



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

3/2003

111. Jahrgang • Juli - September

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen des Zentralamtes

Ratifizierung des Protokolls 1999

Deutschland, S. 53

Liste der Linien CIV, S. 53

Liste der Linien CIM, S. 53

Organe der OTIF

Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses zu Kapitel 1.9 „Beförderungseinschränkungen durch die zuständigen Behörden“

s. unter "Gefährliche Güter"

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses

s. unter "Gefährliche Güter"

Gefährliche Güter

Arbeitsgruppe "Beförderungsdokumentation" der Gemeinsamen Tagung RID/ADR

Hamburg, 10./11.6.2003

Frankfurt, 22./23.9.2003, S. 54

Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses zu Kapitel 1.9 „Beförderungseinschränkungen durch die zuständigen Behörden“

Würzburg, 23./24.6.2003, S. 55

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE/UNO)

Genf, 30.6.–4.7.2003, S. 56

Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses

Bern, 11./12.9.2003, S. 58

Rechtsprechung

Oberster Gerichtshof (Österreich) - Urteil vom 21.12.2000 - Haftung des Beförderers bei Verletzung eines Reisenden (Landesrecht), S. 60

Sonstige Informationen

Dr. Kurt Spera – 75 Jahre, S. 66

Bücherschau

Frohmeyer, Albrecht/Mückenhausen, Peter (Hrsg.), EG-Verkehrsrecht, 3. Ergänzungslieferung Mai 2002, S. 66

Kunz, Wolfgang (Hrsg.), Eisenbahnrecht. Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, 14. Ergänzungslieferung, Stand 1.6.2003, S. 67

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 67

3/2003

111. Jahrgang – Juli - September

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

Deutschland

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 Deutschland am 5. September 2003 beim vorläufigen Depositär¹ 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). Deutschland ist der 13. 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 Depositärregierung, wie sie in den Artikeln 22 bis 26 COTIF 1980 vorgesehen sind, als vorläufiger Depositär wahr.

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

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 53 vom 22. September 2003

Abschnitt „Deutschland“

Infolge der Aktualisierung und der Änderung in der Darstellung des Abschnittes wird dieser neu herausgegeben.

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

Rundschreiben des Zentralamtes Nr. 68 vom 22. September 2003

Abschnitt „Deutschland“

Infolge der Aktualisierung und der Änderung in der Darstellung des Abschnittes wird dieser neu herausgegeben.

Organe der OTIF

Arbeitsgruppe „Kapitel 1.9“ (Beförderungseinschränkungen durch die zuständigen Behörden) des RID-Fachausschusses

Würzburg, 23./24. Juni 2003

s. unter „Gefährliche Güter“

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses

Bern, 11./12. September 2003

s. unter „Gefährliche Güter“

Gefährlicher Güter

Arbeitsgruppe « Beförderungsdokumentation » der Gemeinsamen Tagung RID/ADR

1. und 2. Tagung

Hamburg, 10./11. Juni 2003

Frankfurt, 22./23. September 2003

Acht Regierungen und sieben nicht staatliche internationale Organisationen haben an den Arbeiten dieser von der Gemeinsamen Tagung vom März 2003 (s. Zeitschrift 1/2003, S. 4) einberufenen Arbeitsgruppe teilgenommen. Ziel dieser Arbeitsgruppe war es, zu einer so weit als möglich reichenden Harmonisierung der Informationen, die in der Beförderungsdokumentation zu erscheinen haben, zu gelangen und somit den multimodalen Transport zu erleichtern.

RID-spezifische Vorschriften

Die Möglichkeit, ausschließlich die englische Sprache in einer Beförderungskette zu verwenden, die eine See- oder Luftbeförderung beinhaltet, wird Gegenstand eines Antrages an den RID-Fachausschuss sein. In diesem Zusammenhang sollte die Möglichkeit geprüft werden, das Seedokument dem Frachtbrief beizufügen. Die Streichung der Angabe des Kennzeichnungs-codes der Gefahr wird ebenfalls Gegenstand eines Antrages an den

RID-Fachausschuss sein. Dieser wird auch bezüglich der Angabe des Absenders und des Empfängers darüber zu beschließen haben, ob diese Vorschriften der ER CIM in das RID übernommen werden. Er wird sich darüber hinaus bezüglich der Angabe zu äußern haben, dass die Beförderung entsprechend einem Sonderabkommen erfolgt, wie dies beim ADR der Fall ist. Das Erfordernis, das Feld „RID“ mit einem entsprechenden Kreuz im Frachtbrief beizubehalten, wird ebenfalls im Rahmen des Fachausschusses geprüft werden. Eine Angleichung des RID an das ADR sollte darüber hinaus hinsichtlich der Angabe der Zahl und der Art des Versandstückes sowie der Angabe der Gesamtmenge an gefährlichen Gütern erwägt werden.

RID und ADR-spezifische Vorschriften

Die Arbeitsgruppe hat die Prüfung der Streichung einiger dieser Vorschriften zu Zwecken der Harmonisierung mit dem UN-Modellvorschriftenwerk und somit mit dem See- und Luftverkehr an die Gemeinsame Tagung überwiesen.

Spezifische Vorschriften des See- und/oder Luftverkehrs

Es obliegt den für diese Verkehrsträger zuständigen Organen sich über die Beibehaltung dieser Vorschriften zu äußern. Der Vertreter Deutschlands wird darüber auf nationaler Ebene beraten und gegebenenfalls diesen Organen entsprechende Anträge unterbreiten. Der UN-Expertenunterausschuss müsste in der Lage sein, sich zu Zwecken der Harmonisierung zu diesem Thema zu äußern.

Harmonisierung der zwischen den Verkehrsträgern abweichenden Vorschriften

Die Arbeitsgruppe ist darüber übereingekommen, dass diese Harmonisierung im Rahmen des UN-Expertenunterausschusses erfolgen sollte. Dies ist bereits insbesondere der Fall für die begrenzten Mengen und ihre Kennzeichnung, die Gegenstand einer Arbeitsgruppe sind (s. S. 57). Es handelt sich insbesondere um die Reihenfolge der Informationen, die offizielle Benennung für die Beförderung, die Notfallmaßnahmen und die Erklärung des Absenders. In diesem Gesamtzusammenhang der Harmonisierung hat der Vertreter der FIATA dem UN-Expertenunterausschuss ein Dokument unterbreitet, in dem die Unterschiede zwischen der 12. und der 13. Revision des UN-Modellvorschriftenwerks sowie die verkehrsträger-spezifischen Regelungen bezüglich der offiziellen Benennung für die Beförderung sowie einige Sonder-vorschriften aufgeführt sind. Die FIATA regt dem UN-

Expertenunterausschuss an, eine Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung einzusetzen, um diese Unterschiede auszuräumen.

Begriffsbestimmungen des Absenders und des Empfängers

Im Rahmen des Kapitels 1.4 – Pflichten der Beteiligten –, hat der Vertreter der FIATA in einem Dokument eine Harmonisierung dieser Begriffsbestimmungen beantragt, um die bedeutenden Probleme, die sich in diesem Zusammenhang ergeben, zu lösen. Die Arbeitsgruppe hat die Schaffung einer weiteren Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung unterstützt. Es wurde nicht ausgeschlossen, dass auch das UN-Modellvorschriftenwerk zu Zwecken der Harmonisierung geändert wird.

(Übersetzung)

Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses zu Kapitel 1.9 „Beförderungseinschränkungen durch die zuständigen Behörden“

Würzburg, 23./24. Juni 2003

8 Regierungen und 4 nicht staatliche internationale Organisationen haben an den Arbeiten dieser bei der 39. Tagung des RID-Fachausschusses eingerichteten Arbeitsgruppe teilgenommen (s. Zeitschrift 4/2002, S. 76). Ziele waren unter anderem:

- Erreichen einer größtmöglichen Harmonisierung des Kapitels 1.9 des RID mit Kapitel 1.9 des ADR;
- Beschränkung der nationalen Maßnahmen für die Einschränkung von internationalen Beförderungen gemäß RID;
- Anwendung standardisierter Risikoanalysen vor der Einführung nationaler Maßnahmen, um ein einheitliches Verfahren in den Mitgliedstaaten zu gewährleisten.

Das deutsche Verkehrsministerium war der Auffassung, dass es für eine Angleichung der Eisenbahnvorschriften an die Straßenvorschriften sinnvoll wäre, ein Schiff zu benutzen. Wer könnte besser als Kapitän „Rein“ auf dem Main fahren und das Schiff sicher in den Hafen führen.

Hier also der neue von der Arbeitsgruppe vorgeschlagene Text:

1.9 "Beförderungseinschränkungen durch die zuständigen Behörden

1.9.1 Ein Mitgliedstaat kann für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter auf seinem Hoheitsgebiet bestimmte ergänzende Vorschriften, die nicht im RID enthalten sind, anwenden, vorausgesetzt, diese ergänzenden Vorschriften

- sind solche gemäß Abschnitt 1.9.2,
- stehen nicht in Widerspruch zu den Vorschriften des Abschnitts 1.1.2 b),
- sind im innerstaatlichen Recht des Mitgliedstaates aufgeführt und gelten auch für die innerstaatliche Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaates,
- haben nicht das Verbot der Beförderung der durch diese Vorschriften erfassten gefährlichen Güter auf dem Hoheitsgebiet des Mitgliedstaates zur Folge.

