



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

2/2003

111. Jahrgang • April - Juni

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen des Zentralamtes

Ratifizierung des Protokolls 1999

Liechtenstein, S. 21

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

99. Tagung – Bratislava, 15./16.5.2003 - S. 21

Zentralamt

Maria Lehmann [†], S. 22

COTIF

Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zum COTIF

Verhandlungen betreffend die Bedingungen des Beitritts – Bern, 27.6.2003 – S. 22

Gefährliche Güter

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

Genf, 19.-23.5.2003, S. 23

Technik

Informationsveranstaltung zum COTIF-Zulassungsrecht – Bern, 26.6.2003 – S. 24

Weitere Tätigkeiten

OTIF - UNIDROIT

Entwurf eines Protokolls betreffend Besonderheiten des Eisenbahnrollmaterials zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung – 2. Gemeinsame Tagung des Ausschusses von Regierungsexperten – Bern, 5.-13.5.2003 – S. 27

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Europäische Gemeinschaften (EG)

Studie über die Kompensationssysteme im Eisenbahnbereich – Brüssel, 20.6.2003 – S. 28

Ausschuss der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL)

11. Tagung der Arbeitsgruppe III (Transportrecht) – New York, 24.3.-4.4.2003 – S. 29

Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT)

Jubiläumsveranstaltung 50 Jahre CEMT – Brüssel, 22.-24.4.2003 – S. 30

Tagung der Untergruppe Eisenbahnen des Stellvertreter-Ausschusses der CEMT – Paris, 4.6.2003 – S. 30

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

XXXI. Ministerkonferenz – Tbilisi, 19./20.6.2003 – S. 31

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Generalversammlung 2003 – Bern, 22.5.2003 – S. 32

Abhandlungen

Hans Rudolf Isliker, Thema Sicherheit – Sicherheit des Brenner Basistunnels: Wie ist das Problem grundsätzlich zu betrachten? – S. 32

Dr. Gerfried Mutz, Das Internationale Register für Internationale Sicherungsrechte an Eisenbahnrollmaterial, S. 37

Rechtsprechung

Landgericht Hildesheim - Urteil vom 13.2.2003 - Beförderung von Kraftfahrzeugen - Haftung des Beförderers (Graffiti-Schäden) (CIV), S. 42

Sonstige Informationen

EurailFreight

München, 22./23.5.2003, S. 47

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

Bern, 22./23.5.2003, S. 49

Association française des Wagons de particuliers (AFWP)

Paris, 5.6.2003, S. 50

Internationale Sommerakademie 2003

Sopron, 19.-22.6.2003, S. 51

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 51

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

2/2003

111. Jahrgang – April - Juni

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

Ratifizierung des Protokolls 1999

Liechtenstein

In Anwendung des Artikels 20 § 1 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 und des Artikels 3 § 2 des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des COTIF (Protokoll 1999) hat Liechtenstein am 13. Mai 2003 beim vorläufigen Depositar¹ seine Ratifikationsurkunde hinsichtlich des Protokolls 1999 hinterlegt.

Das Protokoll 1999, und damit die neue Fassung des COTIF, treten erst in Kraft, wenn sie von mehr als zwei Dritteln der Mitgliedstaaten der OTIF, also von mindestens 27 Staaten ratifiziert, angenommen oder genehmigt sind (Artikel 20 § 2 COTIF 1980). Liechtenstein ist der zwölfte Staat, der das Protokoll 1999 ratifiziert hat.

¹

Gemäß Artikel 2 § 1 des Protokolls 1999 nimmt die OTIF vom 3. Juni 1999 bis zum Inkrafttreten dieses Protokolls die Aufgaben der Depositarregierung, wie sie in den Artikeln 22 bis 26 COTIF 1980 vorgesehen sind, als vorläufiger Depositar wahr.

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

99. Tagung

Bratislava, 15./16. Mai 2003

Auf Einladung der Slowakei fand die 99. Tagung des Verwaltungsausschusses unter dem Vorsitz von Herrn Michel Aymeric (Frankreich) am 15. und 16. Mai 2003 in Bratislava statt.

Der Ausschuss genehmigte den Geschäftsbericht 2002. Für die Zukunft forderte er das Sekretariat auf, Überlegungen zur Unterscheidung zwischen dem Geschäftsbericht, einem Dokument zur strategischen Orientierung und einem Dokument zur externen Kommunikation anzustellen.

Darüber hinaus genehmigte der Ausschuss den Bericht über die finanzielle Geschäftsführung 2002 und setzte den Kilometersatz als Grundlage für die endgültigen Beiträge 2002 auf sFr. 6.40 fest. Er nahm Kenntnis von der Finanzlage der OTIF und der aktuellen Lage des Anlagevermögens. Auf Grund insbesondere der negativen Leistung des Wertpapierpakets muss jedoch ein Ausgabenüberschuss in Höhe von sFr. 192'164.08 dem Reservefonds entnommen werden, was sich jedoch im

finanziellen Ergebnis nur auf Grund der strikten Anwendung der Buchführungsgrundsätze widerspiegelt.

Der Ausschuss nahm von dem „Gemeinsamen Standpunkt“ OTIF-OSShD zustimmend Kenntnis (s. Zeitschrift 1/2003, S. 7, sowie S. 31).

Er wurde über die Entwicklung der Arbeiten betreffend die Vereinbarung über den Beitritt der EG zum COTIF unterrichtet. In der Tat ist der Rat der Verkehrsminister der EU am 28. März 2003 zu einer politischen Einigung über das zweite Eisenbahnpaket gelangt und hat somit grundsätzlich das Verhandlungsmandat der Europäischen Kommission hinsichtlich dieser Vereinbarung genehmigt. Die offiziellen Verhandlungen zwischen der OTIF-Delegation und der Delegation der Europäischen Kommission werden am 27. Juni 2003 in Bern beginnen (s. Zeitschrift 4/2002, S. 75).

Schließlich behandelte der Ausschuss Fragen im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des COTIF 1999, insbesondere die Frage der Planung der Arbeiten und dem Tagungsrhythmus des Ausschusses im Hinblick auf die Vorbereitung der 7. Generalversammlung. Er nahm Kenntnis von einer Vergleichstabelle zwischen den Beiträgen, die entsprechend dem gegenwärtigen Finanzierungssystem zu entrichten sind und jenen, die entsprechend dem Finanzierungssystem des COTIF 1999 zu entrichten sein werden (s. Zeitschrift 4/2002, S. 76).

Die 100. Tagung des Ausschusses wird am 6. und 7. November 2003 in Bern stattfinden und die 101. Tagung am 3. und 4. Juni 2004 in Griechenland. (Übersetzung)

Zentralamt

Maria Lehmann †

Frau Maria Lehmann wurde am 19. August 1926 in Bern geboren und erwarb das Certificat d'études pratique der Ecole d'Interprètes an der Universität Genf für die Sprachen Französisch, Englisch und Italienisch. Nach kurzer Tätigkeit im Sekretariat der Schweizerischen Bankunion (UBS) trat sie am 1. März 1949 in die Dienste des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr, wo sie ihre Tätigkeit am 31. Dezember 1989 als Erster Sekretär beendete.

Während ihrer über 40-jährigen Tätigkeit für das Zentralamt arbeitete sie als Übersetzerin, als Protokollführerin und als Lektorin sämtlicher zur Veröffentlichung bestimmter Texte mit grosser Sorgfalt. Ihre

hervorragenden Sprachkenntnisse waren eine wertvolle Hilfe bei dieser oft mühevollen Tätigkeit.

Durch fast zwanzig Jahre (1973 bis Ende 1989) betreute Frau Lehmann auch die Zeitschrift des Zentralamtes. In diesem Zusammenhang bereinigte sie sämtliche Manuskripte, koordinierte die Arbeiten, überwachte die Termine, bereitete den Umbruch vor und erteilte das Gut zum Druck.

Darüber hinaus erledigte die Verstorbene alle administrativen Arbeiten für die Bibliothek des Amtes und bereitete die Herausgabe der Dokumente der 8. Revisionskonferenz in Zusammenarbeit mit den Juristen des Amtes vor.

Dank ihrer überdurchschnittlichen Sprachkenntnisse, ihres grossen Fleisses und ihrer Gewissenhaftigkeit leistete Frau Maria Lehmann durch viele Jahrzehnte einen wertvollen Beitrag für die erfolgreiche Tätigkeit des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr und die OTIF.

Alle Mitarbeiter, die die Verstorbene persönlich gekannt haben, werden ihr stets ein ehrendes Andenken bewahren.

COTIF

Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zum COTIF

Verhandlungen betreffend die Bedingungen des Beitritts

Bern, 27. Juni 2003

Die Möglichkeit eines Beitritts einer regionalen Organisation für wirtschaftliche Integration wie die Europäische Gemeinschaft ist in Artikel 38 des COTIF in der Fassung des Protokolls von Vilnius (COTIF 1999) vorgesehen. Die Europäische Kommission ihrerseits erklärte einen möglichst raschen Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zum COTIF im Rahmen des „zweiten Eisenbahnpakets“ zu ihrem Ziel. Am 28. März 2003 wurde die Europäische Kommission vom Rat ermächtigt, eine Vereinbarung über die Bedingungen des Beitritts auszuhandeln.

Am 27. Juni 2003 fanden in Bern Verhandlungen über diese Vereinbarung statt. Die Verhandlungsdelegationen haben sich auf einen Text geeinigt.

Auf Seite der OTIF muss die Generalversammlung, die gemäß Artikel 6 § 1 des Protokolls von Vilnius einberufen werden wird, die Vereinbarung genehmigen.

Auf Seite der Europäischen Gemeinschaft sollte bis dahin der Rat einerseits der Europäischen Kommission die Genehmigung erteilen, die Vereinbarung zu unterzeichnen, und andererseits den Beitritt endgültig beschließen.

Gefährliche Güter

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

Genf, 19.-23. Mai 2003

Unter dem Vorsitz von Herr Franco (Portugal) nahmen 26 Staaten des ADR sowie zehn staatliche oder nichtstaatliche internationale Organisationen an den Arbeiten dieser 74. Tagung teil.

Liste der zuständigen Behörden

Das Sekretariat teilte mit, dass lediglich Österreich den Bestimmungen des Abschnittes 1.8.4 entsprechend eine Liste der Adressen der gemäß Landesrecht für die Anwendung des ADR zuständigen Behörden und der von ihnen benannten Stellen übermittelt hat.

Die Arbeitsgruppe war der Auffassung, dass es erforderlich ist, über eine Liste zu verfügen, auf der zumindest die wichtigste zuständige Behörde aufgeführt ist. Die Delegationen wurden aufgefordert, dem Sekretariat, soweit wie möglich, alle in Abschnitt 1.8.4 vorgesehenen Informationen oder wenigstens einen Verweis auf eine Homepage mitzuteilen, auf der diese Informationen abrufbar sind.

Bemerkung des Zentralamtes: Diese Mitteilungspflicht besteht auch für das RID (Abschnitt 1.8.4). Bis heute können diese Mitteilungen an den Fingern einer Hand gezählt werden... Das Zentralamt vermutet, dass es sich bei den wichtigsten zuständigen Behörden um jene handelt, an die die RID-Dokumentation gesandt wird und die an den entsprechenden Tagungen teilnehmen.

Änderungen, die sich aus der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung ergeben haben

Diese im Jahr 2002 angenommenen Änderungen wurden von der Arbeitsgruppe genehmigt. Der RID-Fachausschuss wird diese Änderungen ebenfalls auf seiner 40. Tagung (November 2003) mit einem Inkrafttreten zum 1.1.2005 genehmigen.

Sicherheit in Straßentunneln (s. auch Zeitschrift 4/2002, S. 77)

Der Vertreter Österreichs, der den Vorsitz der informellen Arbeitsgruppe innehatte, die auf seine Einladung hin vom 12. bis 14. Mai 2003 tagte, stellte den Bericht dieser Arbeitsgruppe vor. Er teilte mit, der Arbeitsgruppe sei es gelungen, einen Entwurf einer Tabelle zu erstellen, in der die gefährlichen Güter des ADR den Gruppen A, B, C, D oder E entsprechend den von der OECD/AIPRC festgelegten Kriterien für die Einordnung in Gefahrengruppen zugeordnet werden, sowie die Bestimmungen festzulegen, die in Kapitel 1.9 in Verbindung mit den für Tunnel bestehenden Beschränkungen aufgenommen werden könnten. Dabei betonte er, es bestünden noch Probleme, die es zu lösen gelte. In der Tat habe die OECD/AIPRC ihre Arbeiten zu den Risikoanalysen nicht abgeschlossen, was die Tunnelbetreiber zurzeit daran hindere zu bestimmen, welche Gruppe von Gütern abhängig von den Merkmalen des Tunnels und der anderen sozial-wirtschaftlichen Faktoren oder Umweltfaktoren, die im Beschlussverfahren zu berücksichtigen sind, von der Beförderung durch Tunnels ausgeschlossen werden sollten. Darüber hinaus sollte der Arbeitsgruppe für die Sicherheit und den Straßenverkehr ein Signalisierungssystem zur Verfügung gestellt werden, das am Tunneleingang installiert würde, um eine Identifizierung der für die Benutzung des Tunnels zugelassenen oder verbotenen Gruppen zu ermöglichen.

Die Arbeitsgruppe zeigte sich über die von der informellen Arbeitsgruppe erzielten Fortschritte erfreut. Zahlreiche Delegationen haben den erzielten Ergebnissen grundsätzlich zugestimmt, auch wenn diese gegebenenfalls verfeinert werden müssten, zum Beispiel betreffend die Menge an Explosivstoffen, die für Tanks oder IBC zu berücksichtigenden Mengen, usw.

Der Vertreter der IRU erklärte, seine Organisation befürworte Vorschriften, die es ermöglichen sollten, die gegenwärtig sehr unterschiedlichen Bedingungen für Tunneldurchfahrten zu vereinheitlichen und somit den internationalen Verkehr bedeutsam zu verbessern. Er äußerte den Wunsch, dass die Informationen zu den in den verschiedenen Staaten geltenden Bedingungen für Tunneldurchfahrten gemäß Abschnitt 1.9.4 dem Sekretariat der ECE-UNO mitgeteilt und in die Homepage des Sekretariates eingestellt werden.

Mehrere Delegationen betonten, das System könne nur dann funktionieren, wenn jeder Staat und jeder Tunnelbetreiber sich einverstanden erklärt, seine Verbots-/Genehmigungsbeschlüsse auf der Grundlage dieses Systems zu fassen. Sie äußerten die Befürchtung, dass andernfalls die gesamte für das ADR geleistete Arbeit umsonst sein könnte. Es wurde jedoch angeregt, dass die Aufnahme solcher Bestimmungen in das ADR die Tunnelbetreiber nach und nach dazu bewegen könnte, dem System beizutreten, das im Laufe der Jahre auf Grund der erworbenen Erfahrungen verbessert werden könnte.

Das Sekretariat schlug vor, das von der informellen Arbeitsgruppe ausgearbeitete System der Frachtgruppen durch ein System von Codes zu ergänzen, die den jeweiligen gefährlichen Gütern in Tabelle A des Kapitels 3.2 zugeordnet werden könnten. Dadurch wäre es möglich, mit Leichtigkeit festzustellen, zu welcher Gruppe eine Ladung gehört und welche Tunnels benutzt werden dürfen. Dies würde die praktische Anwendung des Systems insbesondere für die Fahrer und die Aufsichtsbehörden erleichtern.

Die Arbeitsgruppe beschloss schließlich, die von der informellen Arbeitsgruppe beantragten Texte und die vom Sekretariat vorgeschlagene Vorgehensweise vorläufig anzunehmen. Das Sekretariat wurde aufgefordert, in Zusammenarbeit mit den Mitgliedern der informellen Arbeitsgruppe, einen Antrag vorzubereiten, der die Ergebnisse der Arbeiten der informellen Arbeitsgruppe, die Codierung der gefährlichen Güter und die Signalisierung an den Tunnelleingängen, die auf der nächsten Tagung beraten werden wird, umfasst.

Bemerkung des Zentralamtes: Das Problem der Eisenbahntunnel steht ebenfalls auf der Tagesordnung (s. Zeitschrift 4/2002, S. 79).

Sicherung von Gefahrgut-Transporten

Die Arbeitsgruppe nahm Kenntnis vom vorläufigen Ergebnis der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (s. Zeitschrift 1/2003, S. 4). In diesem Zusammenhang stellte sich die Frage, ob die alten Bestimmungen des Kapitels 8.4 betreffend die Überwachung der Fahrzeuge beibehalten werden oder zumindest angepasst werden sollten, da sie sich mit dem Landesrecht, das die Parkverbote nach verschiedenen Kriterien festlegt, überschneiden.

Verschiedenes

Die Arbeitsgruppe bemerkte, dass die Vereinigung der südostasiatischen Staaten (ASEAN) ein Protokoll Nr. 9

betreffend die Beförderung gefährlicher Güter angenommen hat, welches das Rahmenabkommen der ASEAN über die Erleichterung von Transitgütern ergänzt und Bestandteil dieses Rahmenabkommens ist. Dieses Protokoll sieht vor, dass die Vertragsstaaten die Bestimmungen des UN-Modellvorschriftenwerks und des ADR insbesondere für die Klassifizierung, die Verpackung und die Bezeichnung, die Kennzeichnung der Fahrzeuge und die Verpackungsmethoden, die Beförderungsdokumente, die Ausbildung und die Vorkehrungen gegen Feuer und Explosionen übernehmen. Der Geist des Protokolls unterscheidet sich jedoch von jenem des eigentlichen ADR-Übereinkommens dahingehend, dass die Beförderer von gefährlichen Gütern im Transit eine Genehmigung von allen zuständigen Behörden der durchfahrenen Staaten benötigen.

