen, ebenso gefährlichen Eingriffs" in den Schienenbahnverkehr nach § 315 Abs.1 Nr. 4 StGB strafbar. Da schon geringfügige Versehen von Bahnbediensteten Betriebsbeeinträchtigungen verursachen können, wird bei unbedeutender Schuld und Tatfolge eventuell nach § 153 a Abs.1 StGB

(Einstellung) verfahren werden (RiStBV Nr. 259 Abs. 4).

b) Der Tatbestand der Gefährdung des Bahnverkehrs (§ 315 a StGB)

1. Mit dem Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19. Dezember 1952 wurden in einem neuen § 315 a StGB alle Tatbestände zusammengefasst, denen die Verletzung von Verhaltensregeln im Verkehr zugrunde lagen und die auch eine Gefährdung des Bahnverkehrs voraussetzen. Es ist erforderlich, dass das Verhalten des Täters zu einer Gefährdung von Leib oder Leben eines anderen oder fremden Sachen von bedeutendem Wert führt.

Das Verhältnis von § 315 StGB zu § 315 a StGB ist nicht befriedigend. Zwar will § 315 StGB offenbar Eingriffe von gefährlicherer Bedeutung erfassen als die in § 315 a StGB genannten²², jedoch lässt sich nicht begründen, warum die in § 315 a Abs. 1 Nr. 2 StGB aufgeführten Verstöße beim Führen eines Fahrzeuges nicht unter § 315 Abs. 1 Nr. 4 StGB fallen sollen, da die dadurch herbeigeführte Gefahr in beiden Bestimmungen die gleiche sein muss. Sind die Voraussetzungen des § 315 StGB gegeben, so kommt eine Verurteilung aus § 315 a StGB nicht mehr in Betracht. Umgekehrt schließt § 315 a StGB den § 315 StGB nicht aus²³.

2. Der objektive Tatbestand erfordert es, dass der Täter ein Schienenbahnfahrzeug führt, obwohl er nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen und zwar aufgrund des Genusses berauschender Mittel oder infolge geistiger oder körperlicher Mängel. Führer ist, wer das Fahrzeug unter Verwendung von Antriebskräften unter eigener Verantwortlichkeit in Bewegung setzt und lenkt²⁴. Der Führer muss sich nicht immer im Fahrzeug selbst befinden. Ferner sind auch die durch moderne Technik beeinflussten, also nicht vom Führer unmittelbar geführten, Eisenbahnen hierunter zu erfassen. Ein Fahrzeug kann auch mehrere Führer haben²⁵.

19 RGSt, Band 61, 362

20 RGSt, Band 51, 77

21 BGHSt, Band 10, 404; im Anschluss an BGHSt, Band 8, 8 (11)

22 BGHSt, Band 21, 173; Schönke/Schröder, Kommentar zum Strafgesetzbuch, 24. Auflage 1991, § 315 a, 1

23 BGHSt, Band 21, 173

24 BGHSt, Band 14, 187; Band 18, 8; Oberlandesgericht Celle, Monatsschrift für Deutsches Recht (MDR) 1973, 335

25 BGHSt, Band 13, 227

Für die Unfähigkeit, das Fahrzeug aufgrund berauschender Mittel richtig zu führen, gibt es für den Schienenverkehr keine festen Werte. Die für den Straßenverkehr von der Rechtsprechung entwickelten Grenzwerte sind für § 315 a StGB nicht verwertbar, da der von § 315 a StGB erfasste Verkehr sich unter anderen Regeln vollzieht. Nach dem Oberlandsgericht Hamm²⁶ ist bei einem Triebwagenfahrer mit 2,65 Promille von absoluter Fahruntüchtigkeit auszugehen.

Rechtlich gibt es keine Möglichkeit, die Fahrerlaubnis zu entziehen, da eine solche Maßnahme im Unterschied zum Straßenverkehr nicht vorgesehen ist. Maschinell angetriebene Landfahrzeuge, die an Bahngleise gebunden sind, sind keine Kraftfahrzeuge im Sinne des § 69 StGB. Deshalb hob das Bayerische Oberste Landgericht ein entsprechendes Urteil auf, in dem einem Lokomotivführer der Führerschein entzogen wurde, weil er zum Führen jeglicher Art von Kraftfahrzeugen ungeeignet erschien. Kriminalpolitisch ist es allerdings kaum verständlich, den Täter, der rauschbedingt fahruntüchtig ein Schienenfahrzeug führt, von der Maßregel auszunehmen²⁷.

3. Daneben kann der für die Sicherheit des Verkehrs Verantwortliche bestraft werden, der durch grob pflichtwidriges Verhalten gegen Rechtsvorschriften verstößt, die der Sicherung des Eisenbahnverkehrs dienen. Der Begriff Rechtsvorschriften stellt klar, dass es sich um Anordnungen handeln muss, die den Charakter einer Rechtsnorm tragen, d. h. um formelle inländische Gesetze oder Rechtsverordnungen, nicht bloß um Verwaltungsvorschriften. Innerbetriebliche Anweisungen der Eisenbahnverkehrsunternehmungen scheiden aus, soweit sie sich nicht als Konkretisierung von Pflichten darstellen, die z.B. durch Rechtsverordnungen begründet sind²⁸. Einschlägige Rechtsvorschriften sind die Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO), die EBO²⁹, die ESBO, Eisenbahnsignalordnung (ESO) und Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab), GGVE.

Der für die Sicherheit Verantwortliche ist neben dem Fahrzeugführer derjenige, der nach seiner Stellung oder nach der tatsächlichen Lage dafür einzustehen hat, dass bestimmte Verkehrsvorgänge sicher, d. h. beschränkt auf die im normalen Verkehrsablauf liegende sozialadäquate Gefahr, ablaufen. Hierzu gehören z. B. auch Personen, die für die Auswahl persönlich und charakterlich geeigneter Schrankenwärter die Verantwortung tragen³⁰. Dritte Personen werden durch § 315 a Abs. 1 Nr. 2 StGB nicht erfasst und können nur nach § 315 StGB strafbar sein³¹.

c) Der Tatbestand der Störung öffentlicher Betriebe (§ 316 b StGB)

Der unbefugte Eingriff in den Bahnbetrieb, der keine Gefährdung oder eine Beeinträchtigung der Betriebssicherheit zur Folge haben muss und daher nicht § 315 StGB erfüllt, kann den Tatbestand der Störung öffentlicher Betriebe erfüllen. So die Verhinderung oder Störung des Bahnbetriebs durch Zerstören, Beschädigen, Beseitigen, Verändern oder Unbrauchbarmachen einer dem öffentlichen Betrieb dienenden Sache oder die Entziehung der für den Betrieb bestimmten elektrischen Kraft. Dadurch wird nicht die Sicherheit des Betriebes im engeren Sinn geschützt, sondern der ungehinderte und zuverlässige Ablauf des Betriebsgeschehens. In Frage steht nur die Abwicklung der technischen, nicht der administrativen und kommerziellen Vorgänge des Eisenbahnunternehmens. Vorrangig ist das öffentliche Interesse an der Benutzbarkeit eines für die Allgemeinheit bestimmten Betriebes, nicht das Interesse des Eigentümers am Eigentum oder der Wirtschaftlichkeit seines Unternehmens, da in nicht unbedeutendem Maße auch heute noch die Lebensverhältnisse der Bevölkerung und das wirtschaftliche Leben vor allem in Ballungsräumen von den öffentlichen Betrieben abhängen.

