



Zwischenstaatliche Organisation  
für den internationalen  
Eisenbahnverkehr

---

Zeitschrift  
für den  
internationalen  
Eisenbahnverkehr

---

**4/2002**

110. Jahrgang • Oktober - Dezember

# Inhaltsverzeichnis

## Mitteilungen des Zentralamtes

**Niederländische Fassung des Protokolls 1999**, S. 75

## Organe der OTIF

### Verwaltungsausschuss

98. Tagung - Bern, 7./8.11.2002 - S. 75

### RID-Fachausschuss

S. unter "Gefährliche Güter"

## Gefährliche Güter

### UIC-Expertengruppe „Beförderung gefährlicher Güter“

Bern, 30./31.10.2002, S. 76

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

Genf, 4.-8.11.2002, S. 76

**RID-Fachausschuss** - 39. Tagung - Bern, 18.-21.11.2002 - S. 78

### Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE/UNO)

Genf, 2.-6.12.2002, S. 81

## Weitere Tätigkeiten

**Ausbildungskurs** - Pärnu, 14.-18.10.2002 - S. 86

## Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

### Europäische Gemeinschaften (EG)

Zweite jährliche Europäische Energie- und Verkehrskonferenz – Barcelona, 11.-13.11.2002 - S. 86

Anhörung betreffend die Rechte und Pflichten der Reisenden im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr - Brüssel, 15.11.2002 - S. 88

## Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und mit Binnenschiffen (CRTD) - Genf, 10.-12.6.2002 und 4.-6.11.2002 - S. 89

## Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT)

Entwurf eines Eisenbahnprotokolls zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung - Rom, 22.-25.10.2002 - S. 90

## Rechtsprechung

Cour d'Appel de Versailles - Urteil vom 14.5.2002 - Auf die Verjährung anwendbares Recht (CIM/Landesrecht), S. 91

## Sonstige Informationen

### International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

Gemeinsame Veranstaltung RID-Fachausschuss – ILLGRI  
Bern, 22.11.2002, S. 94

### Besuch bei der Eisenbahn der islamischen Republik Iran (RAI)

Teheran, 10.-13.12.2002, S. 97

### Besuch bei dem Arabischen Eisenbahnverband

Aleppo, 14.-16.12.2002, S. 99

## Bücherschau

**Allégret, Marc**, Transports publics de personnes et de marchandises – Loi d'orientation des transports intérieurs (Öffentlicher Personen- und Güterverkehr – Gesetz über die Neugestaltung des französischen Binnenverkehrs), Juris-Classeur commercial, Heft 608 (mit der Aktualisierung 8, 2000 zum 31.3.2002), S. 100

**Bidinger, Helmuth**, Personenbeförderungsrecht, Ergänzungslieferung 2/02, S. 101

**Spera, Kurt**, Handel- und Transport (Handbuch für Güterbeförderung in den Außenwirtschaftsbeziehungen), S. 101

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 102

## Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Quartalszeitschrift des Zentralamtes  
für den internationalen Eisenbahnverkehr in Bern

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

### Mitteilungen des Zentralamtes

#### Niederländische Fassung des Protokolls 1999

Dank einer Initiative der Niederlande und Belgiens verfügt das Sekretariat der OTIF über eine niederländische Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980, wie es von der 5. Generalversammlung der OTIF (Vilnius, 26.5.-3.6.1999) beschlossen worden ist. Diese Übersetzung gilt als amtliche Übersetzung im Sinne des Artikels 45 § 2 COTIF in der Fassung des Protokolls 1999. Sie ist auf der Homepage der OTIF (Rubrik Veröffentlichungen/Produkte) frei zugänglich. Ein beglaubigter Ausdruck ist beim Sekretariat zum Preis von sFr. 20.- erhältlich.

### Organe der OTIF

#### Verwaltungsausschuss

98. Tagung

*Bern, 7./8. November 2002*

Die 98. Tagung des Verwaltungsausschusses fand unter dem Vorsitz von Herrn Michel Aymeric (Frankreich)

am 7. und 8. November 2002 in Bern sowie auf dem herrlichen Aussichtspunkt Schilthorn statt.

Hinsichtlich des **Beitritts der EG zum COTIF** beschloss er, die Annahme des 2. Eisenbahnpakets und somit des Verhandlungsmandats der Europäischen Kommission abzuwarten, und die Frage des Verhandlungsmandats der OTIF-Delegation auf seiner nächsten Tagung zu beraten (s. Zeitschrift 2/2002, S. 19). Auch wenn Dänemark, das gegenwärtig den Vorsitz des Rates der UE wahrnimmt, sich als erste Priorität die Annahme des 2. Eisenbahnpakets in seiner Gesamtheit im Dezember 2002 gesetzt hat, könnten sich die Beratungen über dieses Paket in die Länge ziehen. Darüber hinaus sind die diesbezüglichen Arbeiten auf Seite der OTIF schneller vorangeschritten als bei der EG. Dementsprechend erachtete der Ausschuss es als verfrüht, über das Verhandlungsmandat der OTIF im Verlauf dieser Tagung zu diskutieren. Er hat sich auch nicht endgültig über eine Änderung der Zusammensetzung der OTIF-Delegation geäußert, nachdem Italien zwischenzeitlich den Wunsch vorgebracht hat, ihr anzugehören.

Bezüglich der **Personalangelegenheiten** nahm der Ausschuss von den Erklärungen des Generaldirektors auf der Grundlage des Projektes zur Personalpolitik in der Fassung von August 2002 Kenntnis. Er war jedoch der Ansicht, nicht in der Lage zu sein, im Verlauf dieser Tagung eine Entscheidung zu fällen. Er forderte den Generaldirektor auf, die Problematik für 2003 klarer und eingehender darzustellen (s. Zeitschrift 2/2002, S. 20).

Hinsichtlich der **finanziellen Angelegenheiten** nahm der Ausschuss Kenntnis von der finanziellen Lage der OTIF sowie vom gegenwärtigen Stand der Anlagen. Er genehmigte den Voranschlag 2003, wie er vom Zentralamt beantragt wurde. Um den Ausgabenüberschuss in Höhe von sFr. 93'972.- zu decken, wurde der vorläufige Kilometersatz auf sFr. 6.50 festgelegt. Der verbleibende Saldo in Höhe von sFr. 49'000.- wird dem Reservefonds entnommen werden. Der Ausschuss hat darüber hinaus das Zentralamt beauftragt, für die 99. Tagung ein Dokument vorzubereiten, das einen Vergleich zwischen den Beiträgen nach dem gegenwärtigen Finanzierungssystem und jenen nach dem Finanzierungssystem entsprechend dem COTIF 1999 ermöglicht.

Schließlich beschloss der Ausschuss, seine 99. Tagung auf Einladung der Slowakei am 22. und 23. Mai 2003 in Bratislava und seine 100. Tagung am 6. und 7. November 2003 in Bern zu halten.  
(Übersetzung)

### **RID-Fachausschuss**

#### **39. Tagung**

*Bern, 18.-21. November 2002*

s. unter "Gefährliche Güter".

## **Gefährliche Güter**

### **UIC-Expertengruppe „Beförderung gefährlicher Güter“**

*Bern, 30./31. Oktober 2002*

Die Expertengruppe wurde über die internationalen Tagungen zur Beförderung gefährlicher Güter unterrichtet. Dabei handelte es sich im Einzelnen um folgende Tagungen:

- Expertenunterausschuss der UNO in Genf (1.-10.7.2002)
- Gemeinsame Tagung RID/ADR in Genf (9.-12.9.2002)
- Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses in Bonn (5./6.9.2002).

Die Expertengruppe prüfte die bei der 39. Tagung des RID-Fachausschusses (Bern, 18.-21.11.2002) vorgeleg-

ten Fragen und Anträge und nahm dazu Stellung (s. hierzu den entsprechenden Bericht in dieser Zeitschrift).  
(Übersetzung)

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

*Genf, 4.-8. November 2002*

Unter dem Vorsitz von Herrn Franco (Portugal) nahmen 25 Staaten des ADR sowie zwölf staatliche oder nichtstaatliche internationale Organisationen an den Arbeiten dieser 73. Tagung teil.

#### **Sondervereinbarungen**

Die Arbeitsgruppe kam überein, dass hinsichtlich der Aktualisierung der auf dem nicht umstrukturierten ADR (1999) beruhenden Sondervereinbarungen zu Zwecken ihrer Anpassung an die neue Struktur (1.7.2001), diese von den Unterzeichnerstaaten als angenommen gelten, sofern kein Vorbehalt geäußert wurde. Auf die Zuweisung einer neuen Identifizierungsnummer wurde verzichtet. Darüber hinaus wurde angeregt, die für diese Vereinbarungen entsprechende Bestimmung des ADR zu überarbeiten, da diese Vereinbarungen nicht immer ausschließlich den Bedürfnissen der technischen und industriellen Entwicklung dienen.

**Beförderung begrenzter und von den Beförderungsbedingungen freigestellter Mengen** (s. Zeitschrift 2/2002, S. 25/26)

Die Anträge der informellen Arbeitsgruppe wurden in der Regel nicht sehr positiv aufgenommen. Einige Delegationen waren für die Aufnahme eines Verweises auf den Begriff „Endverwender“, während andere der Ansicht waren, dass das Kriterium der Beförderung als Nebentätigkeit beibehalten werden sollte.

Die Arbeitsgruppe kam überein, dass der Anwendungsbereich der Freistellungen ausgedehnt werden könnte, der Text jedoch die zugelassenen Freistellungen sehr genau festlegen müsste, um eine missbräuchliche Auslegung zu vermeiden.

Des Weiteren müsste hinsichtlich der Beförderungen zwischen Lagern und Einzelhändlern auf eine sehr genaue Formulierung geachtet werden.

Im Namen einer Korrespondenzgruppe, die zur Fort-

führung der Arbeiten gebildet wurde, wird ein neuer Antrag vorgelegt werden.

### **Sicherheit in Straßentunnels** (s. Zeitschrift 2/2002, S. 26)

Einige Delegationen unterstützten den Standpunkt Österreichs, wonach in Kapitel 1.9 die Aufnahme einer Tabelle, in der für jede Gruppe die verschiedenen Kategorien von gefährlichen Gütern, die von den Tunnelbetreibern entsprechend den der Konstruktion der Tunnels, den Verkehrsbeschränkungen usw. festgelegten Parametern zugelassen werden können, aufgeführt würden, es ermöglichen würde, zu einem harmonisierten Ansatz der Verkehrsbeschränkungen in Tunnels zu gelangen.

Andere Delegationen waren hingegen der Auffassung, die Beschränkungen müssten von den Tunnelbetreibern auf der Grundlage von technischen Risikoanalysen für jeden einzelnen Tunnel beschlossen werden. Die diesbezüglichen Arbeiten der OECD/AIPRC, obwohl sie auf eingehenden wissenschaftlichen Arbeiten beruhten, reichten nicht aus, um eine zufrieden stellende Berücksichtigung der einzelnen Straßentunnels zu gewährleisten. Der von Österreich beantragte harmonisierte Ansatz erschien ihnen unzweckmäßig, da er einerseits zu unberechtigten Beschränkungen für gewisse Tunnels und andererseits zu einer Unterbewertung der Risiken anderer Tunnels führen könnte. Schließlich waren einige Delegationen der Meinung, die gegenwärtig in Kapitel 1.9 des ADR garantierte Entscheidungsfreiheit der für den Straßenverkehr zuständigen Behörden dürfe nicht eingeschränkt werden.

Nachdem der Grundsatz der Aufnahme einer Tabelle in Kapitel 1.9 angenommen wurde, kündigte der Vertreter Österreichs an, er werde eine informelle Expertengruppe organisieren, um sich dieser Aufgabe anzunehmen. Er forderte die Delegationen auf, ihm schriftliche Anträge zu unterbreiten. In Anbetracht der vorhergegangenen Diskussionen wurde das Mandat dieser Gruppe wie folgt festgelegt:

- a) Genauere Festlegung der Stoffe und Ladungstypen (Versandstück, lose Schüttung, Tanks), die gemäß den Kriterien der OECD/AIPRC in die einzelnen Gruppen aufzunehmen sind;
- b) Aufnahme von Bestimmungen, welche die Bedeutung dieser Tabelle deutlicher erklären;
- c) Aufnahme dieser Bestimmungen, um die tatsächliche Anwendung durch die Fahrer zu erleichtern;

- d) Eventuelle Ausarbeitung eines Signalisierungssystems am Eingang von Straßentunnels zu Händen der Arbeitsgruppe für die Sicherheit und den Straßenverkehr (WP.1), das eine Identifizierung der für die Benutzung des Tunnels zugelassenen Gruppen ermöglicht;
- e) Ausarbeitung eines Systems zur Kontrolle, zum Beispiel mittels Signalisierung der Fahrzeuge, Dokumentation oder anderer Maßnahmen.

Die Arbeitsgruppe stellte fest, dass die Zusammenarbeit mit der WP. 1 die Schaffung eines kohärenten Straßensignalisierungssystems durch eine Änderung des Übereinkommens von 1968 betreffend die Straßensignalisierung und des ihn ergänzenden europäischen Übereinkommens ermöglichen sollte.

Darüber hinaus beschloss die Arbeitsgruppe auf Antrag Spaniens, im Rahmen der Fahrerausbildung Verhaltensregeln in Tunnels aufzunehmen.

Hingegen lehnte sie bei Stimmgleichheit den Antrag ab, wonach die Bestimmungen betreffend den Verkehr zu einer quantitative Risikoanalyse führen und bestimmte Anwendungsmaßnahmen vorsehen können.

### **Sicherung von Transporten mit gefährlichen Gütern** (s. Zeitschrift 2/2002, S.26/27)

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs erinnerte die Arbeitsgruppe daran, dass ein allgemeiner Antrag betreffend die Sicherheit bei der Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter im Dezember 2002 beraten werde und es daher zweckmäßig wäre, die Ergebnisse dieser Diskussion abzuwarten, bevor Beschlüsse gefasst werden.

Mehrere Delegationen vertraten die Auffassung, dass die geplanten Sicherheitsmaßnahmen, die auf eine Änderung der Bestimmungen betreffend das Schulungszeugnis der Fahrer abzielen (Format des Zeugnisses mit Lichtbild, Wiederholungsprüfung im neuen Wohnsitzland, nationale Register, usw.) nicht in den Bereich des ADR gehörten, sondern eher im Rahmen der nationalen Gesetzgebung ergriffen und gegebenenfalls entsprechend Artikel 4 (1) des ADR angewendet werden sollten.

Außerdem könnten solche Bestimmungen sich als inkompatibel mit der Rechtsprechung der Europäischen Union im Bereich des freien Personenverkehrs erweisen und sogar in einigen Staaten zu Problemen hinsichtlich der vertraulichen Behandlung persönlicher Daten führen.

(Übersetzung)

## RID-Fachausschuss

### 39. Tagung

*Bern, 18.-21. November 2002*

21 Mitgliedstaaten und 3 nichtstaatliche internationale Organisationen nahmen an den Arbeiten unter dem Vorsitz von Herrn H. Rein (Deutschland) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn W. Visser (Railion Benelux) teil.

Die Tagesordnung umfasste insbesondere die folgenden Punkte und es wurden die nachstehenden Beschlüsse gefasst.

#### Sondervereinbarungen

Die auf der Grundlage der nicht umstrukturierten Fassung des RID 1999 beruhenden Sondervereinbarungen müssen von den initiiierenden Staaten zwecks Anpassung an das neue Recht, d. h. entsprechend dem umstrukturierten RID 2001 aktualisiert werden. Falls keine materielle Änderung vorgenommen wird, brauchen die Staaten nicht erneut beizutreten, da die Geltungsdauer unverändert bleiben muss.

#### Änderungen an der Ausgabe 2003 für eine Inkraftsetzung zum 1.1.2004

Es handelte sich um Änderungen, die von der Gemeinsamen Tagung vom März 2002 angenommen, in die Ausgabe 2003 des ADR aufgenommen wurden und für das RID auf Grund der Notifizierungsfrist zu diesem Datum nicht in Kraft treten konnten. Diese Änderungen wurden angenommen.

Im Zusammenhang mit der Harmonisierung mit dem ADR stellte der Fachausschuss fest, dass bezüglich der Anerkennung der in den Dokumenten für den See- und Luftverkehr enthaltenen Angaben diese Vorschriften nicht klar sind und zu unterschiedlichen Interpretationen führen können. Auch wenn die Anerkennung der Dokumente für den See- und Luftverkehr als solche für das RID (noch) nicht in Frage kommen, wurde beschlossen, im Rahmen der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung die folgenden zwei Fragen zu beraten:

- Was ist mit den RID/ADR-spezifischen Vorschriften?
- Müssen zum Beispiel die Vorschriften über begrenzte Mengen des IMDG-Codes anerkannt werden?