Die Arbeitsgruppe zeigte sich erfreut über die Ausstrahlung ihrer Arbeiten und äußerte die Hoffnung, dass diese Staaten eines Tages dem ADR beitreten und somit von vereinfachten Bedingungen im internationalen Verkehr profitieren können.
(Übersetzung)

Technik

Informationsveranstaltung zum COTIF-Zulassungsrecht

Bern, 26. Juni 2003

Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Ziel der Veranstaltung war es, die COTIF-Mitgliedstaaten über die jüngsten Entwicklungen und die gegenwärtige Haltung bezüglich des COTIF-Zulassungsrechts (Anhänge F – ER APTU – und G – ER ATMF - im neuen COTIF 1999) zu informieren, insbesondere bezüglich des Zusammenhangs mit dem EG-System, das bestimmt ist durch die Richtlinie 2001/16 betreffend die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnnetzes in der geänderten Fassung sowie die Richtlinie betreffend die Sicherheit der Eisenbahnen, einschließlich der Schaffung einer Europäischen Eisenbahngesellschaft (EEA).

Neben den Delegierten der COTIF-Mitgliedstaaten nahmen auch Vertreter der EG, der AEIF und der UIC aktiv an der Veranstaltung teil.

Die Präsentationen und Diskussionen im Rahmen der Veranstaltung zeigten klar, **dass die beiden Systeme nebeneinander bestehen und nutzbringend zu**

sammenwirken können, wobei der OTIF die wichtige Rolle zukommt, ihre Nicht-EU-Mitgliedstaaten in den Interoperabilitäts- und Harmonisierungsprozess zu Gunsten der Förderung der Eisenbahnen in einem möglichst weiten geographischen Raum einzubinden. Die Veranstaltung ließ erkennen, dass das COTIF-Zulassungsrecht mit seiner gegenseitigen Anerkennung von Zulassungen allen COTIF-Mitgliedstaaten, einschließlich der EU-Mitgliedstaaten, durch das Ziel nützlich sein wird, die Zulassungsverfahren zu beschleunigen und zu erleichtern und die damit verbundenen Kosten zu verringern.

Die OTIF-Strategie hat sich geändert

Seit der Annahme des COTIF 1999 hat die EG ihre Eisenbahngesetzgebung weiterentwickelt. Sie wird die EEA mit bedeutenden personellen Mitteln ausstatten und somit die Entwicklung der TSI und der Sicherheitsvorschriften (Ziele, Methoden) beschleunigen. Die OTIF begrüßt diese Entwicklung.

Da diese Gesetzgebung für die EU-Mitgliedstaaten verbindlich ist, mit weiteren Staaten, die nach und nach der EG beitreten, und da sie auch von den EWR-Staaten (z.B. Norwegen) angewendet wird, betonen OTIF und EG die zwingende Notwendigkeit, Konflikte zu vermeiden und die EG-Vorschriften (TSI und Sicherheitsvorschriften) voll in die Anlagen zu den ER APTU, welche die Grundlage für die Zulassung bilden werden, zu übernehmen.

Im Auftrag der OTIF hat die UIC mit ihren technischen Experten eine umfangreiche, wertvolle Arbeit vollbracht, um den aktuellen Stand an Normen und Vorschriften für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen, gestützt auf die bestehenden UIC-Merkblätter sowie die technischen Teile des RIV und des RIC, in eine Referenzgrundlage einzubringen, die sowohl in die TSI für die konventionelle Eisenbahn wie die Anlagen ER APTU integriert werden kann. Die UIC teilte mit, dass Inhaltsverzeichnis und etwa 80% des Inhaltes nunmehr bereit seien. Die vollständige Referenzgrundlage wird der AEIF übermittelt werden, welche die Aufgabe hat, die TSI betreffend die konventionelle Eisenbahn auszuarbeiten. Diese sollen nach der Anhörung des „Artikel 21 Ausschusses“ innerhalb der EG verbindlich werden.

Durch die Übernahme der TSI und der Sicherheitsvorschriften der EG in die Anlagen ER APTU, werden der OTIF-Fachausschuss für technische Fragen und das Sekretariat der OTIF in der Lage sein, ihre Anstrengungen auf die Umsetzung der COTIF-Regeln für die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen zu

konzentrieren. Diese Regeln wurden geschaffen, um zeitraubende und teure, von Doppelspurigkeiten geprägte Verfahren zu vermeiden, bei denen jede betroffene nationale Behörde ein für den internationalen Verkehr bestimmtes Fahrzeug prüft und genehmigt. Indem die von der EG entwickelten technischen Normen und Sicherheitsvorschriften in das COTIF-Zulassungssystem einfließen, kann nutzbringende Komplementarität und ein konvergierender Entwicklungsprozess erreicht werden.

Die von den Eisenbahnen und der Industrie gestellten Anforderungen

Mehrere während der Veranstaltung aufgeführte Beispiele zeigten, dass die Eisenbahnunternehmen und die Industrie ein großes Interesse daran haben, dass die TSI für die konventionelle Eisenbahn rasch verfügbar werden, insbesondere was die Traktion anbelangt, wo die größten Interoperabilitätsprobleme zu bestehen scheinen. Bezüglich der im internationalen Verkehr eingesetzten Triebfahrzeuge wurde beispielsweise deutlich, dass die verschiedenen nationalen Anforderungen im Bereich der Führerstandskontrolle die Eingliederung von zahlreichen Anzeigen, die praktisch den gleichen Zweck erfüllen, erfordern würde, so dass die Sicht des Triebfahrzeugführers auf die Strecke erheblich eingeschränkt wäre. Die Europäische Kommission hat indessen die Ausarbeitung von TSI für Güterwagen sowie für die Bereiche Betrieb und Umwelt als vorrangig erklärt. Bisher wurde der AEIF weder ein Mandat erteilt noch wurden ihr finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt, um die restlichen TSI zu entwickeln, einschließlich jener, welche die Traktion betreffen. Ein Vertreter eines Mitgliedstaates wunderte sich, da die Interoperabilität von Güterwagen bereits seit Jahren von der UIC durch die UIC-Merkblätter und das RIV-Übereinkommen sichergestellt sei.

Die Eisenbahnunternehmen und die Industrie unterstrichen das Erfordernis, das gegenwärtige Zulassungsverfahren zu vereinfachen und zu beschleunigen, um zu verhindern, dass ein für den Einsatz im internationalen Verkehr vorgesehenes Fahrzeug von jeder nationalen Behörde zugelassen werden muss. Die EG-Richtlinien hätten diese Situation nicht verbessert; im Gegenteil, sie hätten sie zementiert. Das COTIF-System für gegenseitig anerkannte Zulassungen schiene eine geeignete Lösung, dem Problem beizukommen.

Die von den Zulassungsbehörden gestellten Anforderungen

Gestützt auf die Erfahrungen der Zulassungsbehörde eines EU-Mitgliedstaates wurde erklärt, dass es gelte,

zwischen den technischen Anforderungen und dem Zulassungsverfahren klar zu unterscheiden. Eine Vereinfachung der Zulassungsverfahren sei erforderlich, was Transparenz und eine von allen Seiten akzeptierte Struktur des Zulassungsverfahrens voraussetzt, damit die Ergebnisse auf internationaler Ebene gegenseitig anerkannt werden können. Freistellungen sollten die Ausnahme bilden und gegebenenfalls klar begründet und dokumentiert sein. Es sollten verschiedene Typen von Zulassungsverfahren vorgesehen werden, je nach Art und Zustand des Fahrzeugs – neu, gebraucht oder umgebaut. Die in das Zulassungsverfahren eingebundenen Personen und ihre Zusammenarbeit sollten klar dargestellt sein. Damit würde der Weg offen stehen dafür, dass die EG das COTIF-Zulassungssystem auch für nationale Zulassungen akzeptiert.

Die Vorzüge des COTIF-Zulassungssystems

Um sicherzustellen, dass eine von einer der Zulassungsbehörden der OTIF-Mitgliedstaaten erteilte Zulassungsgenehmigung von allen anderen Behörden und den Nutzern anerkannt wird, muss diese verlässlich und gültig sein. Dies bedeutet, dass das **Zulassungsverfahren transparent, den Vorschriften entsprechend durchgeführt und überwacht** sein muss. Die Transparenz wird dadurch sichergestellt, dass jeder, falls erforderlich, prüfen kann, ob die Form und der Inhalt der Dokumentation und der Tests, das Zulassungsverfahren sowie die Zulassungsgenehmigung und ihr Inhalt vollumfänglich den in den Anlagen APTU festgelegten Vorgaben und den auf die ER ATMF gestützten Modellen entsprechen, einschließlich den Erfordernissen der Qualitätssicherung, z.B. hinsichtlich der Kompetenz und der Unabhängigkeit des Personals der benannten Stellen und der Behörden selbst. Die Behörden aller OTIF-Mitgliedstaaten werden das Verfahren überwachen, und der Fachausschuss für technische Fragen wird im Falle der Nichteinhaltung von Bestimmungen oder bei Qualitätsmängeln unterstützend eingreifen können.

Voll entwickelt, wird das COTIF-Zulassungssystem die Interoperabilität fördern helfen, nicht nur auf teure Weise, indem die Hardware (Fahrzeuge, Infrastruktur, Sicherungseinrichtung), vereinheitlicht wird, sondern auch durch das harmonisierte Zulassungsverfahren. Entsprechend sollte die gegenwärtige Regelung, wonach ein Fahrzeug, das für internationalen Verkehr vorgesehen ist, noch in jedem einzelnen betroffenen Staat zugelassen werden muss, auch innerhalb der EG überwunden, zur reinen Formalität und schließlich überflüssig werden.

Die Effizienz des COTIF-Systems und die Arbeit, die der OTIF-Fachausschuss für technische Fragen bei engagierter Beteiligung der Mitgliedstaaten leisten kann, werden bereits durch den Fachausschuss RID aufgezeigt, der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene erarbeitet. Der Fachausschuss RID sollte soweit als möglich als Beispiel für den künftigen OTIF-Fachausschuss für technische Fragen dienen.

Weiteres Vorgehen

Der Beschluss der EG, dem COTIF beizutreten und die Verhandlungen über die Beitrittsvereinbarung am 27. Juni 2003 bedeuten, dass einer Ratifizierung des COTIF 1999 durch die EU-Mitgliedstaaten nichts mehr im Wege stehen sollte. Das COTIF 1999 tritt in Kraft, sobald es von 27 Mitgliedstaaten der OTIF ratifiziert worden ist.

Der Fachausschuss für technische Fragen muss daraufhin innerhalb von 3 Monaten erstmals einberufen werden. Die Tagesordnung der ersten Tagung muss die Geschäftsordnung, die Wahl des Vorsitzenden und das Arbeitsprogramm beinhalten. Es ist zu hoffen, dass bereits ein Teil der TSI für die konventionelle Eisenbahn von der EG angenommen sein wird, so dass diesbezüglich ein formeller Übernahme-Beschluss gefasst werden kann. Das Sekretariat der OTIF wird nun seine Anstrengungen auf eine Arbeitsgruppe zur Vorbereitung der Geschäftsordnung des Fachausschusses und auf den Entwurf eines Zulassungsmodells konzentrieren.

Eine bedeutende Vorbereitung wird in der Ernennung der Mitglieder des Fachausschusses für technische Fragen durch die Mitgliedstaaten bestehen. Dieser muss sich zusammensetzen aus erfahrenen Fachleuten aus dem Bereich der Technik, die in den nationalen Zulassungsbehörden tätig sind oder in enger Beziehung zu diesen stehen, sowie aus Vertretern der Nutzer - Eisenbahn und Industrie -, die wirksame Unterstützung leisten können. Die EEA wird auch direkt vertreten sein müssen und zunehmend eine maßgebende Rolle spielen.

Dokumentation zur Veranstaltung

Die gesamte auf der Veranstaltung vorgestellte Dokumentation ist auf der Homepage der OTIF wiedergegeben: www.otif.org.
(Übersetzung)

Weitere Tätigkeiten

OTIF-UNIDROIT

Entwurf eines Protokolls betreffend Besonderheiten des Eisenbahnrollmaterials zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung

3. Gemeinsame Tagung des Ausschusses von Regierungsexperten

Bern, 5.-13. Mai 2003

Die Tagung wurde vom Sekretariat der OTIF gemeinsam mit dem Sekretariat des UNIDROIT in Bern organisiert. Mit Rücksicht auf die Zahl der Teilnehmer sowie die Tatsache, dass in drei Sprachen (deutsch, englisch und französisch) gearbeitet wurde und am Sitz der OTIF Anlagen für Simultandolmetschen nicht zur Verfügung stehen, tagte die Gemeinsame Tagung im Gebäude des Weltpostvereins.

Vertreten waren Delegierte von 26 Staaten sowie Delegierte der Europäischen Kommission, der Association of American Railroads (AAR) und des CIT. Auch diesmal waren weder die UIC noch die UIP oder die EUROFIMA durch Beobachter vertreten.

Den Vorsitz führte wiederum, Frau Prof. Inès M. Weinberg de Roca (Argentinien). Da Frau Weinberg am 12. und 13. Mai verhindert war, übernahm der stellvertretende Vorsitzende, Herr Antti Leinonen (Finnland), der ebenfalls bereits bei der ersten Tagung in Bern für diese Funktion gewählt worden war, den Vorsitz für den Rest der Tagung.

Nach der Begrüßung durch den Generaldirektor der OTIF und den Generalsekretär des UNIDROIT wies ein Vertreter des Sekretariates der OTIF auf die seit der 2. Gemeinsamen Tagung im Juni 2002 geleisteten Arbeiten hin:

- Tagung des Redaktionsausschusses des Gemeinsamen UNIDROIT/OTIF-Ausschusses von Regierungsexperten vom 23. bis 25. Oktober 2002 in Rom
- Tagung der UNIDROIT/OTIF „Rail Registry Task Force“ (RRTF) am 19. und 20. März 2003 in Washington

- Überarbeitung der deutschen Fassung aufgrund des nunmehr zur Verfügung stehenden offiziellen deutschen Textes des Übereinkommens von Kapstadt und des Luftfahrtprotokolls.

An Dokumenten standen der Gemeinsamen Tagung von Regierungsexperten zur Verfügung:

- Einladungsschreiben vom 31. Januar 2003, F 15-02/501.2003 (samt Tagesordnung);
- Entwurf eines Protokolls betreffend Besonderheiten des Eisenbahnrollmaterials (zum Übereinkommen von Kapstadt über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung), OTIF/JGR/6 (UNIDROIT 2002 Abhandlung XXII H – Dok. 8), vom November 2002 (dem Einladungsschreiben vom 31. Januar 2003 beigeschlossen);
- Änderungsvorschläge zum Entwurf des Protokolls, unterbreitet von der Eisenbahnarbeitsgruppe, OTIF/JGR/7 (UNIDROIT 2003 Abhandlung LXXIII – Dok. 9), vom März 2003;
- Bericht der RRTF, 2. Tagung, Washington, 19./20. März 2003, OTIF/JGR/8 (UNIDROIT 2003, Abhandlung LXXIII – Dok. 10), vom April 2003;
- Bemerkungen Österreichs zum Entwurf des Protokolls OTIF/JGR/9 (UNIDROIT 2003 Abhandlung LXXIII – Dok. 11), vom April 2003.

Der Gemeinsame Ausschuss bestellte einen neuen Ko-Vorsitzenden der RRTF an Stelle von Herrn Croccolo (Italien). Die Leitung der RRTF liegt nunmehr gemeinsam in den Händen von Herrn Bloch (USA) und Herrn Henrik Kjellin (Schweden).

Wie bei der Planung der 3. Gemeinsamen Tagung bereits vorgesehen worden war, tagten sowohl die RRTF als auch der Redaktionsausschuss mehrmals während der Gemeinsamen Tagung ausserhalb der normalen Arbeitszeiten. Am letzten Tag konnte daher ein weitgehend finalisierter Text genehmigt werden.

Dem Gemeinsamen Ausschuss von Regierungsexperten gelang es im Wesentlichen, alle noch offenen „politischen“ Probleme zu lösen (s. den Bericht in der Zeitschrift 2/2002, S. 29 f.). Auf einzelne dieser Lösungen wird in der Zeitschrift gegebenenfalls noch in einer eigenen Abhandlung eingegangen werden (s. S. 37 ff).

Die Gemeinsame Tagung von Regierungsexperten erteilte beiden Sekretariaten, dem Sekretariat der OTIF und dem Sekretariat des UNIDROIT, das Mandat, eine diplomatische Konferenz vorzubereiten, die möglichst bald, spätestens jedoch im Mai 2005 zusammentreten können soll.

Da bis zum Zusammentreten einer diplomatischen Konferenz noch eine Reihe von Detailfragen zu lösen sind, erteilte die Gemeinsame Tagung ferner der RRTF verschiedene Mandate im Zusammenhang mit der praktischen Tätigkeit des internationalen Registers für Eisenbahnrollmaterial.

Die besondere Bedeutung des Eisenbahnprotokolls zum Übereinkommen von Kapstadt besteht für die Zukunft der OTIF darin, dass vorgesehen wird, dass die OTIF als derzeit einzige GO (governmental organisation), d. h. ausschließlich auf Regierungsebene tätige Organisation, des Verkehrsträgers Schiene die Aufgaben eines Sekretariates der künftigen Aufsichtsbehörde über das internationale Register übernehmen soll. Dies entspricht der Zielsetzung des COTIF 1999 und des Protokolls von Vilnius. Selbstverständlich muss die Übernahme dieser Aufgabe durch die OTIF noch von der Generalversammlung genehmigt werden. Die Mitglieder des Verwaltungsausschusses der OTIF unterstützen die Bemühungen des Sekretariates der OTIF entsprechend.

Die für das internationale Register für Sicherungsrechte an Eisenbahnrollmaterial zuständige Aufsichtsbehörde selbst ist ein aus Vertretern der Vertragsparteien des Eisenbahnprotokolls bestehender Rat. Diese Lösung musste gewählt werden, da nicht alle potentiellen Vertragsparteien des Eisenbahnprotokolls Mitglieder der OTIF und Mitglieder des UNIDROIT sind oder sein werden.