1.9.2 Die in Abschnitt 1.9.1 genannten ergänzenden Vorschriften sind:

- a) zusätzliche Vorschriften oder der Sicherheit dienende Einschränkungen für Beförderungen,
 - bei denen bestimmte Kunstbauten wie Brücken oder Tunnel befahren werden,
 - bei denen Einrichtungen des kombinierten Verkehrs wie z. B. Umschlageneinrichtungen benutzt werden oder
 - die in Häfen, Bahnhöfen oder anderen Beförderungsterminals beginnen oder enden.
- b) Vorschriften, mit denen die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter auf Strecken mit besonderen und örtlichen Risiken, wie Strecken durch Wohngebiete, ökologisch sensible Gebiete, Wirtschaftszentren oder Industriegebiete mit gefährlichen Anlagen, untersagt oder besonderen Bedingungen, wie z. B. betriebliche Maßnahmen (reduzierte Geschwindigkeit, bestimmte Fahrzeiten, Begegnungsverbot, usw.) unterstellt wird. Die zuständigen Behörden haben, soweit dies möglich ist, Ersatzstrecken

festzulegen, die für die jeweils gesperrten oder besonderen Bedingungen unterstellten Strecken zu benutzen sind.

- c) besondere Vorschriften, in denen bestimmte einzuhaltende Strecken genannt sind, oder einzuhaltende Vorschriften für zeitweilige Aufenthalte bei extremen Witterungsbedingungen, Erdbeben, Unfällen, Demonstrationen, öffentliche Unruhen oder bewaffneten Aufständen.

1.9.3 Die Anwendung der ergänzenden Vorschriften nach Abschnitt 1.9.2 setzt voraus, dass die zuständige Behörde die Notwendigkeit der Maßnahmen durch eine standardisierte Risikoanalyse nachweist.

1.9.4 Die zuständige Behörde des Mitgliedstaates, die auf seinem Hoheitsgebiet die ergänzenden Vorschriften nach Abschnitt 1.9.2 Absätze a) bis c) verwendet, unterrichtet das Zentralamt vorab über die besagten Bestimmungen unter Vorlage der Ergebnisse der durchgeführten Risikoanalysen, das diese den Mitgliedstaaten zur Kenntnis bringt."

* * *

Dieser Text wird der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses unterbreitet werden. Bezüglich des Abschnitts 1.9.3 wurde erwogen, einen Führer für die standardisierten Risikoanalysen zu entwerfen. Die UIC könnte mit dessen Ausarbeitung betraut werden. Bezüglich des Abschnitts 1.9.4 wird das Sekretariat der OTIF in Zusammenarbeit mit dem CIT und der UIC ein Modell für die Mitteilungen der zuständigen Behörden an das Sekretariat ausarbeiten.

(Übersetzung)

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE/UNO)

23. Tagung

Genf, 30. Juni–4. Juli 2003

Experten oder Beobachter von 27 Staaten sowie 23 zwischenstaatliche oder nicht staatliche Organisationen nahmen an dieser ersten Tagung des neuen Zweijahreszeitraums 2003-2004 teil.

Die Arbeiten betreffend insbesondere die Gase, Feuerwerkskörper und Emulsionen auf der Basis von

Ammoniumnitrat wurden Arbeitsgruppen übertragen, die parallel tagten.

Es wurden folgende Hauptthemen behandelt und folgende Beschlüsse gefasst:

Bewertung der UN-Vorschriften für Verpackungen

Der Unterausschuss war der Auffassung, diese Vorschriften hätten die Sicherheit der Verpackungen bedeutend erhöht und es bestehe demnach weder ein Grund sie in Frage zu stellen noch ein umfassende Überarbeitung ins Auge zu fassen. Eine Arbeitsgruppe könne nur auf der Grundlage einer Liste der im Vorfeld identifizierten Probleme geschaffen werden.

Leistungsprüfung – Verweis auf die Norm ISO 16104:2003

Die Mehrzahl der Delegationen sprach sich grundsätzlich gegen die Idee aus, den Text der Vorschriften des UN-Modellvorschriftenwerks bezüglich der Verpackungen durch einen Verweis auf eine Norm zu ersetzen, da dies ihrer Meinung bedeuten würde, die Verantwortung, diesbezügliche Regeln zu verfassen, einem Normungsorgan zu übertragen und somit die Kontrolle über die Entwicklung der Vorschriften zu verlieren.

Einige Delegationen waren der Meinung, dass es nicht von Nutzen sei, in den Normen Regelungsvorschriften zu wiederholen, die bereits im UN-Modellvorschriftenwerk vorhanden sind, es unerwünscht sei, darin Vorschriften aufzunehmen, die jenen des UN-Modellvorschriftenwerks widersprechen, es jedoch nützlich wäre, in den Normen ergänzende Vorschriften vorzusehen, die auf eine harmonisierte Auslegung der Durchführungsart der Prüfung abzielt. Andere Delegationen waren hingegen der Meinung, es solle eine gewisse Flexibilität in der Durchführungsart der Prüfung beibehalten werden.

Mehrere Experten waren auch der Auffassung, die Zugangsschwierigkeiten zu den ISO-Normen und ihre abschreckenden Kosten, sowohl für die Behörden als auch für die Nutzer, seien keine Faktoren, die ihre weite Verbreitung und weltweite Umsetzung, wie dies für die UN-Empfehlungen der Fall ist, förderten. Dieser Faktor an sich sei ausreichend, um die gegenwärtigen Vorschriften im UN-Modellvorschriftenwerk beizubehalten.

Angesichts einiger Bemerkungen betreffend die Kompatibilität der neuen ISO-Norm mit dem UN-Modellvorschriftenwerk, bemerkte ein Mitglied des

Sekretariates, dass die Verwendung des UN-Logos an rechtliche Bedingungen gebunden sei und die ISO-Norm daher eine Verwendung des UN-Logos auf Verpackungen verbieten sollte, wenn die Vorschriften dieser Norm nicht genau mit jenen des UN-Modellvorschriftenwerks übereinstimmen.

Der Experte des Vereinigten Königreichs beantragte, dass sein Antrag auf der Tagesordnung verbleibt und die Norm 16104:2003 an alle Delegationen verteilt wird und diese bei der nächsten Tagung erneut beraten wird.

Der Vorsitzende regte an, dass der Experte des Vereinigten Königreichs, wenn er eine erneute Diskussion dieser Frage wünsche, einen neuen Antrag im Lichte der vorgebrachten Bemerkungen vorlegt.

Beförderung von in begrenzten Mengen verpackten und von den Beförderungsbedingungen freigestellten gefährlichen Gütern

Der Experte Frankreichs stellte den Bericht der Tagung der informellen Arbeitsgruppe vor, die auf Einladung seiner Regierung vom 25. bis 27. Juni 2003 in Paris tagte.

Der Experte der Vereinigten Staaten von Amerika zeigte sich besorgt darüber, dass eine neue Tagung der informellen Arbeitsgruppe auf Einladung Kanadas vom 22. bis 24. Oktober 2003 in Montreal stattfinden soll; er äußerte die Befürchtung, dass diese neue Arbeitsgruppe, ohne Mandat oder Vorgabe des Unterausschusses, völlig neue Vorschriften ausarbeitet, welche die seit langem für begrenzte Mengen, freigestellte Mengen und Verbrauchsgüter bestehenden Vorschriften nicht berücksichtigen. Darüber hinaus sah er keinen Grund warum diese Arbeitsgruppe mit anderen verkehrsträger-spezifischen Organisationen kommunizieren sollte, da die eigentlichen Beschlüsse vom Unterausschuss, in dem diese Organisationen vertreten seien, gefasst würden.

Der Mehrheit der anderen Experten stimmten mit diesem Standpunkt nicht überein, da der Unterausschuss während der vier vergangenen Jahre ergebnislos über die Frage der in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Güter beraten hatte. Es bestehe immer noch keine Harmonisierung zwischen den auf die verschiedenen Verkehrsträger anwendbaren Regelungen und diese Situation führe zu bedeutenden Problemen bei internationalen multimodalen Beförderungen. Es habe sich herausgestellt, dass die UN-Empfehlungen nicht dazu geeignet sind diese Frage zu regeln, da sie weltweit nicht effektiv angewendet werden, mit Ausnahme des

Seeverkehrs, bei dem es jedoch auch einige Widersprüche gibt.

Die Frage, ob die Prüfung dieser Frage einer informellen Arbeitsgruppe anvertraut werden sollte, wurde zur Abstimmung gestellt; da der Experte der Vereinigten Staaten von Amerika sich als einziger dagegen aussprach, beschloss der Unterausschuss, dass die informelle Arbeitsgruppe ihre Arbeiten fortführen werde und dass für die Tagung des Unterausschusses im Dezember 2003 ein ganzer Tag für die Beratung dieser Frage vorgesehen werden sollte.

Bei Einatmen giftige Stoffe

Einige Delegationen stimmten dem Grundsatz einer speziellen Bezeichnung für beim Einatmen giftige Stoffe zu, insbesondere weil diese den Rettungskräften nützliche Informationen liefern würde und auch für die Risikoanalyse bei der Streckenwahl von Nutzen wäre.

Andere Experten erinnerten daran, dass dieser Grundsatz vom Unterausschuss vor nicht allzu langer Zeit abgelehnt worden war. Sie machten darauf aufmerksam, dass diese spezielle Bezeichnung für die Industrie eine überflüssige zusätzliche Last bedeute, ohne eine Erhöhung der Sicherheit zu bewirken. Sie sprachen sich auch gegen die Annahme einer parallelen Regelung aus, wonach es jedem Staat überlassen sei, diese spezielle Bezeichnung anzuordnen oder nicht. Sie erklärten sich nicht bereit einen Beschluss auf der Grundlage dieses Antrages zu fassen, ohne über eine genaue Angabe hinsichtlich sämtlicher Stoffe, die dieser speziellen Bezeichnung unterliegen würden, zu verfügen.

