



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

3/2004

112. Jahrgang • Juli - September

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen des Zentralamtes

Ratifizierung des Protokolls 1999

Finnland und Dänemark, S. 51

Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM durch die Ukraine, S. 51

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

Außerordentliche Tagung – Bern, 1.7.2004 – S. 52

Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID Fachausschusses

s. unter "Gefährliche Güter"

Gefährliche Güter

Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID Fachausschusses

Duisburg-Wedau, 24./25.6.2004, S. 52

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE/UNO)

Genf, 5.-14.7.2004, S. 54

Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN

Genf, 13.-17.9.2004, S. 55

Weitere Tätigkeiten

OTIF - UNIDROIT

Rail Registry Task Force (RRTF) – Brüssel, 21.-23.9.2004 – S. 56

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Arabischer Eisenbahnverband (UACF)

Jubiläum 25 Jahre UACF – Aleppo, 2./3.9.2004 – S. 57

Internationale Privatgüterwagen-Union (UIP)

UIP-Kongress 2004 – Wiesbaden, 30.9./1.10.2004 – S. 57

Abhandlungen

Dr. Th. Leimgruber, Vertragsgrundlagen für die Nutzung der Infrastruktur, S. 59

Rechtsprechung

Bundesgerichtshof (Deutschland) – Urteil vom 17.2.2004 – Haftung des Infrastrukturbetreibers gegenüber dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (Landesrecht) – S. 66

Oberlandesgericht Nürnberg – Urteil vom 23.12.2003 – Haftung des Infrastrukturbetreibers gegenüber dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (Landesrecht) – S. 73

Bücherschau

Bidinger, Helmuth, Personenbeförderungsrecht, Ergänzungslieferungen 2/03 und 1/04, S. 76

Frohmayer, Albrecht / Mückenhausen, Peter (Hrsg.), EG-Verkehrsrecht, 4. Ergänzungslieferung, S. 77

Kunz, Wolfgang (Hrsg.), Eisenbahnrecht: Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, 16. Ergänzungslieferung, S. 77

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 78

3/2004

112. 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

Finnland und Dänemark

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) haben Finnland am 4. August 2004 und Dänemark am 29. September 2004 beim vorläufigen Depositar¹ die Ratifikationsurkunden 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). Dänemark ist der 22. 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.

Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM durch die Ukraine

Die Ukraine ist dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 mit Wirkung vom 1. Januar 2004 beigetreten (s. Zeitschrift 4/2003, S. 69/70). Grenzstrecken zwischen der Ukraine und Polen, der Slowakei, Ungarn und Rumänien in der Gesamtlänge von 216 km wurden in die Liste der Linien CIM eingetragen und somit den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM unterstellt (s. die Liste der Linien CIM, www.otif.org).

Das Sekretariat der OTIF hat eine Mitteilung der Staatlichen Verwaltung des Eisenbahnverkehrs der Ukraine vom 26. Dezember 2003 über die Besonderheiten betreffend die Ausstellung der Beförderungsdokumente und die Zahlung der Kosten bei Güterbeförderungen auf den Eisenbahnlinien Halmeu/Djakovo-Batjevo-Tschop/Čierna nad Tisou (Tschop/Záhony), Batjevo-Mukatschevo, Medyka/Mostiska II - Mostiska I, Dorochusk/Jagodin-Kovel gemäß Artikel 9 § 2 Buchst. f) COTIF entgegengenommen und den Mitgliedstaaten mit Rundschreiben vom 23. Januar 2004 zur Kenntnis gebracht.

Anschließend haben die Eisenbahnen der Ukraine, Polens, der Slowakei, Ungarns und Rumäniens mit der Ermächtigung ihrer Regierungen besondere Regeln betreffend die Zahlung der Kosten als eine vor-

übergehende Abweichung von Artikel 15 CIM gemäß Artikel 65 § 2 CIM vereinbart. Diese Regeln und die neuen Neuaufgabebahnhöfe erscheinen in dem ab 1. August 2004 anwendbaren Nachtrag zur „Zusammenstellung der besonderen Regelungen für den internationalen Güterverkehr“ (herausgegeben vom Internationalen Eisenbahntransportkomitee, CIT, s. www.cit-rail.org).

Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

Außerordentliche Tagung

Bern, 1. Juli 2004

Anlässlich der außerordentlichen Tagung, die am 1. Juli 2004 in Bern unter dem Vorsitz von Herrn Michel Aymeric (Frankreich) stattfand, hat der Verwaltungsausschuss Herrn Stefan Schimming (Deutschland) zum Generaldirektor für die Amtszeit 2005-2009 ernannt. Herr Schimming tritt sein Amt am 1. Januar 2005 an.

Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID Fachausschusses

Duisburg-Wedau, 24./25. Juni 2004

s. unter „Gefährliche Güter“

Gefährliche Güter

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses

5. Tagung

Duisburg-Wedau, 24./25. Juni 2004

(s. in diesem Zusammenhang auch die vorherigen Ausgaben der Zeitschrift)

Folgende Staaten nahmen an den Beratungen dieser Sitzung teil: Belgien, Deutschland, Frankreich, Litauen,

Niederlande, Österreich, Polen, Rumänien, Schweiz, Spanien, Tschechische Republik und Vereinigtes Königreich. Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) und die Internationale Privatwagen-Union (UIP) waren ebenfalls vertreten.

Sachstand bei der Normierung von Energieverzehr-elementen

Der Vertreter der UIC informierte, dass seit Januar 2004 eine aus Crashpuffer-Herstellern, Waggon-Herstellern, UIP und UIC bestehende Arbeitsgruppe tagt und Vorschläge zur Änderung des UIC-Merkblattes 573 erarbeitet. Das Genehmigungsverfahren bei der technischen Kommission der UIC wird voraussichtlich im Juli 2004 abgeschlossen. Änderungen werden der Arbeitsgruppe "Tank und Fahrzeugtechnik" nach Abschluss des Verfahrens mitgeteilt.

Der Vertreter der UIP wies darauf hin, dass allgemeine Sicherheitsanforderungen oft große Probleme im Detail mit sich bringen. So sollen die Crashpuffer bis zu einer Aufstoßgeschwindigkeit von 12 km/h nicht ansprechen. Problematisch wird diese Forderung jedoch, wenn die Wagen eng gekuppelt sind und der Aufstoß im Gleisbogen erfolgt. Für die Zukunft sollte beachtet werden, dass vor der Formulierung von Vorschriften eine detaillierte Diskussion der damit zusammenhängenden Probleme erfolgt.

Die Arbeitsgruppe unterstützte die Aufnahme eines Verweises auf das UIC-Merkblatt 573 im RID. Die UIC wird gebeten, der OTIF das neue UIC-Merkblatt zuzusenden, damit es bei der 41. Tagung des RID-Fachausschusses im November 2004 geprüft werden kann. Sollte das UIC-Merkblatt angenommen werden, könnte ein Verweis über ein Fehlerverzeichnis bereits in die RID-Ausgabe 2005 aufgenommen werden.

Verwendung von Entgleisungsdetektoren in der Schweiz

Die lange Diskussion zu diesem Thema kann wie folgt zusammengefasst werden:

- Es besteht Konsens, dass Entgleisungsdetektoren die Auswirkungen eines Unfalls verringern können.
- Bisher sind drei Systeme bekannt (mechanisch-pneumatisch, Signalübertragung durch Druckimpulsverfahren, Signalübertragung über Zug-Bus).

- Offene Punkte sind, ob der Entgleisungsdetektor automatisch oder durch Mitwirkung des Triebfahrzeugführers funktionieren soll und wie sich die Fahrstabilität des Zuges bei Auslösung eines Entgleisungsdetektors verhält.
- Die bisherigen Diskussionsergebnisse im Rahmen der UIC und der TSI sollen in ein Dokument Deutschlands an den RID-Fachausschuss einfließen.