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Europäische Gemeinschaften (EG)

Studie über die Kompensationssysteme im Eisenbahnbereich

Brüssel, 20. Juni 2003

Die Europäische Kommission hat im Weißbuch „Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ ihre Absicht angekündigt,

Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität des Eisenbahnverkehrs zu ergreifen. Zu diesem Zweck gab sie eine rechts- und wirtschaftswissenschaftliche Studie über die Kompensationssysteme im Eisenbahnsektor, sowohl im Bereich des Güterverkehrs als auch des Personenverkehrs, in Auftrag.

Zur Präsentation der von den Beratungsfirmen Altyor und Landwell & associés erstellten etwa 130-seitigen Studie und zur Diskussion darüber wurden die Mitgliedstaaten, europäische Kundenschutzvereinigungen sowie interessierte internationale Organisationen und Verbände eingeladen. Die OTIF war ebenfalls vertreten.

In der Studie wird eingangs eine Tendenz zur Verschlechterung der Qualität des Eisenbahnverkehrs festgestellt: Langsamkeit, Unzuverlässigkeit, Verspätung, Mangel an Information, nicht konkurrenzfähige Preise usw. Es wird auf die Besonderheiten des Eisenbahnsektors hingewiesen, die die Qualität negativ beeinflussen – viele Akteure, Anonymität deren Leistung, Anfälligkeit gegenüber äußeren, die Leistung störenden Umständen, zu denen sowohl Naturereignisse als auch menschliches Handeln zählen. Auch die Einführung neuer Technologien bringt neue potenzielle Ursachen von Betriebsstörungen mit sich.

Bei der Beschreibung der bestehenden rechtlichen Lage wird das COTIF sowohl in der derzeit geltenden Fassung als auch in der Fassung des Protokolls von Vilnius 1999 (COTIF 1999) dargestellt. Beim COTIF 1999 gilt das Augenmerk insbesondere den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV, CIM und CUI. Ausführlich werden auch die rechtlichen Grundlagen für eine neue Rechtsetzung der Europäischen Gemeinschaft in diesem Bereich untersucht.

In den Schlussfolgerungen der Studie wird vorgeschlagen, eine Verordnung der EG zu erlassen, in der Sanktionen aufgelistet werden sollten, die im Falle von Verletzungen vertraglicher Pflichten anzuwenden wären, wie z.B. je nach der Dauer der Verspätung zu zahlende Entschädigungen.

Mehrere Diskussionsbeiträge bezogen sich auf wirtschaftliche Aspekte, vor allem auf die in der Studie enthaltene Kosten-Nutzen-Analyse.

Sofern die im COTIF bestehende rechtliche Regelung behandelt und in einzelnen Bereichen als ungenügend angesehen wurde, wurde seitens der OTIF erläutert, dass diese Regelung keinesfalls eine Verbesserung der Qualität der Transportleistung und der damit verbundenen Nebenleistungen verhindert: Artikel 5

CIM/CIV 1999 ermöglicht es den Beförderern, weitergehende Verpflichtungen einzugehen und eine erweiterte Haftung auf sich zu nehmen. Im Lichte dieses Artikels müssten alle in der Studie zitierten Bestimmungen der ER CIV/CIM betrachtet werden.

Im Bereich des Personenverkehrs wurden von den Teilnehmern an der Diskussion zusätzlich die Forderung nach einer geeigneten Vertretung und Durchsetzung der Interessen der Reisenden und die Fragen des Vorgehens bei Reklamationen und bei der Lösung von Streitigkeiten angesprochen. Dabei wurde unter anderem ein Wunsch nach der Einführung alternativer Lösungen bei der Regelung von Streitigkeiten (Alternative Dispute Resolution – „ADR“) geäußert.

In der Diskussion wurde wiederholt die Frage aufgeworfen, ob andere Mittel für die Erreichung des angestrebten Zieles nicht geeigneter wären als eine zwingende Rechtsvorschrift, etwa mehr Wettbewerb auf der Schiene und eine freiwillige Verpflichtung der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Hierzu wurde abschließend festgestellt, dass all dies von der Kundenseite zwar begrüßt wird, jedoch viel zu langsam und nur sehr beschränkt greift. In der Übergangszeit, bevor ein freier Markt im Eisenbahnverkehr entsteht, werden Druckmittel in Form von rechtlichen Sanktionen seitens der Kundenvereinigungen und seitens der Europäischen Kommission als ein durchaus geeignetes Mittel angesehen. Je mehr freiwillige Verpflichtungen von den Eisenbahnverkehrsunternehmen übernommen werden, desto begrenzter wird der Regelungsgegenstand der beabsichtigten Verordnung der EG sein (s. auch Zeitschrift 4/2002, S. 86-88).

Ausschuss der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL)

11. Tagung der Arbeitsgruppe III (Beförderungsrecht)

New York, 24. März-4. April 2003

In der ersten Sitzungswoche war das Sekretariat der OTIF durch einen Beobachter an den Arbeiten vertreten.

Die Arbeitsgruppe schloss die erste Lesung des Vertragsentwurfes (UNCITRAL-Dokument A/CN.9/WG.III/WP.21, verfügbar auf der UNCITRAL-Homepage) ab, ausgenommen die Bestimmungen über die Verwendung von e-commerce Techniken für Beförderungsdokumente. Diese Fragen sollen erst in einem späteren Stadium der Beratungen behandelt werden.

Nach Abschluss dieser ersten Lesung befasste sich die Arbeitsgruppe mit der Frage der Anwendung des geplanten Übereinkommens auf Haus-Haus-Beförderungen. Seitens der Vertreter der Verkehrsträger sprach sich die American Association of Railroads (AAR) klar dagegen aus, den Vertragsentwurf, der nach wie vor zu sehr seerechtlich orientiert ist, auf Eisenbahnbeförderungen im Rahmen von Haus-Haus-Beförderungen anzuwenden.

Der Vertreter des Sekretariates der OTIF hielt zwar die grundsätzliche Unterstützung der Bemühungen um ein multimodales Übereinkommen aufrecht, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass auch die bestehenden unimodalen internationalen Übereinkommen wie COTIF und CMR entsprechend berücksichtigt werden. Dies wäre der Fall bei einem Network-System, wodurch auch die Wahrscheinlichkeit einer breiteren Unterstützung des geplanten Übereinkommens bestünde. Lediglich bei unbekanntem Schadensort sollte ein einheitliches Regime für den multimodalen Transport angewendet werden. Wesentliches Ziel eines internationalen Übereinkommens über den multimodalen Transport kann nicht nur die erwünschte Einheitlichkeit sein, sondern es muss auch ein fairer und annehmbarer Ausgleich der Rechte und Pflichten der Parteien des Beförderungsvertrages gefunden werden. Das Sekretariat der OTIF äusserte Zweifel daran, ob der Vertragsentwurf in seiner gegenwärtigen Form hierfür eine geeignete Grundlage sein könnte. Es regte an, zunächst auch noch andere Lösungen für den multimodalen Transport, etwas auf der Basis der UNCTAD/ICC-Rules zu prüfen.

Die Arbeitsgruppe ersuchte das UNCITRAL-Sekretariat, einen revidierten Vertragsentwurf zu erstellen, der die im Rahmen der Arbeitsgruppe geäußerten Meinungen soweit wie möglich berücksichtigt. Dabei wurde dem Sekretariat ein weiter Ermessensspielraum für die Umstrukturierung und die neue Redaktion eingeräumt. Damit soll eine Fortführung der Diskussion bei einer künftigen Tagung auf der Basis von verschiedenen Optionen ermöglicht werden, die das gesamte Spektrum an Meinungen, die bei der 9., 10. und 11. Tagung der Arbeitsgruppe vertreten wurden, widerspiegeln.

Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT)

Jubiläumsveranstaltung 50 Jahre CEMT

Brüssel, 22.-24. April 2003

Am Jubiläum, organisiert von der aktuellen Präsidentschaft (Belgien/Frau Isabelle Durant), nahm der Generaldirektor teil. Die Einladung war indessen beschränkt auf eine Anhörung der internationalen Organisationen im Verkehrsbereich am Vortag der eigentlichen Festveranstaltung und auf den Festakt zu Beginn einer Verkehrsministertagung, die in der Folge nach den üblichen Regeln abgehalten wurde.

Von zentraler Bedeutung für die Jubiläumsveranstaltung waren zwei im Vorfeld abgegebene Dokumente zur Situation:

- Verkehrspolitik: Erfolge, Misserfolge und neue Herausforderungen [CEMT/CM(2003)1].
- Bericht über die künftige Ausrichtung der CEMT: Von der Vision zu Entscheidungen [CEMT/CM(2003)13].

Für das Hearing mit den internationalen Organisationen hatte sich das Zentralamt seriös vorbereitet und einen schriftlichen Beitrag abgegeben, der zusammen mit andern solchen Beiträgen an der Veranstaltung verteilt wurde. Am Hearing selber ergab sich nur noch Gelegenheit für ein ganz kurzes Statement. Wie schon bei früheren Anlässen lag das Schwergewicht der Argumentation seitens der OTIF bezüglich der Rolle der CEMT und der Zusammenarbeit mit ihr aus der Sicht der OTIF auf der vertieften Analyse und einer kohärenten Sicht bezogen auf die gesamte Verkehrsproblematik als prioritäre Aufgabe der CEMT, dies im Sinne auch eines Think tanks für die Verkehrsminister. Im Verlauf des Hearings wurde deutlich, dass allgemein diese Meinung vertreten wird, wobei im Übrigen bei der Gelegenheit einmal mehr bekannte Interessensstandpunkte unterstrichen wurden, verbunden mit Forderungen an die Verkehrspolitik bzw. die anwesenden Minister.

Interessant ist eine gewisse Parallelität bezüglich der künftigen Positionierung zwischen CEMT und OTIF: Auch die CEMT ist gefordert durch die Erweiterung der EG und eine zunehmend dominante Rolle der EG-Verkehrspolitik, welche eine Mehrheit der heute 43 Mitgliedstaaten der CEMT erfasst. Die CEMT sucht deshalb nach neuen Horizonten, die sich nach dem

Kriterium des grösstmöglichen Raumes für eine konsistente, zusammenhängende Gesamtverkehrspolitik orientieren muss. Der Blick geht deshalb gegen Osten, wobei Russland bereits Mitglied der CEMT ist. Die OTIF mit Einbezug der dem COTIF beigetretenen EG befindet sich, selbstverständlich mit spezifischer Ausrichtung auf den Eisenbahnbereich, in einer vergleichbaren Situation.

Die Jubiläumsveranstaltung der CEMT gab Anlass, das Verhältnis der OTIF bzw. dessen Sekretariat zur CEMT und deren Sekretariat zu überprüfen. An und für sich sind die Beziehungen gut. Angesichts der Tatsache, dass es sich um Organisationen auf der staatlichen Ebene, d.h. also auf gleicher Ebene, handelt, mit einem klaren Interesse der OTIF, innerhalb der CEMT gut aufgehoben und auch respektiert zu sein, drängten sich zwei Dispositionen auf:

- Mit Blick auf das COTIF 1999 und spätestens auf den Zeitpunkt dessen Inkrafttretens sollte die OTIF bei den CEMT-Anlässen (namentlich auch den Ministerkonferenzen) gleich behandelt werden wie die ECE/UNO und nicht lediglich in den grossen Topf der internationalen Organisationen, die nicht zur staatlichen Stufe gehören, eingeworfen sein. Diese Forderung wird bei Gelegenheit schriftlich vorgetragen werden.
- Das Sekretariat der OTIF wird künftig, wenn möglich, in der CEMT-Arbeitsgruppe Eisenbahnverkehr durch den Chef vertreten sein.

Untergruppe Eisenbahnen des Stellvertreter-Ausschusses der CEMT

Paris, 4. Juni 2003

Eine der Erfahrungen der vertieften Auseinandersetzung mit der Rolle der CEMT, ihrer Zukunftsausrichtung und ihrer Beziehung zu andern zwischenstaatlichen Organisationen, im Besonderen der OTIF, anlässlich des fünfzigjährigen Jubiläums der CEMT ist, dass der Kontakt mit persönlichem Engagement des Generaldirektors gepflegt werden muss, wobei die Plattform der Eisenbahngruppe des CEMT-Stellvertreterausschusses im Vordergrund steht.

Es geht vor allem darum, die OTIF mit ihrer speziellen Funktion in den breiteren Kontext zu integrieren, der getragen ist von den Vertretern eines fast identischen Kreises von Mitgliedstaaten, die letztlich dafür verantwortlich sind, dass die über die internationalen Organisationen auf zwischenstaatlicher Stufe zur

Verfügung gestellten Instrumente mit klarer Rollen- und Aufgabenteilung optimal koordiniert genutzt werden. Dies bedingt selbstverständlich nicht zuletzt, dass sich diese internationalen Organisationen gegenseitig korrekt wahrnehmen.

Die Tagung gab dann auch Gelegenheit, sich mit der Koordinationsfrage zu befassen, ausgehend von einer Anregung der ECE/UNO, die Möglichkeit kombinierter Tagungen der beidseitig bestehenden Eisenbahnarbeitsgruppen zu prüfen, die ohnehin ungefähr den gleichen Rhythmus mit zum Teil identischer personeller Beteiligung pflegen.

Die Diskussion zeigte, dass verschiedene Möglichkeiten bestehen, abhängig davon wie Aufgabenabgrenzung/Prioritäten, Rationalisierungseffekte/Kosten bei den Delegierten wie bei den Sekretariaten und wie schliesslich die Probleme koordinierter Planung gewichtet werden. Bezüglich der CEMT-Seite ist dabei auf den grösseren Zusammenhang mit der in Brüssel anlässlich des Jubiläums eingeleiteten Zukunftsentwicklung zu achten. Die Sekretariate wurden beauftragt, die Überlegungen zu vertiefen und konkrete Vorschläge zu unterbreiten, klar beschränkt auf die beiden Eisenbahn-Arbeitsgruppen.

Für die OTIF ergab sich eine gute Gelegenheit, die eigene Positionierung ausgehend von ihrer spezifischen Rolle einzubringen (selbstverständlich gestützt auf das COTIF 1999), die tangiert aber nicht betroffen ist.

Ein konkretes Interesse von Seite OTIF besteht auf jeden Fall an koordinierter Mehrjahresplanung der beiden Seiten.

Breiten Raum nahm die Diskussion des Zwischenergebnisses eines Audits der Situation der Eisenbahn und der Eisenbahnreform in Russland durch ein Spezialistenteam der CEMT bzw. der Arbeitsgruppe Eisenbahnen ein. Das Audit steht in Zusammenhang mit periodischen Überprüfungen der OECD bei den Mitgliedstaaten, wobei dieses CEMT-Audit als vorgezogene, mehr als üblich vertiefte Aktion lanciert wurde. Das gab gleich zur Frage Anlass, was der Zweck sei und wie die Resultate mit Blick auf die CEMT-Ministerkonferenz weiter verwendet werden sollen.

Letztlich schien Konsens zu herrschen, dass im Vordergrund steht, einen besonders interessanten, umfassenden Fall zum eigenen Nutzen so aussagefähig wie möglich zu analysieren, gleichzeitig aber auch eine unabhängige Wertung nach anerkannten Massstäben mit den daraus folgenden Empfehlungen als Dienstleistung anzubieten.

Ein ausführlicher Bericht soll im Lauf des Jahres 2004 zur Verfügung stehen.

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

XXXI. Ministerkonferenz

Tbilisi, 19./20. Juni 2003

Diesmal war die Einladung zur jährlichen Ministerkonferenz der OSShD für den Generaldirektor von besonderer Bedeutung, war doch der sog. „Gemeinsame Standpunkt OTIF-OSShD“ traktandiert mit dem Antrag auf Bestätigung durch das zuständige Organ der OSShD (nachdem auf Seite OTIF diese Bestätigung durch den Verwaltungsausschuss bereits erfolgt war). Dieses Dokument war in den letzten zwei Jahren durch die Sekretariate der beiden Organisationen ausgearbeitet und anfangs 2003 so bereinigt worden, dass es zunächst durch den Vorsitzenden des Komitees der OSShD, Herrn Szozda, und den Generaldirektor des Zentralamtes unterzeichnet werden konnte. Damit war die Voraussetzung geschaffen für eine Bestätigung auf beiden Seiten durch je die obersten Organe, um aus dem Gemeinsamen Standpunkt eine Grundsatzerklärung mit Gewicht zu machen, die Grundlage sein kann, den Absichten auch konkrete Taten folgen zu lassen.

Die Bestätigung auf Seite OSShD erfolgte ohne Probleme, zweifellos auch als Ausdruck der Erkenntnis, dass es notwendig ist, eine klare Vorstellung der künftigen Zusammenarbeit der beiden Organisationen zu haben und sich um ein konkretes Programm zu bemühen. Dieses muss zum Ziel haben, aus dem bis auf weiteres als Tatsache anzunehmenden Bestehen von zwei Transportrechtssystemen zu Gunsten der Bahnen aber insbesondere auch ihrer Kunden das Beste zu machen. Dabei darf das langfristige Ziel, die beiden Systeme zu harmonisieren, nie aus den Augen verloren werden. Ein nächster Schritt wird nun sein, gemeinsam ein Mittelfristprogramm zu entwerfen. Diese Arbeit muss sorgfältig vorgenommen werden, um das heute Machbare in Beachtung der langfristigen Zielsetzung auch in nützlicher Frist erreichen zu können. Ein erster Entwurf des Programms soll bis Ende dieses Jahres vorliegen.

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Generalversammlung 2003

Bern, 22. Mai 2003

Nach Erledigung der statutarischen Geschäfte (Jahresbericht, Jahresrechnung und Budget) befasste sich die Generalversammlung mit der neuen Organisation des CIT.