Nach einer längeren Diskussion zu diesem Thema kam der Unterausschuss überein, dass der Experte der Vereinigten Staaten von Amerika seine Arbeiten im Hinblick auf die Ausarbeitung eines Antrag auf Einführung einer speziellen Bezeichnung für beim Einatmen giftige Stoffe, der die vorgebrachten Bemerkungen berücksichtigt, fortführen könne.

Harmonisierung mit dem weltweit harmonisierten System für Klassifizierung und Bezeichnung (GHS)

Der Unterausschuss kam überein, dass die Umsetzung des GHS Schritt für Schritt erfolgen sollte. Die GHS-Kriterien für umweltgefährdende Stoffe wurden bereits in die 13. überarbeitete Ausgabe der UN-Empfehlungen aufgenommen und sollten über die internationalen Rechtsinstrumente zum 1. Januar 2005 in Kraft treten. Die nächste Priorität sollte der Harmonisierung der bestehenden Kriterien für Giftigkeit und Ätzwirkung sowie, falls erforderlich, der Kriterien für physische

Risiken, was im Verlauf des laufenden Zwei-jahreszeitraums erfolgen könnte.

Der nächste Schritt könnte in einer Überarbeitung der Klassifizierung der bereits aufgeführten Stoffe im Hinblick auf eine Berücksichtigung der Kriterien des GHS bestehen, doch werde die Industrie wahrscheinlich diesbezüglich Anträge vorlegen.

Zu einem späteren Zeitpunkt könnte der Unterausschuss die Frage prüfen, ob gewisse Gefahren, wie die chronische Giftigkeit usw., die in den Bestimmungen betreffend die Beförderung gefährlicher Güter nicht berücksichtigt sind, nicht auch geregelt werden sollten.

Harmonisierung mit den Vorschriften für die Beförderung radioaktiver Stoffe der IAEA

Der Unterausschuss hatte keine Bemerkungen bezüglich dieser Änderungsentwürfe und stellte fest, dass der endgültige Änderungstext für 2005 von der Revisionsgruppe der IAEA im November 2003 verabschiedet würde, vorbehaltlich einer Zustimmung von „TRANSSC“ im März 2004. Im Verlauf dieses Zeitraums und hauptsächlich vor dem 15. September 2003, Datum zu dem die Anträge an die Revisionsgruppe der IAEA spätestens vorliegen müssen, könnten die betroffenen internationalen Organisationen und die Regierungen ihre Bemerkungen und Anträge an die IAEA schicken.

Eine endgültige Fassung der von der IAEA angenommenen Änderungen wird dem Unterausschuss im Juli 2004 im Hinblick auf die Übernahme der entsprechenden Änderungen in die Teile des UN-Modellvorschriftenwerks, welche die Stoffe der Klasse 7 behandeln, vorgelegt werden.

Reihenfolge, in der die Informationen im Beförderungsdokument erscheinen müssen (s. Zeitschrift 4/2002, S. 82)

Auf Antrag des Unterausschusses, hat sich die IATA bereit erklärt, die Inkraftsetzung einer einzigen Reihenfolge der Informationen um 2 Jahre auf den 1. Januar 2007 zu verschieben.

Leitgrundsätze betreffend die verschiedenen Teile/Kapitel des UN-Modellvorschriftenwerks

Der Unterausschuss nahm von den laufenden Arbeiten betreffend diesen rationalisierten Ansatz zur Zuordnung der Verpackungsinstruktionen, zur Beförderung in Tanks und IBC und die systematische Darstellung der Liste der gefährlichen Güter Kenntnis.

Standardklassifizierung von Feuerwerkskörpern (s. Zeitschrift 3/2002, S. 42)

Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe ist in ihren Arbeiten vorangeschritten, ohne jedoch auf Grund des heftigen Widerstands des Experten der Vereinigten Staaten von Amerika zu einer Übereinstimmung zu gelangen. Sie wird ihre Arbeiten bei der nächsten Tagung fortsetzen. (Übersetzung)

Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses

4. Tagung

Bern, 11./12. September 2003

(s. auch Zeitschrift 3/2002, 4/2002 und 1/2003)

Folgende Staaten haben an den Beratungen dieser Sitzung teilgenommen: Belgien, Deutschland, Frankreich, Litauen, Niederlande, Polen, Schweden, Schweiz, Spanien, Tschechische Republik und Vereinigtes Königreich. Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) und die Internationale Privatwagen-Union (UIP) waren ebenfalls vertreten.

Überpufferungsschutzeinrichtungen

Die Arbeitsgruppe hat einen Formulierungsvorschlag für ein Schutzziel für Überpufferungsschutzeinrichtungen sowie für Anforderungen an diese Bauteile geprüft. Eine technische Beschreibung dieser Bauteile soll der Normung überlassen werden. Ziel ist es, einen Produktaustritt bei Überpufferungen zu vermeiden. Durch die Definition der Überpufferungsschutzeinrichtungen werden verschiedene Maßnahmen, wie Verhinderung des Aufkletterns, lange Abstände zwischen Puffer und Tankboden und Schutz der Tankböden, zugelassen.

Ein Vertreter der Fa. Waggonbau Brüninghaus stellt die Ausführung eines Überpufferungsschutzes vor. Ein Schutzschild soll den Tank bei der Überpufferungen beider Puffer, der Überpufferung eines einzelnen Puffers sowie vor Anbauteilen schützen. Darüber hinaus soll auch ein Schutz gewährleistet sein, wenn der Wagen entgleist oder umkippt. Ein Schutzschild muss in der Lage sein, punktuell auftreffende Kräfte gleichmäßig zu verteilen. Die Befestigungspunkte am Tank sind so auszuführen, dass diese bei einem Zwischenfall zerstört werden, um eine Weiterleitung der Kräfte in den Tank zu verhindern. Zusätzlich sollte eine Schutzeinrichtung gegen Flankenfahrten vorgesehen werden, die den

auffahrenden Wagen abweisen, um eine Penetration zu verhindern.

Nach der Diskussion zu diesem Thema bieten die Vertreter Deutschlands und der UIP an, auf der Grundlage dieses Formulierungsvorschlags für die nächste Tagung des RID-Fachausschusses einen konkreten Vorschlag zu entwickeln. Dabei soll das Schutzziel der wirksamen Verhinderung einer Überpufferung vorläufig ausgeklammert werden. In diesem Vorschlag soll auch ein Wert für die Erhöhung des Arbeitsaufnahmevermögens aufgenommen werden. Die Zielerreichung soll durch verschiedene Maßnahmen möglich sein (Erhöhung der Wanddicke, Verwendung anderer Werkstoffe, Sandwich-Cover, Schutzschild). Um die Entwicklung von Normen zu ermöglichen, soll eine Inkraftsetzung erst für das Jahr 2007 ins Auge gefasst werden. Dieser Antrag sollte vorab der Gemeinsamen Tagung (13.-17.10.2003) unterbreitet werden, um in der Normen-AG zu klären, wo dieses Normungsvorhaben durchgeführt werden soll (CEN, UIC, Europäische Kommission im Rahmen der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität).

Entgleisungsdetektoren

Das schweizerische Bundesamt für Verkehr (BAV) führt zu diesem Zweck eine Informationsveranstaltung zu mechanisch-pneumatischen Entgleisungsdetektoren durch, die nach verschiedenen Unfällen in der Schweiz an Eisenbahn-Kesselwagen installiert wurden.

In der Diskussion wird vom Vertreter Deutschlands die einseitige Entscheidung der Schweiz zur Einführung von mechanisch-pneumatischen Entgleisungsdetektoren kritisiert, da dies bei Zwischenfällen in denjenigen Staaten, die solche Entgleisungsdetektoren nicht eingeführt haben, zu politischen Problemen führen könne. Solche Maßnahmen müssten vom RID-Fachausschuss, dem für die Fortentwicklung der internationalen Gefahrgutvorschriften für den Eisenbahnverkehr zuständigen Gremium, beschlossen werden.

Die Arbeitsgruppe empfiehlt einstimmig, folgende Punkte bei der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses (17.-21.11.2003) zu erörtern:

- Auswirkungen eines auslösenden Entgleisungsdetektors und einer nachfolgenden Schnellbremsung auf den Zugverband (Zugtrennung);
- Auswirkungen von Einzelwagen mit Entgleisungsdetektoren in gemischten Zugverbänden;

- Auswirkungen eines nicht mehr beeinflussbaren Nothaltes in kritischen Geländeabschnitten (Tunnel).

Dazu sollten, wenn möglich, auch Statistiken (Ursachen für Entgleisungen, Häufung von Entgleisungen bei Gefahrgutwagen) vorgelegt werden. Diese Punkte sollten vorbereitend in den einzelnen Staaten beraten werden.

Sicherheitstraining des Personals

Ziel ist es, ein einheitliches Ausbildungsniveau in den COTIF-Mitgliedstaaten sicherzustellen. Diesbezüglich müssen drei Grundsatzentscheidungen getroffen werden:

- Fundstelle dieser neuen Vorschrift;
- Personenkreis;
- Schulungsinhalte.