Der Fachausschuss wird erst nach Beantwortung dieser Fragen in der Lage sein sich hierzu sowie zu RID-spezifischen Vorschriften, insbesondere die ausschließliche Verwendung der englischen Sprache und zur Angabe der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr zu äußern.

#### Interne Notfallpläne für Rangierbahnhöfe

Ein diesbezüglicher Verweis auf das UIC-Merkblatt in Kapitel 1.10 des RID wurde angenommen (s. auch Zeitschrift 4/2001, S. 77/78, Bericht über die 38. Tagung).

**Tank- und Fahrzeugtechnik** (s. hierzu insbesondere die Zeitschriften 4/2001, 2/2002 und 3/2002)

Der Fachausschuss fasste bezüglich der folgenden Themen bedeutende Beschlüsse für die Ausgaben 2005 bzw. 2007 des RID:

- Dom und Domdeckel
- Anbauten am Tank von Kesselwagen
- Energieverzehreinrichtungen/Crash-Elemente.

Darüber hinaus wurde er über den Stand der Arbeiten zu folgenden Themen innerhalb der entsprechenden Arbeitsgruppe unterrichtet und beriet darüber:

- Puffer und Pufferteller
- Überpufferungsschutzeinrichtungen
- Sandwich-Cover für Tankböden
- Lang-/Mittelträger / Selbsttragender Tank
- Verbesserung des Ausbesserungszustandes der Kesselwagen
- Hohe Aufbauten auf Kesselwagentanks
- Checkliste
- Sicherheitstraining des Personals
- Sachstand Forschungsvorhaben Telematik
- Forschungsvorhaben „Telematikgestütztes Informationssystem für Fahrzeugführer bei der Gefahrgutbeförderung im intermodalen Verkehr“.

Die Prüfung dieser Fragen wird im Rahmen der Arbeitsgruppe fortgeführt werden.

#### Maßnahmen der Schweiz für eine Erhöhung der Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene (s. auch Zeitschrift 3/2002, S. 52/53)

Diese Maßnahmen waren Gegenstand einer sehr langen Diskussion über folgende Fragen:

- Streckenwahl

- Transport von Phosgen, Chlor und Schwefeldioxid
- Entgleisungsdetektoren.

Die Prüfung dieser Maßnahmen wird fortgeführt werden

- in einer Arbeitsgruppe zu Kapitel 1.9 (Streckenwahl)
- im Rahmen des Fachausschusses (Phosgen, Chlor und Schwefeldioxid)
- im Rahmen der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ (Detektoren). Hierbei handelt es sich um das am meisten umstrittene Thema auf Grund der Unumkehrbarkeit dieser Einrichtung (z. B. automatisches Anhalten in einem Tunnel).

### Sicherheit in Eisenbahntunneln

Der Fachausschuss wurde über die Einrichtung einer multidisziplinären Ad-hoc-Arbeitsgruppe – entsprechend dem, was für Straßentunnels unternommen wurde - bei der ECE/UNO (s. Zeitschriften 4/2001, S. 73, 2/2002, S. 26 und S. 77 dieser Zeitschrift) sowie über die verfolgten Ziele (Mandat) unterrichtet. Der Fachausschuss wird regelmäßig über die Entscheidungen der Arbeitsgruppe unterrichtet werden und diese Frage wird auf der Tagesordnung der nächsten oder der folgenden Tagungen erscheinen.

### Sicherung von Eisenbahntransporten mit gefährlichen Gütern (siehe Zeitschriften 3/2002, S. 44 und 55/56 und 2/2002, S. 26/27)

Im Nachgang zur Debatte im Rahmen der Gemeinsamen Tagung von September und der an ihn gerichteten Bitte um Stellungnahme vertrat der Vertreter des Rechtsdienstes des OCTI die Meinung, dass die Vorschläge des Vereinigten Königreichs die Sicherung von Transporten zweifellos verbessern, jedoch geprüft werden muss, was das Ziel und die Aufgabe des RID ist und welche Kompetenzen der RID-Fachausschuss hat. Ziel des RID sei es, die Sicherheit der Beförderung zu regeln, d. h. die aus dem Gefahrgut resultierenden Gefahren zu limitieren. Maßnahmen zur Transport-sicherheit können allerdings auch helfen, das Risiko terroristischer Anschläge zu vermindern. Diese können daher im RID geregelt werden. Wenn in erster Linie gegen terroristische Gefahren vorgegangen werden soll, müsse die Kompetenz des RID-Fachausschusses betrachtet werden. Das für die Umsetzung der Beschlüsse des RID-Fachausschusses vorgesehene vereinfachte Verfahren sei im Völkerrecht nicht anwendbar, da die Beschlüsse des RID-Fachausschusses auch für die Staaten in Kraft treten, die dagegen

gestimmt und Einspruch eingelegt haben. Der RID-Fachausschuss müsse daher sehr sorgfältig prüfen, welche Maßnahmen in den Regelungsinhalt des RID fallen. Der bisherige Inhalt des RID bilde dabei eine Richtschnur. Das RID sei eine zwingende Rechtsvorschrift, die die Mitgliedstaaten unmittelbar binde. Im Gegensatz dazu könne jeder Mitgliedstaat bei Empfehlungen selbst entscheiden, was und in welchem Maße er etwas umsetzt. Die Mitgliedstaaten werden ganz bestimmt nicht damit einverstanden sein, im Bereich des Datenschutzes irgendetwas zu akzeptieren.

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs präziserte, Zielsetzung dieser Empfehlungen sei es gewesen, Sicherungsmaßnahmen in Europa und auf der ganzen Welt zu vereinheitlichen. Das Vereinigte Königreich sei in der Lage, diese Maßnahmen auch allein umzusetzen. Die Gemeinsame Tagung sowie die WP.15 und der RID-Fachausschuss müssen entscheiden, ob diese Empfehlungen aus den UN-Modellvorschriften übernommen werden. Eine Diskussion über die Stellungnahme des Rechtsdienstes des OCTI sei verfrüht, da die Empfehlungen noch nicht vom UN-Expertenausschuss verabschiedet worden seien. Er vertrat jedoch die Meinung, dass die Abwehr der transportbedingten Gefahren auch die Verhinderung der Sabotage miteinschließt

Der Vertreter des Rechtsdienstes des OCTI war der Auffassung, dass eine internationale Vereinheitlichung zwar wünschenswert ist, aber auch die Gefahr der Anfechtung auf nationaler Ebene beachtet werden sollte.

Der Vertreter Österreichs war der Ansicht, dass die Warnungen des OCTI ernst genommen werden sollten. Wegen des vereinfachten Verfahrens, bei dem die nationalen Parlamente ausgeschaltet werden, sollten politische Fragen aus dem RID-Fachausschuss herausgehalten werden. Institutionen, die sich mit polizeilichen Maßnahmen oder dem Schutz der Privatsphäre befassen, sollten rechtzeitig eingeschaltet werden, da sonst die Behandlung dieser Frage durch ein Transportgremium in Frage gestellt werde.

Der Vertreter der Niederlande war der Meinung, dass man sich nicht nur Gedanken über die Sicherung von Transporten gegen den Terrorismus, sondern auch über den Schutz der gefährlichen Güter machen sollte. Man sollte sich auf die Festlegung eines Schutzzieles beschränken. Damit würden konkrete Vorschriften vermieden, bei denen das Kosten/Nutzen-Verhältnis und die Implementierung unklar seien. Die Sicherung sollte nicht nur für die Beförderung gefährlicher Güter, sondern auch für die Beförderung im Allgemeinen

verbessert werden. Die Probleme seien im Landverkehr weniger leicht als im Seeverkehr zu lösen.

Der Vertreter der UIC teilte mit, dass die Experten-Gruppe der UIC die Rechtsauffassung des OCTI unterstütze, ohne dass die Einzelmaßnahmen diskutiert worden seien.

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs betonte abschließend, dass sich der RID-Fachausschuss aus Regierungsvertretern zusammensetze. Jeder Delegierte müsse sich mit seinen nationalen Stellen in Verbindung setzen, so dass im RID-Fachausschuss Entscheidungen getroffen werden können. Der Schutz gefährlicher Güter vor terroristischen Anschlägen sollte besser im RID-Fachausschuss geregelt werden, um zu verhindern, dass an anderer Stelle allgemeine Maßnahmen ergriffen werden, die dem RID widersprechen.

Davon ausgehend, dass der UN-Expertenunterausschuss Beschlüsse fassen wird, hielt der Vorsitzende es für wichtig, dass die Delegierten aktiv in die Entscheidungsprozesse im UN-Expertenunterausschuss eingreifen, damit bereits dort ein Ergebnis erzielt werde, das problemlos in das RID/ADR übernommen werden könne. Ansonsten bestehe die Gefahr, dass die Vorschriften der einzelnen Verkehrsträger anschließend zu starke Abweichungen aufweisen. Deutschland werde für den UN-Expertenunterausschuss ein informelles Dokument vorbereiten, in dem der Sachstand der Beratungen der Europäischen Kommission wiedergegeben wird.

### **Erläuternde Bemerkungen zur umstrukturierten Ausgabe des RID**

Die vom Vertreter der Niederlande vorgestellten erläuternden Bemerkungen wurden gut aufgenommen.

Sie beinhalten unter anderem einen geschichtlichen Überblick über die Arbeiten an der Umstrukturierung sowie eine Einführung in die einzelnen Teile des RID:

- eine systematische Liste für die Zuordnung von Beförderungsbedingungen zu Stoffgruppen
- eine Gegenüberstellung zwischen der nicht umstrukturierten Fassung von 1999 und der umstrukturierten Fassung.

Diese Bemerkungen werden auch der Gemeinsamen Tagung unterbreitet und für die Zwecke des ADR ergänzt werden. Sie werden auch in die Homepage der OTIF eingestellt werden.

### **Offen gebliebene Fragen, Verschiedenes und neue Anträge**

Der Fachausschuss nahm von der UIP beantragte Vorschriften zur Harmonisierung des Verfahrens für die erstmalige und die wiederkehrende Prüfung von Kesselwagen, zur Harmonisierung der von den Sachverständigen zu erfüllenden Voraussetzungen und zur gegenseitigen Anerkennung der Sachverständigen an.

Der Fachausschuss behandelte erneut die ewige Frage der Auslegung der Übergangsvorschriften für vor dem 1. Oktober 1978 – Datum des Inkrafttretens des Anhangs zu den Kesselwagen – gebaute Kesselwagen (s. Zeitschrift 4/2001, S. 78/79). In diesem Zusammenhang geht es um die Verschrottung oder nicht Verschrottung von hunderten, wenn nicht sogar von tausenden von Kesselwagen. Der neue Antrag der Schweiz wurde an die nächste Tagung verwiesen und es wurden folgende neue Mandate erteilt:

- das OCTI stellt alle Dokumente und Berichte zu diesem Thema zusammen ;
- die UIP benennt durch eine Abfrage bei den Einstellern und den zuständigen Behörden die ungefähre Anzahl der Kesselwagen, die eventuell betroffen sind;
- die Schweiz sollte eine eingehende technische Analyse für die Beurteilung des sicherheitstechnischen Standards vorlegen und den Nachweis erbringen, dass die Wanddicke über der heute geforderten liegt.

### **Schlussfolgerung**

Diese Tagung des Fachausschusses stellte zweifellos einen Wendepunkt in seiner Geschichte dar. Sie nahm zum ersten Mal technische Vorschriften für Unfallsituationen an, während sich sein Rahmen und seine Zuständigkeit bisher auf die normalen Beförderungsbedingungen beschränkte. Unter diesem gleichen Gesichtspunkt behandelte er Fragen sowohl technischer als auch politischer Art, wie zum Beispiel die Sicherheit in Eisenbahntunneln und die Sicherung von Eisenbahntransporten mit gefährlichen Gütern (Terrorismus). Diese Entwicklung ist von großer Bedeutung.  
(Übersetzung)



## **Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE/UNO)**

### 22. Tagung

*Genf, 2.-6. Dezember 2002*

Experten oder Beobachter aus mehr als 20 Staaten und genauso viele staatliche oder nichtstaatliche Organisationen haben an dieser Tagung teilgenommen.

Die schwierigen Fragen wurden wie immer Arbeitsgruppen übertragen, die parallel oder außerhalb der Tagungszeiten tagten.

In diesem Zusammenhang sei zu erwähnen, dass diese Tagung der 13. umstrukturierten Ausgabe des UN-Modellvorschriftenwerks den letzten Schliff geben sollte.

Die wichtigsten behandelten Themen (s. auch Zeitschriften 3/2001, 4/2001 und insbesondere 3/2002) und gefassten Beschlüsse waren folgende:

#### **Zusatzbestimmungen für die Beförderung von Gasen**

Die Arbeitsgruppe hat ihre Arbeiten abgeschlossen. Es ist zurzeit nicht vorgesehen, diese Arbeitsgruppe beizubehalten.

#### **Beförderung von ansteckungsgefährlichen Stoffen in loser Schüttung**

Der Unterausschuss hat schließlich in Folge von Seuchen neue Bestimmungen für die Beförderung von Tierkadavern in loser Schüttung angenommen, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass zahlreiche Länder gegen solche plötzlich auftretende Katastrophen machtlos sind und somit aus der Erfahrung anderer Länder Nutzen ziehen können.

#### **Beförderung von festen Stoffen in ortsbeweglichen Tanks**

Auch hier hat die Arbeitsgruppe ihre Arbeiten abgeschlossen. Die Frage, ob für die Beförderung in Pulver- oder Granulatform bzw. die Beförderung in geschmolzenem Zustand zwei Tankcodierungen vorgesehen werden sollten, wurde auf den nächsten Zweijahreszeitraum verschoben.

## **Prüfung der Festigkeit gegenüber wiederholten Stößen an Verpackungen, IBC und Großverpackungen**

Es wurde keine Übereinstimmung erzielt, und die Frage wurde auf den nächsten Zweijahreszeitraum verschoben.

### **Sicherung von Transporten**

Sämtliche Dokumente, welche die Aufnahme von Bestimmungen betreffend die Sicherung von Transporten in das Modellvorschriftenwerk für die Beförderung gefährlicher Güter betrafen, wurden von einer Redaktionsgruppe geprüft, bevor sie vom Unterausschuss behandelt wurden.

Der Experte Belgiens erklärte, er sei nicht gegen die Maßnahmen zur Verstärkung der Sicherung von Transporten mit gefährlichen Gütern, doch sei er der Auffassung, die Dokumente hätten zuerst vom Unterausschuss<sup>1</sup> geprüft werden sollen, da es Widersprüche geben könnte zwischen den Bestimmungen betreffend die Sicherung von Transporten und jenen, die die Sicherheit anbelangen. Darüber hinaus falle die Frage Sicherung von Transporten in der Regel nicht in den Zuständigkeitsbereich der Verkehrsministerien. Er hätte es vorgezogen, zuerst über eine Übersicht der Art und Weise, in der die Frage der Sicherung in den verschiedenen Regionen der Welt und von den im Bereich der Regeln betreffend die Sicherung gefährlicher Güter zuständigen Organisationen gehandhabt wird.

Die vom Experten Belgien ausgedrückte Position fand keine Unterstützung bei den anderen Experten, und der Unterausschuss nahm mit einigen Änderungen neue Vorschriften auf der Grundlage der von der Redaktionsgruppe vorgeschlagenen Texte an. Der vollständige Text dieser neuen Vorschriften ist am Ende dieses Berichts wiedergegeben.

Der Vertreter der IMO teilte mit, dass ein neues Kapitel X1.2, welches die Maßnahmen zur Sicherung von Transporten abdeckt, in das internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen von 1974 in der geänderten Fassung) wahrscheinlich am 13. Dezember 2002 angenommen werde. Dieses Kapitel würde durch einen neuen internationalen Code für die Sicherung von Schiffen und Hafeneinrichtungen (ISPS-Code) ergänzt, der zwingende und empfehlende Vorschriften im

<sup>1</sup> Anmerkung der Redaktion : Es gab auch keine Diskussion über den Grundsatz der Erfordernis solcher Bestimmungen ...