Der Eingriff muss auf die dem Betrieb dienenden Sachen zielen (z. B. betriebswichtige Fahrzeugteile, Bremsschläuche, Ersatzstückvorräte und Kraftstofflager).

26 Oberlandesgericht Hamm, Neue Juristische Wochenschrift (NJW) 1969, 192

27 Bayerisches Oberstes Landgericht I St RR 59/93

28 Landgericht Mainz, MDR, 1982, 597

29 Oberlandesgericht Karlsruhe, Verkehrsrechts-Sammlung (VRS) 1957, 411

30 Bundesgerichtshof, Urteil vom 2.2.1978 - 4 StR 518/77 -

31 In der ursprünglichen Fassung des StGB (1871) traf § 316 Abs. 2 eine ausdrückliche Strafregelung "für die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen". Diese Bestimmung ist durch das Änderungsgesetz vom 28.6.1935 beseitigt worden.

Grundsätzlich wird auch das Verhindern des Betriebes durch Gewalt oder Drohung (z.B. gegenüber dem Fahrdienstleiter) und die Hinderung des Betriebes durch Eisenbahnbedienstete selbst (z.B. durch legalen oder illegalen Arbeitskampf, „Dienst nach Vorschrift“, Fernbleiben vom Dienst) erfasst. Um den Strafschutz nicht zu überdehnen, muss in solchen Fällen der Betrieb als Ganzes oder in wesentlichem Umfang gestört, behindert oder gefährdet werden. Auch der Verkehrsunternehmer kann Täter sein, wenn er den Betrieb stilllegt, obgleich die Konzession die Pflicht zur Aufrechterhaltung einschließt. Zu den öffentlichen Betrieben gehören öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben (§ 2 Abs.1 AEG). Erforderlich ist eine öffentlich-rechtliche Konzession, die die Benutzung der Einrichtungen des Verkehrsbetriebes jedermann eröffnet. Dazu gehören nicht private Werk-, Gruben-, Hafen- und Straßenbahnen³².

Ist ein Tatbestandsmerkmal des § 316 b StGB nicht erfüllt, aber eine Betriebsstörung gegeben, so kann dennoch eine betriebsgefährdende oder betriebsstörende Handlung als Ordnungswidrigkeit vorliegen, so beim Bahnbetretungsverbot, bei den Beschränkungen für den Straßenverkehr auf schienengleichen Kreuzungen und dem Verbot des Hinauswerfens von Gegenständen aus Eisenbahnfahrzeugen nach der EBO³³.

d) Der Tatbestand der Störung von Fernmeldeanlagen (§ 317 StGB)

Nach § 317 StGB ist die vorsätzliche oder fahrlässige Betriebsbehinderung oder Betriebsstörung einer öffentlichen Zwecken dienenden Fernmeldeanlage durch Beseitigen oder Beschädigen unter Strafe gestellt. Das sind Telegraphenanlagen für die Vermittlung von Nachrichten, Fernsprechanlagen und Funkanlagen (Sende- und Empfangseinrichtungen, bei denen die Übermittlung oder der Empfang von Nachrichten, Zeichen, Bildern oder Tönen ohne Verbindungsleitung oder unter Verwendung elektrischer, an einem Leiter entlang geführter Schwingungen stattfinden kann)³⁴ (§ 1 Fernmeldean-

lagen-Gesetz). Einbezogen sind Fernschreibeanlagen und Signalanlagen. Nicht darunter fallen Rohrpost oder Klingelanlagen. Dazu gehören die Fernsprecher und Funkanlagen der Eisenbahnen, weil sie für öffentliche Zwecke vorgehalten werden. Dem öffentlichen Gebrauch müssen sie nicht zugänglich zu sein.

Öffentlichen Zwecken dienen auch solche Fernmeldeanlagen, die nur im Innenverkehr einer Behörde oder eines Verkehrsunternehmens³⁵ verwendet werden (so z.B. das Basa-Netz der Deutsche Bahn AG, Zugbahnfunk, Rangierfunk, Betriebsfunk, KfZ-Funk, Lokfunkfernsteuerung, Zugmeldeleitungen, Streckenfernsprecher).

Das Tatbestandsmerkmal ist unabhängig davon gegeben, ob die Eisenbahn in einer privatrechtlichen Organisationsform oder als Staatsbetrieb geführt wird. Das Unternehmen muss nur öffentlichen Eisenbahnverkehr betreiben oder eine Eisenbahninfrastrukturleistung für den öffentlichen Eisenbahnverkehr erbringen. Häufig wird ein Eingriff in eine Fernmeldeanlage zugleich eine Transportgefährdung im Sinne des § 315 StGB sein bzw. den § 316 b StGB erfüllen³⁶.

e) Der Tatbestand der Zerstörung von Bauwerken (§ 305 StGB)

In Fällen, in denen das vorsätzliche Zerstören oder Beschädigen von Bahnanlagen oder Beförderungsmitteln der Eisenbahn nicht zugleich ein gefährlicher Eingriff nach § 315 StGB oder eine Betriebsbehinderung oder Betriebsstörung nach § 316 b StGB darstellt, gewährt § 305 StGB den Eisenbahnen eine verstärkten, über den § 303 StGB hinausgehenden Rechtsschutz (qualifizierter Fall der Sachbeschädigung).

§ 305 StGB behandelt die vollständige oder teilweise Zerstörung einer Eisenbahn, im Sinne der ortsfesten Anlagen der Eisenbahn, nämlich der

32 Andere Ansicht: Oberlandesgericht Celle, Versicherungsrecht 1928, 129; Finger, Eisenbahngesetze, 6. Auflage 1970 (München: Beck), § 316 b, 1b

33 § 316 b StGB dient in gleicher Weise auch dem Schutz der Eisenbahnfahrtschiffe.

34 Gesetz über Fernmeldeanlagen vom 6.4.1892 in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.3.1977 (BGBl. I S. 459, 573)

§ 1 Satz 2

35 RGSt, Band 34,249; auch Straßenbahn-Aktiengesellschaft: Reichsgericht, Goldammers Archiv, Band 51, 50

36 Wurde ein Bahnbediensteter wegen einer "Telegraphen-Betriebsgefahr" verurteilt, so konnte er zugleich unfähig zur Beschäftigung im Eisenbahn- und Telegraphendienst erklärt werden (§ 319 StGB alte Fassung). Vorsteher von Eisenbahngesellschaften oder Leiter von Staatsbetrieben konnten bestraft werden, wenn sie einen solchen Mitarbeiter nicht sofort entließen (§ 320 StGB alte Fassung).

Bauwerke, wozu z.B. auch Dämme, Brücken, Unterbau, und Oberbau mit den Schienen gehören, nicht jedoch die Wagen und Lokomotiven³⁷. Auch im Bau befindliche, beschädigte oder bereits aufgelassene Strecken werden von der Vorschrift erfasst³⁸.