Der Vertreter Belgiens bemängelt in einem Dokument, dass nur das Personal des Beförderers, nicht jedoch des Absenders einer solchen Schulung unterzogen werden muss. Es müsse berücksichtigt werden, welche Regelungen bereits heute bestehen (z.B. Absatz 1.4.2.2.1 RID, UIC-Merkblatt 471-3 und Anhang XII des RIV).

Die nachfolgende Diskussion zeigt, dass

- Vorschriften für die Schulung in Kapitel 1.3 aufgenommen werden sollen;
- Mindestanforderungen formuliert werden sollen;
- die Unterweisung dokumentiert werden soll;
- die Gruppen flexibler formuliert werden sollen, um den nationalen Besonderheiten Rechnung tragen zu können.

Der Vertreter Deutschlands bietet an, sein Dokument für die nächste Tagung des RID-Fachausschusses zu überarbeiten. Insbesondere soll mit Hilfe des Dokumentes Belgiens versucht werden, die Gruppen neu zu definieren.

Hohe Aufbauten auf Kesselwagentanks

Die Arbeitsgruppe befasst sich darüber hinaus mit einem Antrag Schwedens, dessen Ziel es ist, die Gefahr von hohen Aufbauten an Tanks zu reduzieren. Der Vertreter

Schwedens schlägt vor, ein diesbezügliches Schutzziel zu definieren.

Der Vertreter Schwedens wird gebeten, seinen Antrag verkehrsträgerübergreifend zu formulieren (Einbeziehung der Tankfahrzeuge und der Tankcontainer) und diesen der Tank-Arbeitsgruppe der nächsten Gemeinsamen Tagung (13.-17.10.2003) vorzulegen. Dabei sollte auch Absatz 6.7.2.5.2 RID/ADR, wonach sich die Absperreinrichtungen so nah wie möglich am Tank befinden müssen, herangezogen werden. Der Vorschlag sollte eine nähere Beschreibung der bereits heute im RID/ADR enthaltenen Forderung sein, wonach die Dichtheit der Bedienungsausrüstung auch beim Umkippen gewährleistet sein muss.

Verschiedenes

Der Vertreter Belgiens äußert in einem Dokument die Befürchtung, dass die für Kesselwagen beschlossenen Maßnahmen wegen der Auswirkungen auf die Kosten zu einer weiteren Verkehrsverlagerung zu Gunsten der Tankfahrzeuge und der Tankcontainer führt.

Die Vertreter Deutschlands und Frankreichs weisen darauf hin, dass die Staaten gemäß europäischer Richtlinie 94/55/EG das Recht haben, für die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter die Benutzung des Schienen- oder Wasserweges vorzuschreiben. Der Vertreter Deutschlands erklärt, dass es auch Aufgabe dieser Arbeitsgruppe sei, den Wettbewerbsvorteil der Bahn durch Sicherheitsargumente auszubauen.

Nächste Tagung

Die nächste Tagung der Arbeitsgruppe wird Ende Mai/Anfang Juni 2004 stattfinden.

Rechtsprechung

Oberster Gerichtshof (Österreich)

Urteil vom 21. Dezember 2000

1. **Ein Unfall, der durch einen Fahrgast der ÖBB verschuldet wurde, der in einem Liegewagenabteil beim Abstieg von seiner (der obersten) Liegefläche rückwärts auf den (auf der untersten Liegefläche) schlafenden Kläger stürzte, hat sich beim Betrieb der Eisenbahn ereignet, sodass die**

ÖBB grundsätzlich nach den Bestimmungen des österreichischen Eisenbahn- und Kraftfahrzeug-Haftpflichtgesetzes (EKHG) haften. Der Unfall steht zwar nicht im Zusammenhang mit den spezifischen Betriebsgefahren – die rasche Fortbewegung der Eisenbahn war für die Verletzung nicht mitursächlich –, er ist jedoch auf die Beförderungstätigkeit zurückzuführen: Ebenso wie die Benützung der Sitzflächen gehört auch die Benützung der Liegeflächen in einem Liegewagenabteil zur typischen Beförderungstätigkeit („sonstige Betriebsgefahr“) der Bahn.

2. **Eine Haftungsbefreiung der ÖBB würde die Einhaltung der äußersten, nach den Umständen des Falls möglichen und zumutbaren Sorgfalt voraussetzen. Ein besonders sorgfältiger Liegewagenschaffner hätte aber für den (in der Folge stürzenden) Fahrgast (den Erstbeklagten), der altersbedingt (geb. 1919) eine untere Liegefläche suchte, mangels einer solchen, zumindest die obere Liege tiefer gestellt oder eine mittlere Liegefläche adjustiert, was die Absturzgefahr verringert und den Unfall mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit vermieden hätte, sodass der ÖBB eine Haftungsbefreiung nicht zugute kommt.**

Vgl. § 1, 5 Abs. 1 und 9¹ des österreichischen Eisenbahn- und Kraftfahrzeug-Haftpflichtgesetzes (EKHG)

Sachverhalt:

Der 1915 geborene Kläger und der 1919 geborene Erstbeklagte befanden sich am 11. Oktober 1996 als Fahrgäste des Reisezuges „Wiener Walzer“ auf der Fahrt von Wien nach Genf bzw. Zürich. Der Kläger schlief im Wagenabteil 8 auf dem untersten Liegeplatz,

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

- a)
- b)
- c) wenn der Unfall auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und die Eisenbahn dieses Verhalten trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen nicht abwenden konnte; ...“

welcher sich links neben der Abteiltür befindet. Der Erstbeklagte benützte den obersten linken Liegeplatz. Die beiden mittleren Liegeplätze waren nicht belegt und für eine Benützung nicht vorbereitet. Gegen 2.50 Uhr versuchte der Erstbeklagte seinen Liegeplatz über die im Abteil fensterseitig angebrachte Leiter zu verlassen. Er stürzte von der Leiter und fiel auf den Kläger, welcher dadurch verletzt wurde.

Der Kläger beehrte Zahlung eines Schmerzensgeldes in Höhe von ÖS 200.000.- und den der Höhe nach unstrittigen Betrag von ÖS 10.211.- (Ersatzbrille und Taxifahrten) sowie die Feststellung, dass die Beklagten dem Kläger zur ungeteilten Hand für alle künftigen Folgen aus dem Unfall vom 11. Oktober 1996 haften. Er brachte zusammengefasst vor, die Zweitbeklagte habe dem Erstbeklagten trotz dessen Bitte keine untere Liege zugewiesen. Der Erstbeklagte hafte für die Unfallfolgen aus den allgemeinen Haftungsgrundsätzen der §§ 1294 und 1295 des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches (ABGB) wegen Fahrlässigkeit. Er habe in Kenntnis seiner körperlichen Disposition weder beim Buchen des Liegewagenplatzes noch vor dessen Inanspruchnahme auf einem unteren Platz beharrt. Beim Hinabsteigen über die Leiter habe er es an der nötigen Vorsicht fehlen lassen. Die Zweitbeklagte hafte, weil sie dem Erstbeklagten trotz dessen Ersuchen keine untere Liege zugewiesen habe. Die Gebrechlichkeit des Erstbeklagten habe dem Schaffner bereits beim Betreten des Zuges auffallen müssen. Um ein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 9 EKHG handle es sich nicht. Der Kläger habe eine Jochbein- und Orbitabodenfraktur links erlitten, die operativ versorgt worden sei. Eine progrediente, hochgradige konzentrische Gesichtsfeldeinengung mit einer Nervus-opticus-Atrophie links sei als Dauerfolge verblieben. Insbesondere ein seelisches Schmerzensgeld sei zu berücksichtigen. Der Kläger werde in Hinkunft weder seiner literarischen noch seiner Vortrags- und Reisetätigkeit nachgehen können. Er sei dauernd auf fremde Hilfe angewiesen. Auch im privaten Bereich könne der Kläger nicht mehr lesen, fernsehen oder Erholungsreisen genießen. In seinem hohen Alter sei ihm dadurch die Lebensfreude genommen worden. Der lebenslang engagierte Kläger – der nach seiner Pensionierung mit durchschnittlichen Jahreseinkünften für publizistische und vortragende Tätigkeit von ca. ÖS 40.000.- habe rechnen können – habe in erster Linie diese seine Tätigkeit als Überzeugungsarbeit auf dem Gebiet der ihm nahe stehenden politischen Richtung betrachtet und aus diesem Grund neben honorierter auch unhonorierter Vortrags- und schriftstellerischer Tätigkeit entfaltet. Mit der Einschränkung des Gesichtsfeldes sei eine vollständige Einstellung dieser Tätigkeiten verbunden. Der Kläger habe damit nicht nur auf eine weitere

berufliche Tätigkeit verzichten müssen, sondern es sei diese Tätigkeit auch als sein einziges Freizeitvergnügen während der Pensionszeit anzusehen. Das rechtfertige einen Aufschlag von 100% zu den rein körperlich bemessenen Schmerzen. Wegen der Dauerfolgen sei eine Verschlechterung des Zustandes des Klägers nicht auszuschließen, sondern wegen seines Alters zu erwarten. Das Schwergewicht liege auf den künftigen, nicht wieder gutzumachenden Folgen der Verletzung. Die Zweitbeklagte habe nicht nur für das Fehlverhalten ihres angestellten Schaffners einzustehen, sondern auch dafür, dass sie aus Gründen der „Arbeiterleichterung“ eine Dienstanweisung (betreffend die Adjustierung der Liegewagenabteile) erlassen habe, die dem Genehmigungsbescheid widerspreche. Eine beleuchtete Schaltereinrichtung und ein aufgespanntes Sicherheitsnetz hätten den Unfall verhindert bzw. die Unfallfolgen gemindert. Bei aufgespanntem Netz wäre der Erstbeklagte in das Netz und nicht direkt auf den Körper des Klägers gefallen.