Schutzmaßnahmen zur Verhinderung von Schäden durch Überpufferungen

Zwei Möglichkeiten wurden vorgestellt:

- jene der Schweiz, die entgegen dem Beschluss der 40. Tagung des RID-Fachausschusses eine Erhöhung der Wanddicke der Tankböden von 12 mm auf 18 mm für bestimmte sehr giftige Gase (z. B. Chlor) bevorzugt;
- jene Frankreichs, die Fangvorrichtungen als aktiven Überpufferungsschutz vorsieht.

Mangels Mehrheit wurde übereingekommen, die beiden Anträge dem RID-Fachausschuss vorzulegen.

Sandwich-Cover für Tankböden

Der Vertreter der Niederlande stellte sein Dokument vor, in dem für das Sandwich-Cover neben dem mechanischen Schutz gegen Penetration und dem thermischen Schutz gegen Brandbelastung ein weiteres Schutzziel erwähnt wird. Durch die gekühlte Beförderung von Gasen könnte die austretende Menge im Falle einer Penetration wesentlich verringert werden.

Da dieses Schutzziel auch den Straßenverkehr betrifft, wurde der Vertreter der Niederlande gebeten, ein diesbezügliches Dokument an die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung zu richten.

Lang-/Mittelträger / selbsttragender Tank

Nach den Diskussionen über die Vor- und Nachteile der verschiedenen Bauformen wurde vereinbart, dass in einem Forschungsvorhaben das Unfallverhalten, insbesondere auch in Bezug auf die Befüll- und Entleerungseinrichtungen geprüft werden sollte.

Checkliste

Da die neuen Vorschriften für die Schulung des Personals zum 1. Januar 2005 in Kraft treten, wird dieses Thema nicht mehr weiterverfolgt werden.

Bremsluftkontrolle

Es wurde vereinbart, die Prüfung dieser Frage bis zum Vorliegen neuer technischer Möglichkeiten nicht fortzusetzen, insbesondere was die Prüfung der Durchgängigkeit der Hauptluftleitung auf dem Triebfahrzeug mittels einer Zeitmessung des Druckabfalls anbelangt.

Schutzabstand Tankboden – Pufferbohle

Die Frage wurde als abgeschlossen betrachtet, da ein Schutzabstand von 300 mm bereits in einem UIC-Merkblatt vorgeschrieben ist.

Sicherheit in Eisenbahntunneln

Der stellvertretende Vorsitzende der multidisziplinären Arbeitsgruppe für die Sicherheit in Eisenbahntunneln, Herr Bieger, erinnerte daran, dass es für die Sicherheit in Eisenbahntunneln drei maßgebliche Dokumente gibt:

- das Dokument TRANS/AC.9/9, das sowohl Empfehlungen als auch von den Eisenbahnen, den Ministerien und den Kontrollbehörden festgesetzte Standards enthält;
- die Interoperabilitätsrichtlinie für die Sicherheit in Eisenbahntunneln, die in allen EU-Mitgliedstaaten verpflichtenden Charakter erhalten soll;
- das UIC-Merkblatt 779-9, das Empfehlungen der Eisenbahnen enthält, die jedoch nicht die bestehenden nationalen Vorschriften ersetzen.

Seiner Ansicht nach ist in allen drei Dokumenten ein und dasselbe Sicherheitskonzept feststellbar:

- Für die Infrastruktur stellt sich die Frage, ob von vornherein einspurige Tunnel gebaut werden sollen. In Tunneln ist eine Drainage vorzusehen, um die Einleitung gefährlicher Stoffe in Gewässer oder die Kanalisation zu vermeiden.
- Für das Rollmaterial wird der Einsatz von Entgleisungsdetektoren vorgesehen.

- Bei den betrieblichen Maßnahmen stellt sich die Frage, ob Begegnungen mit Gefahrgutzüge im Tunnel ausgeschlossen werden sollen. Vor der Beförderung sollten dem Infrastrukturbetreiber Informationen über den Gefahrgutzug vorliegen. Eine Vorabmeldung von Gefahrgut an die zuständigen Behörden und die Feuerwehr wird hingegen als nicht sinnvoll erachtet. Dies sollte den einzelnen Staaten überlassen werden.