Die Handlung muss darin bestehen, eine Sache teilweise zu zerstören, auch einzelne Teile der Sache, die der Erfüllung ihrer Zweckbestimmung dienen, unbrauchbar zu machen oder infolge des Eingriffs eine von mehreren Zweckbestimmungen der Sache aufzuheben. Trennung der Bestandteile, auch ohne Substanzverletzung der Einzelteile, kann eine Zerstörung sein. Das Beiseitedrücken von Schienen ist deshalb eine teilweise Zerstörung einer Eisenbahn, da die wesensnotwendige Verbindung einer Anlage zerstört wird³⁹. Es wird allerdings kaum vorkommen, dass eine Eisenbahn ganz oder teilweise zerstört wird, ohne dass gleichzeitig die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes im Sinne des § 315 StGB gefährdet ist⁴⁰.

Fälle dieser Sachbeschädigung sind keine Antragsdelikte, sondern von Amts wegen zu verfolgen.

f) Agententätigkeit zu Sabotagezwecken (§ 87 StGB)

Danach ist strafbar, wer Agententätigkeit zu Sabotagezwecken ausübt und den Bahnverkehr gefährdet oder öffentliche Betriebe (wie Eisenbahnunternehmen) stört. Sabotagehandlungen sind solche, die den Tatbestand der §§ 305, 315, 315 b, 316 b, 317 StGB verwirklichen.

g) Verfassungsfeindliche Sabotage (§ 88 StGB)

Verfassungsfeindliche Sabotage betreibt, wer dem öffentlichen Verkehr dienende Unternehmen oder Anlagen oder Fernmeldeanlagen, die öffentlichen Zwecken dienen, ganz oder zum Teil außer Tätigkeit setzt oder dem bestimmungsmäßigen Zweck entzieht und sich dadurch absichtlich für Bestrebungen gegen den Bestand oder die Sicherheit der

Bundesrepublik Deutschland oder gegen Verfassungsgrundsätze einsetzt. Als öffentliche Unternehmen, die den besonderen Schutz genießen, sind alle die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen zu betrachten. Der Tatbestand ist schon dann erfüllt, wenn der Täter z.B. durch Störung des Funkverkehrs eine Betriebsstelle außer Funktion setzt. Der Tatbestand des § 316 b StGB oder des § 317 StGB kann gleichzeitig verwirklicht sein.

C. Allgemeine Tatbestände

a) Der Tatbestand des Hausfriedensbruchs (§ 123 StGB)

Erhebliche praktische Bedeutung hat die Regelung in § 123 StGB über den Hausfriedensbruch auch bei den öffentlichen Eisenbahnen, wonach das widerrechtliche Eindringen in die zum öffentlichen Dienst oder öffentlichen Verkehr bestimmten abgeschlossenen Räume oder in fremde befriedete Besitztümer oder das unbefugte Verweilen darin bestraft wird.

Das Hausrecht der Eisenbahnen besteht an den Geschäftsräumen, dem befriedeten Besitztum (z. B. durch eingezäunte Gleise eines Bahnhofes trotz der Unterbrechung der Umzäunung für die Durchfahrtsgleise⁴¹) oder an abgeschlossenen, zum öffentlichen Verkehr bestimmten Räumen. Zum öffentlichen Personen- oder Güterverkehr bestimmt und allgemein zugänglich sind Güterhallen, Unterführungen, Wartesäle, Bahnhofshallen⁴². Auch bewegliche Sachen können abgeschlossene Räume enthalten, so z.B. Gepäckwagen und Dienstabteile in Eisenbahnwagen. Hausfriedensbruch kann auch durch unbefugtes Verweilen auf einem Bahnsteig begangen werden⁴³.

In den Räumen der von der Eisenbahn verpachteten Betriebe (z.B. Bahnhofswirtschaften, Verkaufsstellen, Verkaufskioske) steht das Hausrecht primär der Eisenbahnverwaltung zu⁴⁴. Hat aber der Pächter des Nebenbetriebes nach seinem Pachtvertrag in

37 RGSt, Band 55, 169

38 RGSt, Band 30, 247; Entscheidungen der Oberlandesgerichte in Strafsachen, Band 2, 210

39 RGSt, Band 55, 169

40 Nach § 90 StGB alte Fassung war es Kriegsverrat, wenn Eisenbahnen in feindliche Gewalt gebracht oder zum Vorteil des Feindes unbrauchbar gemacht wurden.

41 RGSt, Band 54, 20

42 Oberlandesgericht Bremen, Neue Juristische Wochenschrift (NJW) 1962, 1453; Oberlandesgericht Celle, Monatsschrift für Deutsches Recht 1966, 944

43 Reichsgericht in: Egers Eisenbahnrechtliche Entscheidungen Band 1, 375; Band 7, 326

44 RGSt, Band 36, 188

den ihm zugewiesenen Räumen für die Aufrechterhaltung der Ordnung zu sorgen, so ist auch der Pächter zur Wahrung des Hausrechts ermächtigt⁴⁵. Die Eisenbahnen haben darüber hinaus in ihren Pachtverträgen für Bahnhofswirtschaften festgelegt, dass sie ihr Hausrecht grundsätzlich auch selbst⁴⁶ wahrnehmen.

b) Der Tatbestand des Diebstahls (§242 StGB)

Gehen auf dem Betriebsgelände der Eisenbahnen Sachen verloren, so erlangt die Eisenbahn eigenen Gewahrsam daran, da sie die tatsächliche Sachherrschaft über diese Sachen ausüben kann und auch einen entsprechenden Herrschaftswillen hat. Der Gewahrsam der Eisenbahn an Sachen wird bejaht z.B. in Bahnhofswarteräumen, auf durch Sperren gesicherten Bahnsteigen⁴⁷, in Eisenbahnwagen als umschlossener Raum⁴⁸ oder auf Gleisanlagen.

Wer verloren gegangene Sachen auf dem Eisenbahngelände findet und unbefugt in rechtswidriger Zueignungsabsicht an sich nimmt, wird nicht wegen Unterschlagung nach § 246 StGB, sondern nach § 242 StGB bestraft⁴⁹. Dieser Tatbestand kann auch durch Eisenbahnbedienstete begangen werden⁵⁰.

c) Der Tatbestand des Erschleichens einer Beförderungsleistung (§ 265 a StGB)

Neben dem § 263 StGB kommt eine Bestrafung aus § 265 a StGB in Betracht, wenn die Inanspruchnahme einer Beförderungsleistung in der Absicht geschieht, kein Entgelt zu zahlen (Fahr-

geldhinterziehung). Diese Vorschrift enthält einen Auffangtatbestand zum Betrug, wobei es auf das Erschleichen der Beförderung ankommt.

Beförderung durch ein Verkehrsmittel ist jeder Transport von Personen oder Sachen durch ein öffentliches oder privates Verkehrsunternehmen, gleichgültig, ob es sich dabei um einen Massentransport der Eisenbahn oder eine Einzelfahrt handelt.