Die Beklagten bestritten das Klagebegehren und beantragten die Abweisung der Klage. Der Erstbeklagte wendete ein, die Verletzungen des Klägers nicht verschuldet zu haben. Ursache für den Sturz des Erstbeklagten sei gewesen, dass die zu seinem Bett führende Leiter vom Kläger beiseite geschoben worden sei. Die behaupteten Verletzungen und Dauerfolgen stünden in keinem kausalen Zusammenhang mit dem Sturz des Erstbeklagten. Dem Bewilligungsbescheid für den verfahrensgegenständlichen Eisenbahnwaggon liege eine technische Beschreibung auf Grund eines Typenplans zu Grunde. In dieser technischen Beschreibung sei die dem Bewilligungsbescheid zu Grunde liegende Anordnung für Viererbelegung festgelegt. Der Unfall wäre mit großer Wahrscheinlichkeit vermieden worden, wenn das vom Kläger und dem Erstbeklagten benützte Abteil in eine dem Genehmigungsbescheid entsprechende „korrekte 4-Bett-Adjustierung“ versetzt worden wäre.

Die Zweitbeklagte wendete ein, dass sich der Unfall nicht im Zug eines der Zweitbeklagten zuzurechnenden Betriebsvorgangs ereignet habe. Die Leiter im Abteil sei mit beiden Haken in der dafür vorgesehenen Halterung eingehängt gewesen und habe über einen festen Stand verfügt. Weder durch einen Fehler in der Beschaffenheit noch durch ein Versagen der Vorrichtungen der Eisenbahn sei es zum Unfall gekommen. Der Erstbeklagte habe beim Lösen seiner Fahrkarte weder auf seine Gebrechlichkeit hingewiesen noch die Buchung eines bestimmten Liegewagenplatzes begehrt. Es würde eine Überspannung der sich allenfalls aus dem Beförderungsvertrag ergebenden Sorgfaltspflichten bedeuten, müssten sich die Vertreter der Zweitbeklagten

vor Ausstellung eines Fahrtickets jeweils vom Gesundheitszustand des zu befördernden Fahrgastes überzeugen. Der Liegewagenbegleiter habe nach längerem Bemühen einen Reisenden gefunden, der zum Tausch mit dem Erstbeklagten bereit gewesen wäre, wodurch der Erstbeklagte einen unteren Liegewagenplatz hätte benützen können. Zu diesem Zeitpunkt habe der Erstbeklagte bereits geschlafen. Daraus habe der Liegewagenbegleiter den Schluss ziehen müssen, dass der Erstbeklagte seinen Wunsch auf Benützung eines unteren Liegewagenplatzes aufgegeben habe. Es liege ein unabwendbares Ereignis im Sinne des § 9 EKHG vor, weil die Zweitbeklagte alle nach den Umständen des Falls gebotene Sorgfalt beachtet habe. Die Adjustierung des Liegewagens sei ordnungsgemäß vorgenommen worden. Auf Grund von Kundenbeschwerden sei die in den Liegewagen angebrachte Bedienungsanleitung für Liegewagenabteile 1993 mit einer Dienstanweisung in dem Sinn geändert worden, dass bei Viererbelegung die untersten und obersten Liegen zu benützen seien. Nur über Verlangen eines Reisenden wäre eine Umstellung auf das Mittelbett vorzunehmen gewesen.

Das Erstgericht verpflichtete die Beklagten zur ungeteilten Hand zur Zahlung von ÖS 150.211.- samt akzessorischen Ansprüchen und wies das Mehrbegehren von ÖS 60.000.- samt akzessorischen Ansprüchen sowie das Feststellungsbegehren ab. Es ging hiebei im Wesentlichen von folgenden Feststellungen aus:

Der gegenständliche Unfall ereignete sich in einem Abteil des Reisezuges „Wiener Walzer“, in welchem die Sitzplatzflächen zu vier Liegeplätzen umgestaltet waren. Das Abteil war in folgendem Zustand: In der Abteilungstür ist ein Fenster eingelassen. Das Abteil verfügt über ein Außenfenster. Beide Fenster waren durch Rollos verdunkelt. Wird dieses Abteil nicht als Liegewagen eingesetzt, so stehen sechs Sitzplätze zur Verfügung, und zwar je drei, die einander zugewandt sind. Das Abteil kann so umgestaltet werden, dass entweder vier oder sechs Liegeplätze zur Verfügung stehen. In beiden Fällen unterliegt die Umrüstung bestimmten Dienstvorschriften. Diese sind im Dienstabteil des Wagens als Aufkleber vorhanden, so auch im gegenständlichen Zug. Ist vorgesehen – wie im gegenständlichen Fall –, das Abteil mit vier Liegeplätzen auszustatten, so dienen die Sitzplatzflächen als untere Liegen, während die oberen Liegen sich etwa in Höhe der Mitte des Außenfensters befinden. Ist jedoch vorgesehen, das Abteil mit sechs Liegen auszustatten, so dienen die Sitzflächen als untere Liegen, die mittleren Liegen sind etwa in Höhe der Mitte des Außenfensters, während die obersten Liegen sich bereits über dem oberen Außenfensterrahmen

befinden. An der Unterseite der obersten Liegefläche befindet sich in einem kleinen Netz ein großes, sehr stabiles Sicherheitsnetz, welches von einer obersten Liegefläche zur anderen gespannt werden kann und so reißfest ist, dass es einen Fahrgast, der von der obersten Liege fällt, auffangen kann. Die mittlere bzw. obere Liegefläche kann man mit einer Aluminiumleiter erreichen, welche je nach Bedarf vor dem Außenfenster oder aber vor der Abteiltür adjustiert werden kann. Die Leiter im gegenständlichen Abteil befand sich in einer Entfernung von circa 50 cm vor dem Abteilstfenster leicht schräg fixiert, die Fixierung und der Leitersitz waren ordnungsgemäß. Über der Türe befindet sich ein Schaltpaneel. Die normale Beleuchtung wird durch zwei Leuchtstoffröhren mit je 40-Watt-Leistung erreicht, die Nachtbeleuchtung durch zwei blau strahlende Glühbirnen mit je 5-Watt-Leistung. Die Abteilbeleuchtung war ordnungsgemäß ausgestattet. Zum Unfallzeitpunkt war die Nachtbeleuchtung (2 blau strahlende Glühbirnen mit je 5-Watt-Leistung) eingeschaltet.

Die Adjustierung der Liegeplätze ist jedoch vom Personal nicht der Dienstanweisung entsprechend vorgenommen worden: Bei vier vorgesehenen Liegeplätzen darf es eine Liegefläche **über** dem Fensterniveau nicht geben. Im gegenständlichen Fall waren die oberen zwei Liegeplätze so adjustiert, dass sich die Liegeflächen über dem Fensterniveau befanden.

Vor der gegenständlichen Reise hat sich der Erstbeklagte an ein Reisebüro gewandt und hat dort eine Bahnfahrt 2. Klasse mit Liegewagen bestellt, da die Plätze im Schlafwagen bereits ausverkauft waren. Bei der Bestellung wollte er einen unteren Liegewagenplatz, die unteren Liegewagenplätze waren aber ebenfalls bereits ausverkauft; deshalb ließ sich der Erstbeklagte einen oberen Liegewagenplatz zuweisen. Etwa 45 Minuten vor Zugabfahrt war der Erstbeklagte schon am Bahnhof beim Zug. Er wandte sich an den Liegewagenschaffner und fragte ihn, ob es möglich wäre, ihn auf einem unteren Liegewagenplatz unterzubringen. Der Schaffner teilte dem Erstbeklagten mit, dass alle Plätze besetzt seien. Der Erstbeklagte ging dann in das reservierte Abteil und wartete, bis das Ehepaar B erschien. Der Erstbeklagte fragte Frau B, ob es möglich wäre, mit ihrem Mann den Platz zu tauschen, was sie unter Hinweis auf sein Alter ablehnte. Bereits circa 20 Minuten vor der Abfahrt begab sich der Erstbeklagte dann über die Leiter auf die linksseitig ihm zugewiesene obere Liege. Diese erreichte er dadurch, dass er über die Leiter, die im Fensterbereich schräg aufgestellt war, hinaufkletterte und nach links auf den Liegeplatz stieg. Der Erstbeklagte hatte Schlafpulver eingenommen und schlief bereits vor der Abfahrt ein. Nach 2.00 Uhr erwachte der Erstbeklagte, im Abteil war

es mit Ausnahme der Nachtbeleuchtung finster. In der Finsternis schaute der Erstbeklagte herunter und suchte einen Lichtschalter. Vor der Abfahrt hat sich der Erstbeklagte nicht darum gekümmert, ob im Bereich seines Liegebettes eine Beleuchtungsmöglichkeit einzuschalten ist. Er suchte in der Finsternis einen Schalter, fand aber nichts. Der Erstbeklagte setzte sich auf, drehte seinen Körper im Uhrzeigersinn um 90 Grad, die Füße hingen über die Bettkante hinunter. In dieser Position schob sich der Erstbeklagte sukzessive mit dem Gesäß nach links in Richtung Fenster, wo die Leiter stand, und suchte mit den Füßen die Leitersprossen, verspürte dann unter einem Fuß eine Leitersprosse und stieg mit dem Körper auf die Leiter. Mit dem rechten Fuß wollte der Erstbeklagte dann die nächste Sprosse erreichen. Er fand diese zweite Sprosse aber nicht, wobei der Erstbeklagte glaubte, dass die Leiter schräg steht, die Leiter stand offensichtlich aber senkrecht. Ob sich der Erstbeklagte noch mit den Händen irgendwo angehalten hat, konnte nicht festgestellt werden. Nachdem der Erstbeklagte mit dem rechten Fuß die zweite Leitersprosse nicht fand, stieg er ins Leere und stürzte rücklings in den Gang hinunter zwischen den unteren Betten bis zum Boden. Hierbei fiel der Erstbeklagte nach links seitlich rückwärts auf den schlafenden Kläger und verletzte ihn im Gesicht.