Hinblick auf eine Erhöhung der Sicherheit an Bord von Schiffen und an den Schnittstellen Schiff/Hafen beinhalte. Die Mitglieder des Unterausschusses könnten eine Berücksichtigung der Vorschriften dieses neuen Codes bei der späteren Prüfung der Frage der Sicherheitsmaßnahmen in Erwägung ziehen. Die Vorschriften des UN-Modellvorschriftenwerks betreffend die Sicherung von Transporten, welche die multimodalen Aspekte der Beförderung gefährlicher Güter berühren, würden zusätzlich zu den von der IMO ausgearbeiteten Vorschriften Anwendung finden.

Die Vertreterin der ICAO teilte mit, ihre Organisation habe geplant, eine gemeinsame Arbeitsgruppe zu bilden, in der die Mitglieder der Expertengruppe für gefährliche Güter der ICAO sowie der im Bereich der Sicherung von Transporten tätigen Personen vertreten wären, um festzulegen, wie die neuen Vorschriften des UN-Modellvorschriftenwerks betreffend die Sicherung von Transporten aufgenommen werden können.

Mehrere europäische Experten teilten mit, diese neue Vorschriften würden wahrscheinlich in ihren Staaten angewendet, doch sei nicht sicher, dass dies über die üblichen Rechtsinstrumente im Bereich der Beförderungen (ADR, RID und ADN) erfolgen könne, da sie nicht alle in den rechtlichen Rahmen dieser Instrumente eingeordnet werden könnten. In diesem Fall müssten sie als nationale Gesetze Anwendung finden, wobei dies jedoch nicht in den Zuständigkeitsbereich der Verkehrsministerien sondern anderer Ministerien falle.

### **Reihenfolge, in der die Informationen im Beförderungsdokument erscheinen müssen**

Es wurde daran erinnert, dass die gegenwärtigen Vorschriften, denen zufolge der Absender die Wahl zwischen mehreren Reihenfolgen für die Informationsdarstellung hat, einer Kompromisslösung entsprechen, die nach langen und schwierigen Verhandlungen zustande kam, und die mit der Ausarbeitung von Regeln betrauten Behörden und Organisationen Maßnahmen ergriffen hätten, um eine weltweite Anwendung dieser Lösung sicherzustellen.

Der Unterausschuss bemerkte, er sei sehr besorgt auf Grund der Tatsache, dass unabhängig des ab dem 1. Januar 2003 bestehenden internationalen Rechtsrahmens, die IATA, die eine sehr bedeutende nicht-staatliche Organisation ist, die jedoch nur die Betreiber eines einzigen Verkehrsträgers vertritt, beschlossen hat, eine bestimmte Reihenfolge zwingend vorzuschreiben, und sogar eine Mitteilung in die Ausgabe 2002 ihres Regelwerks aufgenommen hat, wonach die Absender ab dem 1. Januar 2005 ihre IATA-Erklärung entsprechend

dieser Reihenfolge ausfüllen müssen, wodurch sämtliche Absender vor vollendete Tatsachen gestellt wurden.

Der Unterausschuss äußerte die Hoffnung, dass die IATA in der nächsten Ausgabe ihres Regelwerkes beide Möglichkeiten der Informationsdarstellung beibehalten werde. Das Sekretariat wurde gebeten, der IATA die Bedenken des Unterausschusses mitzuteilen.

Mehrere Delegationen erkannten jedoch an, dass eine einzige Reihenfolge vorteilhafter gewesen wäre. Da dieser Sektor jedoch Zeit benötige, um seine Informatikprogramme einer neuen Reihenfolge anzupassen, und eine Kompromisslösung gefunden wurde, wäre es unzweckmäßig, nur zwei Jahre nach der Annahme dieser Lösung die Regeln erneut zu ändern.

### **Vom Unterausschuss auf der 19., 20. und 21. Tagung angenommene Texte**

Der Unterausschuss prüfte die zusammenfassende Liste der Änderungsentwürfe für das UN-Modellvorschriftenwerk und das Handbuch Prüfungen und Kriterien und genehmigte sie. Diese Genehmigung gehörte davor in den Zuständigkeitsbereich des Expertenausschusses. Seit der Umgestaltung dieses Ausschusses hat dieser jedoch nur noch die formelle Aufgabe, die Resolutionen der beiden Unterausschüsse anzunehmen, die darin bestehen, die angenommenen Änderungen und das für den nächsten Zweijahreszeitraum beschlossene Arbeitsprogramm umzusetzen<sup>2</sup>.

### **Arbeitsprogramm**

Das Arbeitsprogramm beinhaltet die folgenden bedeutenden Punkte:

- Harmonisierung mit dem GHS (weltweit harmonisiertes System für Klassifizierung und Bezeichnung)
- Verfahren für die Unfallberichte
- Normierung von Unfallmaßnahmen
- Leitgrundsätze betreffend die verschiedenen Teile/Kapitel des UN-Modellvorschriftenwerks
- Prüfung der Vorschriften für Verpackungen
- Beförderung von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern.

<sup>2</sup> Anmerkung der Redaktion : Aus diesem Grunde verzichten wir darauf, über die Tagung dieses Expertenausschusses, die am 11. und 12.12.2002 stattfand, zu berichten.

<b>Anlage : SICHERUNG VON TRANSPORTEN</b>	<b>1.4.2</b>	<b>Unterweisung im Bereich der Sicherung</b>
<b>Vom Unterausschuss bzw. Expertenausschuss angenommene Texte</b>	1.4.2.1	Die in Absatz 1.3.2 a), b) und c) aufgeführte Unterweisung von Personen muss auch Kurse, die der Sensibilisierung gegenüber der Sicherung dienen, beinhalten.
<b>Teil 1</b> Aufnahme des folgenden neuen Kapitels 1.4:		
<b>„KAPITEL 1.4 VORSCHRIFTEN FÜR DIE SICHERUNG</b>	1.4.2.2	Die Kurse zur Sensibilisierung gegenüber der Sicherung müssen sich auf die Art der Gefährdung, deren Erkennung und die Verfahren zur Verringerung dieser Gefährdung sowie die bei Verletzung der Vorschriften zu ergreifenden Maßnahmen beziehen. Sie müssen Kenntnisse über eventuelle Sicherungspläne entsprechend den Verantwortlichkeiten und der Rolle des Einzelnen bei der Anwendung dieser Pläne vermitteln.
Einleitende Bemerkungen		
<b>Bem. 1:</b> Dieses Kapitel beinhaltet Vorschriften, die zum Ziel haben, die Sicherung von Transporten mit gefährlichen Gütern durch sämtliche Verkehrsträger sicherzustellen. Weitere, für bestimmte Verkehrsträger anwendbare Vorschriften sind in Kapitel 7.2 aufgeführt. Die nationalen sowie die für die jeweiligen Verkehrsträger zuständigen Behörden können zusätzliche Vorschriften für die Sicherung anwenden, die bei der Aufgabe zur Beförderung oder der Beförderung gefährlicher Güter zu berücksichtigen sind.	1.4.2.3	Die im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter tätigen Personen müssen einen solchen Kurs besuchen, sobald sie ihre Tätigkeit aufgenommen haben, es sei denn, sie können nachweisen, dass sie einen solchen Kurs bereits absolviert haben. In der Folge sind wiederkehrende Auffrischkurse sicherzustellen.
<b>Bem. 2:</b> Für Zwecke dieses Kapitels versteht man unter „Sicherung“ die Maßnahmen oder Vorkehrungen, die getroffen werden, um den Diebstahl oder den Missbrauch gefährlicher Güter, durch den Personen oder Güter gefährdet werden können, zu minimieren.	1.4.2.4	Der Arbeitgeber muss Nachweise über sämtliche im Bereich der Sicherung durchgeführten Unterweisungen führen und dem Arbeitnehmer auf Verlangen zugänglich machen.
<b>1.4.1 Allgemeine Vorschriften</b>	<b>1.4.3</b>	<b>Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter mit hohem Gefahrenpotential</b>
1.4.1.1 Alle an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligten Personen müssen die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Sicherheitsvorschriften beachten.	1.4.3.1	Im Rahmen der Anwendung der nationalen Vorschriften für die Sicherung müssen die zuständigen Behörden die Erstellung eines Programms zur Identifizierung der an der Beförderung gefährlicher Güter mit hohem Gefahrenpotential beteiligten Absender oder Beförderer zu Zwecken der Übermittlung von sicherheitsrelevanten Informationen prüfen. Eine indikative Liste der gefährlichen Güter mit hohem Gefahrenpotential ist in Tabelle 1.4.1 dargestellt.
1.4.1.2 Absender dürfen gefährliche Güter nur Beförderern zur Beförderung übergeben, deren Identität sie in geeigneter Weise festgestellt haben.		
1.4.1.3 Transitbereiche, wie zum Beispiel Zwischenlager für Luftfracht, Rangierbahnhöfe und sonstige Bereiche zur Zwischenlagerung, müssen ordnungsgemäß gesichert, gut beleuchtet und wenn möglich für nicht berechnigte Personen unzugänglich sein.		

### 1.4.3.2 Sicherungspläne

1.4.3.2.1 Die an der Beförderung gefährlicher Güter mit hohem Gefahrenpotential (s. Tabelle 1.4.1) beteiligten Beförderer, Absender und anderen Personen (einschließlich der Betreiber von Infrastruktur) müssen Sicherungspläne, die mindestens die in Absatz 1.4.3.2.2 aufgeführten Elemente beinhalten, einführen und tatsächlich anwenden.

1.4.3.2.2 Jeder Sicherungsplan muss mindestens folgende Merkmale aufweisen:

- a) Spezifische Zuweisung der Verantwortlichkeiten im Bereich der Sicherung an Personen, welche über die erforderlichen Kompetenzen und Qualifikationen verfügen und mit den entsprechenden Befugnissen ausgestattet sind;
- b) Verzeichnis der beförderten gefährlichen Güter oder der Art der beförderten gefährlichen Güter;
- c) Bewertung der üblichen Vorgänge und den sich daraus ergebenden Sicherheitsrisiken, insbesondere intermodale Umschläge, Zwischenlagerung sowie Abfertigungs- und Verteilungsvorgänge;
- d) klare Darstellung der Maßnahmen, insbesondere Schulungstätigkeit, Sicherungspolitik (einschließlich Maßnahmen bei erhöhter Bedrohung sowie Prüfung bei Einstellung von Personal oder Versetzung von Personal auf bestimmte Stellen, usw.), Betriebsverfahren (Wahl und Nutzung bereits bekannter Strecken, Zugang zu zwischenlagerten gefährlichen Gütern, Nähe zu gefährdeten Infrastruktureinrichtungen, usw.), für die Verringerung von Sicherheitsrisiken zu verwendende Ausrüstungen und Ressourcen;
- e) wirksame und aktualisierte Verfahren zur Meldung von Bedrohungen, Verletzungen der Sicherung oder

damit zusammenhängenden Zwischenfällen;

- f) Verfahren zur Bewertung und Erprobung der Sicherungspläne und Verfahren zur wiederkehrenden Prüfung und Aktualisierung der Pläne;
- g) Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherung der im Plan enthaltenen Transportinformationen;
- h) Maßnahmen zur Gewährleistung, dass die Transportinformation so weit wie möglich begrenzt wird. Diese Maßnahmen dürfen jedoch die in Kapitel 5.4 dieser Modellvorschriften vorgeschriebene Übermittlung der Beförderungsdokumente nicht behindern.

**Bem.:** Beförderer, Absender und Empfänger müssen untereinander und mit den zuständigen Behörden zusammenarbeiten, um Hinweise über eventuelle Bedrohungen auszutauschen, geeignete Sicherungsmaßnahmen zu treffen und auf Zwischenfälle, welche die Sicherung gefährden, zu reagieren.

#### **Tabelle 1.4.1: INDIKATIVE LISTE DER GEFÄHRLICHEN GÜTER MIT HOHEM GEFAHRENPOTENTIAL**

Gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotential sind solche, bei denen die Gefahr eines Missbrauchs zu terroristischen Zwecken und damit die Gefahr schwerwiegender Folgen, wie Verlust zahlreicher Menschenleben und massive Zerstörungen, besteht. Es handelt sich dabei um folgende Güter:

Klasse 1, Unterklasse 1.1:	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff
Klasse 1, Unterklasse 1.2:	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff
Klasse 1, Unterklasse 1.3:	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff der Verträglichkeitsgruppe C

Klasse 1, Unterklasse 1.5:	explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff	<b>Bem. 2:</b>	Zum Zwecke der Nichtverbreitung nuklearer Stoffe findet das Übereinkommen über den physischen Schutz von nuklearen Stoffen in der Ergänzung der Empfehlungen des Informationsrundschriftens INFCIRC/225(Rev.4) der IAEA Anwendung auf internationale Beförderungen."
Unterklasse 2.1:	entzündbare Gase in großen Mengen		
Unterklasse 2.3:	giftige Gase (mit Ausnahme von Druckgaspackungen)		
Klasse 3:	entzündbare flüssige Stoffe der Verpackungsgruppen I und II in großen Mengen	<b>TEIL 7</b>	Folgenden neuen Absatz 7.2.4 einfügen:
Klasse 3 und Unterklasse 4.1:	desensibilisierte explosive Stoffe	<b>„7.2.4</b>	<b>Vorschriften für die Sicherung von Transporten auf der Straße, auf der Schiene und auf Binnenwasserstraßen</b>
Unterklasse 4.2:	Güter der Verpackungsgruppe I in großen Mengen	<b>Bem.:</b>	Diese Vorschriften gelten zusätzlich zu den für alle Verkehrsträger geltenden Vorschriften des Kapitels 1.4.
Unterklasse 4.3:	Güter der Verpackungsgruppe I in großen Mengen	7.2.4.1	Jedes Mitglied der Besatzung eines Straßenfahrzeuges, eines Zuges oder eines Binnenschiffes, mit dem gefährliche Güter befördert werden, muss während der Beförderung einen Lichtbildausweis mit sich führen.
Unterklasse 5.1:	entzündend (oxidierend) wirkende flüssige Stoffe der Verpackungsgruppe I in großen Mengen	7.2.4.2	Sofern dies zweckmäßig ist und die notwendigen Ausrüstungen bereits vorhanden sind, müssen Telemetriesysteme oder andere Methoden, die eine Transportverfolgung von gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotential (s. Tabelle 1.4.1 des Kapitels 1.4) ermöglichen, eingesetzt werden.
Unterklasse 5.1:	Perchlorate, Ammoniumnitrat und ammoniumnitratthaltige Düngemittel in großen Mengen	7.2.4.3	Der Beförderer muss darauf achten, dass die Fahrzeuge und Binnenschiffe, die gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotential (s. Tabelle 1.4.1 des Kapitels 1.4) befördern, mit Vorrichtungen, Ausrüstungen oder Systemen zum Schutz gegen Diebstahl des Fahrzeugs oder des Schiffes bzw. der Ladung ausgestattet ist, und sicherstellen, dass diese Schutzvorrichtungen jederzeit eingeschaltet sind und funktionieren.
Unterklasse 6.1:	giftige Stoffe der Verpackungsgruppe I	7.2.4.4	Sicherheitsüberprüfungen an Beförderungseinheiten müssen sich auch auf die Maßnahmen zur Sicherung erstrecken.“.
Unterklasse 6.2:	ansteckungsgefährliche Stoffe der Kategorie A		
Klasse 7:	radioaktive Stoffe in einer Menge von mehr als 3000 A <sub>1</sub> (in besonderer Form) bzw. 3000 A <sub>2</sub> in Typ B- oder Typ C-Versandstücken		
Klasse 8:	ätzende Stoffe der Verpackungsgruppe I in großen Mengen		
<b>Bem. 1:</b>	In dieser Tabelle bedeutet „in großen Mengen“ eine Beförderung in einer Menge von mehr als 3000 kg oder 3000 l in einem ortsbeweglichen Tank oder in einem Container für die Beförderung in loser Schüttung.		

## FOLGEÄNDERUNGEN

- 1.3.1 Am Ende folgenden neuen Satz hinzufügen:

„Die Unterweisung muss auch die in Kapitel 1.4 aufgeführten besonderen Vorschriften für die Sicherung von Transporten mit gefährlichen Gütern beinhalten“.