Das Erschleichen einer Beförderungsleistung ist gegeben, wenn der Täter bei Inanspruchnahme der Leistung den Eindruck der Ordnungsgemäßheit erweckt oder wenn die unbefugte Inanspruchnahme unter Umgehung der gegen eine unerlaubte Benutzung geschaffenen Sicherungsvorkehrungen und Kontrolleinrichtungen erfolgt⁵¹. Die dabei erschlichene Leistung muss eine entgeltliche sein. Unauffälliges oder untätiges Verhalten kann genügen. Kriminalpolitisch sinnvoll ist es, auch das offene Inanspruchnehmen der Leistung zu erfassen, so wenn jemand ein Verkehrsmittel, das ohne Kontrolle zugänglich ist, ohne gültigen Fahrausweis benutzt⁵². Das unauffällige Mitgehen mit der Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer ohne Durchschreiten einer Sperre oder Schleuse muss als ein der Verdeckung dienendes Verhalten gewertet werden⁵³, aber ebenso das unbefugte Einsteigen in einen Wagen durch einen Eingang, der nur Fahrgästen mit gültigem Fahrausweis vorbehalten ist. Auch das Unterlassen der Fahrscheinentwertung im Fahrgastraum mit dem Anschein tätigen Handelns erfüllt den Tatbestand.

Bei individueller Täuschung z.B. des Zugbegleitpersonals durch Vorzeigen eines ungültigen Fahrausweises, liegt in der Regel Betrug vor, hinter den § 265 a StGB zurücktritt (ebenso bei Manipulationen am Entwerter, bei Verändern der Fahrkarte usw.).

45 RGSt, Band 36, 188

46 RGSt, Band 41, 416

47 RGSt, Band 54, 231

48 Oberlandesgericht Jena, Deutsche Justiz 1939, 1402; anderer Ansicht: Oberlandesgericht Hamm, Juristen-Zeitung 1951, 307

49 Nach § 243 StGB alte Fassung lag der Tatbestand des schweren Diebstahls vor, wenn auf einer Eisenbahn, einem Bahnhof, eine zum Reisegepäck oder anderen Gegenständen der Beförderung gehörende Sache mittels Abschneidens oder Ablörens der Befestigungsmittel oder durch Anwendung falscher Schlüssel oder anderer zur ordnungsgemäßen Eröffnung nicht bestimmter Werkzeuge gestohlen wurde; BGHSt, Band 2, 260

50 Aufgrund der privatrechtlichen Organisationsform der Deutschen Bahn AG entfällt künftig der Tatbestand des Verwahrungsbruches (§ 133), da sich die Gegenstände dort nicht mehr in amtlicher Aufbewahrung oder an dazu bestimmten Orten befinden.

51 Lenkner, Kommentar zum Strafgesetzbuch, 21. Auflage § 265, 6a; Bayerisches Oberstes Landgericht, NJW 1969, 1042

52 Für viele Oberlandesgericht Hamburg, NJW 1987, 2688 mit ablehnender Besprechung Albrecht, Neue Zeitschrift für Strafrecht 1988, 222; Fischer, NJW 1988, 1828 und Ranft Jura 1993, 84, 87, Oberlandesgericht Stuttgart, NJW 1990, 924 mit ablehnender Anmerkung: Fischer, Neue Zeitschrift für Strafrecht 1991, 41; Oberlandesgericht Hamburg, Neue Zeitschrift für Strafrecht 1991, 587 mit ablehnender Anmerkung Alwart; Oberlandesgericht Düsseldorf, Neue Zeitschrift für Strafrecht 1992, 84

53 Anderer Ansicht wohl Schönke/Schröder, Kommentar zum StGB, 24. Auflage 1991, § 265a, 11

d) Schienenbahnen im Straßenverkehr (§ 315 d StGB)

1. Soweit Schienenbahnen am Straßenverkehr teilnehmen, sind nur die Vorschriften zum Schutz des Straßenverkehrs (§§ 315 b, 315 c StGB) anzuwenden. Das Fehlen eines besonderen Bahnkörpers wird in der Regel eine Gleichstellung mit dem Straßenverkehr bedeuten. Dann genießen Schienenbahnen, weil sie im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße fahren und am Straßenverkehr teilnehmen, keinen besonderen Schutz, sondern sind dem Straßenverkehrsrecht der StVO unterworfen.

Verkehrt die Schienenbahn ausschließlich auf eigenem, besonderem Bahnkörper, so ist eine Teilnahme am Straßenverkehr nicht gegeben. Es kommen nur die §§ 315, 315 a StGB in Betracht⁵⁴.

Hat der Führer der Schienenbahn sein Verhalten *nicht* nach den Verhältnissen des ihn umgebenden Straßenverkehrs zu richten, so nimmt er am Schienenverkehr teil. Dies wird dann der Fall sein, wenn ein besonderer Bahnkörper dem Schienenverkehr vorbehalten ist. Im Kreuzungsbereich einer Bahnstrecke mit einer Straße ist das dann der Fall, wenn der Übergang mit Andreaskreuzen oder Blinkzeichen (§ 19 StVO) gesichert ist und die Schienenbahn Vorrang vor dem Straßenverkehr hat⁵⁵.

Dies gilt auch dann, wenn die Bahn beiderseits der gekreuzten Straße auf eigenem Bahnkörper verkehrt, ohne dass ihr im Kreuzungsbereich selbst Vorrang eingeräumt ist⁵⁶. Eine Schienenbahn verläuft auch dann auf einem besonderen Bahnkörper, wenn ihre Gleise innerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße liegen und der Bahnkörper so beschaffen ist, dass der übrige Verkehr von dem der Schienenbahn vorbehaltenen Straßenteil ausgeschlossen ist. Die Anbringung eines Warnkreuzes vor einem Übergang genügt, um den erhöhten strafrechtlichen Schutz des Schienenverkehrs nach § 315 StGB zu bewirken⁵⁷.

2. Es ist schwierig zu beurteilen, ob eine Gefährdung des Straßen- oder des Schienenverkehrs vorliegt, bei solchen Bahnen, die streckenweise anderen

Verkehrsteilnehmern gleichgestellt sind und an anderer Stelle, insbesondere an Kreuzungen (durch Schranken oder Warnkreuze), dem Straßenverkehr gegenüber bevorrechtigt sind. Bei derart "gemischten" Bahnen kommt es nicht darauf an, wo die Schienenbahn überwiegend verkehrt, sondern, wie der Ausdruck "soweit" ergibt, auf welchem Streckenteil *die Tat begangen* ist.

Dies dient der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit, da der Zeitpunkt des Eintritts der Gefahr oder des Schadenseintritts oft nicht eindeutig zu bestimmen ist oder unklar bleibt, ob die Gefahr oder der Schaden im Straßen- oder Schienenbereich oder in beiden eingetreten ist⁵⁸. Sollen Zufallsergebnisse vermieden werden, so darf nicht wahlweise darauf abgestellt werden, ob die durch das falsche Signal fehlgeleitete Bahn danach in den Bahn- oder in den Straßenverkehrsraum einfährt und dort eine Gefahrenlage oder einen Schaden bewirkt.

Diese Auffassung führt zu Unsicherheiten, wie die Rechtsprechung belegt. So stellt der Bundesgerichtshof einerseits darauf ab, ob die jeweilige Einwirkung auf das Schienenfahrzeug (bzw. auf Anlagen, die dem Schienenverkehr dienen) außerhalb oder innerhalb des Straßenverkehrsraums geschieht⁵⁹, andererseits soll Eisenbahnrecht gelten, wenn die Betriebssicherheit innerhalb der auf dem besonderen Bahnkörper verlegten Strecke in dem Maße gefährdet war, dass der Eintritt eines Schadens innerhalb dieser Strecke wahrscheinlicher war als sein Ausbleiben. Dass die Betriebsgefahr sich unter Umständen erst außerhalb des besonderen Bahnkörpers verwirklicht hat, soll dem nicht entgegenstehen⁶⁰.