Der Unfall wäre mit großer Wahrscheinlichkeit unterblieben, wenn die Liegeplätze korrekt adjustiert worden wären. (Die Frage eines zu spannenden Sicherheitsnetzes erübrigt sich, da dieses bei einer korrekten Vier-Bett-Adjustierung nicht verfügbar ist). Mit einiger Wahrscheinlichkeit wäre der Unfall auch dann unterblieben, wenn alle sechs Betten adjustiert worden wären, da sich in diesem Fall der Erstbeklagte beim Hinuntersteigen auf den beiden unbelegten mittleren Liegeflächen hätte abstützen können. Als der Erstbeklagte versuchte, seinen Liegeplatz über die im Abteil fensterseitig angebrachte Leiter zu verlassen, hat er die Deckenbeleuchtung (80 Watt) nicht eingeschaltet. Mit großer Wahrscheinlichkeit wäre der Unfall auch dann vermieden worden, wenn der Erstbeklagte die Deckenbeleuchtung eingeschaltet hätte. Der dafür vorgesehene Schalter ist von einem Fahrgast auf der obersten Liege leicht erreichbar.

Eine medizinische Weiter- oder Dauerbehandlung der Sehnervenschädigung, die der Kläger durch den Unfall erlitt, ist nicht erforderlich. Eine Verschlechterungstendenz besteht nicht. Auch aus nervenärztlicher Sicht ist eine medizinische Weiterbehandlung der Dauerfolgen (schmerzähnliche Missempfindung im Versorgungsgebiet des ersten und zweiten Astes des 5. Hirnnerves links) nicht erforderlich. Das gilt auch für

die chirurgisch-unfallkausalen Folgen (geringe Paraparese des mittleren Facialisastes links).

Der Kläger war immer publizistisch und schriftstellerisch-sozialpolitisch tätig. Seine publizistische Tätigkeit für in- und ausländische Zeitschriften und Zeitungen hat er auch nach seiner Pensionierung fortgesetzt, diese Tätigkeit hat gleichzeitig auch seine Freizeittätigkeit und Freizeitgestaltung dargestellt. Der Unfall vom 11. Oktober 1996 hat einen schweren Einschnitt in das Leben des Klägers gebracht. Seither haben seine Gedächtnisleistung und Konzentrationsfähigkeit stark nachgelassen. Er fühlt sich im täglichen Leben sehr unsicher, klagt immer über Schwindelgefühle, benützt seither immer einen Gehstock, den er vor dem Unfall nicht benötigte. Vor allem sein Sehvermögen ist seither eingeschränkt und sein rechtes Gesichtsfeld beeinträchtigt. Wenn ihm seine Gattin etwas rechts von ihm hinlegt, reagiert der Kläger nicht, weil er dies offensichtlich nicht sieht. Unfallbedingt befindet sich der Kläger seither immer wieder in ärztlicher Behandlung sowohl beim Augenarzt als auch beim praktischen Arzt.

In seiner rechtlichen Beurteilung bejahte das Erste Gericht eine Verschuldenshaftung des Erstbeklagten und eine Gefährdungshaftung der Zweitbeklagten. Die Abweisung des Feststellungsbegehrens begründete es damit, dass mit künftigen Schäden nicht zu rechnen sei; der Zustand des Klägers stelle sich als Dauerfolge dar, der sich nicht verändern werde.

Das Berufungsgericht gab der Berufung des Klägers in der Hauptsache und der Berufung des Erstbeklagten nicht Folge, der Berufung der Zweitbeklagten und der Berufung des Klägers im Kostenpunkt hingegen Folge und änderte das erstgerichtliche Urteil dahin ab, dass auch das gegen die Zweitbeklagte gerichtete Zahlungsbegehren zur Gänze abgewiesen wurde. Es sprach aus, dass der Wert des Entscheidungsgegenstandes insgesamt jeweils ÖS 260.000.- übersteige und dass die ordentliche Revision nicht zulässig sei.

Das Berufungsgericht übernahm die Feststellungen des Erstgerichtes und führte zur Rechtsrüge der Zweitbeklagten Folgendes aus:

Ob die Zweitbeklagte nach den Bestimmungen des EKHG hafte, hänge davon ab, ob sich der Unfall beim Betrieb der Eisenbahn ereignet habe. Ein Unfall beim Betrieb liege dann vor, wenn ein unmittelbarer örtlicher und zeitlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder mit bestimmten Betriebs-einrichtungen bestehe. Mit den spezifischen Betriebs-gefahren müsse der Unfall nur dann im Zusammenhang

stehen, wenn er nicht auf die Beförderungstätigkeit, die Beschaffenheit der Betriebsmittel und deren Funktion zurückgeführt werde. Im konkreten Fall sei nun der Unfall zwar nicht mit den spezifischen Betriebsgefahren im Zusammenhang gestanden - die rasche Fortbewegung der Eisenbahn sei für die Verletzung nicht mitursächlich gewesen -, er sei jedoch auf die Beförderungstätigkeit zurückzuführen: Ebenso wie die Benützung der Sitzflächen gehöre auch die Benützung der Liegeflächen in einem Liegewagenabteil zur typischen Beförderungstätigkeit der Bahn. Die Eisenbahn sei daher nicht „nur zufälliger Schauplatz“ des Unfalls gewesen: Es hätte zwar auch in einem stehenden Zug zu derselben Verletzung kommen können, es sei allerdings eine „sonstige Betriebsgefahr“ für die Verletzung ursächlich gewesen (nämlich die Benützung der für die Beförderungstätigkeit in der Nacht vorgesehenen Liegen). Gemäß § 5 Abs. 1 EKHG wäre daher grundsätzlich die Haftung der Zweitbeklagten zu bejahen. Gemäß § 9 EKHG sei aber eine Ersatzpflicht ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht worden sei, wobei ein solches insbesondere dann vorliege, wenn es auf das Verhalten eines nicht beim Betrieb tätigen Dritten zurückzuführen sei. Im vorliegenden Fall sei der Kläger dadurch verletzt worden, dass ein nicht beim Betrieb tätiger anderer Fahrgast (der Erstbeklagte) beim Abstieg von seiner Liegefläche die zweite Leitersprosse nicht gefunden habe, nach links seitlich rückwärts auf den schlafenden Kläger gefallen sei und ihn dadurch im Gesicht verletzt habe. Es sei daher von einem unabwendbaren Ereignis im Sinne des § 9 Abs. 2 EKHG auszugehen. Die Haftungsbefreiung nach § 9 EKHG setze aber ferner voraus, dass Betriebsunternehmer, Halter und die mit ihrem Willen beim Betrieb tätigen Personen die äußerste, nach den Umständen des Falles mögliche und zumutbare Sorgfalt eingehalten hätten. Die erhöhte Sorgfaltspflicht dürfe aber nicht überspannt werden, solle eine vom Gesetzgeber nicht gewollte reine Erfolgshaftung vermieden werden. Dem Liegewagenschaffner könne nun im vorliegenden Fall kein Vorwurf gemacht werden: Selbst unter Berücksichtigung des Umstandes, dass der Erstbeklagte um einen Tausch ersucht habe, hätte auch ein besonders sorgfältiger Liegewagenschaffner keine besonderen Vorsichtsmaßnahmen getroffen: Wenn der Erstbeklagte zwar die Benützung einer unteren Liegenwagenfläche angestrebt habe, sich aber schließlich – gemäß seiner eigenen Liegenwagenbuchung – damit zufrieden gegeben habe, die obere Liegefläche zu benützen, habe vom Liegewagenschaffner nicht erwartet werden können, dass er den Erstbeklagten an der Benützung der oberen Liegefläche zu hindern versuche. Es komme daher auch nicht darauf an, ob der Schaffner letztlich jemanden gefunden habe, der zu einem Tausch mit dem

(mittlerweile schlafenden) Erstbeklagten bereit gewesen wäre. Durch das Verhalten des Erstbeklagten sei auch keine außergewöhnliche Betriebsgefahr ausgelöst worden, auf die der Unfall zurückzuführen gewesen sei: Der Unfall hätte sich ebenso im stehenden Zug ereignen können.