1.3.3 Folgenden neuen Absatz 1.3.3 einfügen:

„Der Arbeitgeber muss Nachweise über sämtliche im Bereich der Sicherung durchgeführten Unterweisungen führen und dem Arbeitnehmer auf Verlangen zugänglich machen.“

Den jetzigen Absatz 1.3.3 in 1.3.4 umbenennen.  
(Übersetzung)

## Weitere Tätigkeiten

### Ausbildungskurs

*Pärnu, 14.-18. Oktober 2002*

Vor dem Hintergrund der Vorbereitungen Estlands auf einen Beitritt zum COTIF veranstaltete das Sekretariat der OTIF in Zusammenarbeit mit dem Estnischen Eisenbahnamt vom 14. bis 18. Oktober 2002 in Pärnu (Estland), einen Ausbildungskurs zum Thema „Einheitliches Transportrechtssystem COTIF und angrenzende Gebiete“. Unter den insgesamt 29 Teilnehmern – davon 22 aus Estland – befanden sich auch einige Teilnehmer aus Lettland, Litauen und der Ukraine. Die Kurssprache war Englisch mit Simultanübersetzung ins Russische. Dank der hervorragenden organisatorischen Vorbereitung seitens der estnischen Gastgeber verlief der Kurs unter den besten Bedingungen und in einer angenehmen Atmosphäre.

Das geltende wie das neue COTIF in der Fassung des Protokolls von Vilnius wurden von den Mitarbeitern des Sekretariates der OTIF vorgestellt. Entsprechend einem Bedürfnis und einem Wunsch der estnischen Seite gehörte zusätzlich das vereinfachte gemeinsame/gemeinschaftliche Zolltransitverfahren, in dem der Frachtbrief CIM als Zollpapier verwendet wird, zu den Themen, die von Gastreferenten – entsandt vom Bundesministerium der Finanzen (Deutschland) und von der Eisenbahngesellschaft AG (Slowakei) - bestritten wurden. Ebenso wurden weitere mit dem COTIF unmittelbar zusammenhängende Themen wie die

Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft betreffend die Interoperabilität und die Sicherheit, die Eisenbahnkorridore, die vom Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) ausgearbeiteten Vorschriften, Allgemeine Bedingungen und Musterverträge, internationale Tarife im Personenverkehr und die Übereinkommen RIV und RIC von Gastreferenten – entsandt von der Europäischen Kommission (Generaldirektion Energie und Verkehr), vom CIT, von der Deutsche Bahn AG und vom Internationalen Eisenbahnverband (UIC) - behandelt.

Die guten Ergebnisse des Tests, der am Schluss durchgeführt wurde, sowie die Aussagen der Teilnehmer in einem zur Bewertung des Kurses bestimmten, am Schluss verteilten Fragebogen beweisen, dass es gelungen ist, den Teilnehmern die wichtigsten Erkenntnisse aus dem gewählten Themenkreis zu vermitteln, womit das Ziel des Kurses erreicht wurde.

## Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

### Europäische Gemeinschaften (EG)

#### Zweite jährliche Europäische Energie- und Verkehrskonferenz

*Barcelona, 11.-13. November 2002*

Der Generaldirektor des Zentralamtes war eingeladen worden, an dieser Konferenz teilzunehmen, die als regelmäßig wiederkehrende Veranstaltung der GD TREN der Europäischen Kommission gedacht ist und deshalb von ihr bzw. ihren Exponenten engagiert betreut wird. Das Schwergewicht lag bei der erst zweiten Auflage auf dem Thema Infrastruktur, namentlich auf den Fragen der Netze, der Engpässe, der Finanzierung und der besonderen Problematik der Interoperabilität. Die Konferenz war kombiniert mit einer Ausstellung, an der hauptsächlich von der Kommission geförderte oder finanzierte Forschungs- und Entwicklungsprojekte vertreten waren.

Durch das gewählte Konzept und dank des großen Interesses, das es ausgelöst hatte, ergaben sich sehr viele Möglichkeiten für Informationen und Kontakte. Maßgebend für den Entscheid, an der Konferenz teilzunehmen, war auch die Aussicht gewesen, die Gelegenheit zur Diskussion anstehender Probleme mit den wichtigen Partnern in der GD TREN zu erhalten. Die Erwartungen wurden diesbezüglich voll erfüllt.

Im Mittelpunkt des Interesses stand selbstverständlich die Konferenz, welche mit breiter Optik über den Verkehrs- und Energiesektor hinweg angelegt war, entsprechend dem Aufgabenspektrum der GD TREN. Diese wollte einerseits über ihre Sicht, ihr Programm informieren aber auch Meinungen hören, Anregungen erhalten, verifizieren können. Dabei bestehen zwar unbestreitbar Gemeinsamkeiten und Querbeziehungen zwischen den beiden Sektoren. Daraus lässt sich Nutzen ziehen. Andererseits überwiegen doch die spezifischen Interessen, die bei den meisten Teilnehmern offensichtlich bedingten, in der kurzen verfügbaren Zeit sich auf ihren angestammten Sektor zu konzentrieren.

Im Verkehrsbereich stand die Eisenbahnproblematik klar im Mittelpunkt – obschon auch Vertreter der andern Verkehrsträger durchaus präsent und bemüht waren, ihre Angelegenheiten einzubringen. Die Eisenbahn ist aber letztlich doch das große Sorgenkind (oder das große Fragezeichen) im Zusammenhang mit der EU-Verkehrspolitik so wie sie insbesondere im neuen Weißbuch der Kommission definiert ist. Die Eisenbahnproblematik kam an der Konferenz drastisch zum Ausdruck, wobei naturgemäß der Blick hauptsächlich auf den Gütertransport gerichtet war.

Als kurzes Fazit lässt sich festhalten:

- Das Hauptproblem der Eisenbahn im Gütertransport ist die Qualität ihres Angebotes, das übereinstimmend als ungenügend, sowohl bezüglich der Geschwindigkeit, der Zuverlässigkeit, der Flexibilität den Kundenwünschen gegenüber, bezeichnet wird. Übereinstimmend besteht auch die Meinung, dass rasch Verbesserungen notwendig sind, um zu verhindern, dass die Eisenbahn weiter an Terrain verliert, das dann kaum mehr wieder erobert werden kann.
- In Bezug auf Maßnahmen standen gemäß dem Konferenzthema insbesondere die Fragen des Kapazitätsausbaues, der Behebung von Schwachstellen bei der Infrastruktur, die Interoperabilität sowie die Finanzierung von Bauvorhaben wie der Verbesserung der Interoperabilität zur Diskussion. Das heißt, wesentliche Aspekte des Qualitätsproblems der Eisenbahn kamen an der Konferenz nicht zur Behandlung, wobei nicht zu verkennen ist, dass die Infrastruktur- und Interoperabilitätsproblematik ein Kernthema mit weiter Ausstrahlung darstellt, namentlich, wenn man sich vergegenwärtigt, dass konkrete erfolversprechende Entwicklungen in Korridoren gesucht werden müssen, die erlauben, die Kräfte zu bündeln und Prioritäten zu setzen.
- Hinsichtlich des Themas Kapazitätsausbau ist zunächst festzuhalten, dass eine ausgesprochen europäische Problematik mitspielt, nämlich die Tatsache, dass das europäische Eisenbahnsystem auch in Zukunft weitgehend Mischverkehr bewältigen muss (ohne auszuschließen, dass eine gewisse Trennung in reine Güterverkehrslinien bzw. Personenverkehrslinien entsteht). Viele der Schlüsselprojekte, die auch aus Sicht der Europäischen Kommission Priorität haben müssen, sind keine rein nationale Angelegenheit, was besondere Schwierigkeiten hinsichtlich der Planung, der mit der Realisierung zusammenhängenden Verfahren und insbesondere der Finanzierung ergibt. Es wurde deutlich, dass die beteiligten Staaten einen maßgeblichen Beitrag leisten müssen, nicht nur mit staatlichen Finanzmitteln, sondern auch, auf der Basis von staatsvertraglichen Regelungen, mit einheitlichen Verfahren, welche die nötige Planungs- und Verfahrenssicherheit garantieren. Ganz klar ist, dass ohne diese Voraussetzungen Finanzierungen unter Beizug von privaten Mitteln (PPP) Illusion bleiben.
- Bezüglich der Frage der Finanzierung einer verbesserten Interoperabilität setzt sich die Erkenntnis durch, dass Zielsetzungen und entsprechende rechtliche Vorgaben eines sind. Entscheidend sind aber letztlich die Frage der Migrationsstrategie und diejenige, dafür eine geeignete Finanzierung sicherzustellen. Auch hier zeigt sich, dass die beteiligten Staaten eine zentrale Rolle spielen müssen mit einer grenzüberschreitend koordinierten und verlässlichen Politik. Sonst werden die nötigen Signale fehlen, welche maßgebliche Migrationsschritte erst erlauben. Eine Probe aufs Exempel wird der Bereich Controll/ Command mit der Realisierung des ETCS sein. Die aktuelle Situation in der Schweiz macht deutlich, wie groß die Gefahr ist, dass schließlich bei entscheidenden Investitionsvorhaben die Interoperabilität nicht die oberste Priorität erhält.
- Es zeigt sich schließlich, was mit den Investitionen und ihrer Finanzierung zusammenhängt, dass das Problem der Wegekosten noch nicht gelöst ist. Abgesehen von der – strittigen - Frage des Quervergleichs und der Gleichbehandlung der Verkehrsträger besteht Einigkeit darüber, dass für den internationalen Eisenbahngüterverkehr konkurrenzfähige, international harmonisierte Infrastrukturbenützungsgebühren eine zentrale

Voraussetzung sind, um dessen Situation zu verbessern.

Welche Schlüsse lassen sich hinsichtlich des Beitrages des COTIF bzw. der Rolle der OTIF ziehen?

- Einmal mehr ist zu unterstreichen, wie wichtig es ist, das COTIF 1999 in seiner ganzen Breite bereits jetzt in Betracht zu ziehen, als ein Instrument, das dem Bahnreformprozess in Europa folgt.
- Mit der Entwicklung des Gemeinschaftsrechtes und dem Beitritt der EU zum COTIF 1999 ist das COTIF insbesondere auch als ein Instrument über den bisherigen Anwendungsbereich und insbesondere den Raum der (erweiterten) EU hinaus zu sehen.
- Im Zentrum der Eisenbahnproblematik und deshalb auch der Frage des Beitrages des COTIF bzw. der OTIF steht der Güterverkehr. Und da ist kaum ernsthaft zu bestreiten, dass eine klare Trennung – auch wenn im Einzelnen verschiedene Lösungen denkbar sind – zwischen Infrastruktur und Verkehr der Logik des angestrebten Bahnreform und damit auch Entwicklungsprozesses entspricht. Dem hat die Umsetzung des COTIF 1999 Rechnung zu tragen, wobei es sich offensichtlich lohnen wird, das Augenmerk insbesondere auf ausgewählte paneuropäische Korridore zu legen, ganz klar nicht nur beschränkt auf den Raum der EU, sondern auch mit Blick in den OSShD-Raum hinein, um Prioritäten zu setzen und damit Umsetzung und Anwendungsprobleme des COTIF 1999 möglichst konkret und möglichst rasch auszuleuchten. Es zeigt sich auch klar, dass grundsätzlich eine intermodale Betrachtungsweise unerlässlich ist.
- Ein besonderes Problem sind die ganzen Fragen des Grenzübergangs, insbesondere am Rande der EU bzw. der EU-Kandidatenstaaten, wo doch in Vielem andere Bedingungen beginnen (Arbeitsverhältnisse der Beteiligten, Verfahrensvorschriften, allgemeine Unterschiede bezüglich Sicherheit, Zuverlässigkeit usw. Es steht noch offen, wie, mit welcher Zielsetzung, welcher Rolle das mit dem COTIF 1999 geschaffene Organ eines Fachausschusses für Fragen des Grenzüberganges definiert und aufgebaut werden soll.
- In diesem Sinne wird die Absicht des Zentralamtes bestätigt, sich im Rahmen von zwei konkreten Projekten zu engagieren.

## **Anhörung betreffend die Rechte und Pflichten der Reisenden im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr**

*Brüssel, 15. November 2002*

Die Europäische Kommission verfolgt im Bereich des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene zwei Ziele: Erstens eine schrittweise Marktöffnung mit der Einführung eines kontrollierten Wettbewerbs und zweitens die Stärkung der Rechte der Reisenden<sup>1</sup>. Vor diesem Hintergrund hat die Generaldirektion Energie und Verkehr (GD TREN) bereits im Oktober 2001 eine Anhörung zum Thema Schienenpersonenverkehr durchgeführt und eine Studie in Auftrag gegeben, um einen umfassenden Überblick über die Schwierigkeiten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Schienenverkehr zu gewinnen<sup>2</sup>.

Auf dieser Grundlage und unter Berücksichtigung der Erkenntnisse, die die GD TREN in dem vorher untersuchten Bereich des Luftverkehrs bezüglich des Schutzes der Fluggäste gewonnen hat, wurde ein Konsultationspapier der GD TREN verfasst, in dem die vielfältigen Aspekte des internationalen Schienenpersonenverkehrs aus Sicht der Stellung der Fahrgäste als Verbraucher beleuchtet sind<sup>3</sup>. Im Hinblick auf die Absicht der Kommission, Anfang 2003 eine Verordnung zu Rechten und Pflichten der Bahnfahrgäste vorzuschlagen<sup>4</sup>, wurden im Konsultationspapier 52 Fragen und 30 in Erwägung gezogene Maßnahmen aufgelistet. Betroffene Organisationen und Verbände des Eisenbahnsektors wurden zur Stellungnahme eingeladen.

Am 15. November 2002 fand in Brüssel eine Anhörung betreffend die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr statt. Es

<sup>1</sup> Weißbuch „Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“, KOM(2002) 370 vom 12.9.2001, Teil 1, Abschnitt I. B., Ziff. 1, Buchst. a) und Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament, KOM(2002) 18 endg. vom 23.1.2002 „Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums“, Teil 2., Ziff. 2.2

<sup>2</sup> Der Bericht über die Anhörung sowie der Schlussbericht der Studie „Developing EU (International) Rail Passenger Transport: Assessment of the actual and potential market for international rail passenger services“, OGM, Brüssel, sind auf der Homepage der EG veröffentlicht [www.europa.eu.int/comm/transport/rail/passengers/pass\\_en.htm#initiatives](http://www.europa.eu.int/comm/transport/rail/passengers/pass_en.htm#initiatives) und [www.europa.eu.int/comm/transport/rail/library/ogm-report.pdf](http://www.europa.eu.int/comm/transport/rail/library/ogm-report.pdf)

<sup>3</sup> Ebenfalls auf der Homepage der EG veröffentlicht [www.europa.eu.int/comm/transport/rail/passengers/pass\\_en.htm#initiatives](http://www.europa.eu.int/comm/transport/rail/passengers/pass_en.htm#initiatives)

<sup>4</sup> Mitteilung KOM(2002) 18 endg. vom 23.1.2002, Teil 2, Ziff. 2.2.2.



nahmen 27 Organisationen und Verbände daran teil: 5 europäische und 13 nationale Verbraucherschutzorganisationen, 5 Eisenbahnverbände, die Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber und Bahnreiseveranstalter vertraten, sowie drei andere mit dem Thema befassten Organisationen einschließlich der OTIF.

Die Verbraucherorganisationen begrüßten die Initiative der Europäischen Kommission und legten ihre Anliegen dar. Es wurden unter anderem folgende Themen angesprochen: Konsultation von Fahrgastvertretungen bei Änderungen der Fahrpläne, ein besseres Informationsangebot der Bahnunternehmen, transparente Preise, Zugänglichkeit der Bahnhöfe und der Züge für Personen mit eingeschränkter Mobilität, Sicherheit, Sauberkeit, Erstattungsansprüche, Pünktlichkeit, Entschädigung bei Verspätung und bei sonstigen Qualitätsmängeln, Behandlung von Beschwerden.

Seitens der OTIF wurde darauf hingewiesen, dass das Bedürfnis, die Rechte der Reisenden als Verbraucher besonders zu schützen, bei der Ausarbeitung der Neufassung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV (ER CIV) im Rahmen der Revision des COTIF, die mit der Annahme des Protokolls von Vilnius abgeschlossen wurde, eine wichtige Rolle spielte. Hauptsächlich ging es jedoch darum, eine ausgewogene Lösung als gesetzliches Modell für den Beförderungsvertrag zu schaffen. Obwohl die ER CIV zwingenden Charakter haben, besteht genug Spielraum für die Beförderer, in ihrem kommerziellen Interesse den Reisenden als Kunden entgegenzukommen. Die ER CIV in der Fassung des Protokolls von Vilnius räumen einerseits den Vertragsparteien mehr Vertragsfreiheit ein und stellen andererseits in Artikel 5 ausdrücklich klar, dass die Beförderer ihre Verpflichtungen und ihre Haftung gegenüber den Reisenden erweitern können.