Auch kann man - entgegen dem Wortlaut des Gesetzes - nicht darauf abstellen, ob der Grund für die eingetretene Gefahr in den typischen Gefahren des Straßenverkehrs oder denen des Eisenbahnverkehrs liegt⁶¹.

Zutreffend ist es, allein darauf abzustellen, in welchem Rechtsbereich sich die Schienenbahn im

54 Oberlandesgericht Köln, VRS, Band 13, 288

55 BGHSt, Band 15,9

56 Anders für den früheren Rechtszustand, wohl Landgericht Frankfurt, Deutsches Autorecht 1956, 18

57 BGHSt, VRS, Band 19, 442

58 So deutlich bei BGHSt, Band 11, 164

59 Ähnlich BGHSt, Band 15, 16, wo auf den Ort der verkehrsgefährdenden Handlung abgestellt wird.

60 So Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen, Band 13, 162

61 Funktionelle Theorie von Cramer, Juristen-Zeitung 1969, 412; gegen ihn Leipziger Kommentar, 10. Auflage 1988, § 315 d 4(5)

Augenblick der Einwirkung befindet. Befindet sie sich in einem Straßenverkehrsabschnitt, so ist § 315 b StGB einschlägig. Umgekehrt greift nur § 315 StGB ein, wenn die gleiche Handlung auf ein Schienenfahrzeug wirkt, das sich in diesem Augenblick ausschließlich im Eisenbahnbereich befindet, gleichgültig, wo die zunächst latente Gefahr, z. B. die Schädigung der Bremsanlage, einsetzt (so bei einem gefährlichen Eingriff bereits im Depot der Schienenbahn). Das Gesetz sieht die im Straßenraum befindliche Schienenbahn ausdrücklich nur als Straßenverkehrsmittel an. Selbst die Einwirkung auf eine Schienenbahn, die sich im Übergang von einem in den anderen Verkehrsraum befindet (wenn die Straßenbahn auf eigenem Bahnkörper bremst, der Bremsvorgang sich aber im Straßenraum fortsetzen muss), bringt keine Abgrenzungsprobleme, wenn man auf die Tathandlung abstellt.

3. § 315 StGB ist immer anwendbar, wenn Eisenbahnanlagen oder Beförderungsmittel zerstört werden, da es sich dabei nicht um einen Eingriff in einen Verkehrsvorgang handelt.

Entgleist eine Straßenbahn, weil die im Straßenbereich verankerten Schienen gelockert wurden, so gilt § 315 StGB. Die Prüfung, ob § 315 b StGB Anwendung findet, weil dabei auch Teilnehmer des Straßenverkehrs gefährdet wurden, ist verfehlt.

Werden Hindernisse bereitet, falsche Zeichen oder Signale gegeben oder ähnliche, ebenso gefährliche Eingriffe vorgenommen, so kommt es darauf an, ob die Tathandlung auf eine Eisenbahn im Schienen- oder Straßenbereich einwirkt. Führt der Eingriff auch zu einer Gefährdung des Straßenverkehrs, so besteht Idealkonkurrenz zwischen § 315 StGB und § 315 b StGB.

Wer als Autofahrer durch verkehrswidrige Fahrweise (z.B. falsches Überholen) die Sicherheit einer Straßenbahn (ohne besonderen Bahnkörper) beeinträchtigt, ist wegen § 315 a StGB strafbar⁶².

Der Sicherheitsverantwortliche im Sinne des § 315 a StGB, der gegen Rechtsvorschriften zur Sicherung des Schienenbahnverkehrs verstößt, kann aus § 315 a Abs. 1 Nr. 2 bestraft werden, auch wenn sein Verhalten auf eine Schienenbahn einwirkt, die teilweise am Straßenverkehr teilnimmt.

Bei Fahruntüchtigkeit des Führers einer Schienenbahn infolge Alkoholgenußes, anderer berau-

schender Mittel oder geistiger oder körperlicher Mängel, besteht Alternativität zwischen § 315 a Abs. 1 Nr. 1 StGB und § 315 c Abs. 1 Nr. 1 StGB, wenn das Fehlverhalten nicht auf einen Verkehrsbereich begrenzt war.

An welchem Ort die aus dem Fehlverhalten resultierende konkrete Gefahr eingetreten ist, ist unerheblich, ebenso, ob die gefährdete Person am Schienenbahn- oder Straßenverkehr oder überhaupt am Verkehrsgeschehen teilnahm (wie der Passant auf dem Feld).

Rechtsprechung

Oberster Gerichtshof Österreichs

Urteil vom 8. September 2000

1. **Die Haftung des Eisenbahnunternehmens ist unter anderem dann auszuschließen, wenn das Ereignis auf ein Verhalten des Geschädigten zurückgeht¹. Wenn Fahrgäste aus einem mit 55 km/h fahrenden Zug springen und dazu eine funktionsfähige Türe überwinden, haftet der Betriebsunternehmer der Eisenbahn nicht.**
2. **Die Begriffe Fehler in der Beschaffenheit und Versagen der Verrichtungen umfassen technische Defekte des Fahrzeugs. Dies trifft nicht schon dann zu, wenn das Fahrzeug (hier: ein 35 Jahre alter Eisenbahnwaggon) nicht einem in jeder Beziehung idealen Fahrzeug entspricht.**
3. **Die Unterlassung einer - durch Vorschriften nicht geforderten - Nachrüstung des Türmechanismus eines Eisenbahnwaggons durch die Anbringung einer auch während der Fahrt wirksamen Türblockade be-**

1 Eine vergleichbare Bestimmung der ER CIV - Artikel 26 § 2 lautet: „Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit:

a) ...
 b) ganz oder teilweise, und zwar in dem Maße, in dem der Unfall auf ein Verschulden des Reisenden oder auf ein Verhalten des Reisenden zurückzuführen ist, das nicht dem gewöhnlichen Verhalten von Reisenden entspricht;“

62 Anderer Ansicht BGHSt, Band 6, 219

gründet keine Verletzung der nach den Umständen des Falls gebotenen Sorgfalt.

Vgl. Artikel 9 Abs. 2 des österreichischen Eisenbahn- und Kraftfahrzeug-Haftpflichtgesetzes (EKHG)

Sachverhalt:

Auf der Eisenbahnstrecke der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) zwischen P und K fahren im Frühverkehr planmäßig ein Eil- und ein Regionalzug. Dabei fährt der Eilzug vor dem Regionalzug von P ab und hält planmäßig bis zur Station K-Hauptbahnhof nicht an. Der danach fahrende Regionalzug hält hingegen vor der Station K-Hauptbahnhof auch an der Station K-L planmäßig an.