Die von der Generalversammlung 2002 eingesetzte Arbeitsgruppe „Neue Organisation des CIT“ hatte den Entwurf neuer Statuten des CIT ausgearbeitet. Diese wurden von der Generalversammlung angenommen, mit Ausnahme der Bestimmung über den erweiterten Zweck des CIT, die im Zusammenhang mit Finanzierungsfragen steht, und mit Ausnahme der Bestimmungen über den neuen Verteilungsschlüssel für die Finanzierung der Aktivitäten des CIT. Der Vorstand soll sich bis zur nächsten Generalversammlung erneut mit diesem Problem befassen und entsprechende Vorschläge ausarbeiten. Eine wichtige Neuerung des Statutes ist die Unterscheidung zwischen Vollmitgliedern und assoziierten Mitgliedern, wobei dem CIT als assoziierte Mitglieder Verbände von Unternehmen, die keinen wirtschaftlichen Zweck verfolgen, beitreten können, sofern sie Rechtspersönlichkeit besitzen und ihre Mitglieder internationale Eisenbahnbeförderungen durchführen, eine Eisenbahninfrastruktur betreiben, auf der solche Beförderungen durchgeführt werden oder Leistungen im Zusammenhang mit solchen Beförderungen oder dem Betrieb solcher Infrastruktur erbringen.

Die Generalversammlung nahm Kenntnis vom Bericht über die Arbeiten zur Umsetzung des COTIF 1999 und die in diesem Zusammenhang ausgearbeiteten allgemeinen Geschäftsbedingungen, die allgemeinen Beförderungsbedingungen und sonstigen Dokumente. Das CIT geht nach wie vor davon aus, dass das COTIF 1999 noch Ende 2004 in Kraft treten kann.

Das Ausbildungskonzept des CIT bildete einen weiteren Schwerpunkt der Beratungen. Dieses Konzept unterscheidet zwischen der Ausbildung von Kaderpersonal und der Ausbildung von „Praktikern“. Im Zusammenhang mit dem Ausbildungskonzept wurde auf das gemeinsam vom CIT, IDIT und UIC veranstaltete Seminar am 4. Dezember 2003 hingewiesen, bei dem auch ein Referent des Sekretariates der OTIF eingeladen ist.

Als Termin für die nächste Generalversammlung des CIT wurde der 13. Mai 2004 festgelegt.

Abhandlungen

Thema Sicherheit

Sicherheit des Brenner Basistunnels:

Wie ist das Problem grundsätzlich zu betrachten?

Hans Rudolf Isliker, Generaldirektor des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr, Bern

Vorbemerkung

Zum Thema Sicherheit sind in dieser Zeitschrift bisher zwei Abhandlungen erschienen:

- Das Thema Sicherheit im Blickfeld des COTIF (Ausgabe 3/2002, Seiten 60-64);
- Gemeinsame Veranstaltung RID-Fachausschuss – ILGGRI: Tagungsbericht, Fazit (Ausgabe 4/2002, Seiten 94-97).

Anlass gaben die Tatsache, dass mit dem COTIF 1999 beziehungsweise mit dessen neuen Anhängen F (ER APTU) und G (ER ATMF), also dem COTIF-Zulassungsrecht, die Eisenbahnsicherheit direkter ins Blickfeld der OTIF rückt sowie neuere Entwicklungen, welche erfordern, im Rahmen einer integrierten Beurteilung nicht nur die traditionelle Sicherheitsbetrachtung im Sinne der „Safety“, sondern auch neue Risiken im Sinne der „Security“ einzubeziehen. Die integrierte, Nachweis orientierte Beurteilung führt zu einem eigentlichen „neuen Denken“ mit adäquater Methodik, wobei auf dem Wege dazu, die Auseinandersetzung mit der Tunnelsicherheit, namentlich auch derjenigen der sehr langen Basistunnel für den Alpen querenden Eisenbahnverkehr durch die Schweiz eine grosse Rolle gespielt hat.

Die nachfolgenden Ausführungen sollen am Beispiel der Tunnelsicherheit zentrale Überlegungen der integrierten, Nachweis orientierten Methodik illustrieren. Sie sind – mit Erlaubnis des Auftraggebers, der Brenner Basistunnel EWIF – tel quel aus einer Studie übernommen, welche der Verfasser als vormals massgeblich Beteiligter bei der Planung und Sicherheitsbeurteilung

der schweizerischen Basistunnel in einem frühen Zeitpunkt zu Händen der Projektorganisation für den Brenner Basistunnel (BBT) geliefert hat.

Auftrag der Brenner Basistunnel EWIV

Die Organisationsform einer "Europäischen Wirtschaftlichen Interessensvereinigung" (EWIV) soll erlauben, ein komplexes, vorbereitungsintensives, in der Regel grenzüberschreitendes Infrastrukturprojekt zur Ausführungsreife zu bringen.

Es sind drei Hauptphasen zu unterscheiden

- die Phase des Vorprojektes mit der Projektvaluation und allen erforderlichen Teilabklärungen, so dass eine genügend verlässliche Kostenschätzung, Wirtschaftlichkeitsbeurteilung und Finanzierungslösung für den definitiven Grundsatzentscheid zur Verfügung gestellt werden kann;
- die Phase des Auflageprojektes, das den Anforderungen der erforderlichen baurechtlichen Genehmigungsverfahren genügt und diese zum erfolgreichen Abschluss bringt;
- die Phase des Ausführungsprojektes als Grundlage der Bauausschreibung und Vorbereitung des Baubeginns.

Der Bau selber bedingt eine neue oder zumindest weiterentwickelte Organisation, die bei einer EWIV zunächst nicht im Vordergrund steht.

Der BBT befindet sich in Phase 1. Die nachfolgenden Ausführungen sind auf deren Zielsetzungen und Bedingungen fokussiert.

Berücksichtigung des Sicherheitsthemas

Bereits in der Vorprojektphase sind die zentralen Voraussetzungen zu schaffen, um am Schluss einen sicheren Tunnel in Betrieb nehmen zu können.

- Es ist klar zu definieren, wie sich das Sicherheitsproblem für einen derart langen Tunnel wie dem Brenner Basistunnel stellt.
- Entsprechend sind die nötigen Vorgaben in den Planungsprozess einzubringen.
- Das hat derart zu geschehen, dass im Rahmen der Genehmigungsverfahren ein nachvollziehbarer, glaubwürdiger, von den zuständigen Behörden

akzeptierbarer Sicherheitsnachweis geführt werden kann, der den aktuellen und auch erkennbaren zukünftigen Anforderungen entspricht.

- Dieser Nachweis ist dabei schrittweise so zu führen, dass er bewusst Spielraum offen lasst, wo noch nicht abschliessend entschieden werden muss, jedoch garantiert, dass die nächsten Schritte erfolgreich bewältigt werden können, ohne in eine Sackgasse zu führen.

Das besondere Problem der Sicherheit von Eisenbahntunneln

Zwingende Voraussetzung: Die Gesamtsicht darf nie ausser Acht gelassen werden.

- Die Eisenbahn kann als sicheres Verkehrsmittel gelten. Optimale Voraussetzungen ergeben sich, wenn
 - netzweit ein ausgeglichener Standard (in Bezug auf den baulichen Zustand, die sicherheitstechnische Ausrüstung sowie die Betriebsqualität) gewährleistet ist,
 - der bauliche und der Ausrüstungszustand den Anforderungen des Verkehrs entsprechen,
 - eine durchgehend wirksame Organisation hohe Personalqualifikation und ein modernes Sicherheitsmanagement-System garantiert.

An jeder Stelle des Netzes ist zunächst die Gesamtsicherheit vor der hoch geschraubten Einzelmassnahme von Bedeutung. Diese ist begründet, wenn sie zusätzlich spezifische Risiken abdeckt.

Die Unfallstatistik zeigt, dass rund drei Viertel der Betriebsunfälle auf Zusammenstösse - mit erheblichem Anteil an Zusammenstössen auf Bahnübergängen - sowie auf Entgleisungen zurückgehen. Besonders kritische Streckenabschnitte sind somit solche mit vielen Weichen. Im Übrigen sind eher unwägbar äussere Gefahren im Spiel, die sich aus den vielen Umfeldschnittstellen und Umwelteinflüssen des Eisenbahnsystems erklären.

- Tunnel sind somit eisenbahntechnisch nichts Besonderes. Sie stehen hinsichtlich der Eintretenswahrscheinlichkeit von Ereignissen sogar

besser da als offene Strecken. In der Regel gibt es wenig Weichen, Witterungseinflüsse fallen weitgehend weg. Statistisch lasst sich dies klar belegen.

Besondere Risiken ergeben sich im Tunnel wegen des engen Raumes und der beschränkten Zugänglichkeit im Ereignisfall.

- Dabei sind zu unterscheiden
 - die erschwerte Rettung von Reisenden, Betroffenen,
 - mehr Betriebsgefahren für das Personal (diesbezüglich ist die Aussage, Tunnelstrecken seien eher sicherer als offene Strecken, nicht ganz korrekt),
 - die Gefahr erheblicher Bauwerksbeschädigung im Brandfall.

- Ganz offensichtlich ist die Bedeutung dieser Aspekte abhängig
 - von der Länge des Tunnels,
 - von der Lage des Tunnels - unter Einbezug der Charakteristiken des Verkehrs,
 - vom Gesamtstandard der Strecke.

Ein kurzer, gut zugänglicher Tunnel im Siedlungsgebiet ist nicht zu vergleichen mit einem sehr langen Basistunnel im zum Teil unzugänglichen Alpenraum.

Um die besondere Sicherheitsproblematik deutlich zu machen, lässt sich eine Kategorisierung verwenden:

- Abhängig von Lage und namentlich Länge variiert der Einfluss der besonderen Sicherheitsproblematik in Tunnel. Eine grobe Kategorisierung, welche in den meisten Ländern ähnlich vorgenommen wird, bringt dies zum Ausdruck:

kurzer Tunnel	bis 600 m	kein signifikanter Unterschied zur offenen Strecke
mittlerer Tunnel	2 - 10 km	seitliche Zugänge für die Fremdrettung zwingend; Normalfall = Doppelspurtunnel
langer Tunnel	über 15 km	Selbstrettung innerhalb Tunnelsystem erforderlich; Fremdrettung auch in Längsrichtung; Normalfall = zwei Einspurröhren mit Querschlägen
sehr langer Tunnel	über 25 km	analog langer Tunnel; Unterteilung durch von aussen zugängliche Nothaltestellen zwingend

Der Sicherheitsnachweis für lange Eisenbahntunnel

Letztlich ist ein Unfallereignis nie mit 100 % Sicherheit auszuschliessen. Deshalb muss an jeder Stelle einer Eisenbahnstrecke darauf geachtet werden, dass sich aus einem Ereignis nicht unkontrolliert eine Katastrophe entwickeln kann oder – mit anderen Worten – dass die Auswirkungen eines Ereignisses unter Kontrolle bleiben. Dies erfordert den "Nachweis der fairen Chance".

- Bei langen Tunneln, die von aussen kaum zugänglich sind, würde sich eine katastrophale Situation einstellen, wenn ein vollbesetzter Personenzug durch einen sich rasch ausbreitenden Brand irgendwo im Tunnel zum Stehen käme ohne Aussicht für die Betroffenen, sich selber rechtzeitig wenigstens an einen Ort zu retten, der so lange genügend geschützt bleibt, bis wirksame Hilfe von aussen einsetzt.
- Dies auszuschliessen und gesamthaft die Risiken in einem akzeptablen Rahmen zu halten, erfordert eine Kaskade von vier Massnahmenbündeln, die sich in bestimmter Reihenfolge überlagern:
 - Ereignisverhindernde Massnahmen;
 - Ausmassvermindernde Massnahmen;
 - Voraussetzungen zur Selbstrettung;
 - Voraussetzungen zur Fremdrettung.

Daraus leitet sich das Restrisiko für die Betroffenen eines Ereignisses ab, das nur akzeptabel ist, wenn in den denkbaren Fällen die Gefährdung von Leib und Leben praktisch ausgeschlossen bleibt.

- Folglich ist das entscheidende besondere Kriterium beim langen und sehr langen Eisenbahntunneln, ob ein Betroffener eines Ereignisses noch eine faire Chance zur Selbstrettung besitzt, bevor die Fremdrettung wirksam wird.
- Bis zur Inbetriebnahme des Tunnels muss der Nachweis dafür für alle massgebenden Szenarien erbracht sein. Der alles bestimmende Grundstein wird bereits mit der Baubewilligung gelegt. Diese bezieht sich auf die "bauliche Umhüllende" des Tunnels. Dahinter steht die Systemwahl. In der Folge kann der Nachweis in gezielten Schritten bis zur Betriebsbewilligung vertieft werden.
- Der Nachweis ist somit als Prozess zu verstehen, der im ersten Schritt die Wahl des geeigneten Tunnelsystems bestätigt, das die besten Voraussetzungen schafft, alle Sicherheitsanforderungen optimal zu erfüllen - dies durchaus auch unter Beachtung der Faktoren Kosten/Wirtschaftlichkeit, betriebliche Flexibilität, Instandhaltung sowie Nachhaltigkeit.
- Denn, die Voraussetzungen der Selbstrettung können nicht beliebig hoch geschraubt werden. Ein Tunnel mit Dimensionen, welche die spezifische Tunnelsituation vergessen lassen, wäre unbezahlbar. Also muss in erster Linie ein hoher Standard der Ereignisverhinderung erreicht werden (durch die Wahl des Tunnelsystems, mit der Qualität des Bauwerkes und insbesondere der eisenbahntechnischen Ausrüstung), ergänzt mit gezielten Massnahmen zur Ausmassverminderung (zum Beispiel im Zusammenhang mit der Lüftung und der Entwässerung). Da die eisenbahntechnische Ausrüstung als solche derjenigen des übrigen Netzes entsprechen muss, bestehen die tunnelspezifischen Besonderheiten in der Betriebsüberwachung und -steuerung mit Einbezug einer Leitstelle, welche das Geschehen im Tunnel lückenlos im Griff hat. Darauf basieren die Anforderungen der Selbstrettung, bei der die Länge und die Ausgestaltung der Fluchtwege im Zentrum stehen. Insgesamt ergeben sich somit unweigerlich recht erhebliche tunnelspezifische Zusatzkosten, ohne die ein langer Tunnel nach den heutigen Massstäben nicht mit akzeptablem Sicherheitsrisiko gebaut werden kann.

Moderne Methoden der quantitativen Risikoanalyse (QRA) erlauben zudem, das akzeptable Risiko einer allgemeinen Betrachtung zu unterziehen, welche mit anderen Risiken vergleicht und ausgewogene Massstäbe setzt.

- Die Voraussetzungen dazu sind in jüngster Zeit im Zusammenhang mit dem Transport gefährlicher Güter geschaffen worden. Es ging vor allem auch darum, die statistischen Grundlagen für eine QRA aufzuarbeiten. Diese steht letztlich im Dienst einer transparenten, einheitlichen Risikopolitik.
- Das macht deutlich, dass es eine Aufgabe der Politik ist, deren Massstab verbindlich festzulegen. Er kann ausgedrückt werden in der Form einer "Akzeptabilitätslinie" als Summenkurve im Wahrscheinlichkeits-/Ausmass- Diagramm, welche in normierter und damit vergleichbarer Weise von den häufigeren leichten bis zu den äusserst seltenen schwersten Risiken den Bereich des nicht akzeptierbaren Risikos abgrenzt. In diesem Bereich sind Massnahmen zwingend.
- Es gibt noch wenig Erfahrung mit diesem Ansatz. Vorläufig findet er Anwendung in den Niederlanden und in der Schweiz. In anderen Ländern, zum Beispiel in Frankreich, werden pragmatischere Methoden der objektivierten Risikopolitik bevorzugt. So oder so darf das Ergebnis nicht als einzig gültiger Massstab dienen. Der Nachweis der fairen Chance unter Ausschöpfung des Standes der Technik bleibt Bedingung.

Die Sicherheitstechnik für lange Eisenbahntunnel

Der Stand der Technik der Tunnelsicherheit ist in den letzten Jahren intensiv und systematisch aufgearbeitet worden. Dies im Zusammenhang mit den grossen Tunnelprojekten in Europa, dem Tunnel unter dem Ärmelkanal sowie den Basistunneln im Alpenraum. Verschiedene äussere Umstände haben gleichzeitig eine viel breitere Beschäftigung mit dem Thema als früher ausgelöst. Schliesslich haben folgenschwere Unfälle Öffentlichkeit und Behörden aufgeschreckt. Sowohl auf Strassen- wie auf Bahnseite sind gross angelegte Untersuchungen in Gang gesetzt worden, die zu ergänzten, zum Teil verschärften Anforderungen und entsprechenden Sanierungsprogrammen führten.

Für die langen Tunnel im Alpenraum hat sich bezüglich der massgebenden Aspekte ein gewisser Konsens herauskristallisiert. Er definiert die Vorgaben, welche in der Planung von Anfang an zu beachten sind. Dies

bedeutet nicht, dass kein Planungsspielraum mehr bleibt, der erlaubt, besonderen Verhältnissen oder Absichten Rechnung zu tragen. Er drückt jedoch gewissermassen den "State of the Art" aus, um den man heute nur noch mit plausibler Begründung herkommt:

Massgebendes Ereignis

- Brand eines Zuges, der sich zum Vollbrand entwickelt und auch toxische Gase freisetzt.

Dazu gehören die folgenden Annahmen:

- Eintretenswahrscheinlichkeit alle 50 Jahre;
- Mit 80 - 90 % Wahrscheinlichkeit wird der Brand von Reisenden oder Personal rechtzeitig gelöscht;
- Der brennende Zug gelangt mit 90 - 95 % Wahrscheinlichkeit noch aus dem Tunnel oder erreicht eine Nothaltestelle.
- Die faire Chance zur Selbstrettung muss irgendwo im Tunnel gewahrt sein. Dazu gehören die folgenden Bedingungen:
 - Spätestens 10 Minuten nach dem Ereignis müssen die Betroffenen trotz sich verschlechternder Tunnelatmosphäre einen sicheren Ort erreichen können;
 - Das bedeutet einen Fluchtweg von maximal 500 Meter.

Lüftung

- Die massgebende Lüftung ergibt sich durch den Zugbetrieb beziehungsweise die Kolbenwirkung der Züge.
- Eine ergänzende, gezielt einsetzbare Lüftung muss erlauben, das für die Selbstrettung und die Fremdrettung minimal erforderliche Tunnelklima genügend lange aufrecht zu erhalten.

Qualität des Rollmaterials

- Das in den Zügen eingesetzte Rollmaterial muss dem aktuell gültigen Qualitätsstandard entsprechen wie er durch europäisch harmonisierte Normen vorgegeben ist und rechtlich die Betreiber bindet.