Die Vertreter der Eisenbahnverbände stellten ihren Entwurf der „Charta des Schienenpersonenverkehrs“ vor, der von einer Arbeitsgruppe des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC), des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) und der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (GEB) ausgearbeitet worden war. Diese Charta solle als eine freiwillige Verpflichtung der Eisenbahnunternehmen verstanden werden. Die Eisenbahnverbände erklärten ihren Willen, die Rechte und Pflichten der Reisenden zu fördern und damit die Dienstleistungsqualität zu verbessern. Sie signalisierten ihre Bereitschaft, den Entwurf der Charta in Zusammenarbeit mit den Verbraucherschutzorganisationen weiter zu entwickeln.

Aus den meisten Äußerungen der Verbraucherverbände ging hervor, dass sie eine Verordnung der EG einer freiwilligen Verpflichtung der Bahnunternehmen vorziehen. Zudem hat sich herausgestellt, dass geeignete Maßnahmen zu einer besseren Information der Fahrgäste über ihre bereits bestehenden Rechte (und Pflichten) dringend ergriffen werden sollten. So könnten z.B. die wichtigsten Rechte und Pflichten der Reisenden – einschließlich derjenigen, die sich aus den ER CIV ergeben - in einer verständlichen Weise als „Charta des Schienenpersonenverkehrs“ zusammengefasst und in allen größeren Bahnhöfen an einer sichtbaren Stelle angebracht werden.

Aus der Auswertung der Ergebnisse der Anhörung und der schriftlichen Stellungnahmen<sup>5</sup>, zum Konsultationspapier, für die eine Frist bis zum 24. November 2002 festgesetzt wurde, sollte sich ergeben, für welche Anliegen der Reisenden eine Regelung notwendig sein wird und welchen in einer Vereinbarung zwischen den repräsentativen Verbänden beider Seiten – der Bahnunternehmen und der Fahrgäste – in Form einer „Charta des Schienenpersonenverkehrs“ Rechnung getragen werden könnte.

### **Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)**

#### **Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und mit Binnenschiffen (CRTD)**

Sondersitzungen von Sachverständigen

*Genf, 10.-12. Juni 2002 und 4.-6. November 2002*

Auf seiner 64. Tagung (Genf, 18.-21.2.2002) beauftragte der Binnenverkehrsausschuss (CTI) der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO) auf Antrag der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) eine Arbeitsgruppe, unter Beizug von Sachverständigen aus allen betroffenen Bereichen zu ermitteln, wie die Hindernisse beseitigt werden können, die das Inkrafttreten des Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und mit Binnenschiffen (CRTD) verhindern (s. Zeitschrift 4/2001, S. 73 und 1/2002, S. 9). Über die Ergebnisse und Vorschläge zur Abänderung der jetzigen Be-

<sup>5</sup> Die Stellungnahmen werden auf der Homepage der EG veröffentlicht werden

stimmungen der CRTD sollte dem CTI im Jahre 2003 Bericht erstattet werden, so dass ein neues Übereinkommen gegebenenfalls im Jahre 2004 angenommen werden könnte.

Die Arbeitsgruppe trat unter dem Vorsitz der Niederlande zu ihrer ersten Sitzung vom 10. bis 12. Juni 2002 und zu ihrer zweiten Sitzung vom 4. bis 6. November 2002 in Genf zusammen. In beiden Fällen wurde eine zu geringe Teilnahme der Regierungen der Mitgliedstaaten beklagt (erste Sitzung: 8 Mitgliedstaaten, zweite Sitzung: 5 Mitgliedstaaten).

Um zu erfassen, was die Staaten daran hindert, der CRTD beizutreten, hat das Sekretariat der ECE/UNO im vergangenen Jahr eine Umfrage bei den Mitgliedstaaten durchgeführt. Die zusammengefassten Ergebnisse lagen den Sachverständigen vor und wurden ausgewertet.

Nach einer Grundsatzdiskussion wurden der Anwendungsbereich der CRTD, das heißt Anwendung auf alle Landverkehrsträger, und das Grundsatzkonzept, das heißt objektive Haftung und ihre „Kanalisation“ auf den Beförderer, trotz der Einwände der Verbände der Landverkehrsträger, insbesondere der Straße und der Schiene, von der Arbeitsgruppe vorerst beibehalten. Die Vertreterin der OTIF wies darauf hin, dass es einer neuen Definition des Begriffs „Beförderer“ infolge der geänderten Situation im Eisenbahnbereich - Trennung zwischen der Erbringung der Verkehrsleistungen und dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur – bedürfen wird, falls das erwähnte Grundsatzkonzept beibehalten werden sollte. Ein neuer Vorschlag dafür wird von der OTIF, im Einvernehmen mit dem Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT), erwartet und soll Gegenstand der Beratungen der nächsten Sitzung sein.

Die Höhe der Haftungshöchstbeträge und die Pflichtversicherung waren die in den Antworten der Mitgliedstaaten auf die Umfrage die am häufigsten genannten Hindernisse für den Beitritt der CRTD. Dementsprechend prüfte die Arbeitsgruppe die Möglichkeit, die Haftungshöchstbeträge herabzusetzen und die Versicherungspflicht zu lockern. Es wurde ein Vorschlag des Vorsitzenden geprüft, wonach für jeden Verkehrsträger ein unterschiedlicher Höchstbetrag vorgesehen werden sollte. Konkrete Beträge konnten vorerst noch nicht beschlossen werden. Da der Opferschutz das Hauptziel des Übereinkommens ist, stand fest, dass die Haftungshöchstbeträge nicht beliebig herabgesetzt werden können.

Bei der Behandlung der Frage nach der Versicherbarkeit der bei der Beförderung gefährlicher Güter entstandenen

Schäden erwiesen sich die Ergebnisse der Anhörung des Versicherungsgewerbes über den Entwurf für ein europäisches Übereinkommen über die Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung schädlicher und gefährlicher Stoffe auf Binnenwasserstraßen (CRDNI, s. Zeitschrift 2/2001, S. 29) bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (Straßburg, 18.12.2001) als hilfreich.

Bei der Diskussion darüber, ob eine Übergangsfrist vorgesehen werden soll, während der einige oder alle Verkehrsträger von der Versicherungspflicht befreit werden könnten, stieß das Argument, dass diese Pflicht für kleinere Unternehmen insbesondere im Bereich des Straßenverkehrs und in der Binnenschifffahrt wirtschaftlich nicht tragbar wäre, auf Bedenken aus Sicht des Rechtes der EG, falls eine solche Befreiung nicht allen Verkehrsträgern zu Gute kommen sollte. Auch diese Frage konnte nicht abschließend gelöst werden.

Die nächste Sondersitzung der Sachverständigengruppe sollte vom 19. bis 21. Mai 2003 stattfinden. Für eine erfolgreiche Fortsetzung der Arbeiten wäre eine größere Teilnahme wünschenswert. Anlässlich der Berichterstattung bei der nächsten Tagung des Binnenverkehrsausschusses werden die Regierungen auf dieses Problem aufmerksam gemacht werden.

### **Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT)**

#### **Entwurf eines Eisenbahnprotokolls zum Übereinkommen über internationale Sicherheitsrechte an beweglicher Ausrüstung**

Redaktionsausschuss

*Rom, 22.-25. Oktober 2002*

Der Redaktionsausschuss, in dem auch das Sekretariat der OTIF vertreten war, tagte erneut unter Vorsitz von Prof. Dr. Kreuzer (Deutschland), um die Anpassungen vorzunehmen, die sich aus den Beratungen der zweiten gemeinsamen Tagung des Ausschusses von Regierungsexperten (Rom, 17.-19.6.2002) ergeben haben.

Einen Schwerpunkt bildeten dabei die Fragen im Zusammenhang mit Eisenbahnrollmaterial für öffentliche Dienstleistungen und die Frage der Rechte bei Insolvenz.

Der Redaktionsausschuss überarbeitete auch einen Textvorschlag der Eisenbahnarbeitsgruppe über den Schutz des ungestörten Besitzes eines kurzfristigen Leasing-Nehmers und die Frage der Rechenschaftspflicht der Aufsichtsbehörde gegenüber Staaten, die nicht Mitgliedstaaten der OTIF sind.

Der vom Redaktionsausschuss vorbereitete Text wird die Grundlage der Beratungen bei der dritten gemeinsamen Tagung von Regierungsexperten bilden, die vom 5. bis 13. Mai 2003 in Bern tagen wird.

## Rechtsprechung

### Cour d'Appel de Versailles

#### Urteil vom 14. Mai 2002

**Auf die Verjährung der Ansprüche aus einer internationalen Eisenbahngüterbeförderung sind die besonderen Bestimmungen der ER CIM anwendbar; nur die in diesen besonderen Bestimmungen nicht geregelten Fragen sind nach dem Landesrecht zu beurteilen<sup>1</sup>.**

Vgl. Artikel 1 und 58 CIM

#### Sachverhalt und Verfahren:

Ab dem Jahr 1987 beauftragte die Gesellschaft Socodis Conditionnement AG, die mit Katzenstreu handelt, die Gesellschaft Transfesa GmbH mit dem Eisenbahntransport mehrerer Tonnen Tons zur Herstellung des Katzenstreu von Spanien nach Frankreich.

Am 14. Dezember 1991 teilte die Gesellschaft Transfesa der Gesellschaft Socodis Conditionnement mit, dass auf Grund von anstehenden Prüfungen der Wagen sowie anderweitiger Transportverpflichtungen sie nicht in der Lage sei, während eines Zeitraums von einem bis zwei Monaten das gewünschte Ladeprogramm einzuhalten.

Mit Schreiben vom 28. Januar 1992 teilte die Gesellschaft Transfesa der Gesellschaft Socodis Conditionnement mit, die Wagen seien nunmehr wieder verfügbar und forderte sie auf, die Rechnungen vom

27. November 1991 in Höhe eines Gesamtbetrages von FF. 488.785,40 (€ 74.514,85) zu begleichen.

Sich auf die schuldhaftige Nichterbringung ihrer vertraglichen Verpflichtungen berufend, hat die Gesellschaft Socodis Conditionnement die Transfesa vor dem Handelsgericht Paris auf Zahlung einer Entschädigung für den behaupteten Schaden verklagt und die Bezeichnung eines Sachverständigen zur Feststellung dieses Schadens beantragt.

Die Transfesa beantragte in ihrer Widerklage die Begleichung ihrer Rechnungen. Die Gesellschaft Socodis Finance „Socofi“ ist freiwillig als Nebenintervenientin dem Verfahren beigetreten.

Mit Urteil vom 22. Juni 1993 ist das zuständige Gericht zu dem Schluss gekommen, dass die Gesellschaft Transfesa nicht haftbar zu sprechen ist, woraufhin es sämtliche Forderungen der Gesellschaft Socodis Conditionnement abwies und diese zur Zahlung eines Betrages in Höhe von FF 586.940 (€ 89.478,43) zuzüglich einer Entschädigung in Höhe von FF 8.000 (€ 1.219,59) an die Transfesa gemäß Artikel 700 der neuen Zivilprozessordnung sowie zum Tragen der Verfahrenskosten verurteilte.

Hinsichtlich der Berufung der Gesellschaften Socodis Conditionnement und Socofi stellte das Berufungsgericht Paris mit Urteil vom 14. Juni 1995 die schuldhaftige Unterbrechung der Beförderungsleistungen der Transfesa fest. Da jedoch kein in direktem Zusammenhang mit dem festgestellten Verschulden entstandener Schaden bewiesen werden konnte, wies es die Forderungen der Berufungsklägerinnen ab und änderte das angefochtene Urteil ab, indem es die Widerklage der Transfesa betreffend die nicht bezahlten Rechnungen abwies und damit der von den Gesellschaften Socodis vorgebrachten Verjährungseinrede auf Grund des Artikels 108 des Handelsgesetzbuches, neu Artikel L 133-6, stattgab.

Hinsichtlich der Nichtigkeitsbeschwerde der Gesellschaft Transfesa stellte der Kassationsgerichtshof mit Urteil vom 9. Dezember 1997, berichtigt am 23. Juni 1998, fest, dass das Berufungsgericht, ohne zu prüfen, ob die Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (ER CIM) des Berner Übereinkommens vom 9. Mai 1980, insbesondere hinsichtlich der Verjährung, anzuwenden wären, nachdem es sich um eine internationale Eisenbahnbeförderung gehandelt hat, sein Urteil ohne Rechtsgrundlage gefällt hat, und hob das Urteil vom 14. Juni 1995 auf, jedoch nur insofern, als es die Forderung der Transfesa

<sup>1</sup> Siehe Zeitschrift 4/1998, S. 194, Cour de Cassation de France, Urteil vom 9.12.1997

abwies und die Rechtssache und die Parteien an das Berufungsgericht Versailles verwies.

Die Gesellschaften Socodis riefen dieses Gericht an.

Die Parteien stellten ihre Anträge und die Angelegenheit wurde bei der Verhandlung am 14. März 2000 beraten.

Mit Urteil vom 20. Juni 2000 erklärte das Gericht die Forderungen der Gesellschaften Socodis Conditionnement und Finance auf Entschädigung und Übernahme der Sachverständigenkosten als unzulässig und ordnete, bevor es hinsichtlich der Forderung der Transfesa auf Begleichung der Rechnungen urteilt, die Wiederaufnahme der Verhandlung an und forderte die Gesellschaft Socodis Conditionnement, den Empfänger der Güter, sowie gegebenenfalls jede interessierte Partei auf, den oder die Frachtbrief(e) betreffend die Beförderungen, die Gegenstand der strittigen Rechnungen waren, sowie die sie betreffende, in Artikel 1 der ER CIM erwähnte und in den Artikeln 3 und 10 des Berner Übereinkommens vom 9. Mai 1980 – COTIF – vorgesehene Liste der Linien vorzulegen und sich zu den Bedingungen der strittigen Beförderungen zu äussern, um feststellen zu können, ob letztere im Sinne des Artikels 1 § 1 der ER CIM in den Anwendungsbereich des oben erwähnten Übereinkommens fallen, oder ob sie Gegenstand einer der in Artikel 2 vorgesehenen Ausnahmen sein können, und die zwingend erforderlichen Angaben zu liefern, die es ihm erlauben, gegebenenfalls ein Urteil hinsichtlich des Beginns der Verjährungsfrist gemäß Artikel 58 § 2 Buchst. c), 2. Aufzählungsstrich der ER CIM zu fällen und sich ein Urteil hinsichtlich aller weiteren Forderungen, einschließlich der Frage nach der Übernahme der Verfahrenskosten, vorzubehalten.

Die Gesellschaften Socodis führten an, die ER CIM fänden in diesem Fall keine Anwendung, da nicht bewiesen wurde, dass die Beförderung der Güter mit einem direkten Frachtbrief und unter Benutzung der im Übereinkommen eingetragenen Linien erfolgte. Sie betonten, dass selbst wenn dies der Fall gewesen wäre, dies keinen Einfluss hinsichtlich der Bestimmungen des Artikels 58 § 1 gehabt hätte, da dieser eine einjährige Verjährungsfrist mit Ausnahme der in den Buchstaben a) und e) vorgesehenen Fälle vorsehe, diese jedoch nicht der Widerklage der Gesellschaft Transfesa entsprächen.

Sie vertraten den Standpunkt, dass mangels einer Verjährungsunterbrechung im Sinne des Artikels 2244 des Zivilgesetzbuches sowie auf Grund des Fehlens jeglichen Betrugs ihrerseits, auf Grund dessen diese Verjährungsfrist unwirksam erklärt werden könnte, die

Widerklage auf Grund des Artikels L 133-6 des Handelsgesetzbuches verjährt ist.

Demzufolge wendeten sie die Unzulässigkeit der von der Gesellschaft Transfesa vorgebrachten Forderung auf Grund der Verjährung ein und forderten deren Abweisung sowie eine Entschädigung in Höhe von FF 30.000 (€ 4.573,47) auf Grund des Artikels 700 der neuen Zivilprozessordnung.

Die Gesellschaft Transfesa beantragte, dass das Gericht feststellt, dass die Anwendung des Berner Übereinkommens in diesem Fall nicht ernsthaft in Frage gestellt werden kann, da die Abgangs- und Zielbahnhöfe auf der Liste der eingetragenen CIM-Linien erscheinen und die einjährige Verjährungsfrist nicht abgelaufen ist.

Sie beantragte, die Gesellschaften Socodis in solidum zur Zahlung eines Betrages in Höhe von FF. 589.940 (€ 89.478,49), welcher den zwischen Oktober und Dezember 1991 erfolgten Beförderungsleistungen entspricht, den ab dem 14. Mai 1992, Datum der einstweiligen Beschlagnahme, angefallenen gesetzlichen Zinsen, zwei Millionen FF (€ 304.898, 03) Schadenersatz und FF 100.000 (€ 15.244,90) Entschädigung gemäß Artikel 700 der neuen Zivilprozessordnung zu verurteilen.