Am 2. April 1997 hatte der Eilzug Verspätung und fuhr nur kurz vor dem Regionalzug von P ab. Die zum damaligen Zeitpunkt 13- und 14-jährigen Kläger wollten auf ihrem Schulweg wie immer den Regionalzug benutzen, um dann in der Station K-L auszusteigen. An diesem Tag stiegen sie aber irrtümlich in den Eilzug ein. Nachdem sie erfahren hatten, dass dieser nicht in der Station K-L anhalten werde, sprangen sie, als der Zug gerade eine Langsamfahrstelle mit etwa 55 km/h passierte, nach Öffnen der Waggontür aus dem fahrenden Zug. Dadurch erlitten beide schwere Verletzungen. Der von den Klägern benützte Eisenbahnwagen war mit Drehfalttüren ausgestattet. Zum Öffnen der Türe musste der Türdrücker gegen Federkraft nach oben über die Senkrechte bis in eine Stellung von 30° zur Senkrechten auf der anderen Seite und sodann weiter unter Überwindung eines weiteren Widerstandes hinunter gedrückt werden, wobei erst im Zug dieser Weiterbewegung der Entriegelungsmechanismus zu greifen beginnt und die Türe erst entriegelt ist, wenn der Türdrücker ganz unten ist. Dann erst kann die Falltür nach außen aufgedrückt werden. Diese Art der Türöffnung diente dazu, Manipulationen und unbedachtes Öffnen der Türe zu vermeiden. An der Innenseite der Türen waren Piktogramme in Form eines gelben Dreieckes mit schwarzem Rand und der stilisierten Darstellung einer zu Boden fallenden Person angebracht. Eine Blockiervorrichtung, die verhindert, dass die Türen während der Fahrt geöffnet werden können, war nicht vorhanden. Solche Blockiervorrichtungen sind nur für nach dem 1. Januar 1980 gebaute Eisenbahnwaggons vorgeschrieben. Der von den Klägern benützte Wagon war vor diesem Zeitpunkt gebaut worden und war eisenbahnbehördlich genehmigt.

Die Kläger begehren von der beklagten Partei Schadenersatz, weil die Türen wegen Fehlens einer Türblockier-

einrichtung nicht den Sicherheitsvorschriften entsprochen hätten.

Die beklagte Partei beantragte Abweisung des Klagebegehrens. Der Unfall sei von den Klägern allein verschuldet worden. Die Türen des Waggons seien voll funktionsfähig gewesen, hätten dem technischen Standard, den einschlägigen Vorschriften und auch dem UIC-Kodex entsprochen. Die darin enthaltenen Regelungen über Türblockiereinrichtungen seien nur für nach dem 1. Januar 1980 gebaute Waggons verbindlich. Der von den Klägern benützte Wagon sei zugelassen gewesen, die Typengenehmigung und die Betriebsbewilligung aus dem Jahr 1962 seien aufrecht.

Der Unfall sei auf ein für die beklagte Partei unabwendbares Ereignis im Sinne des § 9 EKHG zurückzuführen.

Das Erstgericht gab dem Leistungsbegehren teilweise, dem Feststellungsbegehren zur Gänze statt. Es erörterte - zusammengefasst - rechtlich, dass die beklagte Partei durch Verwendung von 35 Jahren alten Waggons mit unverändertem Türschließ- und -öffnungsmechanismus eine Gefahrenlage geschaffen habe, ohne die sich der Unfall der Kläger nicht ereignet hätte. Es stelle keine Überspannung von Sorgfaltspflichten dar, die Ausscheidung solcher Waggons aus dem Fuhrpark zu fordern, auch wenn die technische Nutzungsdauer noch nicht abgelaufen gewesen sei.

Das Berufungsgericht wies die Klagebegehren zur Gänze ab. Es vertrat - ebenfalls zusammengefasst - rechtlich die Meinung, dass der beklagten Partei kein Verstoß gegen die verbindliche Vorschrift des UIC-Kodex zum Vorwurf zu machen sei, weil dieser erst für nach dem 1. Januar 1980 gebaute Eisenbahnwaggons Geltung habe. Der Türöffnungsmechanismus an dem von den Klägern benützten Wagon sei nicht defekt gewesen. Die beklagte Partei habe nicht damit rechnen müssen, dass die Waggontüre während der Fahrt bewusst geöffnet werde. Es stelle eine Überspannung der der beklagten Partei obliegenden Sorgfaltspflicht dar, von ihr die Ausscheidung stets jener Waggons aus ihrem Fuhrpark zu fordern, die nicht dem letzten Stand der Sicherheitstechnik entsprächen, möge auch diesbezüglich die Nachrüstung der verbesserten Sicherheitseinrichtungen empfohlen sein. Die Weiterverwendung von Waggons, die nicht dem fortgeschrittenen sicherheitstechnischen Standard entsprächen, sei gestattet, zumal es sich bei Eisenbahnwaggons um jedenfalls längerfristig nutzbare Beförderungsmittel handle. Die Beklagte habe ihre nach den Umständen des Falls gebotene Sorgfalt beachtet, weil eben auf die konkreten Umstände abzustellen sei und sie mit einem derart atypischen Verhalten der Geschädigten nicht rechnen habe müssen. Die Zumutbarkeit der Be-

achtung jeder nur möglichen Sorgfaltspflicht habe dort ihre Grenze zu finden, wo durch ein willkürliches Verhalten des Geschädigten gewollt eine Türe - mit einem für den ordnungsgemäßen Gebrauch funktionsfähigen Öffnungs- und Schließmechanismus - geöffnet werde, um während der Fahrt vom Zug verbotenerweise abzuspringen.

Die ordentliche Revision sei zuzulassen, weil der Frage, ob eine nach § 9 EKHG beachtliche Sorgfaltswidrigkeit bereits dann vorliege, wenn ein Eisenbahnunternehmen seinen Fuhrpark innerhalb der technischen Nutzungsdauer verwende, statt ihn stets dem jeweils neuesten Sicherheitsstandard anzupassen, eine für die Rechtsentwicklung erhebliche Bedeutung zukomme.

Der Oberste Gerichtshof hat die Revision der Kläger zurückgewiesen.

Aus der Begründung:

Die Zurückweisung einer Revision mangels Vorliegens einer erheblichen Rechtsfrage kann sich auf die Ausführungen der Zurückweisungsgründe beschränken (§ 510 Abs. 3 Zivilprozessordnung - ZPO).

Zusätzlich zu den bereits vom Berufungsgericht gebrauchten Argumenten ist darauf zu verweisen, dass die Haftung nach § 9 Abs. 2 EKHG dann auszuschließen ist, wenn unter anderem das Ereignis auf das Verhalten des Geschädigten zurückzuführen ist. Dieses Tatbestandsmerkmal erfasst solche Verhaltensweisen, die objektiv verkehrswidrig sind und eine Erhöhung der Gefahr bedeuten (Schauer in Schwimann Randzahl 8 zu § 9 EKHG mit weiteren Nachweisen). Ob das Verhalten des Geschädigten schuldhaft oder schuldlos war, ist gleichgültig (Schauer am angegebenen Ort Randzahl 9; Danzl, EKHG, 192 zum Verhalten eines Kindes). Die Regierungsvorlage (RV) zum EKHG (RV 470 Beilagen zu den Protokollen des Nationalrates, 8. Gesetzgebungsperiode, 10f abgedruckt in Danzl, EKHG, 188) hat sich ausdrücklich mit aus dem fahrenden Zug springenden Personen befasst und darin ein willkürliches Verhalten des Verletzten gesehen, das der Betriebsunternehmer nicht abwenden könne. Da die Kläger aus einem mit 55 km/h fahrenden Zug springen wollten und dazu eine funktionsfähige Eisenbahntüre, die nur unter Überwindung eines Widerstandes durch Heben des Hebels über die Senkrechte und nachfolgendem Niederdrücken geöffnet werden konnte, öffnen mussten, liegt das Ausschlußmerkmal des § 9 Abs. 2 EKHG bereits aus diesem Grund vor.