- Dieser Qualitätsstandard muss nachhaltig sichergestellt und auf den Zufahrtsstrecken zu sehr langen Tunneln überwacht sein.
- Die Notlauffähigkeit bei Vollbrand muss 15 Minuten betragen.
- Zum Qualitätsstandard für Personenzüge gehört zwingend die Notbremsüberbrückung.

Betriebskonzept

- Grundsätzlich soll Mischbetrieb (Personen- und Güterverkehr) möglich sein.
- Das Betriebskonzept soll erlauben, die Kapazität der Tunnelstrecke voll auszunutzen.
- Es muss jedoch erlauben, charakteristische Betriebsszenarien klar zu unterscheiden, welche der Sicherheitsbeurteilung und entsprechenden Planung der Sicherheitsmassnahmen zu Grunde gelegt werden können.

Betriebssteuerung und -überwachung im Tunnel

- Die Zahl der Weichen und Spurwechsel ist auf das absolute Minimum zu beschränken.
- Betriebssteuerung und -überwachung im Tunnel müssen höchsten Zuverlässigkeitsanforderungen genügen.
- Die Einrichtungen der Zugbeeinflussung und die Kommunikationseinrichtungen müssen redundant ausgestaltet sein.
- Der Zugverkehr im sehr langen Tunnel muss von einer besonderen Leitstelle überwacht werden.

Netzweite Überwachung

- Ein Kontrollsystem auf den Zulaufstrecken muss Heissläufer und Ladeverschiebungen zuverlässig rechtzeitig erfassen.
- Gefahrguttransporte müssen besonders überwacht und mit detaillierten Informationen rechtzeitig angemeldet sein.

Allgemeines Prinzip für die vorsorglich bereit gestellten Sicherheitseinrichtungen im Tunnel

- **Keep it simple.**

Vorgaben für den Brenner Basistunnel

Grundsystem

In Anlehnung an den Planungsstand und die Systemwahl bei den anderen grossen Tunnelprojekten im Alpenraum (Gotthard- und Lotschberg-Basistunnel in der Schweiz, Mont Cenis-Basistunnel auf der Achse Lyon -Turin) wird auch für den Brenner-Basistunnel das Grundsystem mit zwei durch Querschläge verbundenen Einspurröhren ohne durchgehenden Dienst- und Rettungsstollen in Längsrichtung vorgegeben.

Es sollen jedoch die günstigen geographisch-topographischen Verhältnisse ausgenützt werden, welche in regelmässigen Abständen erschliessbare kurze seitliche Zugänge für die Fremdrettung erlauben.

Variation

Im Bestreben zumindest für eine erste Nutzungsperiode ein auf das geringstmögliche Investitionsvolumen reduziertes Tunnelprojekt zu evaluieren, werden Etappierungsvarianten untersucht. Damit würde der Betrieb teilweise nur einspurig abgewickelt.

Selbstverständlich muss jede Etappierungsvariante den Sicherheitsnachweis bestehen. Dabei ist zu beachten, dass sich abgesehen von schwierigen Bauzuständen risikoreichere Betriebszustände ergeben. Ein späterer Vollausbau sollte ohne wesentliche Betriebseinschränkungen und zusätzliche Risiken realisiert werden können.

Der Nachweis mittels QRA soll auch für die erfolgversprechendsten Etappierungsvarianten erfolgen.

Strategie der BBT EWIV

Die BBT EWIV will soviel als möglich von den umfangreichen Vorarbeiten, namentlich den vielen Detailabklärungen, im Zusammenhang mit den vergleichbaren Tunnelprojekten im Alpenraum profitieren. Sie hat das dafür notwendige Beziehungsnetz aufgebaut.

Da sich alle neuen Basistunnel im Alpenraum schliesslich in ein europäisches Hochleistungs- Eisenbahnnetz einordnen müssen, für das zunehmend die europäisch harmonisierten Regeln der Interoperabilität und des freien Netzzuganges massgebend sein müssen, sind harmonisierte Sicherheitsvorgaben im Prozess der Tunnelplanung zwingend.

Es ist zu erwähnen, dass sogar auf Seite der Ereignisdienste, wo die Bedingungen für Fremdrettung

massgeblich mitbestimmt werden, eine zunehmende grenzüberschreitende Harmonisierung stattfindet.

Für die BBT EWIV ergeben sich somit mit Blick auf das Sicherheitsthema bereits wesentliche Vorgaben, die genügend dokumentiert sind und keiner nochmaligen besonderen Bearbeitung bedürfen. Das ist der Grund, warum das Thema bis auf weiteres voll in den Auftrag des Planungsingenieurs integriert werden kann, das heisst keiner parallelen speziellen Bearbeitung bedarf. Der Auftrag des Planungsingenieurs wird entsprechend ausgeschrieben. Die Fähigkeit, mit dem Sicherheitsthema unter den gegebenen Voraussetzungen kompetent umzugehen, stellt entsprechend ein wichtiges Kriterium für die Wahl des Auftragnehmers dar.

Die BBT EWIV ist intern so organisiert, dass sie den Stand der Bearbeitung des Sicherheitsthemas laufend verfolgen und jederzeit steuernd eingreifen kann.

Das Internationale Register für Internationale Sicherheitsrechte an Eisenbahnrollmaterial

Dr. Gerfried Mutz, Stv. des Generaldirektors des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr, Bern

Einleitung

Am 16. November 2001 wurde in Kapstadt das Übereinkommen über Internationale Sicherheitsrechte an beweglicher Ausrüstung unterzeichnet. Ziel des Übereinkommens ist es, den Erwerb und die Finanzierung des Erwerbs beweglicher Ausrüstung von hohem Wert oder besonderer wirtschaftlicher Bedeutung und die Nutzung dieser Ausrüstung in wirksamer Weise zu erleichtern.

Um dieses Ziel zu erreichen, soll das Übereinkommen gewährleisten, dass Sicherheitsrechte an solcher Ausrüstung weltweit anerkannt und geschützt werden. Daher sieht das Übereinkommen die Schaffung eines internationalen Registrierungssystems zum Schutz dieser Sicherheitsrechte vor. Anders ausgedrückt: Es ist ein weltweites „Grundbuch für Rechte an beweglichem Eigentum“ vorgesehen.

Anwendungsbereich

Es wird ein Internationales Register errichtet für die Eintragung

- a) von internationalen Sicherungsrechten, künftigen internationalen Sicherungsrechten und eintragungsfähigen gesetzlichen Rechten;
- b) von Abtretungen und künftigen Abtretungen internationaler Sicherungsrechte;
- c) des Erwerbs internationaler Sicherungsrechte durch gesetzlichen oder vertraglichen Forderungsübergang nach dem anzuwendenden Recht;
- d) von Mitteilungen nationaler Sicherungsrechte und
- e) des Rangrücktritts bezüglich der vorhin genannten Rechte.

Das Übereinkommen ist anzuwenden, wenn sich der *Schuldner* zum Zeitpunkt des Abschlusses der Vereinbarung, mit der das internationale Sicherungsrecht eingeräumt oder seine Einräumung vereinbart wird, in einem Vertragsstaat befindet.

Der Schuldner „befindet“ sich in einem Vertragsstaat, wenn

- a) er nach dessen Recht gegründet ist;
- b) er dort seinen eingetragenen oder satzungsmäßigen Sitz hat;
- c) sich dort seine Hauptverwaltung befindet oder
- d) sich dort seine Niederlassung befindet.

Die Anwendbarkeit des Übereinkommens wird nicht dadurch berührt, dass sich der *Gläubiger* in einem Nichtvertragsstaat befindet.

Dichotomer Aufbau des Übereinkommens

Das Vertragswerk besteht aus einem Grundübereinkommen und ergänzenden Protokollen für verschiedene Kategorien von Ausrüstungsgegenständen (Flugzeugzellen, Flugzeugtriebwerke und Hubschrauber; Eisenbahnrollmaterial; Weltraumvermögenswerte). Für verschiedene Kategorien von Gegenständen können verschiedene internationale Register errichtet werden.

Das Übereinkommen und das Protokoll sind als eine einheitliche Übereinkunft zu verstehen und auszulegen. Bei Unvereinbarkeit zwischen dem Übereinkommen und dem jeweiligen Protokoll ist das Protokoll maßgebend.

Das Protokoll betreffend Besonderheiten der Luftfahrzeugausrüstung (Luftfahrtprotokoll) wurde bereits in Kapstadt gleichzeitig mit dem Übereinkommen selbst unterzeichnet und bedarf zu seinem Inkrafttreten acht Ratifikationen oder Genehmigungen.

Das Protokoll betreffend Besonderheiten des Eisenbahnrollmaterials (Eisenbahnprotokoll) wurde von einer durch das UNIDROIT eingesetzten Eisenbahnarbeitsgruppe (Vorsitzender und Koordinator Herr Howard Rosen, Berater in Eisenbahnfinanzierungsfragen des UNIDROIT) unter Beteiligung des Sekretariates der OTIF vorbereitet und von einem gemeinsamen Ausschusses von Regierungsexperten UNIDROIT /OTIF am 15./16. März 2001 (in Bern), am 21. bis 23. Juni 2002 (in Rom) und vom 5. zum 13. Mai 2003 (in Bern) beraten.

Das internationale Sicherungsrecht

Das Übereinkommen von Kapstadt enthält Bestimmungen für die Begründung und die Wirkungen eines internationalen Sicherungsrechts an beweglicher Ausrüstung bestimmter Kategorien. Im Sinne dieses Übereinkommens ist ein internationales Sicherungsrecht an beweglicher Ausrüstung ein Recht an einem eindeutig identifizierbaren Gegenstand, der in eine im jeweiligen Protokoll bezeichnete Kategorie solcher Gegenstände fällt und

- a) das von dem Sicherungsgeber aufgrund einer Sicherungsvereinbarung eingeräumt wird,
- b) das ein Vorbehaltsverkäufer aufgrund einer Vereinbarung des Eigentumsvorbehalts hat oder
- c) das ein Leasinggeber aufgrund eines Leasingvertrags hat.

Formerfordernisse

Ein Recht wird als internationales Sicherungsrecht nach dem Übereinkommen begründet, wenn die Vereinbarung, mit der es eingeräumt oder seine Einräumung vereinbart wird,

- a) schriftlich erfolgt;
- b) sich auf einen Gegenstand bezieht, über den der Sicherungsgeber, der Vorbehaltsverkäufer oder der Leasinggeber verfügen kann;
- c) die Identifizierung des Gegenstands in Übereinstimmung mit dem Protokoll ermöglicht und,

- d) sofern es sich um eine Sicherungsvereinbarung handelt, die Bestimmung der gesicherten Verpflichtungen ermöglicht, ohne dass dabei ein gesicherter Betrag oder Höchstbetrag angegeben sein muss.

Ein eingetragenes Recht hat *Vorrang* vor jedem später eingetragenen Recht sowie vor einem nicht eingetragenen Recht.

Registerbestimmungen

Der *Registerführer* stellt die wirksame Führung des Internationalen Registers sicher und nimmt die Aufgaben wahr, die ihm durch das Übereinkommen, das Protokoll und die Registerordnung übertragen sind.

Gemäß dem Übereinkommen wird eine Aufsichtsbehörde nach den Bestimmungen des Protokolls errichtet.

Die Aufsichtsbehörde

- a) errichtet das Internationale Register oder veranlasst dessen Errichtung;
- b) bestellt den Registerführer und beruft ihn ab, sofern im Protokoll nicht etwas anderes vorgesehen ist;
- c) stellt sicher, dass alle für die wirksame Weiterführung des Internationalen Registers erforderlichen Rechte bei einem Wechsel des Registerführers auf den neuen Registerführer übergehen oder auf ihn übertragen werden können;
- d) erstellt oder genehmigt nach Konsultation der Vertragsstaaten eine Registerordnung nach Maßgabe des Protokolls, welche die Führung des Internationalen Registers zum Gegenstand hat, und stellt deren Veröffentlichung sicher;
- e) legt Verfahren für die Erhebung von Beschwerden bei der Aufsichtsbehörde über die Führung des Internationalen Registers fest;
- f) beaufsichtigt den Registerführer und die Führung des Internationalen Registers;
- g) berät den Registerführer auf dessen Ersuchen, wie sie es für angebracht hält;
- h) setzt die Gebühren für die Dienstleistungen und Einrichtungen des Internationalen Registers fest und überprüft sie in regelmäßigen Abständen;

- i) unternimmt alles Notwendige, um den Bestand eines wirksamen, auf Mitteilungen basierenden elektronischen Registrierungssystems zur Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens und des Protokolls sicherzustellen, und
- j) berichtet den Vertragsstaaten regelmäßig über die Erfüllung ihrer Pflichten aus dem Übereinkommen und dem Protokoll.

Die Aufsichtsbehörde hat alle Rechte an den Datenbanken und Archiven des Internationalen Registers.

Eintragung

Voraussetzungen

Im Protokoll und in der Registerordnung werden die Voraussetzungen, einschließlich der Kriterien für die Identifizierung des Gegenstands, näher bestimmt, unter denen eine Eintragung erfolgt (einschließlich der Vorkehrungen dafür, dass die gegebenenfalls erforderliche Zustimmung einer Person zuvor elektronisch übermittelt wird), Abfragen durchgeführt und Abfragebescheinigungen ausgestellt werden und die Vertraulichkeit von Angaben und Unterlagen des Internationalen Registers sichergestellt wird, die sich nicht auf eine Eintragung beziehen.

Der Registerführer ist nicht zur Prüfung verpflichtet, ob eine Zustimmung zur Eintragung tatsächlich erteilt wurde oder wirksam ist.

Der Registerführer veranlasst, dass Eintragungen in der zeitlichen Reihenfolge ihres Eingangs in die Datenbank des Internationalen Registers aufgenommen werden und abrufbar sind; in der Datei sind Tag und Uhrzeit des Eingangs festzuhalten.

Das Protokoll kann vorsehen, dass ein Vertragsstaat Stellen in seinem Hoheitsgebiet als Eingangsstellen bestimmen kann, über die dem Internationalen Register die für die Eintragung erforderlichen Angaben zuzuleiten sind oder zugeleitet werden können. Ein Vertragsstaat, der eine solche Bestimmung vornimmt, kann Voraussetzungen festlegen, unter denen diese Angaben dem Internationalen Register zugeleitet werden.

Wirksamkeit und Zeitpunkt der Eintragung

Von jeder Partei kann mit schriftlicher Zustimmung der anderen Partei ein internationales Sicherungsrecht, ein künftiges internationales Sicherungsrecht, eine Abtretung oder eine künftige Abtretung eines internationalen

Sicherungsrechts eingetragen und diese Eintragung vor ihrem Ablauf geändert oder verlängert werden

Eine Eintragung ist, sofern sie wirksam ist, vorgenommen, wenn die erforderlichen Angaben in abrufbarer Form in die Datenbank des Internationalen Registers aufgenommen sind.

Eine Eintragung ist in der Datenbank des Internationalen Registers nach den im Protokoll festgelegten Kriterien abrufbar.

Eine Eintragung kann durch die Partei, zu deren Gunsten sie vorgenommen wurde, oder mit ihrer schriftlichen Zustimmung gelöscht werden.

Ein eintragungsfähiges gesetzliches Recht kann durch seinen Inhaber eingetragen werden.

Eine Mitteilung eines nationalen Sicherungsrechts kann durch den Inhaber dieses Sicherungsrechts eingetragen werden.

Dauer der Eintragung

Die Eintragung eines internationalen Sicherungsrechts bleibt wirksam, bis sie gelöscht wird oder bis der in der Eintragung genannte Zeitraum abgelaufen ist.

Besonderheiten des Registers

Vorgesehen ist ein *ausschließlich elektronisches Register*, das rund um die Uhr für Eintragungen und Abfragen zur Verfügung steht und grundsätzlich ohne menschliche Intervention, d. h. ohne Prüfung durch den Registerführer, ob die rechtlichen Voraussetzungen der Eintragung vorliegen, arbeitet.

Die Eintragung im Register entscheidet nicht darüber, ob das Sicherungsrecht tatsächlich besteht oder ob eine erforderliche Zustimmung rechtsgültig erteilt wurde. Diese Fragen sind erforderlichenfalls von den Gerichten nach dem jeweils anwendbaren Landesrecht zu beurteilen. Das Datum der Registrierung ist aber für die *Rangordnung des Sicherungsrechtes* entscheidend.

Das Register enthält *keine Dokumente* betreffend die den Sicherungsrechten zu Grunde liegenden Transaktionen. Diese Dokumente müssen sich potentielle Kreditgeber oder -werber von den Personen verschaffen, die ein Sicherungsrecht eingetragen haben.

Das Register ist „*asset based*“, d.h. nach dem Sicherungsgegenstand und nicht nach dem Schuldner als Suchkriterium ausgerichtet.

Jedermann kann in der im Protokoll und in der Registerordnung vorgesehenen Weise mit elektronischen Mitteln im Internationalen Register eine Abfrage der dort eingetragenen Rechte oder künftigen internationalen Sicherungsrechte durchführen oder beantragen. Der Registerführer stellt in der im Protokoll und in der Registerordnung vorgesehenen Weise mit elektronischen Mitteln eine Bescheinigung über die Registerabfrage zu dem betreffenden Gegenstand aus.

Das Register soll – abgesehen vielleicht von der Aufbauphase - über entsprechende Gebühren für Eintragungen und Abfragen *finanziell selbst tragend* sein.

Spezifische Probleme des Eisenbahnprotokolls

Die Eisenbahnarbeitsgruppe und der gemeinsame Ausschuss von Regierungsexperten hatten sich wiederholt mit einer Reihe schwieriger Fragen zu befassen, die speziell den Eisenbahnsektor betreffen und die erst bei der 3. gemeinsamen Tagung im Mai 2003 gelöst werden konnten. Es handelt sich vor allem um

1. die Definition der Sicherungsgegenstände und die Identifizierung des Eisenbahnrollmaterials
2. die Bestimmungen über den vorläufigen Rechtsschutz
3. die Rechte im Insolvenzfall unter Berücksichtigung des Verkehrs von öffentlicher Bedeutung
4. die Aufsichtsbehörde für das Register.