Bezüglich des Einsatzes von Entgleisungsdetektoren präzisierte er, dass zwischen Güter- und Reisezügen zu unterscheiden ist. Während für Güterzüge ein Anhalten des Zuges im Tunnel für möglich angesehen wird, muss für den Reisezugverkehr eine Notbremsüberbrückung sichergestellt werden.

Es wurde vereinbart, dem RID-Fachausschuss mitzuteilen, dass die den Gefahrgutbereich betreffenden Maßnahmen akzeptiert werden können. Was den Einsatz von Entgleisungsdetektoren betrifft, ist das Ergebnis der laufenden Diskussion abzuwarten.

Telematik

Nach einem Informationsaustausch insbesondere über den Sachstand des Forschungsvorhabens Telematik und über den Einsatz der Telematik für Zwecke der Sicherung wurde übereingekommen, die Prüfung dieses Themas erst dann wieder aufzunehmen, wenn Telematikanwendungen und technische Lösungen für die Information des Triebfahrzeugführers in der Praxis vorliegen.

Handbuch Kesselwagen

Der Vertreter der UIC erklärte, dass zahlreiche Unterlagen bei ihm eingegangen sind, so dass mit den Arbeiten begonnen werden kann. Die chemische Industrie hat großes Interesse an einem Handbuch bekundet.

Sonstiges

Der Vertreter der Niederlande stellte Lösungsansätze für die Vermeidung von häufig auftretenden Tropfflecken vor. Da diese Mängel insbesondere im Eisenbahnbereich festgestellt wurden, schlägt er vor, das Thema zuerst in der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" zu behandeln und anschließend in die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung einzubringen.

Der Vertreter der UIP erklärte, dass Fehler des Personals des Beförderers oder des Befüllers nicht zu zusätzlichen technischen Maßnahmen führen sollten.

Der Vertreter der UIC erinnerte an die Vorschriften für das Befüllen von Gaskesselwagen im RID, die zu mehr Sicherheit geführt haben. Aus diesem Grund hält er auch Vorschriften für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen für sinnvoll. Er verweist auf sein Dokument an die Gemeinsame Tagung, das die gleiche Problematik aufgreift.

Es wurde vereinbart, die Diskussion dieses Dokumentes im Rahmen der Gemeinsamen Tagung abzuwarten.

Nächste Tagung

Die nächste Tagung findet im Frühjahr 2005 statt. (Übersetzung)

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE/UNO)

25. Tagung

Genf, 5.-14. Juli 2004

Experten oder Beobachter von 26 Staaten sowie 29 zwischenstaatlichen oder nicht staatlichen Organisationen nahmen an den Arbeiten dieser 3. Tagung des neuen Zweijahreszeitraums 2003-2004 teil.

Auf der Tagesordnung standen 75 offizielle und mehr als hundert informelle Dokumente INF. Der Unterausschuss zeigte sich diszipliniert, indem er nur informelle Dokumente behandelte, die sich auf offizielle Dokumente oder Dokumente von Arbeitsgruppen bezogen, während jene, die neue Fragen behandelten und nicht auf der Tagesordnung des Arbeitsprogramms dieses Zweijahreszeitraums standen, auf den nächsten Zeitraum verschoben wurden.

Die Tagesordnung umfasste die folgenden Punkte:

- Explosivstoffe, selbstzersetzliche Stoffe und organische Peroxide (einer Arbeitsgruppe anvertraut)
- Beförderung von Gasen (einer Arbeitsgruppe anvertraut)

- Verpackungen, einschließlich Großpackmittel (IBC) und Großverpackungen
- In begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter
- Eintragung, Klassifizierung und Verpackung von neuen Stoffen
- Verschiedenes
- Verschiedene Änderungsanträge zu den UN-Modellvorschriften
- Standardisierung der Notfallbestimmungen
- Harmonisierung mit den Vorschriften für die Beförderung radioaktiver Stoffe der IAEA
- Verfahren zur Mitteilung von Zwischenfällen
- Leitlinien der UN-Modellvorschriften
- Harmonisierung mit dem global harmonisierten System für die Klassifizierung und Bezeichnung (GHS)
- Arbeitsprogramm für den Zweijahreszeitraum 2005-2006.