Schließlich sei aber auch nicht von einem Fehler in der Beschaffenheit oder einem Versagen der Vorrichtungen der Eisenbahn auszugehen: Der Kläger berufe sich in diesem Zusammenhang auf die „nicht korrekte“ Adjustierung des Liegewagenabteils. Dazu habe das Erstgericht festgestellt, dass der Unfall mit großer Wahrscheinlichkeit unterblieben wäre, wenn die Liegeplätze „korrekt“ adjustiert worden wären. Diese hypothetische Feststellung beruhe auf der Annahme, dass der Erstbeklagte bei Benützung der mittleren Liegefläche (statt der obersten) möglicherweise davon Abstand genommen hätte, einen Abstieg mittels der dafür vorgesehenen Leiter zu versuchen, sondern direkt von der mittleren Liege auf den Boden gestiegen wäre. Damit sei aber für den Standpunkt der Kläger nichts gewonnen: Ohne dass geprüft werden müsse, ob und welchen normativen Gehalt die „Dienstanweisung“ der Zweitbeklagten überhaupt gehabt habe, bestehe jedenfalls kein Rechtswidrigkeitszusammenhang zwischen der nicht entsprechend der Dienstanweisung vorgenommenen Adjustierung und den Unfallsfolgen. Eine gefahrlose Benützung der obersten Liegefläche müsse auch dann gewährleistet sein, wenn der konkrete Liegewagen als Sechsbett-Abteil zu adjustieren sei. Die die „korrekte“ Adjustierung der Liegeplätze enthaltene Dienstanweisung der Zweitbeklagten könne wohl nicht den Zweck haben, Unfälle wie den gegenständlichen zu vermeiden: Diesfalls müsste nämlich unterstellt werden, dass trotz der vorliegenden Genehmigung die Benützung der oberen Liegeflächen nicht gefahrlos möglich sei. Darüber hinaus dürfe nicht übersehen werden, dass zum Abstieg von den Liegeflächen grundsätzlich eine Leiter vorgesehen sei. Wenn sich durch die Verwendung der oberen Liegeflächen überhaupt eine erhöhte Gefahr verwirkliche, so jene, dass ein Fahrgast während seines Schlafs „theoretisch“ von der obersten Liegefläche herunterfallen könnte, und naturgemäß die Verletzungsgefahr größer sei, wenn man von der oberen Liegefläche abstürze als bei einem Absturz von der mittleren Liegefläche. Genau deshalb bestehe auch die Möglichkeit der Spannung eines Sicherheitsnetzes bei sechs-Bett-Adjustierung für die oberste Liegefläche. Jedenfalls könne aber nicht davon ausgegangen werden, dass die Dienstanweisung der Zweitbeklagten dem Zweck diene, Verletzungsfolgen zu mindern, die dadurch entstünden, dass ein eine obere Liege benützender Fahrgast einem anderen Fahrgast in das

Gesicht steige. Die Dienstanweisung könne – wenn überhaupt – nur den Sinn haben, bei bloßer Vier-Bett-Adjustierung jene Gefahren zu mindern, die durch Herabfallen eines schlafenden Fahrgastes von der obersten Liege entstehen könnten. Für den Abstieg von den mittleren und oberen Liegeflächen sei aber eine Leiter vorgesehen, die nach den erstgerichtlichen Feststellungen keinen Mangel aufgewiesen habe. Dass der Erstbeklagte – ohne vorher die Deckenbeleuchtung einzuschalten – die Leiter benutzt oder die zweite Sprosse nicht gefunden habe, weshalb er auf den Kläger gefallen sei und diesen verletzt habe, könne jedenfalls nicht auf einen Fehler in der Beschaffenheit der Betriebseinrichtungen der Zweibeklagten zurückgeführt werden. Der Zweitbeklagten sei daher der Entlastungsbeweis nach § 9 Abs. 2 EKHG gelungen, ohne dass es darauf ankäme, ob und gegebenenfalls von wem die Leiter verschoben worden sei.

Die die Abweisung des Feststellungsbegehrens betreffende Rechtsrüge des Klägers verwarf das Berufungsgericht mit folgender Begründung:

Nach ständiger Rechtsprechung sei ein Feststellungsinteresse dann zu bejahen, wenn die Möglichkeit offen bleibe, dass das schädigende Ereignis den Eintritt eines künftigen Schadens verursacht habe. Es genüge, dass sich ein Vorfall, durch den ein konkreter Schaden hätte eintreten können, bereits ereignet habe oder in Zukunft ein Schaden ohne weiteres Zutun des Schädigers eintreten könne, weil die Feststellungsklage nicht nur dem Ausschluss der Verjährung, sondern der Vermeidung späterer Beweisschwierigkeiten unter Klarstellung der Haftungsfrage dem Grund nach diene. Dabei sei auf die objektive Vorhersehbarkeit abzustellen. Daraus folge umgekehrt, dass ein Feststellungsinteresse dann zu verneinen sei, wenn eine objektive Vorhersehbarkeit des Eintritts künftiger Schäden nicht gegeben sei. Genau das sei hier im Zusammenhang mit den Verletzungsfolgen des Klägers zu bejahen: Das Erstgericht habe dazu unbekämpft festgestellt, dass als Dauerfolge der Narbenzustand des Sehnervs ohne Besserungs-, aber auch ohne Verschlechterungstendenz verbleibe, dass eine medizinische Weiterbehandlung der Dauerfolgen aus nervenärztlicher Sicht nicht erforderlich sei, dass eine medizinische Weiterbehandlung der Dauerfolgen aus chirurgischer Sicht nicht erforderlich sei und eine weitere Verschlechterung des Zustandes nicht zu erwarten sei. Auch der Kläger vermöge keinerlei konkrete Anhaltspunkte dafür aufzuzeigen, woraus sich der Eintritt künftiger Schäden ergeben solle. Wenn er nunmehr zur Berechtigung des Feststellungsbegehrens allfällige Verdienstengangsansprüche anführe, die ihm in Zukunft entstehen könnten, sei er darauf zu verweisen, dass er sich darauf zur Begründung des

Feststellungsbegehrens in erster Instanz niemals berufen habe. Er habe vielmehr die Erhebung des Feststellungsbegehrens ausdrücklich damit begründet, dass eine Verschlechterung seines Zustandes wegen seines Alters zu erwarten sei und das Schwergewicht auf den künftigen nicht wieder gutzumachenden Folgen der Verletzung liege.

Gegen diese Berufungsentscheidung – soweit damit das gegen beide Beklagte gerichtete Feststellungsbegehren und das gegen die Zweitbeklagte gerichtete Zahlungsbegehren mit einem Betrag von ÖS 150.211.- abgewiesen wurde – richtet sich die außerordentliche Revision des Klägers wegen unrichtiger rechtlicher Beurteilung mit dem Antrag, das angefochtene Urteil dahin abzuändern, dass dem Klagebegehren im Umfang der Anfechtung stattgegeben werde.

Der Oberste Gerichtshof hat der Revision Folge gegeben, hinsichtlich des gegen die zweitbeklagte Partei gerichteten Zahlungsbegehrens die angefochtene Entscheidung dahin abgeändert, dass das Urteil des Erstgerichtes als Teilurteil wiederhergestellt wird, hinsichtlich des Feststellungsbegehrens die Urteile der Vorinstanzen aufgehoben und die Rechtsache insoweit zur neuerlichen Entscheidung nach Verfahrensergänzung an das Erstgericht zurückverwiesen.

Aus den Entscheidungsgründen:

Die Revision ist zulässig, weil der Umfang der gemäß § 9 Abs. 2 EKHG gebotenen Sorgfalt zwar regelmäßig von den besonderen Umständen des Einzelfalls abhängt (Rechtsinformationssystem-Justiz RS00111708), das Berufungsgericht hier aber die Grenzen des ihm zustehenden Beurteilungsspielraums überschritten hat. Die Revision ist auch berechtigt, hinsichtlich des Feststellungsbegehrens lediglich im Sinne des im Abänderungsantrag enthaltenen Aufhebungsantrags.

Der Rechtsmittelwerber macht im Wesentlichen geltend, die Zweitbeklagte habe die nach § 9 Abs. 2 EKHG gebotene äußerste Sorgfalt nicht eingehalten. Er habe die Erhebung des Feststellungsbegehrens zwar mit einer möglichen Verschlechterung seines Gesundheitszustandes begründet; das Erstgericht hätte aber – ebenso wie bei der Berücksichtigung seelischer Schmerzen – auf die Beeinträchtigung seiner Vortrags- und journalistischen Tätigkeit Bedacht nehmen müssen.

Hiezu wurde erwogen:

Dass sich der Unfall „beim Betrieb“ der Eisenbahn (§ 1 EKHG) ereignete, hat bereits das Berufungsgericht zutreffend ausgeführt (vgl. RIS-Justiz RS0058156).

Richtig hat das Berufungsgericht auch erkannt, dass die Haftungsbefreiung nach § 9 EKHG die Einhaltung der äußersten, nach den Umständen des Falls möglichen und zumutbaren Sorgfalt voraussetzt (vgl. RIS-Justiz RS0058206, RS0058326). Abgesehen von der festgestellten Dienstanweisung, bei Vier-Bett-Anordnung die oberen Liegen etwa in Höhe der Mitte des Außenfensters anzubringen, hätte aber ein besonders sorgfältiger Liegewagenschaffner für den Erstbeklagten, der offensichtlich altersbedingt eine untere Liegefläche suchte, mangels einer solchen zumindest die obere Liege tiefer gestellt (oder eine mittlere Liegefläche adjustiert). Dies hätte – entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts – die Gefahr des Absturzes nicht nur während des Schlafs, sondern auch beim Erreichen und Verlassen des Liegeplatzes verringert. Der Unfall wäre dann nach den Feststellungen des Erstgerichtes mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit unterblieben.

Unter diesen Umständen kann der Zweitbeklagte die Haftungsbefreiung gemäß § 9 EKHG nicht zugute kommen. Zu Recht hat das Erstgericht daher eine Gefährdungshaftung der Zweitbeklagten bejaht. Sein Urteil war demnach insoweit als Teilurteil wiederherzustellen.