Identifizierung des Eisenbahnrollmaterials

Die Aufsichtsbehörde schreibt in einer Registerordnung ein System für die Zuteilung von Identifizierungsnummern durch den Registerführer vor, das es ermöglicht, einen Gegenstand des Eisenbahnrollmaterials eindeutig zu identifizieren. Die Identifizierungsnummer muss entweder am Gegenstand des Eisenbahnrollmaterials angebracht sein *oder im Internationalen Register mit einer so angebrachten nationalen oder regionalen Identifizierungsnummer in Verbindung stehen*. Letztere Bestimmung dient der Einbindung bereits bestehender Systeme in das Internationale Register.

Ein Vertragsstaat kann aber durch eine Erklärung das System festlegen, das er für die nationalen oder regionalen Identifizierungsnummern für die vorgeannten Zwecke verwenden wird. Ein solches nationales oder regionales Identifizierungssystem muss die eindeutige Identifizierung der Gegenstände des Eisen-

bahnrollmaterials und die Übereinstimmung mit den grundsätzlichen Informationsforderungen des Übereinkommens und des Eisenbahnprotokolls für die Führung des Internationalen Registers gewährleisten.

Eine solche Erklärung eines Vertragsstaats ist zum Zeitpunkt der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder des Beitritts zum Protokoll abzugeben und muss ausführliche Angaben über den Betrieb des nationalen oder regionalen Identifizierungssystems einschließen.

Die Aufsichtsbehörde überprüft das nationale oder regionale Registersystem, das in einer Erklärung eines Vertragsstaats festgelegt wird, und kann die Maßnahmen anraten, die zu ergreifen sind, um zu gewährleisten, dass das System die für das internationale Register erforderlichen Bedingungen erfüllt. Es besteht keine Pflicht, diesen Ratschlägen nachzukommen, allerdings kommt eine gültige Eintragung im internationalen Register nur dann rechtswirksam und mit Wirkung für die Rangfolge als internationales Sicherungsrecht zustande, wenn die erforderlichen Bedingungen erfüllt werden.

Jede Eintragung in Bezug auf einen einzelnen Gegenstand des Eisenbahnrollmaterials ist auf Grund der durch den Registerführer zugeteilten Identifizierungsnummer zu stellen.

In einer Eintragung in Bezug auf einen Gegenstand des Eisenbahnrollmaterials, für den eine Erklärung abgegeben worden ist, müssen alle nationalen oder regionalen Identifizierungsnummern aufgeführt werden, die dem Gegenstand seit dem Inkrafttreten dieses Protokolls zugeteilt worden sind, sowie der Zeitraum, während dessen die einzelnen Nummern mit dem Gegenstand in Verbindung standen. Der Schuldner muss, und der Gläubiger kann, dem Internationalen Register alle neuen nationalen oder regionalen Identifizierungsnummern mitteilen, die während der Laufzeit der Eintragung des betreffenden Sicherungsrechts zugeteilt wurden. Jede so aufgeführte und mitgeteilte Identifizierungsnummer muss vom Registerführer in das Internationale Register eingetragen werden. Diese Bestimmung war notwendig, da manche der bestehenden Systeme die Wiederverwendung bereits zugeteilter Identifizierungsnummern vorsehen. Im gemeinsamen Ausschuss von Regierungsexperten bestand Einverständnis darüber, dass Identifizierungsnummern auch alphanumerisch sein können.

Vorläufiger Rechtsschutz

Anordnungen eines Gerichts nach dem Übereinkommen, die den Gläubiger ermächtigen, den Gegenstand in Besitz, in Verwahrung oder in seine Verfügungsgewalt zu nehmen, können die vom Schuldner zu ergreifenden angemessenen Maßnahmen festsetzen, die es dem Gläubiger ermöglichen, seine Rechte gemäß der Anordnung auszuüben, z.B. Anordnungen betreffend die Verbringung an einen Ort, an dem der Gläubiger seinen Zugriff ausüben kann.

Verkehr von öffentlicher Bedeutung

Ein Vertragsstaat kann bei der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung des Protokolls oder beim Beitritt dazu erklären, welche Rechte bei Nichterfüllung in Bezug auf Rollmaterial nicht ausgeübt werden dürfen, soweit dieses Rollmaterial für Verkehr von öffentlicher Bedeutung verwendet wird, insbesondere *Eisenbahnrollmaterial für den öffentlichen Personenverkehr*. Er kann dabei erklären, wieweit einzelne Maßnahmen auf diesen Vertragsstaat angewendet werden können.

Der Vertragsstaat, der eine solche Erklärung abgibt, hat den Schutz der Gläubigerinteressen zu berücksichtigen.

Aufsichtsbehörde

Wegen der unterschiedlichen Mitgliedschaft der Staaten bei der OTIF einerseits und dem UNIDROIT andererseits erwies es sich als politisch nicht machbar, die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) mit der Funktion einer Aufsichtsbehörde für das grundsätzlich weltweit tätig werdende Internationale Register für Eisenbahnrollmaterial nach dem Übereinkommen zu betrauen. Bei der 3. gemeinsamen Tagung von Regierungsexperten wurde die Lösung für dieses Problem darin gefunden, dass die Aufsichtsbehörde nach dem Eisenbahnprotokoll ein Rat von Vertretern der Vertragsparteien des Eisenbahnprotokolls (also von Staatenvertretern) sein soll. Von jeder Vertragspartei soll jeweils ein Vertreter ernannt werden.

Die **OTIF** soll das **Sekretariat** der Aufsichtsbehörde werden. Das Sekretariat hilft der Aufsichtsbehörde bei der Durchführung ihrer Aufgaben. Damit soll die OTIF gemäß der Zielsetzung der 5. Generalversammlung, die im Protokoll von Vilnius ihren Niederschlag gefunden hat, erstmals tatsächlich mit weltweiten Aufgaben im Interesse der Eisenbahnen betraut werden.

Mit Rücksicht auf schon bestehende Systeme von Rollmaterialregistern, die auch für Finanzierungszwecke

dienen, z. B. in Kanada und in den USA, ist eine Entscheidung der Aufsichtsbehörde, die nur die Interessen einer Vertragspartei oder einer Gruppe von Vertragsparteien betrifft, für solche Staaten nur bindend, wenn auch die Vertragspartei oder die Mehrheit der Gruppe von Vertragsparteien für die Entscheidung stimmt.

Die Fragen der Immunität, der Rechtsfähigkeit und des Sitzes der Aufsichtsbehörde als völkerrechtliche Person, ihre Geschäftsordnung usw. müssen noch im Einzelnen vor Zusammentreten einer diplomatischen Konferenz zur Annahme des Eisenbahnprotokolls geprüft werden.

Die Rolle der Signatarstaaten während der Übergangsphase bis zum Inkrafttreten des Protokolls (Vorbereitungsausschuss) bedarf ebenfalls noch weiterer Beratungen und könnte in einer Resolution der geplanten diplomatischen Konferenz geregelt werden.

Die Generalversammlung der OTIF muss zustimmen, dass die OTIF die Aufgaben eines Sekretariats der Aufsichtsbehörde übernimmt. In sofern die OTIF als Sekretariat tätig sein wird, müssen die Fragen der Immunität für diese neue Tätigkeit auch im Eisenbahnprotokoll geregelt werden. Die Finanzierung der Tätigkeiten der OTIF für die Zwecke des Protokolls ist in Artikel XVI des Entwurfes des Protokolls im Zusammenhang mit den Registergebühren vorgesehen. Die Gebühren für die Nutzung des Registers sollen nicht nur die Kosten der Registerführung, sondern auch die Kosten der Aufsichtsbehörde und ihres Sekretariates decken.

Vorbehaltlich der Zustimmung der Aufsichtsbehörde bestimmt der Registerführer die bei der Eintragung und beim Betrieb des Internationalen Registers zu entrichtenden Gebühren, und kann sie ändern. Die Fragen der Finanzierung in der Aufbauphase des Internationalen Registers bedürfen ebenfalls noch der näheren Prüfung bis zur geplanten diplomatischen Konferenz, wobei verschiedene Modelle denkbar sind.

Weitere Vorgangsweise

Die 3. Tagung des gemeinsamen Ausschusses von Regierungsexperten erteilte der Rail Registry Task Force verschiedene Aufträge im Zusammenhang mit dem künftigen Betrieb des Internationalen Registers, wie Sondierungen, welche Institutionen interessiert wären als Registerführer tätig zu sein, die Vorbereitung einer Registerordnung, einer Gebührenstruktur, usw.

Der Ausschuss erteilte ferner den Sekretariaten der beiden beteiligten Organisationen, UNIDROIT und OTIF, das Mandat, eine diplomatische Konferenz zur Annahme des Eisenbahnprotokolls vorzubereiten, die möglichst bald, spätestens aber im Mai 2005 zusammentreten können soll.

Schlussbemerkung

Obwohl bei der 3. gemeinsamen Tagung von Regierungsexperten UNIDROIT/OTIF eine Einigung in praktisch allen bisher noch offenen Fragen *politischer* Natur erzielt werden konnte, bleibt noch eine Fülle eher technischer, praktischer und redaktioneller Fragen zu klären.

Die Zeit bis zur Einberufung einer diplomatischen Konferenz ist auch für eine Studie zur Information der interessierten Wirtschaftskreise zu nutzen. Diese Studie soll die wirtschaftlichen Auswirkungen des Eisenbahnprotokolls zum Übereinkommen von Kapstadt untersuchen, und zwar analog zur Studie betreffend die wirtschaftlichen Auswirkungen des Luftfahrtprotokolls für die Luftfahrtindustrie.

Staatsgarantien zur Finanzierung von Eisenbahnrollmaterial sind ein Auslaufmodell. Es gilt, die Zukunft in einem liberalisierten Eisenbahnverkehrsmarkt vorzubereiten. Die Zeit drängt.

Rechtsprechung

Landgericht Hildesheim

Urteil vom 13. Februar 2003¹

Vgl. Artikel 5, 8, 17 § 2, 35 und 41 CIV, §§ 1, 25, 31, 36 der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO), § 427 I Nr. 1 des Handelsgesetzbuches (HGB)², § 309 Nr. 7b des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB)

1. **Im grenzüberschreitenden Autoreisezugverkehr haftet das Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 35 § 1 CIV verschuldensunabhängig für Graffiti-Schäden, die im Obhutszeitraum an einem Kraftfahrzeug eines Fahrgastes durch Dritte verursacht werden.**

¹ 1 S 105/02 – rechtskräftig; Vorinstanz: Amtsgericht Hildesheim, Urteil vom 3.9.2002 - 43 C 112/02

² Besondere Gefahr bei Beförderung auf offenen Wagen („O-Wagen-Gefahr“)

2. **Die Haftung des Eisenbahnunternehmens ist nicht nach §§ 1, 25, 31, 36 EVO in Verbindung mit § 427 I Nr. 1 HGB ausgeschlossen, da die Vorschriften der EVO gemäß § 1 EVO im grenzüberschreitenden Verkehr nur Anwendung finden, wenn und soweit die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV (ER CIV) nichts anderes bestimmen. Haftungsgrund und Haftungsumfang sind jedoch in Artikeln 35 und 36 CIV umfassend geregelt.**
3. **Die Haftungsregelungen in Artikel 35 ff CIV stehen nicht zur Disposition der Parteien. Auf Abänderung der ER CIV abzielende Allgemeine Geschäftsbedingungen eines Eisenbahnunternehmens sind insofern nach Artikel 5, 8 CIV unwirksam.**
4. **Ein Eisenbahnunternehmen wird seiner Darlegungs- und Beweislast im Sinne von Artikel 35 § 2 und 36 CIV für die Unabwendbarkeit einer im Obhutszeitraum an einem PKW eines Fahrgastes angebrachten Graffiti-Besprühung nicht gerecht, wenn keine konkreten, zum Schutz der Fahrzeuge getroffenen Sicherheitsvorkehrungen vorgetragen werden.³**

Entscheidungsgründe:

Die zulässige Berufung ist begründet. Dem Kläger stehen Schadensersatzansprüche aus Artikel 35 § 1 CIV in Höhe von 609,91 € nebst Zinsen gemäß §§ 291, 288 I, 247 BGB in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Eintritt der Rechtshängigkeit, mithin seit 18. Mai 2003, zu.

- I. Der Kläger verfolgt mit der Berufung seine erstinstanzlich geltend gemachten Ansprüche weiter und rügt, das Amtsgericht gehe zu Unrecht davon aus, für die Beklagte sei die Beschädigung des Fahrzeuges des Klägers unvermeidbar gewesen. Die Beklagte beantragt, die Berufung zurückzuweisen. Sie meint, Schäden durch Vandalismus seien mit zumutbarem wirtschaftlichem Aufwand nicht wirksam zu vermeiden. Im Übrigen kämen ihr Haftungserleichterungen zu Gute. Hinsichtlich der Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die tatsächlichen Feststellungen des angefochtenen Urteils und die zwischen den Parteien gewechselten Schriftsätze,

insbesondere die Berufungsbegründung sowie das Protokoll des Termins zur mündlichen Verhandlung und Beweisaufnahme vom 23. Januar 2003 verwiesen.

- II. Die Berufung ist begründet, weil dem Kläger Ansprüche aus Artikel 35 § 1 CIV zustehen.

Gemäß Artikel 35 § 1 CIV haftet die Eisenbahn für den Schaden, der durch die Beschädigung von Reisegepäck in der Zeit der Annahme zur Beförderung bis zur Auslieferung entsteht. Nach Artikel 17 § 2, Artikel 41 CIV gehören auch Kraftfahrzeuge zum Reisegepäck. Die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV sind anzuwenden gemäß Artikel 1 § 1 CIV in Verbindung mit dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 (COTIF).

Unanwendbar sind Artikel 36 §§ 1-3 CIM, da diese sich auf den gewerblichen Gütertransport beziehen und es sich hier ersichtlich nicht um einen solchen handelt.

§ 1 Haftpflichtgesetz findet keine Anwendung, weil es sich bei der Beschädigung nicht um einen bei dem Betrieb, mithin aus der besonderen Betriebsgefahr der Bahn ergebenden Schaden handelt, sondern um einen nur angelegentlich der Bahnreise erfolgten Eingriff Dritter.

Vertragliche Ersatzansprüche scheitern als verschuldensabhängige Ansprüche an der vom Kläger nicht dargelegten schuldhaften Pflichtverletzung der Beklagten.

1. Artikel 35 § 1 CIV normiert einen verschuldensunabhängigen Schadensersatzanspruch eigener Art, der voraussetzt, dass Reisegepäck während der Beförderung beschädigt wird. Unstreitig und durch Tatbestandsaufnahme der Beklagten vom 10. März 2002 belegt, waren bei Ankunft des Autozuges in Hildesheim Beschädigungen an der Fahrerseite des PKW durch Graffiti festzustellen. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme steht überdies zweifelsfrei fest, dass der PKW bei Verladung in Bozen unversehrt war, die Beschädigungen mithin nach der Verladung auf den Zug verursacht worden sein müssen. Überzeugend bekundete die

³ Leitsätze und dem Urteil beigefügte Anmerkung von Einsender Rechtsanwalt Carsten Grau, Bremen

Ehefrau des Klägers, bei der Verladung des Fahrzeuges in Bozen zugegen gewesen zu sein und den PKW bis zum Auffahren auf den Waggon im Blick gehabt zu haben. Zu diesem Zeitpunkt sei das Fahrzeug jedoch unbeschädigt gewesen. Anlass, an den Worten der Zeugin zu zweifeln, besteht nicht. In sich widerspruchsfrei, lebensnah und ersichtlich bemüht, die eigenen Erinnerungen möglichst genau wiederzugeben, schilderte die Zeugin den Verladevorgang. Ihre Aussage wird zudem gestützt durch die Aussage des Zeugen H., dessen Fahrzeug sich ebenfalls auf der unteren Ebene desselben Waggons befand. Der Zeuge hat seinen PKW vor der Abfahrt kontrolliert und wäre auf Graffiti an dem in unmittelbarer Nähe befindlichen PKW des Klägers sehr wahrscheinlich aufmerksam geworden. Dem Zeugen sind jedoch die deutlich sichtbaren Schmierereien nicht aufgefallen.

2. Die danach dem Grunde nach bestehende Haftung der Beklagten ist nicht ausgeschlossen gemäß §§ 1, 25, 31, 36 EVO in Verbindung mit § 427 HGB. Gemäß §§ 1, 25, 31, 36 EVO in Verbindung mit § 427 HGB entfällt die Haftung, wenn die Beschädigung durch die allerdings hier übliche Verwendung von offenen, nicht mit Planen gedeckten Fahrzeugen verursacht wurde (§ 427 I Nr. 1 HGB, „O-Wagen-Gefahr“). Indem das Fahrzeug auf einem offenen Waggon transportiert wurde, ist die besondere Gefahr eines ungehinderten Zugriffs Dritter gegeben, mithin die Beschädigung durch die heute allgegenwärtigen Graffiti nicht nur erleichtert, sondern überhaupt als Möglichkeit eröffnet (vgl. Urteil des Oberlandesgerichts Düsseldorf in Versicherungsrecht 1976, 666).