### **Entscheidungsgründe:**

In Erwägung, dass auf Grund der Bestimmungen des Artikels 954 Absatz 2 der neuen Zivilprozessordnung in der Fassung der Verordnung 98-1231 vom 28. Dezember 1998 die Parteien in ihren abschließenden Stellungnahmen die in ihren vorherigen Anträgen vorgebrachten oder angeführten Forderungen und Beweismittel erneut vortragen müssen, mangels dessen davon ausgegangen wird, dass sie fallen gelassen wurden und das Gericht nur über die zuletzt vorgebrachten Anträge urteilt;

In Erwägung, dass sämtliche folgende Anträge, die vor der Schließung der Beweisaufnahme den Gegenstand des Streits bestimmen oder einen Antrag zur Folge haben, der zur Einstellung des Verfahrens führt, den Bestimmungen der oben genannten Verordnung unterliegen;

dies auf die abschließenden Anträge der Parteien, die nach dem vorherigen Urteil vom 20. Juni 2000 eingegangen sind, zutrifft;

In Erwägung, dass die Gesellschaft Transfesa abschließend am 8. Januar 2001 ihre Anträge gestellt hat und sich dabei ausschließlich auf die Anwendung des Berner Übereinkommens berufen hat und somit alle

anderen am 11. Dezember 1998 vorgebrachten Gründe zur Stützung ihrer Forderungen aufgegeben hat;

In Erwägung der Tatsache, dass gemäß Artikel 1 § 1 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern, den so genannten ER CIM, die Bestandteil des Berner Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980, dem so genannten COTIF, sind, diese Einheitliche Rechtsvorschriften vorbehaltlich der in Artikel 2 vorgesehenen Ausnahmen Anwendung finden auf alle Sendungen von Gütern, die mit durchgehendem Frachtbrief zur Beförderung auf einem Weg aufgegeben werden, der die Gebiete von mindestens zweier Mitgliedstaaten berührt und ausschließlich Linien umfasst, die in der Liste gemäß Artikel 3 und 10 des Übereinkommens eingetragen sind;

Des Weiteren in Erwägung, dass die Rechnungen, deren Begleichung von der Gesellschaft Transfesa gefordert wird, Beförderungsleistungen betreffen, die im Laufe der Monate Oktober, November und Dezember 1991 zwischen den spanischen Abgangsbahnhöfen Aranjuez und Mecó und dem französischen Zielbahnhof Villefranche s/Saône erfolgten, wie dies von der Beklagten an Hand der vorgelegten durchgehenden Frachtbriefe bewiesen wird, diese alle auf der oben erwähnten Liste aufgeführt sind, sowohl Spanien als auch Frankreich Unterzeichnerstaaten des Berner Übereinkommens sind, keine dieser Sendungen für eine der in Artikel 2 der ER CIM vorgesehenen Ausnahmen in Frage kommt und die ER CIM daher in diesem Rechtsstreit Anwendung finden;

In Erwägung, dass gemäß Artikel 58 § 1 der ER CIM Ansprüche aus dem Frachtvertrag einer einjährigen Verjährungsfrist, mit Ausnahme der in den Buchstaben a) und e) aufgeführten Fälle, unterliegen und die Widerklage der Gesellschaft Transfesa nicht unter diese Ausnahmen fällt;

Dass § 2 Buchst. c) Ziff. 2 vorsieht, dass, wenn keine Zahlung erfolgte, die Verjährung bei Ansprüchen auf Zahlung des Beförderungsentgeltes mit dem Tage der Annahme des Gutes zur Beförderung beginnt, sofern die Zahlung dem Absender obliegt, oder mit dem Tage, an dem der Empfänger den Frachtbrief eingelöst hat, sofern die Zahlung ihm obliegt;

In Erwägung, dass trotz der diesbezüglich an die Parteien anlässlich der Urteilssprechung vom 20. Juni 2000 ergangenen Aufforderung zum Zwecke der Feststellung des Beginns dieser einjährigen Verjährungsfrist gemäß Artikel 58 § 2 Buchst. c) Ziff. 2 der ER CIM dieser nicht nachgekommen wurde;

Dass das Gericht somit verpflichtet ist, sich diesbezüglich ausschließlich auf die ihm zur Verfügung stehenden Beweismittel zu berufen;

In Erwägung, dass die betreffenden Eisenbahnbeförderungsleistungen im Verlauf der Monate Oktober bis Dezember 1991 erfolgten und dass selbst bei Annahme des für die Beklagte günstigsten Zeitpunkts, nämlich dem Datum des Versands der Rechnungen zwischen dem 27. November 1991 und dem 27. Februar 1992 als Abschluss der vorherigen Lieferung an den Empfänger, die Widerklage der Gesellschaft Transfesa auf Zahlung erstmalig durch die Anträge vom 30. März 1993 erfolgte, diese verjährt ist.

Daraus folgt, dass diese Forderung als unzulässig erklärt wird.

Des Weiteren in Erwägung der Tatsache, dass die Schadenersatzforderung der Gesellschaft Transfesa, die sie nicht einmal begründet hat, abgewiesen wird;

Dass gemäß dem Prinzip der Gleichbehandlung der Gesellschaft Socodis Conditionnement in Anwendung des Artikels 700 der neuen Zivilprozessordnung eine Entschädigung in Höhe von € 3.500 zugesprochen wird.

#### **Aus diesen Gründen**

fasst das Berufungsgericht in öffentlicher Sitzung, in Gegenwart der Parteien und in letzter Instanz nach Aufhebung des Urteils des Appellationsgerichts Paris vom 14. Juni 1995, mit Urteil des Kassationsgerichts vom 9. Dezember 1997, berichtigt am 23. Juni 1998, folgenden Beschluss:

Im Hinblick auf sein Urteil vom 20. Juni 2000,

hebt das Gericht die verbleibenden Teile des Urteils des Handelsgerichts Paris vom 22. Juni 1993 auf,

erklärt die Klage der Transfesa GmbH auf Zahlung von Rechnungen auf Grund deren Verjährung in Anwendung des Artikels 58 § 2 Buchst. c) Ziff. 2 der ER CIM unzulässig,

weist deren Schadenersatzforderung ab,

verurteilt sie zur Zahlung einer Entschädigung in Höhe von € 3.500 auf der Grundlage des Artikels 700 der neuen Zivilprozessordnung an die Socodis Conditionnement AG,

verurteilt sie zum Tragen der Berufungskosten, die von der SCP Debray-Chemin, Sachwalter, gemäß Artikel

699 der neuen Zivilprozessordnung begetrieben werden.

(Direkte Mitteilung)  
(Übersetzung)

## Sonstige Informationen

### **International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)**

#### **Gemeinsame Veranstaltung RID- Fachausschuss – ILLGRI**

*Bern, 22. November 2002*

#### **Tagungsbericht, Fazit**

##### **Einführung**

Die Idee für die Veranstaltung geht zurück auf eine ILGGRI-Tagung Ende Januar 2002 in Amsterdam. Der Vertreter der Schweiz präsentierte damals erstmals den schweizerischen Ansatz einer gesamtheitlichen, quantifizierten Risiko- und Massnahmenbeurteilung für den Gefahrguttransport auf dem Eisenbahnnetz, der inzwischen breiter bekannt geworden ist. In Amsterdam blieb keine Zeit für eine Diskussion. Sie sollte aber angesichts der Bedeutung des Themas nicht einfach auf ein nächstes Treffen verschoben werden mit vermutlich wieder zuwenig Zeit, sondern Gegenstand sein einer besonderen Veranstaltung, organisiert vom Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr. In der Folge reifte bald einmal die Überzeugung, dass, wenn schon, der RID-Fachausschuss mit einzubeziehen sei.

Mit Datum vom 28. August 2002 erging die Einladung für eine gemeinsame Veranstaltung an den RID-Fachausschuss und die ILGGRI in der Überzeugung, dass sich die Interessen der beiden Seiten, des RID-Fachausschusses als mit Entscheidungskompetenzen ausgestatteten Organ der OTIF im Bereich einheitlicher Vorschriften für den Gefahrguttransport und der ILGGRI (International Liaison Group of Government Railway Inspectors) als Diskussionsplattform der europäischen technischen Eisenbahnaufsichtsbehörden, überschneiden. Die Veranstaltung sollte einen Überblick verschaffen sowohl über die verschiedenen bekannten Methoden der gesamtheitlichen Risiko- und Massnahmenbeurteilung – welche ja letztlich ein zentrales Element jeder behördlichen Sicherheitsaufsichts-

konzeption sein muss – als auch über Bestrebungen des RID-Fachausschusses, ausgehend von den Vorschlägen seiner Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses, die Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter mit der Bahn gesamthaft zu erhöhen. Die Diskussion sollte zeigen, wieweit sich gemeinsame Folgerungen für die künftige Arbeit beidseits ergeben.

Um was geht es?

- Die Eisenbahnsicherheit ist heute noch viel mehr als früher eine „öffentliche Angelegenheit“, was letztlich bedeutet, dass eine genügende, angemessene Sicherheit des Eisenbahnbetriebes der Öffentlichkeit gegenüber glaubhaft nachgewiesen werden muss. Dies verlangt nach einer ganzheitlichen Betrachtung, welche nicht bei der „internen“ Systemsicherheit (also der „Safety“ im engeren Sinne) stehen bleiben kann und auch nicht mehr einfach den Bahnen überlassen ist.
- Dazu gab es in den letzten Jahren massgebliche Entwicklungen: gesetzlich (s. z.B. schweizerische Umweltschutzgesetzgebung), strukturell (namentlich im Gefolge der europäischen Bahnreform) aber auch methodisch (z.B. stark beeinflusst durch die Auseinandersetzung mit dem Thema der Sicherheit langer Eisenbahntunnel). In jüngster Zeit ist das in Betracht zu ziehende Risikopotenzial noch ausgeweitet worden. Zusätzlich kommen die Fragen der Transport-sicherung („Security“) mit ganz neuer Dimension ins Spiel.
- Ein Ausdruck dieser Entwicklung sind ständig erhöhte und ergänzte Anforderungen an die Bahnen und die im Umfeld Beteiligten mit stark zunehmendem Nachweisaufwand im Rahmen einer zunehmend „integrierten“ Betrachtungsweise.
- Ausdruck dieser Entwicklung ist ebenso eine neue und ergänzte Internationalität mit verstärktem Harmonisierungsbedarf, der nicht zuletzt auch die geplante Richtlinie der EU über die Eisenbahnsicherheit erklärt. Der dort verfolgte Ansatz mit den gemeinsamen Sicherheitszielen (CST), den gemeinsamen Sicherheitsverfahren (CSM) und den gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (CSI) liegt voll auf dieser Linie.
- Andererseits bleiben noch viele Fragen offen. Methodisch besteht keineswegs Einigkeit, wenn

man sich die verschiedenen Ansätze einer Gesamtbeurteilung vor Augen führt. Unsicherheit ergibt sich durch ein verändertes und noch nicht konsolidiertes Zusammenwirken zwischen den Beteiligten mit neuen Akteuren (die noch miteinander reden lernen müssen) und neuen Verantwortlichkeiten/Schnittstellen. Dabei ist wichtig, mit genügend Kraft und Durchsetzungsfähigkeit eine vernünftige Linie zu fahren. Die Gefahr besteht, dass übersteuert wird, einerseits durch zu viele Köche, vielleicht auch zuviel Angst vor Medien und öffentlicher Meinung, andererseits durch Fundamentalopposition und Unverständnis für heutige Erfordernisse auf konservativer Bahnseite. Schliesslich geht es darum, der Eisenbahn, die ja an und für sich ein sicheres Verkehrsmittel ist, die Bedingungen für einen konkurrenzfähig-flexiblen, rentablen Betrieb zu erhalten.

Es geht also um die künftige Handhabung der Eisenbahnsicherheit mit veränderten Voraussetzungen im Sinne einer „neuen, umfassenden Sicherheitstechnik“.

#### **Funktion der ILGGRI; Beziehung zum RID-Fachausschuss**

Zu Beginn der Veranstaltung zeigte sich die Notwendigkeit, näher auf das „Phänomen“ ILGGRI einzutreten, um deren Rolle mit Blick auf diejenige des RID-Fachausschusses auszuleuchten.

Die ILGGRI ist als Reaktion auf die zunehmende Bedeutung internationaler Zusammenarbeit auf Stufe der Eisenbahnaufsichtsbehörden im Zuge der europäischen Bahnreform zu verstehen. Ihr besonderer Wert, der auch in Zukunft seinen Reiz behalten dürfte, ergibt sich aus dem Konzept einer informellen Kontaktplattform, die dank minimaler Institutionalisierung ohne festen Sitz, dank der Beschränkung grundsätzlich nur auf die Arbeitssprache Englisch keines besonderen Budgets und keiner entsprechenden Finanzierung bedarf, die flexibel mit anstehenden Problemen umgehen und dafür mit Leichtigkeit die erforderlichen Kontakte auch nach aussen zu Organisationen oder Personen aufnehmen, die dank des Gewichts der einzelnen beteiligten Mitglieder aber de facto durchaus Wirkung mobilisieren kann.

Demgegenüber handelt es sich beim RID-Fachausschuss um ein völkerrechtlich etabliertes Entscheidungsinstrument mit massgeblicher Funktion in einem heute weltweiten Kontext, der eine mit allen Verkehrsträgern harmonisierte Rechtsetzung und –fortschreibung für den

Transport von Gefahrgut auf der Schiene garantiert. Diese Funktion darf selbstverständlich durch das Programm der ILGGRI nicht in Frage gestellt werden, indem doppelseitig gearbeitet wird oder die ordentlichen Entscheidungswege unterlaufen werden. Andererseits dürfte es in Zukunft nützlich sein, je in Beachtung der eigenen Rolle und Möglichkeiten eine Verbindung zu pflegen, die nach Bedarf situativ genutzt wird.

#### **Verschiedene Ansätze einer „integrierten, Risiko basierten Sicherheitsbeurteilung“**

Es kann hier nicht darum gehen, die im Rahmen der Veranstaltung präsentierten vier unterschiedlichen Ansätze im Detail zu beschreiben. Dafür sei auf die Homepage der OTIF verwiesen, wo die gesamte Tagungsdokumentation für jedermann zugänglich abrufbar ist.

Der **schweizerische Ansatz** basiert auf einer recht früh erlassenen Umweltschutzgesetzgebung, dabei insbesondere auf der sogenannten „Störfallverordnung“, die den Blick sowohl auf die betroffenen Menschen im Umfeld eines Ereignisses wie auf die betroffene Umwelt richtet. Grossen Einfluss hatten gravierende Unfälle (Zürich-Affoltern), welche die Notwendigkeit einer flächendeckenden, quantitativ abgestützten Risiko- und Massnahmenbeurteilung unterstrichen. Das Resultat ist eine transparent durchgestaltete Nachweis orientierte Methode, die sowohl netzweit wie bezogen auf einzelne Neubauvorhaben erlaubt, die Einhaltung einer definierten akzeptablen Sicherheit zu beurteilen („Akzeptabilitätslinie“ als Summenkurve von Akzeptanzgrenzwerten im Wahrscheinlichkeits-/Ausmassdiagramm). Ausgehend von einigen Leitstoffen im Gefahrguttransport hat die netzweite Anwendung der Methode gezeigt, dass für 34 km des schweizerischen Bahnnetzes untragbare Personenrisiken bestehen. Das zuständige Ministerium hat mit den massgebenden Partnern (Schweizerische Bundesbahnen, verladende Chemiefirmen) ein Abkommen getroffen, das eine ganze Anzahl von Massnahmen vorsieht, die zusammen die notwendige Korrektur ergeben. Im internationalen Kontext stellen sich indessen einige Fragen: Wie ist zu verhindern, dass das schweizerische Massnahmenkonzept zu einem unerwünschten Alleingang wird? Lässt sich die Methode verfeinern, indem je nach Anwendungsfall (Katastrophenschutz, Optimierung der Sicherheitsmassnahmen) mit oder ohne Aversionskoeffizient gearbeitet wird? Ist die Gleichbehandlung von Bahn und Strasse sichergestellt?