Was das Feststellungsbegehren anlangt, so hat der Kläger einen möglichen künftigen Verdienstentgang wegen der Einstellung seiner publizistischen Tätigkeit behauptet, dies allerdings nicht in Zusammenhang mit der Begründung des Feststellungsinteresses, sondern seelischer Schmerzen. Ausreichende Feststellungen wurden zu diesem Aspekt der „Freizeitgestaltung“ des Klägers nicht getroffen. Nach Auffassung des erkennenden Senats hätte das vorhandene, wenn auch in anderem Zusammenhang erstattete Vorbringen des Klägers zum Verdienstentgang vor der Verneinung eines Feststellungsinteresses insoweit zumindest einer Erörterung bedurft.

Da das Feststellungsinteresse des Klägers (vgl. hiezu etwa RIS-Justiz RS0039018, RS0038976) anhand der getroffenen Feststellungen noch nicht abschließend beurteilt werden kann, war die Rechtssache hinsichtlich des Feststellungsbegehrens unter Aufhebung der vorinstanzlichen Urteile an das Erstgericht zurückzuverweisen.

(Aus: Zeitschrift für Verkehrsrecht, Wien, Heft 1/2002, S. 18-21)

Sonstige Informationen

Dr. Kurt Spera – 75 Jahre

Heuer, am 5. August, konnte Herr Professor Dr. Kurt Spera seinen 75. Geburtstag feiern. Der Jubilar war vom Verwaltungsausschuss der OTIF im Jahre 1999 wegen seiner Verdienste um die Weiterentwicklung und Modernisierung des internationalen Eisenbahntransportrechts im Allgemeinen und um die Organisation der 5. Generalversammlung der OTIF in Vilnius im Besonderen zum *Conseiller honoraire* des Zentralamtes ernannt worden.

Bereits aus Anlass des 70. Geburtstages von Dr. Kurt Spera hat das Zentralamt in der Zeitschrift Nr. 4/1998, S. 198-200, eine ausführliche Darstellung des Lebenslaufes, der Tätigkeit und der Verdienste des Geehrten veröffentlicht. Auf diese Darstellung kann hier verwiesen werden.

Das Zentralamt wünscht dem Jubilar für die Zukunft viele Jahre bei guter Gesundheit, damit sein vielfältiges Wissen und seine unerschöpfliche Arbeitskraft noch möglichst lange für die Entwicklung des internationalen Eisenbahntransportrechtes zur Verfügung stehen.

Ad multos annos.

Bücherschau

Frohnmeier, Albrecht/Mückenhausen, Peter (Hrsg.), *EG-Verkehrsrecht*, Verlag C.H. Beck, München 2000, 3. Ergänzungslieferung Mai 2002

Der im Jahr 2000 erschienene Kommentar in Loseblattform (s. die Besprechung in Zeitschrift 1/2000, S. 81 ff) wird bereits zum dritten Mal durch eine umfangreiche Ergänzungslieferung aktualisiert.

Die Ergänzungslieferung berücksichtigt das neue Weissbuch der Kommission zur gemeinsamen Verkehrspolitik und das Inkrafttreten der Abkommen der Europäischen Gemeinschaft mit der Schweiz zum Land- und Luftverkehr.

Mit neuen Beiträgen zu den Abkommen der Europäischen Gemeinschaft über den Land- und Luftverkehr wird der Kommentar erstmals auf die Aussenbeziehungen der Gemeinschaft im Bereich des Verkehrs ausgedehnt.

Darüber hinaus wurde die neue Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Strassentransports ausüben, mit einer Erweiterung des Kommentars berücksichtigt. Im Abschnitt 119, Richtlinie 96/49/EG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter wird auch ausführlich auf das RID und sein Verhältnis zu dieser Richtlinie eingegangen. Durch die Richtlinie wurde der Inhalt des RID nicht nur im Gefahrgutverkehr zwischen, sondern auch im Verkehr innerhalb der Mitgliedstaaten für anwendbar erklärt. Die Verwendung des RID als Grundlage für die Harmonisierung bot den Vorteil, dass auf Gemeinschaftsebene keine neuen Vorschriften oder Standards ausgearbeitet werden mussten. Was letztlich realisiert wurde, war eine Ausdehnung des Geltungsbereiches des RID auf den innerstaatlichen Verkehr und damit eine Vereinfachung gegenüber dem vorherigen Zustand.

In das Team der Bearbeiter dieses Kommentars wurde Herr Urs Haldimann, Chef der Sektion Internationales und Sicherheit im Bundesamt für Zivilluftfahrt, Bern, neu aufgenommen. Das gesamte Bearbeiterteam garantiert eine sachkundige und sorgfältige Aktualisierung dieses unentbehrlich gewordenen Kommentars.

Kunz, Wolfgang (Hrsg.), *Eisenbahnrecht*. Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, Fortsetzungswerk in Loseblattform, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 14. Ergänzungslieferung, Stand 1. Juni 2003

Das Grundwerk ist im Jahre 1994 erschienen (s. Zeitschrift 1/1995, S. 18). Mit kontinuierlichen Ergänzungslieferungen erfolgt nicht nur die notwendige Aktualisierung, sondern auch eine schrittweise Vervollständigung der Texte und Kommentierungen (s. Zeitschrift 1/2003, S. 16).

Die Sammlung umfasst drei Bände, wobei zwei Bände dem Recht der Bundesrepublik Deutschland und dem Recht der einzelnen deutschen Bundesländer gewidmet sind. Der dritte Band deckt die Kategorien „Europäisches Recht“, „Internationales Recht“, „Empfehlungen/Vorschriften/Tarife“ und „Sonstiges Recht“ ab.

Mit der 14. Ergänzungslieferung werden die Bände I und II vervollständigt. Einen wichtigen neuen Teil stellen die Erläuterungen zum Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) von Urs Kramer dar. Auf mehr als 200 Seiten werden die Aufgaben der Eisenbahnaufsicht, die

Rechte und Pflichten der Eisenbahnen, das heißt sowohl der Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die mit der Betriebsaufnahme oder Stilllegung verbundenen und sonstige Verfahren in Bezug auf die Eisenbahnen vor dem Hintergrund der Entwicklung der Gesetzgebung der EG auf diesem Gebiet eingehend beleuchtet. Die letzte Änderung des AEG, die in dieser Ergänzungslieferung berücksichtigt ist, datiert vom Juni 2002. Da neue Entwicklungen insbesondere hinsichtlich des Netzzugangsrechtes im Gange sind, sind weitere Änderungen zu erwarten.

Nachdem Deutschland das Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des COTIF (Protokoll 1999) ratifiziert hat, erscheint nun der volle Wortlaut dieses Protokolls einschließlich seiner Anlage, der Neufassung des COTIF und des Gesetzes zum Protokoll 1999 in der Sammlung. Im Gesetz wird einerseits dem Protokoll 1999 zugestimmt und das innerstaatliche Verfahren zur Inkraftsetzung der Beschlüsse der Organe der OTIF gemäß Artikel 35 §§ 1 bis 5 COTIF 1999 festgelegt. Andererseits enthält es Änderungen der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO), die sich aus der Neufassung des COTIF ergeben und gleichzeitig mit dem COTIF 1999 in Kraft treten werden. Die seit langem umstrittene Bestimmung des § 17 EVO (worauf u.a. auch in den Erläuterungen zum AEG hingewiesen wird) wird durch eine dem Artikel 32 CIV 1999 nachgebildete Bestimmung „Haftung bei Ausfall, Verspätung und Anschlussversäumnis“ ersetzt.

Die umfassende Sammlung der Vorschriften über die vielfältigen Rechtsbeziehungen im Eisenbahnwesen kann als Arbeitsbehelf für Fachleute in Verwaltungen, Unternehmen und Verbänden für einen ersten raschen Überblick - auch über das eigene Tätigkeitsfeld hinaus - dienen. Die neu aufgenommene Schnellübersicht mit alphabetisch geordneten Titeln der Gesetze und sonstiger Vorschriften wird dies dem Benutzer erleichtern.

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

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 2994/2003, p. 443 – Contrat de transport. Notion de livraison (M. Tilche)

Idem, n° 2995/2003, p. 463 et 471/472 – Remise au chargement. Tout dire ! (Marchandises dangereuses) Contrat de transport : nullité pour erreur (M. Tilche)

Idem, n° 2999/2003, p. 535 – Marchandises dangereuses. Trois arrêtés d'été (N. Grange)

Idem, n° 3000/2003, p. 560-562 – Transport par mer. Livraison maritime (A. Chao)

Idem, n° 3001/2003, p. 577 – Aérien. Thirty one ! (Convention de Montréal) (M. Tilche)

CIT Info, Berne, N° 2/2003, Droit international du transport ferroviaire et droit de la concurrence / Internationales Eisenbahntransportrecht und Wettbewerbsrecht / The international law of rail transport and competition law (G. Charrier)

CIT Info, Berne, N° 3/2003, Modernisation de l'AIM / Modernisierung des AIM / Modernising AIM (R. Freise, S. Buchner)

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 90/2003, S. 2 – Montrealer Abkommen vereinfacht Datenaustausch

Shipping & Transport Lawyer International, London, vol. 4 N° 1, p. 29 – A Busy Schedule for International Maritime Law (P. Griggs)

Transidit, Rouen, N° 36/2002, p. 21 – Plafonds de responsabilité du transporteur CMR; p. 22 – Convention d'Athènes de 1974

Transportrecht, Hamburg, Nr. 7-8/2003, S. 265-280 – Stand der Bahnreform in Deutschland und Europa (R. Freise)