§ 427 HGB ist jedoch nach § 1 EVO nicht anzuwenden. Gemäß § 1 EVO finden die Vorschriften der EVO im grenzüberschreitenden Verkehr nur Anwendung, wenn und soweit die ER CIV nichts anderes bestimmen. Die ER CIV jedoch regeln in Artikel 35 und 36 Haftungsgrund und Haftungsausschlüsse umfassend. Die ER CIV treffen daher für den Regelungsbereich „Schaden“ Anordnungen, die Art und Umfang einer Ersatzpflicht beschreiben. Insbesondere Arti-

kel 35 § 3 CIV bestimmt in Abgrenzung zu Artikel 36 § 3 CIM gerade keinen Haftungsausschluss bei dem Transport durch offene Waggons. Mit dieser (negativen) Regelung weicht Artikel 35 CIV von den Bestimmungen der §§ 25 EVO, 427 HGB ab und versperert damit gemäß § 1 EVO eine Anwendung der EVO insoweit. Dem entspricht die Kommentierung von Czerwenka/Heidersdorf/Schönbeck, die die EVO für unanwendbar erklären, soweit die ER CIV „in Betracht kommen“ (Czerwenka/Heidersdorf/Schönbeck, Eisenbahnbeförderungsrecht, Lieferung 2/97, § 1 EVO Anm. 2). Die vorstehende Auffassung entspricht auch letztlich dem Text der „Hinweise für unsere Kunden“, die den unstreitig zwischen den Parteien vereinbarten AGB folgen; dort heißt es, dass im Binnenverkehr die EVO, im (hier vorliegenden) internationalen Verkehr indes die ER CIV gelten.

3. Ein Haftungsausschluss ergibt sich auch nicht aus Ziff. 12 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen vom 1. Dezember 2000 (BI. 24 d. A.), nach denen die Beklagte nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit haftet, soweit sie vertragliche Nebenpflichten verletzt. Hauptzweck des Vertrages ist die Beförderung von Kläger und PKW nach Bozen und zurück. Dabei obliegt der Beklagten zuvörderst der Transport; die Erreichung des Ziels ist das Hauptanliegen des Klägers, nicht aber die Aufbewahrung. Diese stellt sich als notwendige Folge des Transports dar, ebenso wie das Fahrzeug in einer Werkstatt aufbewahrt werden muss, wenn es repariert werden soll. In beiden Fällen geht es bei der Verwahrung um eine Nebenleistungspflicht (vgl. z.B. Urteil des Bundesgerichtshofes in Neue Juristische Wochenschrift 1983, 113; Palandt/Heinrichs, BGB-Ergänzungsband, 61. Auflage, § 280 Rz. 28). Grob fahrlässig oder vorsätzlich indes hat die Beklagte ersichtlich nicht gehandelt. Die Vereinbarung verstößt auch nicht gegen §§ 9, 11 des Gesetzes über die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGBG), alte Fassung, bzw. § 309 Nr. 7b BGB neue Fassung.

Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen sind, soweit sie sich auf eine Abänderung

der CIV beziehen, jedoch nach Artikel 5, 8 CIV unwirksam, weil die Haftungsregelung in Artikel 35 ff CIV nicht zur Disposition der Parteien steht. Zwar wird vertreten, dass es sich bei den Artikeln 35 ff CIV nicht um zwingendes Recht handle (so ausdrücklich Czerwenka u.a., am angegebenen Ort, Artikel 35 Anm. 1 unter Bezugnahme auf die Entscheidung des Appellationshofes Lüttich vom 26.2.1976⁴). Aus Artikel 5, 8 CIV ergibt sich jedoch, dass es zur Änderung der Vorschriften der ER CIV eines internationalen Tarifs bedarf; dass es sich bei den Allgemeinen Geschäftsbedingungen um Bedingungen eines solchen Tarifs handelt, erschließt sich demgegenüber nicht. Hinzu kommt die Regelung in Artikel 5 § 1 CIV, der ausdrücklich die Abänderbarkeit der ER CIV durch Bedingungen zu den internationalen Tarifen nur zulässt, wenn dies in den ER CIV auch vorgesehen ist. Gerade für die Artikel 35 ff CIV fehlt eine solche ausdrückliche Abänderungsbefugnis. Dem muss entnommen werden, dass die Haftungsregelung gerade nicht zur Disposition der Parteien gestellt werden soll.

4. Die Beklagte kann sich auch nicht auf Artikel 35 § 3 a) CIV berufen, nach dem ein Ersatzanspruch dann ausgeschlossen ist, wenn die Beschädigung sich aus der besonderen Gefahr des Fehlens oder der Beschädigung der Verpackung ergibt. Die Norm regelt ersichtlich den Fall des Fehlens oder der Beschädigung der üblicherweise oder im Einzelfall an sich vorgesehenen Verpackung, nicht den Fall des Fehlens irgendeiner Verpackung. Wäre dies anders, würde über Artikel 35 § 3 a) CIV der in Artikel 36 § 3 CIM für den dortigen Anwendungsbereich geregelte Haftungsausschluss der Beförderung im offenen Wagen für den Anwendungsbereich der ER CIV eingeführt. Das jedoch widerspricht offenkundig dem gesetzgeberischen Willen.
5. Entscheidend ist demnach, ob die Beschädigung für die Bahn ein unabwendbares

Ereignis war. Dies ist im Ergebnis nicht festzustellen.

Artikel 36 CIV bestimmt, dass für die Voraussetzungen der Unabwendbarkeit und fehlenden Vermeidbarkeit im Sinne von Artikel 35 § 2 CIV die Eisenbahn, mithin die Beklagte, darlegungs- und beweisbelastet ist. Unvermeidbar ist ein Ereignis dann, wenn der Schaden auch bei Anwendung der äußersten nach den Umständen möglichen und vernünftigerweise noch zumutbaren Sorgfalt nicht hätte abgewendet werden können (Czerwenka u.a., am angegebenen Ort, § 82 alte Fassung EVO A b). Dabei geht es hier jedoch nicht um die Frage, ob ein wirksamer Schutz gegen jedwede Graffiti-Beschädigungen überhaupt möglich ist, sondern vielmehr um die konkreten Umstände des Einzelfalles. Es ist damit an der Beklagten darzulegen, dass der Zug Nr. 13482AZ am 9. und 10. März 2002 samt PKW nicht unbotmäßigen Gefahren ausgesetzt worden ist, die Beklagte also das gebotene Maß an Vorsichtsmaßnahmen an diesem Tage jedenfalls ergriffen hat. Sie kann sich nicht exkulpieren, indem sie vorträgt, Vorkehrungen seien ohnedies sämtlich sinnlos, weil es immer Wege gäbe, Schmierereien anzubringen. Solange Fallkonstellationen denkbar sind, bei denen einfachste Sicherungsmaßnahmen außer Acht gelassen wurden, kommt die Annahme eines Haftungsausschlusses nicht in Betracht. Zu den ergriffenen Maßnahmen fehlt substantiiertes Vortrag, da nicht nachvollziehbar ist, ob und welche Stops auf der Bahnstrecke anfallen und wie konkret gesichert wird. Die Beklagte trägt weder mit Substanz zu etwa veranlassten stichprobenartigen Kontrollen bei längeren Standzeiten in offenem Gelände oder Kontrollen auf Güterbahnhöfen vor. Auch auf den Hinweisbeschluss der Kammer vom 26. November 2002 lässt es die Beklagte mit pauschalen Äußerungen bewenden. Zwar mag es Schwierigkeiten begegnen, die getroffenen Sicherungsmaßnahmen weiter zu vereinzeln, zumal mehrere Bahngesellschaften auf dem Zug gearbeitet haben. Nähere Angaben sind der Beklagten jedoch zuzumuten und auch durch Befragungen von Zugbegleitern oder

4

s. Zeitschrift 1-2/1978, S. 30

der Durchsicht von Dienstplänen zu recherchieren. Die Beklagte hat nicht vereinzelt, welche konkreten Maßnahmen zum Schutz des Autoreisezuges getroffen worden sind. Dem Reiseleiterbericht lässt sich über die Sicherung des Zuges nichts entnehmen. Der „fahrplanmäßigen Übersicht“ (BI. 130) lässt sich zwar entnehmen, welchen Streckenverlauf der Zug üblicherweise nimmt. Aus ihm ergibt sich aber nicht sicher, an welchen Bahnhöfen am Vorfalstage wirklich gehalten wurde. Wo darüber hinaus tatsächlich Aufenthalte stattfanden, bleibt ebenso unklar und lässt sich auch der Fahrplanübersicht nicht entnehmen. Ebenso wenig ist dargetan, an welchen Bahnhöfen Zugpersonal ausstieg, um den Zug zu beobachten; nicht bekannt ist, aus welchen und wieviel Personen das Personal bestand und ob es nicht (wie der Vortrag suggeriert) mit der Übergabe der Geschäfte befasst war. Welche Bahnhöfe mit Videoüberwachung ausgestattet sind, durch wen die Überwachung erfolgte, welches Ergebnis sie brachte, wird nicht vorgetragen. Tatsächlich beschränkt sich die Beklagte auf allgemeine Feststellungen etwa dahin, dass üblicherweise Carabinieri auf den Bahnhöfen anzutreffen sind. Dass diese oder anderes Personal zur besonderen Aufsicht über den Zug angewiesen waren, lässt sich nicht erkennen. Wo und an welcher Stelle Stellwerkkontrollen eingerichtet sind, teilt die Beklagte nicht mit.

Soweit die Beklagte darauf verweist, den Zugang zum Zug durch Verbotsschilder unterbunden zu haben, stellt dies keine taugliche Sicherungsmaßnahme dar. Der pauschale Hinweis schließlich, dass weitere Maßnahmen wirtschaftlich nicht vertretbar seien, geht ins Leere, weil noch nicht einmal klar ist, welche Maßnahmen überhaupt ergriffen wurden und warum (ggf. welche) Maßnahmen nicht zu finanzieren sein sollen. Der Hinweis der Beklagten, sie habe die in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) geregelten Vorgaben sämtlich erfüllt, ist hierbei ohne Belang. Die EBO regelt als öffentliches Recht nicht die im Rahmen der Verwahrung als zivilrechtlichem Schuldverhältnis der Beklagten obliegenden vertraglichen Obhutspflichten.

6. Kann die Beklagte nach alledem nicht darlegen, dass die Beschädigung des Fahrzeuges ein für sie nicht vermeidbares und unabwendbares Ereignis darstellt, haftet sie gemäß Artikel 35 CIV für den entstandenen Schaden in Höhe von 609,91 €. Dass dem Kläger dieser Schaden entstanden ist, bestreitet die Beklagte nicht wirksam. Soweit sie im Schriftsatz vom 6. Juni 2002 ohne weitere Konkretisierung pauschal den Anspruch „vorsorglich“ auch „der Höhe nach“ bestreitet, hätte es hier weiterer Substantiierung, zumindest der Erklärung, der PKW sei zu den mit Rechnung vom 28. März 2002 detailliert belegten Kosten möglicherweise nicht oder zu einem nicht angemessenen Preis repariert worden, bedurft.
7. Zinsen stehen dem Kläger nach gesetzlicher Maßgabe gemäß §§ 291, 288 I, 247 BGB in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit Eintritt der Rechtshängigkeit, mithin seit 18. Mai 2003, zu. Rechtshängigkeit trat am 17. Mai 2002 mit Zustellung der Klage ein; der Zinsbeginn richtet sich nach § 187 I BGB analog (Palandt/Heinrichs, BGB, 62. Auflage, § 187 Rz. 1 am Ende).

III. Die Kostenentscheidung richtet sich nach § 97 Abs. 1 Zivilprozessordnung (ZPO); die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO analog. Die Revision war zuzulassen, weil gemäß § 543 Abs. 2 ZPO der Rechtssache grundsätzliche Bedeutung zukommt.

(Direkte Mitteilung)

Anmerkungen:

1. Bereits erstinstanzlich getroffen wurde die Erkenntnis, dass sich der Fahrgast im grenzüberschreitenden Autoreisezugverkehr im Geltungsbereich des COTIF-ER CIV für die gesamte Beförderungsstrecke an seinen Beförderungsvertragspartner halten kann. Dies folgt daraus, dass eine kardinale *ratio legis* des COTIF-ER CIV gerade darin liegt, eine Zersplitterung der jeweiligen Verantwortlichkeiten grenzüberschreitendem Verkehr zu beseitigen. Die dem COTIF-ER CIV innewohnende Grundidee des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts zielt nämlich darauf

ab, mehrere aufeinanderfolgende, grundsätzlich national tätige Eisenbahnen *ex lege* zu einer Beförderungs- und Haftungsgemeinschaft zusammenzufassen⁵. Im vorliegenden Rechtsstreit kam es daher richtigerweise nicht darauf an, ob die schadenstiftende Graffiti-Besprühung auf italienischem, österreichischem oder deutschem Territorium angebracht worden war.

2. Das Eisenbahnunternehmen trägt gemäß Artikel 36 § 1 CIV/COTIF 1980 im grenzüberschreitenden Autoreisezugverkehr die volle Darlegungs- und Beweislast dafür, dass eine Beschädigung am beförderten PKW nicht auf Umständen beruht, die dem Einfluss des Beförderungsunternehmens zuzurechnen sind⁶. Hierbei kommt dem Eisenbahnunternehmen weder eine Rechtsvermutung noch eine sonstige Beweiserleichterung zugute⁷. An dieser Beweislastverteilung wird sich auch durch die am 3. Juni 1999 in Vilnius protokollierte - derzeit noch nicht in Kraft befindliche - Neufassung des COTIF ER CIV (COTIF 1999⁸) nichts ändern. Die bisher in Artikel 36 § 1 enthaltene Beweislastregel wird ohne inhaltliche Änderungen in der Neufassung in Artikel 37 § 1 gesetzt. Mit dem Inkrafttreten des COTIF in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 von Vilnius (COTIF 1999) wird nicht vor 2004 gerechnet⁹.
3. Insgesamt hat das Landgericht Hildesheim eine richtungsweisende Entscheidung getroffen, die in jeder Hinsicht der

erklärten Philosophie des COTIF entspricht: Die Eisenbahn der Zukunft braucht eine internationale und eine intermodale Sicht, die eine Liberalisierung der traditionell stark national und monopolistisch geprägten Eisenbahnmärkte, eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf allen Stufen und international harmonisierte Rechtsgrundlagen erfordert¹⁰. Die Beklagte wird ihre Allgemeinen Geschäftsbedingungen dementsprechend anzupassen und geeignete betriebsorganisatorische Maßnahmen zum Schutz der Fahrzeuge ihrer Passagiere gegen Graffiti-Besprühungen zu treffen haben¹¹.

RA Carsten Grau, Bremen¹²

Sonstige Informationen

EurailFreight

München, 22./23. Mai 2003

Am 22./23. Mai 2003 fand in München erstmals eine paneuropäische Konferenz zum Thema Eisenbahngüterverkehr statt, veranlasst und organisiert von der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) in Verbindung mit der regelmässig in München stattfindenden Fachmesse „transport logistic“.

Der Zeitpunkt war gut gewählt mit Blick auf das kürzlich verabschiedete 2. Eisenbahnpaket der EU aber wohl auch als „letzter Moment“ für die schonungslose Bestandesaufnahme in einer Diskussion, die schon lange läuft, bisher jedoch keine konsistente Strategie hervorgebracht hat, trotz zunehmend unbestrittener Erkenntnis, dass die Bahn im internationalen Güterverkehr vor ernsthaften Problemen steht.

⁵ Mutz, COTIF – der Weg ins 3. Jahrtausend, Transportrecht 1994, S. 173 ff.

⁶ Landgericht Hannover DAR 1993, 469 f; Czerwenka/Heidersdorf/Schönbeck, Eisenbahnbeförderungsrecht, Kommentar (Loseblattsammlung), 4. Auflage, Berlin 2001, COTIF - ER CIV Artikel 36 Anm. 2).

⁷ Czerwenka/Heidersdorf/Schönbeck am angegebenen Ort.

⁸ COTIF/CIV 1999 abgedruckt in: Transportrecht 1999, S. 466 ff; instruktiv zu Strukturen und Grundzügen des COTIF 1999: Freise Transportrecht 1999, S. 417 ff.

⁹ Isliker, Generaldirektor der OTIF (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires), Vortrag auf dem Eisenbahnkongress Arabische Republik Syrien / Arabischer Eisenbahnverband (UACF) in Aleppo/Syrien am 11./12. September 2002, Kurzfassung des Vortrags und aktueller Stand der Unterzeichnungen, Ratifizierungen, Annahmen, Genehmigungen und Beitritte abrufbar unter: www.otif.org.

¹⁰ Ebenda.

¹¹ Insoweit lesenswert: Wesel, Nachdenken über Graffiti, Neue Juristische Wochenschrift 1997, S. 1965 f. und: Wohlfahrt, Strategien gegen Vandalismus durch Farbsprühen, Versicherungsrecht 1998, S. 84.

¹² Sozietät Dr. Schackow & Partner.

Das Programm der Konferenz war getragen von einer Abfolge hochkarätiger Paneldiskussionen, die immer wieder von der gleichen Problematik ausgingen, diese jedoch zunehmend deutlicher ausloteten und so einige klare, stabile Erkenntnisse ergaben. Viele dieser Erkenntnisse waren zwar nicht neu, wurden jedoch in einem herausgearbeiteten Gesamtzusammenhang bestätigt.

Einmal mehr wurde bestätigt, wie wichtig es ist, die Güterverkehrsproblematik der Bahn sauber abzugrenzen, um die verschiedenen Einsatzgebiete der Eisenbahn, die ganz unterschiedlich zu bewerten sind, nicht im wenig zukunftssträchtigen Topf der „Allerweltseisenbahn“ zu vermengen. Die Eisenbahn ist durchaus nicht in jeder Beziehung das gleiche Sorgenkind, wobei aber gerade bei der Rolle der Eisenbahn im Gütertransport, was a priori eine internationale Sicht verlangt, die Bewährungsprobe für die Europäische Bahnreform ansteht.

In diesem Sinne ist das Problem als Ganzes und in Bezug auf seine wesentlichen Aspekte eindrücklich angesprochen worden. Hinsichtlich des Potentials der Bahn und der Lösungsansätze, um ihr eine entsprechende Rolle zu sichern, ergab sich weitgehend Konsens:

- Die Qualität des Bahnangebotes wird aus der Sicht der Kunden mehrheitlich als ungenügend betrachtet. Hier ist prioritär und ohne Zeitverzug anzusetzen.
- Dabei müssen die Belastungen und Verzögerungen an den Grenzen vorrangig abgebaut werden. Wichtige Entwicklungen sind durchaus eingeleitet mit der Konzentration auf Korridore bzw. Freight Freeways, deren Angebot über „One Stop Shops“ vermarktet wird.
- Unbestreitbar geht es aber nicht ohne substantielle Investition, um Schlüsselstrecken zu modernisieren und Engpässe zu beseitigen, die nicht zuletzt mit der Schwierigkeit zu tun haben, im Bereich der Agglomerationen, deren Eisenbahnstrecken vorrangig vom Personenverkehr beansprucht werden, dem Güterverkehr genügend Spielraum zu lassen.