Der behauptete Fehler in der Beschaffenheit der Wagontüren liegt nicht vor, weil ein technischer Defekt an

der Türe nicht aufgetreten war, sondern diese funktionsfähig war und den Zulassungsbestimmungen entsprach. Zu der vom Berufungsgericht als erheblich erachteten Rechtsfrage liegt Rechtsprechung vor. Danach umfassen die Begriffe Fehler in der Beschaffenheit und Versagen der Vorrichtungen technische Defekte des Fahrzeugs (Danzl am angegebenen Ort 191), wenn es also nicht verkehrssicher ist. Dies trifft nicht schon dann zu, wenn das Fahrzeug nicht einem in jeder Beziehung idealen Fahrzeug entspricht. Es genügt, dass das Fahrzeug unmittelbar vor dem Unfall den geltenden Zulassungsvorschriften entspricht (s. die bei Danzl, EKHG § 9 unter E 33 abgedruckten Entscheidungen; Apathy, EKHG Randzahl 23 zu § 9; Schauer in Schwimann Randzahl 48 zu § 9 EKHG). Mit diesen Grundsätzen stimmt die Auffassung des Berufungsgerichts überein, dass das Unterlassen des - durch verbindliche Vorschriften nicht geforderten - Nachrüstens des Türmechanismus durch eine während der Fahrt wirksame Blockadeeinrichtung keine Verletzung der nach den Umständen des Falls gebotenen Sorgfalt im Sinne des § 9 Abs. 2 EKHG bedeutet, weil die Türen gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert waren und die beklagte Partei mit dem atypischen Verhalten der Kläger nicht rechnen musste.

Der Oberste Gerichtshof hat schon zu 2 Ob 2008/96z eine außerordentliche Revision in einem Fall zurückgewiesen, in dem die Haftung der hier ebenfalls beklagten Partei für die Verwendung von Drehfalttüren, die nicht mit einer Türblockadeeinrichtung versehen waren, verneint wurde, weil sie den Zulassungsbestimmungen entsprechen haben. Auch in diesem Fall war diese Tür zum verbotswidrigen Aussteigen während der Fahrt geöffnet worden.

(Aus: Zeitschrift für Verkehrsrecht, Wien, Heft 4/2001, S. 130/131).

Sonstige Informationen

Deutscher Gefahrgut-Preis 2001

Hamburg, 17. September 2001

Träger des vom Storck-Verlag gestifteten deutschen Gefahrgut-Preises 2001 ist Hermann-Josef Kellerhaus, Bereichsleiter Transport und Umschlaglogistik der InfraServ Logistics GmbH in Frankfurt/Main. Diese Auszeichnung wurde ihm am 17. September 2001 von Frau Angelika Mertens, Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, in Hamburg überreicht.

Herr Kellerhaus hatte nach mehreren Eisenbahnunfällen mit Gefahrgut in Deutschland vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die Leitung einer Arbeitsgruppe mit internationaler Beteiligung übertragen bekommen, deren Aufgabe es war, Verbesserungsmöglichkeiten für die Sicherheit der Gefahrgutbeförderung mit Kesselwagen zu entwickeln und Schwerpunktfelder festzulegen, in denen weitergeforscht werden sollte. Diese Arbeitsgruppe hatte schließlich 28 Einzelmaßnahmen erarbeitet, die einer Kosten-/Nutzenanalyse unterzogen wurden. Daraus waren fünf Forschungsvorhaben formuliert worden, bei denen geprüft werden sollte, ob die Ziele mit den jeweiligen Maßnahmen erreicht werden können:

- Informationssysteme für Güterwagen auf Bus- bzw. Telematikbasis,
- Energieverzehreinrichtungen bei Schienenfahrzeugen im Rahmen von Neubauten,
- Anhebung des Sicherheitsniveaus von Tanks im Rahmen von Neubauten,
- Reduzierung menschlichen Fehlverhaltens (Qualitätssicherung bei Ausbildung, Unter- und Instandhaltung, Ausbildung und Notfallschulung der Mitarbeiter, Notfallmanagement),
- Fahrwegauswahl und -auslastung im Bereich des Gefahrguttransports.

Über die Arbeiten seiner Arbeitsgruppe hatte Herr Kellerhaus auch die 35. Tagung des RID-Fachausschusses (Bonn, 10. - 12.3.1999) (s. Zeitschrift 2/1999, S. 47 ff) informiert.

Frau Mertens hob in ihrer Laudatio hervor, dass die Arbeitsgruppe unter seiner Leitung einen außerordentlich wertvollen Beitrag zur sicheren Beförderung gefährlicher Güter geleistet habe.

Bücherschau

Fielitz-Grätz (Herausgeber), *Personenbeförderungsgesetz, Kommentar des Personenbeförderungsgesetzes und weiterer Vorschriften*, einschließlich 42. Aktualisierung, Juni 2001, Hermann Luchterhand Verlag, Neuwied

Bisher wurde in dieser Zeitschrift im Bereich des deutschen Personenbeförderungsrechtes stets nur der Kommentar von Bidinger aus dem Erich Schmidt-Verlag,

Berlin-Bielefeld-München, vorgestellt, während der zweite große deutsche Kommentar, begründet von Karl Fielitz, Dr. Hans Meier und Eberhard Montigel unerwähnt blieb. Dieser Kommentar aus dem Hermann Luchterhand-Verlag, Neuwied, wechselt nun den Herausgeber. Statt der bisherigen Herausgeber Fielitz-Meier-Montigel führt nun der Frankfurter Rechtsanwalt Thomas Grätz das Werk weiter.

Grätz ist Geschäftsführer des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes und Fachmann auf dem Gebiet des Personenbeförderungsgesetzes. Mit dem personellen Wechsel geht auch eine Erweiterung der Kommentierung einher. Die einschlägigen Verordnungen finden sich nun kommentiert und nicht nur als Vorschriftentext wieder.

Das Werk erscheint in Form einer Loseblatt-Ausgabe in zwei Ordnern: In Band I findet sich eine Einführung in das Personenbeförderungsgesetz, der Gesetzestext selbst und dessen Kommentierung. Ferner enthält dieser Band I eine Entscheidungssammlung zur gewerblichen Personenbeförderung sowie eine Inhaltsübersicht mit einer Übersicht über die in der Kommentierung zum Personenbeförderungsgesetz wiedergegebenen Gesetze, andere Vorschriften und Dokumente und ein Abkürzungsverzeichnis.

Band II enthält im Abschnitt A die Rechtsverordnungen zum Personenbeförderungsgesetz, zum Teil mit Erläuterungen. Abschnitt B enthält die Verwaltungsvorschriften zum Personenbeförderungsgesetz und Abschnitt C ergänzende Vorschriften zum Personenbeförderungsgesetz wie das Straßenverkehrsgesetz, das Haftpflichtgesetz, das Produkthaftungsgesetz usw. Auch ein Sachregister findet sich im Band II.