Der Unterausschuss kam somit bei der Ausarbeitung der 14. Revision der Modellvorschriften, die zum 1. Januar 2007 in das RID/ADR aufgenommen werden wird, gut voran. Der vollständige Bericht dieser Tagung ist in französischer, englischer und russischer Sprache auf der Internet-Homepage der Transportabteilung der ECE/UNO unter <http://unece.org/trans/danger/danger.htm> abrufbar.
(Übersetzung)

Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN

Genf, 13.-17. September 2004

25 Regierungen und 13 internationale staatliche und nichtstaatliche Organisationen sowie die Europäische Kommission haben an dieser Tagung unter dem Vorsitz von Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) teilgenommen.

40 offizielle Dokumente (von denen nur eines nicht behandelt werden konnte) und 33 informelle Dokumente INF standen auf der Tagesordnung, die folgende Punkte umfasste:

- Offene Fragen
- Harmonisierung mit den UN-Modellvorschriften
- Neue Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN
- Normen (einer Arbeitsgruppe anvertraut)
- Beförderung in Tanks (einer Arbeitsgruppe anvertraut)
- Verschiedenes.

Es wurden insbesondere die folgenden wichtigen Beschlüsse gefasst:

- Die Berichte über Zwischenfälle und Unfälle beim Verladen, Befüllen oder Entladen sind auch von den Verladern, Befüllern und Empfängern zu erstellen.
- Die Pflichten der Befüller wurden durch die Pflicht ergänzt, die Übereinstimmung mit den Vorschriften für die Beförderung in loser Schüttung (Kapitel 7.3) sicherzustellen.
- Schaffung einer Arbeitsgruppe mit dem Ziel, eine stabile Struktur des Kapitels 6.2 (Druckgefäße) zu erarbeiten, um die Arbeiten zur Umsetzung der Änderungen der Modellvorschriften zu minimieren sowie um die Anwenderfreundlichkeit und die Prägnanz der Texte zu verbessern.
- Aufnahme von Verweisen auf neue Normen.
- Aufnahme neuer Vorschriften für die Beförderung in Tanks.
- Die Umwandlung der Arbeitsgruppe „Standardisierte Risikoanalysen“ des RID-Fachausschusses in eine Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung wurde vorbehaltlich der Annahme dieses Beschlusses durch die WP.15 angenommen.

Der vollständige Bericht dieser Tagung ist in deutscher Sprache auf der Internet-Homepage der OTIF unter www.otif.org und in französischer, englischer und russischer Sprache auf der Internet-Homepage der Transportabteilung der ECE/UNO unter <http://unece.org/trans/danger/danger.htm> abrufbar.

Weitere Tätigkeiten

OTIF – UNIDROIT

Rail Registry Task Force (RRTF)

Brüssel, 21.-23. September 2004

Die RRTF tagte unter dem gemeinsamen Vorsitz von Herrn Peter Block (USA) und Herrn Henrik Kjellin (Schweden).

Zunächst erstattete der Vertreter des Sekretariats der OTIF einen Bericht über den Stand der Bemühungen, für die geplante diplomatische Konferenz einen Gaststaat zu finden. Diese Bemühungen müssen noch verstärkt fortgesetzt werden, wobei bei der dritten gemeinsamen Tagung der Regierungsexperten diese Aufgabe vom Sekretariat des UNIDROIT und von Deutschland übernommen worden war. Selbstverständlich wird aber auch das Sekretariat der OTIF sich weiterhin bemühen, einen derartigen Gaststaat zu finden.

Da zur Vorbereitung der diplomatischen Konferenz mindestens 12 Monate oder mehr benötigt werden, kann der Termin von Mai 2005 keinesfalls gehalten werden und selbst eine diplomatische Konferenz Ende 2005 könnte in Frage gestellt sein.

In der Folge behandelte die RRTF Probleme im Zusammenhang mit Artikel V, Identifizierung des rollenden Eisenbahnrollmaterials. Dabei wurde auch darauf hingewiesen, dass die Erklärung gemäß § 2 und die Erklärung gemäß § 3 auch in Artikel XXV (neu XXVII) Berücksichtigung finden müsse.