Nicht zu übersehen ist, dass weiterhin auch Meinungsunterschiede und Unsicherheiten bestehen:

- Wie weit sollen die Bahnen künftig ihren Weg mit Kooperationen suchen, wie weit muss für sie intramodale Konkurrenz gelten?

- Welche Rolle kommt den (wenigen) Großen zu, welche Bedeutung haben kleine Bahnunternehmen, Newcomers, sind diese in bestimmter Weise zu unterstützen?
- Wie weit ist die Trennung von Infrastruktur und Verkehr zwingend, welche Bedeutung hat das Thema „integrierte Unternehmung, ist so oder so die Schnittstelle beim Infrastrukturbetreiber richtig definiert?
- Nach welchen Prinzipien soll der Trassenpreis festgelegt werden, wie weit muss hier der Einfluss des Staates gehen? Welche Rolle spielt die EU bei der Infrastrukturfinanzierung, wie weit bestehen überhaupt Chancen mit dem Instrument der Public Private Partnership?
- Welche Bedeutung hat der Zeitfaktor, welche Prioritäten sind entsprechend zwingend zu beachten, wo müssen dringlich Voraussetzungen verändert werden, um Schlüsselinvestitionen zeitgerecht realisieren zu können?

Ein Lösungsansatz, der vielen Problemen gerecht werden könnte und letztlich erlauben würde, eine klare langfristige Strategie zu verfolgen, kristallisierte sich zumindest als Idee überraschend deutlich heraus: Die Entwicklung eines weitgehend exklusiv dem Eisenbahngüterverkehr dienendes Streckennetz, das Überlegungen entspricht, wie sie hinter dem Bau des Autobahnnetzes aber auch des Schnellverkehrsnetzes für den Eisenbahnpersonenverkehr standen.

Die Konferenz stand nicht zuletzt unter dem Eindruck einer Deklaration, die bereits zu Beginn vorgestellt und in einem besonderen Akt im Namen der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen, der UIC, der UNIFE und der Deutschen Bahn unterzeichnet worden war. Diese Deklaration ist als verpflichtende Absichtserklärung der Bahnen und der Bahnindustrie gedacht, die als Massstab dienen soll, um die Fortschritte der kommenden Jahre kontrollieren zu können.

Aus Sicht COTIF/OTIF ergibt sich als Fazit:

- Auch mit dem COTIF 1999 kann ein Beitrag geleistet werden. Umso wichtiger ist es, für dessen Inkrafttreten zu sorgen.
- Dabei zeigt sich bereits jetzt Entwicklungsbedarf. Es ist zu überprüfen, wo unterstützende Regelungen unter Mithilfe des COTIF zur Verfügung stehenden stehen sollten, was jedoch

die Aktionsfähigkeit der OTIF-Organen nach COTIF 1999 voraussetzt.

- Ganz deutlich zeigt sich, dass die Harmonisierung der Transportrechtssysteme einerseits im OTIF-, andererseits im OSShD-Raum ein energisch zu verfolgendes Ziel darstellen sollte.
- Es wird bald einmal eine ernsthafte Diskussion darüber beginnen müssen, wie das neue OTIF-Organ für Erleichterungen beim Grenzübergang zu Gunsten insbesondere der Gütertransportproblematik eingesetzt werden kann.

International Liaison Group of Government Railway Inspectors (ILGGRI)

Bern, 22./23. Mai 2003

Die zweite ILGGRI-Tagung dieses Jahres fand in Bern, Schweiz, auf Einladung des Bundesamtes für Verkehr statt.

Zu Beginn der Tagung stellte das Bundesamt für Verkehr die gegenwärtige schweizerische Verkehrspolitik sowie die neuen alpenquerenden Bahnverbindungen (mit Gotthard- und Lötschberg-Basistunnel) vor.

Die schweizerische Verkehrspolitik setzt auf eine Förderung des öffentlichen Verkehrs zu Lasten des Individualverkehrs sowie auf eine nachhaltige Entwicklung, d. h. einen umweltfreundlichen und effizienten öffentlichen Verkehr, der mit Europa kompatibel und finanzierbar ist. Die Politik umfasst fünf Hauptelemente: Entfernungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (der Verursacher zahlt); Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur; Bahnreform; Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU (in Kraft seit 1. Juni 2002); Verkehrsverlagerungsgesetz (in Kraft seit 1. Januar 2001) mit unterstützenden Maßnahmen.

Ziel aller Maßnahmen ist es, das jährliche Güterverkehrsaufkommen auf der Straße durch die Schweizer Alpen von 1,4 Millionen Fahrzeugen im Jahr 2000 auf 0,65 Millionen im Jahr 2009 zu verringern. Die Maßnahmen haben bereits ihre Wirkung durch die Tatsache bewiesen, dass die Aufwärtstendenz gebrochen und das Verkehrsaufkommen bei 1,25 Millionen Schwerverfahrzeugen im Jahr 2002 stabilisiert werden konnte.

Das schweizerische Verkehrsprogramm erlaubt, die Projekte im Bereich der Eisenbahninfrastruktur für die

nächsten 20 Jahre vollständig mit öffentlichen Mitteln und dabei zur Hälfte durch zweckgebundene Abgaben insbesondere Straßenverkehrsabgaben, zu finanzieren. Der Grundsatz hierfür wurde von der schweizerischen Bevölkerung in Volksabstimmungen angenommen und durch einen entsprechenden Artikel (196) in der Bundesverfassung verankert.

Die beiden Projekte für neue Basistunnel in den Alpen kommen voran. Die Eröffnung des Lötschbergtunnels ist für 2007 und jene des Gotthardtunnels für 2014 geplant. Zusammen mit anderen Streckenverbesserungen werden die Gesamtkosten auf ca. sFr. 13,6 Milliarden geschätzt.

Die eigentliche ILGGRI-Tagung behandelte wie üblich Sicherheitsaspekte in vielen interessanten Zusammenhängen wie mit dem Stand des 2. Eisenbahnpakets der EU und der Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinien, der EU-Erweiterung, mit der Frage der Fahrzeugführerausweise und der Arbeitszeiten von Fahrzeugführern im grenzüberschreitenden Verkehr, der Fahrzeugregistrierung sowie mit Ergebnissen von Umfragen.

Auf der Grundlage eines vor der Tagung vorbereiteten und verteilten Dokuments wurden das Ziel und die künftige Organisation der ILGGRI diskutiert. Es bestand Einvernehmen darüber, dass die ILGGRI kurz- und mittelfristig weiterhin eine Rolle spielen kann und als informelles Forum weiter bestehen soll. Das Ziel der ILGGRI wurde dahingehend geändert, dass sie „die Sicherheit in allen Bereichen der europäischen Eisenbahnen fördern soll, indem sie ein anerkanntes Beratungsforum für die europäischen Sicherheitsbehörden wird, das in grundsätzlichen Fragen konsultiert werden kann“. Es wurde beschlossen, dass die OTIF zu allen ILGGRI-Veranstaltungen eingeladen wird. Die Arbeitsmethode mit einer Mustertagesordnung sowie spezifische Verfahren für die Zukunft wurden angenommen; sie konnten ihre Effizienz bereits an der Tagung beweisen.

Aufgrund zahlreicher tödlicher Unfälle beim Rangieren beschloss die Tagung, eine ILGGRI-Untergruppe zu schaffen, um mit Fachleuten aus dem Rangierbereich verschiedene Ansätze und eventuelle Initiativen im Hinblick auf eine Harmonisierung von Sicherheitsmassnahmen zu beraten. Die ILGGRI plant, das Ergebnis der mit der Ausarbeitung der TSI Fracht befassten Gruppe der AEIF/EEA zu übermitteln.

Es wurde über den ILGGRI-Workshop zum ETCS berichtet, der am 25./26. März 2003 in Bern stattgefunden hatte. In der Schweiz wurden gute Ergebnisse mit der seit dem 27. April 2002 in Betrieb befindlichen ETCS-Strecke erzielt. Es wurden keine sicherheits-

relevanten Fehler oder Zwischenfälle gemeldet. Das System wird von den Lokführern und Fahrdienstleitern weitgehend angenommen, doch wurden die Anstrengungen in Bezug auf die erforderliche Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit unterschätzt. Die Einführung des ETCS in Europa schreitet jedoch nur langsam voran, da von offizieller Seite den Hochgeschwindigkeitsstrecken Vorrang eingeräumt wird, die Strategien zur Verbreitung des Systems fehlen und daher keine landesweite Wirkung erzielt werden kann. Die Hauptprobleme sind die Finanzierung, insbesondere von Ausrüstungen und Systemen für das Rollmaterial, sowie die Tatsache, dass einige Schnittstellen zu bestehenden Systemen nicht verfügbar oder extrem teuer sind. Erst wenn diese Probleme mit Hilfe der Förderung durch die nationalen Behörden und die EG gelöst sind, wird die Einführung des ETCS ausgedehnt werden können.

Folgende Unfallereignisse wurden vorgestellt und diskutiert:

- Brand in einem Schlafwagen im Nachtzug Paris-München bei Nancy, Frankreich, am 6. Dezember 2002.
- Frontalzusammenstoß zwischen einem aus zwei Wagen bestehenden Regionalzug der NS und einem von einer Diesellok gezogenen Kurzstrecken-Containerzug im Bahnhof Roermond, Niederlande, am 20. März 2003.
- Frontalzusammenstoß zwischen einem französischen und einem italienischen Zug im Biogna-Tunnel in Frankreich am 27. Januar 2003.
- Zusammenstoß zwischen einem Intercity-Zug, der ein Haltesignal missachtet hatte, und einem anderen Zug, wobei bei geringer Geschwindigkeit der beiden Züge sechs Wagen entgleisten.

Eine der Schlussfolgerungen, die aus dem ersten Fall gezogen werden kann, ist die, dass bestimmte Sicherheitsvorkehrungen, wie z. B. Schlösser, andere Sicherheitsmaßnahmen, wie z. B. Fluchtwege, behindern können. Was das Biogna-Unglück anbelangt, so ist festzustellen, dass der Verschluss (rotes Signal) ohne Überprüfung von Hand ausgeschaltet wurde, da der Weichensteller irrtümlicherweise der Meinung war, der Verschluss sei nicht durch die Züge, sondern durch einen ausgefallenen (und häufig ausfallenden) Achsenzähler ausgelöst worden. Es ist denkbar, dass das Unglück hätte vermieden werden können, wenn nicht eine sondern zwei Personen nacheinander das Signalsystem entriegeln müssen, doch besteht keine Garantie. Das in diesem Fall aufgezeigte Hauptproblem – darüber

kamen OTIF und ILGGR- Mitglieder nach der Tagung überein – scheint darin zu liegen, dass das Versagen von Sicherheitseinrichtungen, sei es im Bereich der Infrastruktur oder des Rollmaterials, nicht gemeldet wurde, oder falls es gemeldet wurde, es nicht ordnungsgemäß und schnell behoben wurde, wodurch das Vertrauen an die Sicherheitseinrichtungen verringert wurde, obschon diese korrekt arbeiteten.

Insgesamt bestätigte die Tagung den Eindruck, dass die ILGGR eine sehr aktive Gruppe ist. 18 neue Tätigkeiten, die sich aus der Tagung ableiteten, wurden neu in die Tätigkeitsliste aufgenommen. Die nächste Tagung der ILGGR wird am 18./19. September 2003 in Wien stattfinden.

Die OTIF gestaltet ihre Internet-Homepage um. In Zukunft erscheinen Berichte über die ILGGR dort und nicht mehr in der Zeitschrift der OTIF.
(Übersetzung)

Association française des Wagons de particuliers (AFWP)

Exposé / Débat

Paris, 5. Juni 2003

Im Anschluss an die Generalversammlung der AFWP fand wie üblich ein runder Tisch zum Thema « Die Öffnung des europäischen Marktes für Eisenbahngüterbeförderungen: Wo stehen wir » statt.

Herr Menoret, Stellvertretender Leiter der Unterdirektion für Eisenbahnbeförderungen im Verkehrsministerium (Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer) stellte ausführlich das Dekret vom 7. März 2003 vor, mit dem das erste Eisenbahnpaket der Europäischen Gemeinschaft im französischen Recht vollständig umgesetzt werden soll. Das Réseau ferré de France (RFF) und die Société nationale des chemins de fer français (SNCF) haben die Aufgabe, den Zugang zur nationalen Schieneninfrastruktur und zu den damit notwendigerweise verbundenen Leistungen in Frankreich diskriminierungsfrei allen entsprechend qualifizierten Eisenbahnverkehrsunternehmen der Europäischen Gemeinschaft zu gewährleisten. Das erforderliche Sicherheitszertifikat wird vom Verkehrsminister für die in Aussicht genommenen Dienstleistungen und die benutzten Strecken ausgestellt.

Das RFF arbeitet das „network statement“ („document de référence du réseau“) aus, das alle für die Ausübung

der Zugangsrechte notwendigen Informationen über die Schieneninfrastruktur enthalten muss.

Herr Vinois, Leiter der Abteilung Eisenbahnbeförderungen in der Generaldirektion TREN der Europäischen Kommission, gab einen Überblick über den Stand der Umsetzung der Eisenbahnrichtlinien in den verschiedenen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und wies darauf hin, dass diese Umsetzung bisher in sehr unterschiedlichem Ausmass erfolgt ist. Dabei sei zwischen formeller und praktischer, materieller Umsetzung zu unterscheiden. Diesbezüglich sind derzeit ebenfalls noch je nach Land grosse Unterschiede festzustellen. Auch in Frankreich werde erst die Praxis erweisen müssen, wie wirksam das erwähnte Dekret vom 7. März 2003 sein wird.

Herr Raith, Direktor des vor wenigen Jahren gegründeten privaten Eisenbahnverkehrsunternehmens Rail 4 CHEM, das bereits einen beachtlichen Anteil am Eisenbahngütertransport in Deutschland erreicht hat, berichtete über die Erfahrungen eines privaten Unternehmens im Bereich der europäischen Eisenbahnbeförderungen.

Herr Richard, Leiter des Réseau ferré de France (RFF), ging abschliessend auf eine Reihe von praktischen Problemen ein, die sich im Zusammenhang mit dem Zugang zur Infrastruktur und der Vergabe von Fahrplantrassen stellen.

Internationale Sommerakademie 2003

Sopron, 19.-22. Juni 2003

Die seit über einem Jahrzehnt von der Ausbildungs- und Forschungseinrichtung für Transportmanagement, Verkehrslogistik sowie internationale Wirtschaftsbeziehungen Logotrans jährlich veranstaltete Sommerakademie fand auch heuer wie gewohnt in Sopron statt und stand unter dem Motto: „Leitlinien für Wirtschaft und Verkehr in der Welt von Morgen“. Ausgangspunkt der Tagung war das Referat des stellvertretenden Staatssekretärs im Ministerium für Wirtschaft und Verkehr der Republik Ungarn über die Rolle des Verkehrswesens Ungarns in einer erweiterten europäischen Union.

Die Tagung bot auch dem Sekretariat der OTIF Gelegenheit, unter dem Titel „Perspektiven des Schienenverkehrs der Zukunft“ die durch das Protokoll von Vilnius 1999 geschaffenen neuen Rechtsgrundlagen für den internationalen Schienenpersonen- und Güterverkehr einem interessierten Publikum näher vorzustellen.

Weitere Schwerpunkte, die im Rahmen der Sommerakademie 2003 behandelt wurden, betrafen u.a. die europäischen Verkehrskorridore, Versicherungsfragen im Zusammenhang mit der Haftung von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Probleme der Finanzierung des Schienenverkehrs.

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

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 2981/2003, p. 223/224 – Action directe à l'international. Piégé par le droit français ! (CMR); p. 228/229 – Voyageurs. Transporteurs, veillez sur vous ! (M. Tilche)

Idem, n° 2983/2003, p. 266/267 – Dommages aux tiers. Quel recours, quel délai ? (M. Tilche)

Idem, n° 2993/2003, p. 429/430 – Surcharge. Faute lourde de l'expéditeur ; p. 431/432 – Limites de responsabilité. Pourquoi pas le chargeur ? (M. Tilche)

CIT Info, Berne, N° 1/2003, La nouvelle COTIF – Travaux de transposition du CIT dans le domaine marchandises / Das neue COTIF – Umsetzungsarbeiten des CIT im Bereich des Güterverkehrs / An account of the work done by the CIT to transpose the new COTIF for freight traffic (Ch. Heidersdorf)

Der Gefahrgutbeauftragte, Hamburg, Nr. 5/2003, S. 5/6 – Mal was Besonderes. Sondervereinbarungen (J. Conrad)

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 42/2003, S. 8 – ADR 2003 – hier tanken Sie auf. Tanks vor dem Hintergrund der reformierten Gefahrgutvorschriften (A. Ulrich)

Idem, Nr. 44/2003, S. 6 – BGH: Haftungsbeschränkung nach ADSp nur bei schriftlicher Vereinbarung. Qualifizierte Information des Auftraggebers notwendig (R. Herber)

Shipping & Transport Lawyer International, London, N° 5/2003, p. 10-12 – New Athens Convention Protocol adopted at IMO; p. 13-15 – Carriage of Goods by Rail – the new CIM Rules (D. Glass)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 4/2003, S. 133-154 – Quo vadis Gefahrgutrecht? Einblick und Ausblick (G. Hole/H. Busch)

Idem, Nr. 5/2003, S. 177-185 – Die Haftung des Luftfrachtführers für schadensverursachende Passagiere. Der „disruptive passenger“ als Problem des Luftprivatrechts (M. Kilian); S. 185-188 – Der Haftungsanspruch wegen Verlustes von Reisegepäck und die Durchbrechung von Haftungslimits im Luftverkehr. Vergleich zur Rechtslage bei Verlust von Frachtgütern (T. Mühlbauer)