Der **Ansatz der Niederlande** stützt sich auf methodische Grundlagenarbeiten (Systemdefinition, quantitative Risikoanalyse, Beurteilungskriterien), die auch im schweizerischen Ansatz Verwendung finden. Er kommt dort zum Zug, wo die „external safety“ zur Diskussion steht und zwar auf die Personenrisiken beschränkt (der Safety Case eines Tunnels gehört beispielsweise zur „internal safety“). Die umfassende Anwendung des Ansatzes schlägt sich nieder in einer veränderten Politik, in angepasster Gesetzgebung, die auch in die Strukturierung des Bahnnetzes und in betriebliche Dispositionen eingreift, und liefert vielfältige „Produkte“ wie beispielsweise eine landesweite Risikokarte.

Beim **französischen Ansatz GAME** (globalement au moins equivalent) handelt es sich um einen bewusst pragmatischen Ansatz, ausgehend von bekanntem und anerkanntem Wissen. Damit sollen fragwürdige Annahmen wie zum Beispiel solche bezüglich des Verhaltens von Menschen vermieden werden. Der Ansatz ist als systematischer, klar determinierter Nachweisprozess mit einem übergeordneten Ziel nach Gesetz für alle Verkehrsträger anwendbar. Kosten-Nutzen-Überlegungen sind im Prinzip nicht Gegenstand des GAME-Ansatzes. Sie ergeben sich als Folge, aktuell nicht zuletzt im Zusammenhang mit Initiativen auf gesetzlicher Ebene für verstärkte Sicherheit der Eisenbahn, die zudem die Vorgaben des EU-Gemeinschaftsrechtes aufnehmen müssen.

Hinter dem **Ansatz des Vereinigten Königreiches** liegt die Überzeugung, dass Risiko letztlich als ein allgemeines gesellschaftliches Problem zu betrachten ist, das, ausgehend von den Hauptrisikobereichen, nach politischen Vorgaben verlangt, wie damit umzugehen ist. Im Zentrum muss ein Risiko basierter Entscheidungsprozess stehen – geführt nach dem ALARP-Prinzip (as low as reasonably practicable) und unterstützt durch definierte Risikoausmasskriterien. In einen solchen Prozess hinein gehört auch die Nutzenberechnung, mit der sich allenfalls variieren lässt, um – politisch – das Kosten-Nutzen-Verhältnis zu beeinflussen. Damit kommen Unsicherheiten ins Spiel, die im Vergleich mit Bekanntem transparent zu halten sind (best practice) und nicht mit theoretisch-absoluten Vorstellungen.

### Die Entwicklung im RID-Bereich

Ausgehend von Unfällen war in Deutschland eine nationale Arbeitsgruppe mit Einbezug internationaler Experten gebildet worden mit dem breit angelegten Auftrag, technische und betriebliche Massnahmen aufzuzeigen und wenn möglich zu bewerten, die eine

weitere Verbesserung des Sicherheitsstandards im Gefahrguttransport auf der Schiene ermöglichen. Ihr Abschlussbericht mit einer grossen Zahl von Massnahmenvorschlägen ist dem RID-Fachausschuss zugeleitet worden. Dieser beschloss, einen Teil der Vorschläge mit eher technischer Tragweite in einer eigenen Arbeitsgruppe Tank- und Fahrzeugtechnik weiter bearbeiten zu lassen und die übrigen Vorschläge, namentlich in den Bereichen Telematik und Betrieb selber zu behandeln.

Die Anträge der RID-Arbeitsgruppe Tank- und Fahrzeugtechnik liegen vor. Der RID-Fachausschuss hat sich anlässlich seiner der gemeinsamen Veranstaltung mit der ILGGRI vorangegangenen Tagung damit befasst und Entscheide gefällt, die über die traditionelle Abgrenzung des RID hinausgehen:

- Hochleistungspuffer bei Kesselwagen und Batteriewagen für besonders gefährliche Stoffe
- Energieverzehrelemente bei Kesselwagen und Batteriewagen für besonders gefährliche Stoffe
- Ausführung der Anbauten an Kesselwagen.

Damit nimmt der Fachausschuss die Eisenbahnsicherheit in umfassendem Sinn ins Visier. An den Schnittstellen zwischen den spezifischen Regeln für den Transport von Gefahrgut und deren Umsetzung in Eisenbahntechnik und Betrieb formuliert er Vorgaben, die auch nach den Kriterien einer ganzheitlichen Risikobetrachtung zu werten sind.

Die Arbeitsgruppe wird im Übrigen bestehen bleiben. Sie hat zusätzliche Aufträge erhalten, welche die erweiterte Sicht des RID-Fachausschusses bestätigen.

### Erkenntnisse, Ausblick

Die gemeinsame Veranstaltung RID-Fachausschuss – ILGGRI war nicht dazu da, konkrete Schlussfolgerungen zu ziehen oder sogar Massnahmen zu beschliessen. Im Zentrum stand der Versuch, einen Überblick zu geben über die heute hauptsächlich bekannten Ansätze einer ganzheitlichen Risiko basierten Sicherheits- und Massnahmenbeurteilung und Überlegungen zu erlauben darüber, welcher Nutzen sowohl auf Seite RID-Fachausschuss wie auf Seite ILGGRI bzw. der dort vertretenen Eisenbahnaufsichtsbehörden gezogen werden könnte.

In diesem Sinne lässt sich festhalten:



- Das Spektrum und die Art und Weise der Sicherheitsbetrachtung im Bereich der Eisenbahn wie auch allgemein sind in jüngster Zeit erweitert und systematisiert worden. Die Grunderkenntnisse der Sicherheitstechnik haben Bestand; sie finden jedoch Eingang in ein „neues Denken“, das geprägt ist von einem systematisch Risiko basierten, Nachweis orientierten Vorgehen. Dies wiederum verlangt definierte Risikoakzeptanz-Massstäbe.
- Die vorgestellten Ansätze weisen einerseits deutliche Unterschiede auf, insbesondere was die Grundphilosophie im Umgang mit dem Risiko und das Anwendungsspektrum anbelangt. Andererseits enthalten sie aber viele Gemeinsamkeiten. Die einzelnen Elemente des neuen Denkens und einer umfassenden Sicherheitstechnik sind in allen Ansätzen alle enthalten. Ihre Anwendung erfolgt jedes Mal in einem definierten Prozess.
- Insofern sind die Ansätze auch austauschbar, was gleichzeitig beweist, dass sie nicht verabsolutiert werden dürfen. Es handelt sich letztlich um **Methoden**, die sich je nach Anwendungsfall, der klar definiert sein muss (Beurteilung von Neubauvorhaben, Optimierung von Sicherheitsmassnahmen, gesetzgeberische Verbesserungen, Katastrophenschutz), mehr oder weniger gut eignen, mit mehr oder weniger Problematik und Unsicherheit behaftet sind.
- Diese Erkenntnisse sind zweifellos relevant für die ILGGRI bzw. die Eisenbahnaufsichtsbehörden, da sie nicht zuletzt zeigen, dass noch ein erheblicher Meinungs- und Konsensbildungsprozess erforderlich sein wird, um die in der EU-Sicherheitsrichtlinie angestrebten gemeinsamen Sicherheitsziele, -verfahren und -indikatoren (CST, CSM, CSI) konkretisieren zu können.
- Sie sind ebenso relevant für den RID-Fachausschuss, weil sie deutlich machen, dass die Regelwerkfortschreibung einer integrierten, Risiko basierten, Nachweis orientierten „neuen Sicherheitstechnik“ folgen muss.

## Besuch bei der Eisenbahn der islamischen Republik Iran (RAI)

*Teheran, 10.-13. Dezember 2002*

Der Generaldirektor weilte auf Einladung der RAI (Iranian Islamic Republic Railways) vom 11. bis 13. Dezember 2002 in Teheran. Es ging darum, die Beziehungen der OTIF bzw. des Zentralamtes zum Mitgliedstaat Iran zu vertiefen. Der Iran ist ja gegenwärtig auch im Verwaltungsausschuss der OTIF vertreten. Das Land, Mitglied sowohl der OTIF wie der OSShD, befindet sich in einer verkehrsgeographisch bedeutenden Position, welche auch aus Sicht Europas von großem Interesse ist mit Blick auf die großräumige Verbesserung der Chancen der Eisenbahn namentlich im Güterverkehr. Gerade mit dem beabsichtigten Beitritt der EU zum COTIF 1999 ist die OTIF aufgerufen, zusammen mit dem Iran eine aktive Rolle zu spielen.

Die islamische Republik Iran mit einem Eisenbahnnetz von rund 7'000 km Länge, davon 1'200 km Doppelspur, dessen Ursprünge mehr als hundert Jahre zurückreichen, liegt an der Schnittstelle von zwei bedeutenden Achsen, einerseits einer West/Ost-Achse, die auf dem Landweg über Ungarn, Serbien, Bulgarien durch die Türkei den Norden Irans durchquert und über Turkmenistan, Usbekistan, Kasachstan nach China führt mit andererseits einer Nord/Süd-Achse, die aus der Russischen Republik über Schiffsverbindungen im Kaspischen Meer nach dem Iran führt, der wird auf dem Landwege durchquert wird, um zu den iranischen Häfen im Persischen Golf und im Golf von Oman zu gelangen. Diese Häfen sichern den Anschluss an Schiffsverbindungen nach Indien und auch den südostasiatischen Raum. Längerfristig ist zudem eine Landverbindung nach Pakistan und Indien in Betracht gezogen, welche im Übrigen auch mit der West/Ost-Achse bzw. deren Teilabschnitte nach Europa verbunden werden könnte. Mit einer kurzen Neubaustrecke an die Grenze zwischen Iran und Turkmenistan ist eine Verbindung nach China hergestellt worden, welche die berühmte „Seidenstrasse“ neu belebt. Aus breiterer Sicht mit Blick auf den osteuropäisch-kaukasischen Raum kann die angesprochene West/Ost-Achse dem TRACECA-Korridor zugerechnet werden, der in Osteuropa die Ukraine und Rumänien, Schiffsverbindungen über das Schwarze Meer, eine Fortsetzung zu Lande durch Georgien und Aserbaidschan sowie Schiffsverbindungen über das Kaspische Meer mit Anschluss an die neue Seidenstrasse in Turkmenistan einbezieht. Die skizzierten Achsen dürften langfristig zweifellos eine zunehmend wichtige Rolle im internationalen Gütertransport ausgerichtet auf die Eisenbahn spielen. Es wird

für sie ein erhebliches Transportpotenzial prognostiziert. Der Iran spielt eine Schlüsselrolle und ist sich dieser Rolle auch bewusst, was zum Ausdruck kommt durch ein äußerst ambitionöses Ausbauprogramm für die Schieneninfrastruktur. Es sollen 9'000 km neue Bahnstrecken innerhalb von zwanzig Jahren gebaut werden. 3'000 km davon befinden sich im Bau und 6'000 km in der Planung. Diese rechnet mit einem rekordverdächtigen Baufortschritt von 500 km Neubaustrecke pro Jahr im besten Fall. Oberste Priorität hat die neue Hauptstrecke von 900 km Länge zwischen Mashhad und Bafq, welche erlauben wird, Zentralasien mit den Häfen im Golf von Oman zu verbinden. Ein ähnlich ambitionöses Investitionsprogramm findet sich auf Seite des Rollmaterials. Mit der Realisierung dieser Vorhaben werden Wachstumsraten von 6% bis 7% pro Jahr erwartet, wobei dazu auch andere Engpässe beseitigt werden müssen, die mehr auf Seite des Bahnbetriebes und nicht zuletzt der rechtlichen Bedingungen für den internationalen Gütertransport und den Bedingungen an den Grenzübergängen liegen. Iran ist deshalb diesbezüglich sehr interessiert an einer Mitwirkung von internationalen Organisationen wie der OTIF.

Um die Bahn „besser“ zu machen, findet auch im Iran ein Bahnreformprozess statt, dessen Hintergründe und Ziele durchaus mit dem Bahnreformprozess in Europa zu vergleichen sind. Der Iran geht dabei einen recht interessanten Weg: Ein Schwergewicht liegt auf einem konsequenten schrittweisen Vorgehen zur Privatisierung aller Teilbereiche bei der Bahn, die sich dafür eignen. Im Vordergrund steht die Instandhaltung einschließlich der umfassenden Erneuerung namentlich beim Rollmaterial. Ebenfalls bei der Infrastruktur, im Bereich Planung und Neubau der Infrastruktur, sowie in verschiedenen Teilbereichen des Betriebs wird das Potenzial zur Auslagerung an private Firmen systematisch angegangen. Es ergibt sich gewissermaßen ein „Bottom up-Privatisierungsprozess“ mit dem Ziel, das Bahnunternehmen zu verschlanken, die sich bietenden Möglichkeiten der Rationalisierung und Kostensenkung auszuschöpfen. Das Bahnunternehmen behält indes die Führung in der Hand. Es ist zunächst weniger von Bedeutung, wie die Beziehungen Staat/Bahnunternehmen, und Infrastruktur/Verkehr schließlich institutionell geregelt werden. Eine erste Strukturreform hat bereits stattgefunden mit weitgehend unabhängigen Verantwortlichkeiten für den Güter- bzw. den Personenverkehr. Nächste Schritte sind aber davon abhängig, welche Bahnunternehmung aus dem Privatisierungsprozess übrig bleibt. Sie könnte sich zum Beispiel auf die Systemverantwortung, die Entwicklungspolitik und die Steuerung des Ausbauprozesses sowie auf Qualitätssicherung und Sicherheit

konzentrieren, währenddem unabhängige Unternehmensteile für das Infrastrukturmanagement bzw. den Verkehr zuständig sind, begleitet von einer ganzen Anzahl völlig privater, unter Konkurrenzbedingungen agierender Firmen. In einer solchen Entwicklung von unten nach oben ist die in Europa heftig diskutierte Frage der „integrierten Unternehmung“ eher relativiert.

Ein besonderes Problem stellt sich dem Iran als Folge der von den USA verhängten Sanktionen. Innerhalb der RAI wird ein umfassendes Informationstechnologiekonzept verwirklicht, das alle Teilbereiche durchdringt und sowohl effizienten Prozessen wie auch einem Informationsfluss dient, der zeitgerecht die erforderlichen Führungsdaten liefert. Diesbezügliche Projekte bestehen namentlich auch für den internationalen Verkehr, wobei der Iran mit seinem bereits erreichten hohen Standard eine Führungsrolle im Zusammenspiel mit seinen Nachbarn wahrnehmen könnte. Die Einschränkungen, denen der Iran unterliegt, verhindern, dass die neueste Technologie, insbesondere auch im Bereich der Software, eingesetzt werden kann. Auf den nötigen Support-Unterstützung der Entwicklungsfirmen kann in der Regel nicht gegriffen werden, dies zum Nachteil des internationalen Eisenbahntransport in der Region.

Die Beurteilung des Entwicklungspotenzials für den Gütertransport zu Lande auf den Verkehrskorridoren, die den Iran tangieren, und der Chancen der Eisenbahn in diesem Kontext, machen die Bedeutung eines weiträumig harmonisierten Transportrechtes für den internationalen Eisenbahnverkehr deutlich. Auch wenn je nach überwiegender Interessenlage in der gegebenen Situation bis auf weiteres das SMGS seine Bedeutung behalten wird, bestätigt sich andererseits klar, dass das COTIF-System – dort wo die Marktvoraussetzungen gegeben sind – eine möglichst großräumige Anwendung erfahren sollte. Die Strategie der OTIF auf der Basis des COTIF 1999 wird dadurch bestätigt. Es ist zweifellos richtig, mit Blick namentlich auf den TRACECA-Korridor, bis nach Zentralasien hinein neue Mitglieder der OTIF zu werben, allenfalls solche, die dann bis auf weiteres eine Doppelmitgliedschaft einerseits bei der OTIF, andererseits bei der OSShD in Kauf nehmen (Ukraine, Georgien), aber auch neue Mitglieder (z.B. Indien). Mit langfristiger Optik sollte es ein unbestrittenes Ziel sein, über ein harmonisiertes Transportrecht für den internationalen Eisenbahnverkehr verfügen zu können.

## Besuch bei dem Arabischen Eisenbahnverband

*Aleppo, 14.-16. Dezember 2002*

Im Kontaktprogramm des Generaldirektors war schon lange vorgesehen gewesen, die Exponenten der Arabischen Eisenbahnverband (UACF) an ihrem Sitz in Aleppo zu besuchen, nachdem erste Beziehungen bereits 2001 anlässlich eines von der UACF organisierten Kongresses in Rabat (Marokko) geknüpft worden waren. Bereits damals stand namentlich auch die Frage eines weiteren OTIF-Ausbildungskurses zur Diskussion. Ursprünglich war vorgesehen, den Besuch des Generaldirektors in Aleppo mit den Feierlichkeiten zum 100-jährigen Jubiläum der Syrischen Eisenbahnen und einem in diesem Zusammenhang von der UACF organisierten internationalen Kongress zu verbinden. Aus terminlichen Gründen konnte dieses Konzept jedoch nicht verwirklicht werden. Der Besuch erfolgte schließlich im Anschluss an die Reise des Generaldirektors in den Iran (s. S. 97).