Rollmaterial hat nicht unbedingt eine „Staatszugehörigkeit“. Die derzeitige Fassung des Artikels V regelt daher nicht hinreichend, welches rollende Eisenbahnmaterial dem allgemeinen Identifizierungssystem unterstellt werden soll und in welchen Fällen einer Erklärung nach den §§ 2 oder 3 welches nationale oder regionale System gelten sollte. Die RRTF bereitet den Entwurf eines Artikels V § 3bis vor, dessen genauer Wortlaut allerdings noch mit dem Redaktionsausschuss abzustimmen sein wird. Eine entsprechende weitere Tagung der RRTF, gemeinsam mit dem Redaktionsausschuss, wurde für Februar 2005 in Aussicht genommen.

Die Frage der fehlenden Sanktionen für Verletzung der Pflichten nach Artikel V § 6 wurde ausführlich erörtert. Die RRTF kam zum Schluss, dass zwar Sanktionen nicht unbedingt erforderlich sind, dass aber sichergestellt werden müsse, dass Verletzungen dieser Pflichten keine Folgen für die Gültigkeit oder die Rangordnung einer Registrierung gemäß Artikel VII haben dürfen.

Im Rahmen der Diskussion zu Artikel XI (XIII neu) vertrat die RRTF mit Rücksicht auf die Arbeiten am Luftfahrtregister die Auffassung, dass das internationale Register zwar keine Rechtspersönlichkeit habe, aber zur Supervisory Authority gehöre, da dieser die Eigentumsrechte am Register bzw. den darin enthaltenen Daten zustehen. Die Registertätigkeit erfolge im Namen und im Auftrag der Supervisory Authority und sei somit insoweit auch durch deren Immunitäten und Privilegien gedeckt. Die Bemühungen um einen entsprechenden Text, der der Klarstellung dieser Rechtsauffassung dienen soll, müssen jedoch noch fortgesetzt werden.

Im Zusammenhang mit den Problemen der Versicherung der Haftung des Registerführers stellte sich die Frage nach der Möglichkeit einer Beschränkung der Haftung auf einen bestimmten, versicherbaren Höchstbetrag. Eine unbeschränkte Haftung ist derzeit auf dem internationalen Versicherungsmarkt nicht unterzubringen und würde jedenfalls, d.h. auch bei Bestehen einer Versicherungsmöglichkeit, die Kosten für das Register in unvertretbare Höhen treiben. Die RRTF arbeitete zwar einen entsprechenden Textentwurf zur Beschränkung der Haftung in Artikel XV (neu XVII) §§ 6 und 7 aus, es muss jedoch damit gerechnet werden, dass eine solche Bestimmung in der Fassung des Entwurfes bei einigen Staaten auf verfassungsrechtliche Einwände stoßen könnte.

Die RRTF beriet schließlich die Geschäftsordnung der Supervisory Authority und nahm einige Änderungen im Sinne von Vereinfachungen am Entwurf vor, der von der Unterarbeitsgruppe (OTIF, Kanada, Schweiz) vorbereitet worden war. Der ebenfalls von dieser Unterarbeitsgruppe erstellte Entwurf von „Registry Regulations“ wurde hingegen nicht im Einzelnen beraten. Dieser Entwurf war aufgrund und in Anlehnung an den ersten Entwurf von Registry Regulations für das Luftfahrtregister erstellt worden. Diese sind jedoch mittlerweile in Überarbeitung, so dass zunächst aufgrund der neuen Regelungen für das Luftfahrtregister auch der Entwurf der Unterarbeitsgruppe überarbeitet werden soll, bevor er von der RRTF eingehender geprüft wird.