Es ist dem Rezensenten leider nicht mit hinreichender Zuverlässigkeit möglich, zu beurteilen, welcher der beiden Kommentare zum Personenbeförderungsgesetz in der Praxis leichter zu handhaben ist. Jedenfalls stehen in Deutschland den in diesem Bereich tätigen Juristen zwei hervorragende und stets auf dem laufenden gehaltene Kommentare für die tägliche Arbeit zur Verfügung.

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), *Eisenbahnrecht*. Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, Fortsetzungswerk in Loseblattform, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 10. Ergänzungslieferung, Stand 1. Juli 2001, und 11. Ergänzungslieferung, Stand 1. Oktober 2001

Das Grundwerk ist im Jahre 1994 erschienen (s. Zeitschrift 1/1995, S. 18). Mit kontinuierlichen Ergänzungslieferungen erfolgt nicht nur die notwendige Aktualisierung, sondern auch eine schrittweise Vervollständigung der Texte und Kommentierungen. Die 9. Ergänzungslieferung wurde in der Zeitschrift 6/2000 (S. 461/462) besprochen.

In der 10. Ergänzungslieferung erscheinen zwei neue - auf Bundesebene in Deutschland erlassene - Verordnungen, die im Jahre 2001 in Kraft getreten sind: Eine bezieht sich auf die Gebühren für Amtshandlungen der Eisenbahnverwaltung des Bundes. Sie legt Gebühren für die Amtshandlungen des Eisenbahn-Bundesamtes, z.B. für eine Genehmigung eines Eisenbahnverkehrsunternehmens oder eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, ferner für Zulassungen und andere Rechtshandlungen im Rahmen der Eisenbahnaufsicht fest. Die zweite regelt die Bestellung und die Befugnisse von Betriebsleitern für Eisenbahnen. Die Erläuterungen hierzu wurden von Prof. Dr. H.J. Kühlwetter verfasst. Als Grund für den Erlass dieser neuen Vorschrift wird an erster Stelle die wirkungsvolle Wahrnehmung der Betriebssicherheitspflicht genannt. Die amtliche Begründung zu den einzelnen Bestimmungen ist jeweils der Kommentierung vorangestellt.

Im Teil "Europäisches Recht" erscheint die Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung, mit der die Richtlinie 95/19/EG aufgehoben wird.

Mit der 11. Ergänzungslieferung wird die Sammlung erneut vervollständigt, und zwar in erster Linie im Teil „Deutsches Recht“. An die bereits in der 10. Ergänzungslieferung enthaltene Verordnung über die Bestellung und Befugnisse von Betriebsleitern für Eisenbahnen knüpft eine weitere Vorschrift an, die das gleiche Datum trägt und die die Prüfung zum Betriebsleiter für Eisenbahnen regelt. Erwähnenswert ist auch eine Vorschrift, die zwar lediglich als dienstliche Weisung einzustufen ist, jedoch zur Festlegung eines einheitlichen Verwaltungsverfahrens für Bauartzulassungen und Prüfung der überwachungsbedürftigen Anlagen in oder auf Schienenfahrzeugen von Bedeutung ist, und zwar die Verwaltungsrichtlinie für überwachungsbedürftige Anlagen der Schienenfahrzeuge des Bundes gemäß § 33 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Außerdem wurden Texte einiger novellierter Vorschriften durch Neufassungen ersetzt.

Vom Herausgeber der Sammlung verfasste Erläuterungen zum Gesetz zur Sicherstellung des Verkehrs wurden neu hinzugefügt. Die bisher im Gesetz über die Sicherung der Eingliederung Schwerbehinderter in Arbeit, Beruf und Gesellschaft geregelte unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im öffentlichen Personenverkehr wird nun im Sozialgesetz (Neuntes Buch) geregelt; die dazugehörigen, in der 10. Ergänzungslieferung erstmals erschienenen Erläuterungen von Wolfgang Kunz wurden dementsprechend angepasst.

Eine deutsche Fassung des Abkommens über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (SMGS) wurde neu in den Teil „Internationales Recht“ aufgenommen. Dies kommt wahrscheinlich einem Bedürfnis solcher Benutzer dieser Sammlung entgegen, welche mit Eisenbahnbeförderungen in Richtung der Gemeinschaft unabhängiger Staaten und darüber hinaus zu tun haben, bei denen eine Neuaufgabe unter dem SMGS-Regime erfolgen muss. Da das Deutsche keine Arbeitssprache mehr in der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) ist, gibt es seit 1990 keine amtliche deutsche Fassung dieses Abkommens. In dem abgedruckten Text ist die von der Logotrans (Logistik- und Transport-Consult Gesellschaft m.b.H., Wien, Geschäftsführer Hon. Prof. Dr. Kurt Spera) herausgegebene unverbindliche deutsche Übersetzung der amtlichen russischen Fassung (Stand 1.1. 1998) erkennbar. Leider fehlt ein Hinweis auf die Quelle und auf die Natur dieses Textes.

Ein großer Teil beider Ergänzungslieferungen ist in das Recht der Bundesländer einzuordnen; es handelt sich überwiegend um Verordnungen betreffend den Bau und den Betrieb von Anschlussbahnen.

Die umfassende Sammlung der Vorschriften über die vielfältigen Rechtsbeziehungen im Eisenbahnwesen kann als Arbeitsbehelf für Fachleute in Verwaltungen, Unternehmen und Verbänden für einen ersten raschen Überblick - auch über das eigene Tätigkeitsfeld hinaus - dienen.

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 2911/2001, p. 688/689 - Quand la CMR est muette (M. Tilche); p. 696-698 - Vice de chargement : partage de responsabilité

Idem, n° 2912/2001, p. 706/707 - Modification du transport. Attention ! (M. Tilche)

Idem, n° 2915/2001, p. 762 - CMR. Vers un forum shopping néerlandais ? (J. Putzeys)

Idem, n° 2916/2001, p. 771/772 - Matières dangereuses. Signal d'alarme (M. Tilche)

Idem, n° 2917/2001, p. 792 - Transport routier international. Validité d'un accord-litige (M. Tilche); p. 794-798 - Conserver ses recours. Gare aux brefs délais !

Idem, n° 2918/2001, p. 817/818 - Faute du préposé. Incidence sur la réparation (M. Tilche, J.-P. Thomas)

Idem, n° 2921/2001, p. 860/861 – Indemnisation. Qu'est-ce qu'un dommage aux marchandises ? (M. Tilche)

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 121/2001, S. 12 - Der Trend geht zur Doppelhülle. Binnenschiffahrts-Gefahrgut-Tag diskutierte künftiges ADNR (K. Ridder)

Idem, Nr. 130/2001, S. 8 - CMI arbeitet an neuen Haftungsregeln

European Railway Review, London, No. 4/2001, p. 43-46 – Leasing of Locomotives (A. Bloemen)

Journal pour le transport international, Bâle, n° 40/2001, p. 48/49 - Peut-on éviter un vol avec agression ? (R. Hädrich)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 9/2001, S. 359-363 - Nochmals: Einbeziehung der ADSp in Transportverträge (I. Koller); S. 363/364 - Ablieferung von Gütern (H. Valder)

Zeitschrift für Verkehrsrecht, Wien, Nr. 11/2001, S. 371-376 – Die Privatisierung der Kraftfahrzeugzulassung (O. Thann)