Das Treffen, das am 14./15. Dezember 2002 stattfand, gab Gelegenheit, die persönlichen Kontakte zu vertiefen und aus erster Hand einen Bericht über die Veranstaltungen rund um das Jubiläum der Syrischen Eisenbahnen zu erhalten. Einzelne Beiträge zum Programm des UACF-Kongresses waren schon in der Oktoberausgabe der Zeitschrift der UACF publiziert worden. Auch die vollständige Sammlung der Diskussionsbeiträge im Rahmen des Kongresses, der am 12. und 13. Oktober 2002 in Aleppo stattgefunden hatte, steht bereits zur Verfügung. Darin befindet sich ein Beitrag des Generaldirektors des Zentralamtes, der im Übrigen in französischer Version von der Homepage der OTIF abgerufen werden kann.

Eine im Rahmen der Jubiläumsveranstaltung durchgeführte Paneldiskussion und der anschließende Kongress machten einmal mehr deutlich, wo die Hauptprobleme der meisten arabischen Eisenbahnen liegen:

- Es zeigt sich in vieler Beziehung ein Rückstand gegenüber modernen Bahnen namentlich im zentralen Europa. Eine detaillierte und doch recht beunruhigende Analyse von Mohamed Talaat Khattab in der Oktoberausgabe der UACF-Zeitschrift legt davon beredtes Zeugnis ab.
- Ein wichtiger Grund sind ungünstige Bedingungen von Seite der Staaten, die es zum Teil offensichtlich sehr erschweren, mit innovativem

unternehmerischem Handeln des Bahnenmanagements den Rückstand aufzuholen und die Chancen der Bahnen zu nutzen:

- Es fehlt eine konsistente Gesamtverkehrspolitik, innerhalb welcher die Eisenbahn eine klare, zukunftsgerichtete Rolle zugebilligt hat.
  - Die Bahnen unterliegen vielfältigen Einschränkungen und auch Einmischungen, welche sie daran hindern, die notwendigen Einnahmen zu erzielen, sich zu modernisieren und zu rationalisieren. Zum Teil wird gezwungenermaßen ein Personalbestand aufrechterhalten, der aus Sicht des Verkehrsaufkommens und einer modernen Betriebsführung nicht mehr gerechtfertigt ist.
- Auch sonst bestehen viele hinderliche Beschränkungen im internen Verkehr der einzelnen Staaten aber auch an den Grenzen mit Auswirkungen auf den internationalen Verkehr.

Die Forderungen, die geeignet wären, eine Verbesserung dieser Situation zu erreichen, sind von Seite der Bahnen gestellt; sie sind insbesondere auch der Liga der Arabischen Staaten mit Sitz in Kairo vorgelegt worden, dies in der Meinung, dass die Probleme nicht nur auf nationaler Stufe gelöst werden können. Es sei bei der Gelegenheit erwähnt, dass gemäß einer Forderung aus dem Verwaltungsausschuss der OTIF das Zentralamt versuchen soll, neben dem Kontakt mit der UACF auch Beziehungen mit den Verantwortlichen für den Verkehrsbereich der Liga der Arabischen Staaten (wie auch der Union der Maghreb-Staaten) aufzunehmen.

Als konkretes Resultat des Besuches des Generaldirektors bei der UACF ergab sich der Beschluss, für das erste Quartal des Jahres 2004 die Vorbereitung eines weiteren OTIF-Kurses – es wird der Vierte sein – für die arabischen Staaten an die Hand zu nehmen. Der Kursort soll in einem arabischen Staat liegen. Für das Kurskonzept soll von demjenigen für Estland im Oktober 2002 und den daraus gezogenen Lehren ausgegangen werden. Ein besonderes Problem wird sein, eine Finanzierung sicherzustellen, welche für die Teilnehmer, die angesprochen werden sollen, attraktive Bedingungen ergibt. Ein nächster OTIF-Kurs im Jahr 2004 entspricht im Übrigen der diesbezüglichen Strategie, so wie sie anlässlich der OTIF-Strategietagung im März 2002 in Bern definiert wurde.

## Bücherschau

**Allégret, Marc**, *Transports publics de personnes et de marchandises – Loi d'orientation des transports intérieurs (L. n° 82-1153, 30.12.1982)* (Öffentlicher Personen- und Güterverkehr – Gesetz über die Neugestaltung des französischen Binnenverkehrs, Ges. Nr. 82-1153 vom 30.12.1982), *Juris-Classeur commercial*, Heft 608 (mit der Aktualisierung 8, 2000 zum 31.3.2002)

Wie in den übrigen Heften dieser Publikationsreihe ist der eigentlichen Kommentierung des Gesetzes über die Neugestaltung des französischen Binnenverkehrs (LOTI) nicht nur ein detailliertes Inhaltsverzeichnis und ein Sachregister, sondern auch eine Zusammenfassung der Schlüsselpunkte vorangestellt.

Unter den wichtigsten Grundsätzen wird insbesondere Folgendes erwähnt:

- Das nach dem LOTI gestaltete Binnenverkehrssystem soll den Bedürfnissen der Benutzer genügen, und zwar unter den für die Allgemeinheit günstigsten wirtschaftlichen, sozialen und dem Umweltschutz Rechnung tragenden Bedingungen.
- Das Recht auf Beförderung soll schrittweise verwirklicht werden. Der Benutzer hat dabei eine freie Wahl hinsichtlich des Verkehrsmittels und des Verkehrsunternehmens.
- Eine globale Verkehrspolitik schafft die Grundlagen für einen fairen Wettbewerb zwischen den Beförderungsarten und fördert die gegenseitige Ergänzung und die Zusammenarbeit sämtlicher Verkehrsarten.

Die Entstehungsgeschichte des Gesetzes als Ganzes und der einzelnen Bestimmungen, die Anlass zu Diskussionen gaben, wird dargelegt. Im Zusammenhang mit verschiedenen Bestimmungen wird die Stellungnahme der Europäischen Kommission zu dem ihr von der französischen Regierung vorgelegten Gesetzesentwurf zitiert.

Die Grundzüge des LOTI wurden den Lesern dieser Zeitschrift in einem Artikel desselben Autors im Jahre 1984 vorgestellt (s. Zeitschrift 1-2/1984, S. 6-20). Die nun vorliegende neue Kommentierung ist darauf aufgebaut, die Erläuterungen wurden erweitert und den

13 seitdem erfolgten Novellierungen des LOTI wird Rechnung getragen. Nach einer allgemeinen Einleitung folgt die Darstellung der Gliederung des Gesetzes, wobei die ausführenden Dekrete mitberücksichtigt sind. Die Neubearbeitung zeichnet sich durch die bei diesem Autor übliche große Sorgfalt aus.

Von besonderem Interesse sind die Erläuterungen betreffend die Rechtsform der Société Nationale des Chemins de fer Français (Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen, SNCF) als öffentliche (industrielle und kommerzielle) Wirtschaftsanstalt (*établissement public industriel et commercial*), juristische Person des öffentlichen Rechtes, deren Geschäftsbereichen jedoch im Wesentlichen privatrechtlichen Grundsätzen unterliegt. Frankreichs Schienennetz, „Réseau Ferré de France“ (RFF), geschaffen im Jahre 1997 als öffentliche Wirtschaftsanstalt, wird ebenfalls vorgestellt und es wird kurz auf die Beziehung RFF-SNCF eingegangen. Das RFF erhebt einerseits ein Entgelt für die Nutzung der Infrastruktur und zahlt andererseits den entsprechenden Preis für die durch die SNCF erbrachten Dienstleistungen, insbesondere bei der Instandhaltung der Infrastrukturanlagen.

Je ein Kapitel ist den übrigen Verkehrsarten gewidmet. Gegenüber der früheren Bearbeitung mussten neue Entwicklungen im Bereich des Straßen-Güterverkehrs berücksichtigt werden, die infolge der auf eine Liberalisierung abzielenden Gesetzgebung der Europäischen Gemeinschaft eingetreten sind. Zusätzliche Erläuterungen beziehen sich unter anderem auf die neu festgelegten Bedingungen für die Erteilung von Genehmigungen sowie auf die Auswirkungen der gemeinschaftlichen Betriebsgenehmigungen und der Kabotage auf den französischen innerstaatlichen Verkehr. Hinzu kommen die teilweise neu gestalteten Beziehungen zwischen dem Hauptfrachtführer und dem Unterfrachtführer.

Sowohl im Bereich des Straßenverkehrs als auch im Bereich der Binnenschifffahrt wurden in den neunziger Jahren Musterverträge ausgearbeitet und durch Dekrete genehmigt. Der Benutzer findet im vorliegenden Heft eine vollständige Aufzählung dieser Musterverträge, die als subsidiäres Recht gelten. Hinsichtlich deren Inhaltes wird auf die Publikation „Lamy transport 2001“ verwiesen.

Nachdem einige wesentliche Bestimmungen des LOTI im Laufe seines zwanzigjährigen Bestehens an die Entwicklung im Verkehrsbereich angepasst wurden, wertet der Autor das Gesetz nach wie vor als eine ernsthafte organisatorische Leistung im Bereich des französischen Binnenverkehrswesens, selbst wenn noch

nicht alle Probleme gelöst sind. Die übersichtliche und verständliche Darstellung des Gesetzes, in dem einerseits die wichtigsten Grundsätze der französischen Verkehrspolitik festgehalten werden und andererseits normative Bestimmungen betreffend insbesondere den Eisenbahnverkehr enthalten sind, kann den Lesern wärmstens empfohlen werden.

**Bidinger, Helmuth**, *Personenbeförderungsrecht*, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften, 2., völlig neu bearbeitete Auflage, ergänzbare Ausgabe, fortgeführt von **Rita Bidinger**, ISBN 3503008195, Ergänzungslieferung 2/02, Stand Juni 2002, Erich Schmidt Verlag, Berlin-Bielefeld-München

Das Werk aus dem Jahre 1961, dessen 2. Auflage in Loseblattform aus dem Jahre 1971 der Rechtsentwicklung ständig angepasst wird, umfasst 3'638 Seiten in zwei Ordnern. Einen wesentlichen Teil davon bildet nach wie vor die Kommentierung des deutschen Personenbeförderungsgesetzes in seiner aktuellen Fassung. Der Gesetzestext (in der Fassung der Bekanntmachung aus dem Jahre 1990) hat inzwischen mehrere Änderungen erfahren, zuletzt durch das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze vom 27. April 2002. Dieses neue Gesetz schreibt vor, dass der Nahverkehrsplan die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung zu berücksichtigen hat, und zwar mit dem Ziel, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Dementsprechend wird eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung dieses Zieles als Teil des Antrags auf Erteilung einer Genehmigung des jeweiligen Verkehrs verlangt.

Mit der Ergänzungslieferung 2/02 wurde die Kommentierung der Bestimmung des Personenbeförderungsgesetzes über den Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen (§ 49) vollständig überarbeitet. Mehrere Texte der auf die Personenbeförderung anwendbaren sonstigen Vorschriften, die in diesem Werk abgedruckt sind, wurden aktualisiert, unter anderem auch die Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Eisenbahnverkehr.

Der Kommentar zum Recht der Personenbeförderung, dessen Entwicklung seit Jahren in dieser Rubrik verfolgt wird, wird nach wie vor seiner Zielsetzung gerecht, "ein Garant für eine praxisnahe und fundierte Kommentierung des Rechts der Personenbeförderung" zu sein.

**Spera, Kurt**, *Handel- und Transport (Handbuch für Güterbeförderung in den Außenwirtschaftsbeziehungen)*, Hrsg. Logotrans, Logistik- und Transport- Consult GmbH, 2002 Wien, 546 Seiten, ISBN 3-901472-03-1

Dieses soeben erschiene Werk, dessen Manuskript am 15. August 2002 abgeschlossen wurde, ist die Neuausgabe des Werkes desselben Autors unter dem Titel „Kaufrecht und Transport“, das in der Zeitschrift 1/2000, S. 90 ff, ausführlich besprochen wurde.

Aufgrund des schnellen Wandels, in dem sich die Transportwirtschaft befindet, und der sich ständig ändernden Gesetzgebung, sind aktuelle Rechtsinformationen für alle Beteiligten von großer Bedeutung.

Es ist das Verdienst des vorliegenden Buches, die Zusammenhänge zwischen internationalem Kaufrecht und internationaler Güterbeförderung hervorzuheben und in einem Werk für die Praxis zu behandeln.

Das Buch hat einen Umfang von über 500 Seiten, allerdings in einem wesentlich kleineren und handlicheren Format als bisher.

Wie schon in der Vergangenheit, werden die Incoterms 2000 ausführlich behandelt. Dabei wird vorrangig auf die Erfordernisse der täglichen Arbeit von Kaufleuten des Aussenhandels und der Transportwirtschaft eingegangen. In diesem Zusammenhang findet sich auch ein Kapitel über die Transportversicherung. Das Abkürzungsverzeichnis dient gleichzeitig als Index, der die Benützung des Werkes erleichtert. Im Übrigen wird auf die Besprechungen in der Zeitschrift 1/2000, S. 90 ff, und 6/1998, S. 993 ff, verwiesen.

Das Literaturverzeichnis wurde erweitert und modernisiert. Es ist im Wesentlichen auf die Bedürfnisse der Praktiker ausgerichtet, während es für wissenschaftliche Zwecke nach wie vor nicht wirklich ausreicht.

Da es sich nicht um einen rechtswissenschaftlichen Kommentar, sondern um ein Handbuch für Studenten und für die Praxis handelt, kann „Handel und Transport“ allen Interessierten wärmstens zum Studium und zur Benützung empfohlen werden.

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

*Bulletin des transports et de la logistique*, Paris, n° 2954/2002, p. 579 – Aérien. Quand le voyage tourne court (M. Tilche)

*Idem*, n° 2965/2002, p. 780/781 – Actions récursoires. Le piège de l'international (M. Tilche)

*Idem*, n° 2967/2002, p. 822-824 – Fluvial : Quelle modernisation ?; p. 826 – Aérien. Bientôt Montréal (M. Tilche)

*Idem*, n° 2968/2002, p. 836-838 – Conserver ses recours. Attention aux délais ! (M. Tilche)

*DVZ - Deutsche Verkehrszeitung*, Hamburg, Nr. 128/2002, S. 1 – Neue ADSp sollen vom 1. Januar an gelten

*Idem*, Nr. 135/2002, S. 2 – Neue ADSp ohne Automatismus

*Idem*, Nr. 137/2002, S. 8 – Im November: ADR 2001/2003 auf einen Schlag (U. Wenz)

*Idem*, Nr. 142/2002, S. 10 – Neue ADSp bergen noch viele Unsicherheiten

*Gefährliche Ladung*, Hamburg, Nr. 11/2002, S. 22/23 – ADR kompakt III. (W. Spohr); S. 32-34 – Zügig beraten I. (J. Conrad)

*Internationales Verkehrswesen*, Hamburg, Nr. 10/2002, S. 492-495 – Diskriminierung ja oder nein? Inhalt und Reichweite des „Netzzugangsanspruchs“ aus Paragraph 14 AEG (R. Brauner/H.-J. Köhlwetter)

*Journal pour le transport international*, Bâle, n° 47/2002, p. 19 – La bureaucratie met l'économie en péril. Quel ADR s'applique ? Deux régimes (J. Müller)

*Idem*, n° 48/2002, p. 28/29 – De la lourde charge de la preuve. Possibilité de responsabilité dans la Convention de Varsovie (E. Boecker)

*Transidit*, Rouen, n° 34/2002, p. 1-10 – Réflexions sur le privilège du transporteur (F. Létacq)

*Transportrecht*, Hamburg, Nr. 9/2002, S. 325-334 – Laden und Ladungssicherung im Straßengüterverkehr –

Wer ist verantwortlich? (D. Neufang/H. Valder); S. 334/335 – Zur außervertraglichen Haftung des Frachtführers (und seines KFZ-Haftpflichtversicherers) für Folgeschäden

*Idem*, Nr. 10/2002, S. 382-385 – Methods of Interpreting the CMR Convention (J. Schelin); S. 385-392 – The Scope and the Liability of the CMR – Is there a Need for Changes? (S.O. Johansson)