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Arabischer Eisenbahnverband (UACF)

Jubiläum 25 Jahre UACF

Aleppo, 2./3. September 2004

Die UACF wurde 1979 in Amman (Jordanien) gegründet und ist eine der ältesten Organisationen für die Zusammenarbeit im ganzen Raum der arabischen Staaten. Heute gehören ihr die Bahngesellschaften oder ihnen gleichzustellende Organisationen des Eisenbahnbereichs sowie einige zugewandte, für Teilbereiche zuständige staatliche oder halbstaatliche Unternehmen aus elf arabischen Staaten an. Die UACF stellt keine zwischenstaatliche Organisation dar, obwohl sie entsprechend den Strukturen in den arabischen Staaten politisch gut verankert ist. Der Sitz der UACF befindet sich in Syrien, bzw. in Aleppo, der zweitgrößten syrischen Stadt. Die UACF erfreute sich von Anfang an einer maßgeblichen Unterstützung von Seiten Syriens und der syrischen Eisenbahn, von der auch das Personal rekrutiert wurde, welches weitgehend heute noch im Sekretariat der Organisation mitwirkt.

Die UACF wurde zur Unterstützung ihrer Mitglieder und zur Koordination deren Anstrengungen im Dienste der Eisenbahnen im arabischen Raum geschaffen. Schon sehr früh entstand ein Lexikon, um einheitliche Begriffe in arabischer Sprache in Verbindung mit dem Begriffssystem der UIC zur Verfügung zu stellen. Die UACF publiziert jährlich eine statistische Übersicht über den Eisenbahnverkehr in ihrem Wirkungsbereich. Zu ihren Dienstleistungen gehören vereinheitlichte Reglemente im Bereich Technik/Betrieb sowie Rechnungswesen. Eine wesentliche Aufgabe sieht die UACF in der Organisation von Kongressen und Seminaren, dies in der Regel in Zusammenarbeit mit andern internationalen Organisationen, um in regelmäßigen Abständen Plattformen für den Informationsaustausch und die Weiterbildung zu bieten. Die UACF initiiert und ist beteiligt an Studien über die Entwicklung des Eisenbahnsystems im arabischen Raum. Eine umfassende Studie versucht aufzuzeigen, welche Hauptachsen zu diesem Zweck gefördert werden müssten, um die arabischen Staaten auch mittels der Eisenbahn unter sich besser zu verbinden. Die UACF publiziert schließlich eine Zeitschrift, die jährlich zweibis dreimal erscheint.

Die UACF darf heute als gut etabliertes, maßgebendes Instrument der Zusammenarbeit der Eisenbahnen im Raum der arabischen Staaten bezeichnet werden. Sie pflegt eine starke Beziehung zur UIC, deren Support im Zusammenhang mit einer doch spürbaren Renaissance der Eisenbahn und im Willen zu regionaler Entwicklung des Eisenbahnsektors im arabischen Raum mehr und mehr Bedeutung erhält.

Selbstverständlich ist eine gut gepflegte Beziehung zwischen der OTIF bzw. ihrem Sekretariat und der UACF und deren Sekretariat unerlässlich. Die arabischen Staaten gehören potenziell zum COTIF-Raum; viele sind Mitglieder der OTIF. In jüngster Zeit konnten die Kontakte vertieft werden, nicht nur, um in Zusammenarbeit mit der UACF namentlich auch die neuen Bahnreform bedingten Aspekte des COTIF 1999 einbringen zu können, sondern auch, um in Staaten, die noch nicht der OTIF angehören, gezielt Informationen zu vermitteln und die Voraussetzungen für eine Beitrittsentscheidung zu verbessern. In diesem Zusammenhang sei auf das Engagement des Zentralamtes im Rahmen der Gruppe der Eisenbahnen des Mittleren Ostens (DGMO) verwiesen (s. Zeitschrift 1/2004).

Der Generaldirektor des Zentralamtes war als offizieller Gast am 25. Jubiläum der UACF beteiligt. Die Veranstaltung, durchgeführt am Sitz der syrischen Eisenbahn, umfasste nicht nur einen zeremoniellen Teil, sondern ebenso eine internationale Fachtagung, verbunden mit einer Fachausstellung, an der sich verschiedenste Firmen, mehrheitlich aus Europa, beteiligten. Der erfolgreich durchgeführte Anlass unterstrich die Bedeutung und die Vitalität der UACF.

Internationale Privatgüterwagen-Union (UIP)

UIP-Kongress 2004

Wiesbaden, 30. September/1. Oktober 2004

Der UIP-Kongress wird alle drei Jahre durchgeführt. Er fand diesmal in Wiesbaden statt, der Hauptstadt des deutschen Bundeslandes Hessen. Die UIP ist ein wichtiger Partner für die OTIF, repräsentiert sie doch ein seit langem im Eisenbahnbereich existierendes privatwirtschaftliches, marktorientiertes Standbein im Eisenbahngüterverkehr (ca. 50% der Güter werden mit Privatwagen transportiert, die Mitgliedfirmen des Verbandes gehören, wobei es sich hauptsächlich um Spezialwagen handelt). Die UIP bzw. die Privatwagenbesitzer sind ein beachteter Faktor im Liberalisierungs-

prozess innerhalb des europäischen Eisenbahnsystems und deshalb auch für die Europäische Kommission von Bedeutung.

Der UIP-Kongress 2004 bot eine breite Themenpalette und nahm alle wesentlichen Fragen der Zukunft des Eisenbahngüterverkehrs auf, so dass einmal mehr ein Gesamtüberblick über die Problematik des Eisenbahngüterverkehrs, dessen Chancen und Risiken sowie der Hauptforderungen der verschiedenen Partner hinsichtlich einer verstärkten Rolle der Eisenbahn, entstand. Eine verstärkte Rolle der Eisenbahn ist letztlich das Ziel aller Bestrebungen unter dem Siegel der durch die EU und ihr Gemeinschaftsrecht verlangten Liberalisierung und Marktöffnung auch im Eisenbahnbereich.

Die Privatwagenbesitzer haben dabei ihre sehr spezifische Interessenssicht, welche auf die für sie zentralen Probleme hinweist:

- Die Rolle der Privatwagenbesitzer war und ist im Grunde beschränkt, primär auf die Finanzierung und Bereitstellung von Wagenmaterial für den Güterverkehr, insbesondere von Spezialwagen, welche geeignet sind, spezifischen Transportbedürfnissen Rechnung zu tragen. Solche Wagen, sollten nach möglichst allgemein anerkannten Regeln zugelassen sein und eingesetzt werden können.
- Da es um Investitionen geht, die nur verantwortet werden können, wenn das entsprechende Investitionsgut genügend genutzt wird, sollten dafür einigermaßen zuverlässige Bedingungen bestehen. Diese Bedingungen müssen primär von den Bahnen geschaffen werden, die indessen im liberalisierten System beim Einsatz des Wagenmaterials auch ihr eigenes Geschäft suchen. Sie sind somit tendenziell zu Konkurrenten der Privatwagenbesitzer geworden, welche sich bisher auf recht vorteilhafte, allgemein anerkannte Verwendungsregeln verlassen konnten.

Man darf zweifellos sagen, dass bisher eine recht effiziente Symbiose zwischen den Bahnen und den Privatwagenbesitzern herrschte. Bahnreform, Liberalisierung haben diese Symbiose aufgebrochen:

- Eine über die Bahnen laufende Zulassung der Privatwagen, oft wohl sehr maßgeschneidert und wenig formalistisch ablaufend, ist zu einer hoheitlichen Aufgabe geworden, die für alle Fahrzeuge gilt. Sie ist damit innerhalb der EU

Gegenstand des neuen Eisenbahn-Gemeinschaftsrechts, was zunächst und wohl bis auf weiteres erheblich, erschwerend wirken wird und vermutlich zu einer Verteuerung führt;

- der bisherige auf RIV und UIC-Merkblatt 433 gründende Einstellungsvertrag muss der Vertragsfreiheit weichen, was indessen sofort zur Diskussion führt, wieweit diese Vertragsfreiheit gehen darf, um nicht kontraproduktiv zu sein, indem nur die Mächtigen am Markt bevorzugt werden.

Am Kongress in Wiesbaden war es jedenfalls höchst interessant festzustellen, wie sich die Fronten verändert haben. Die bisher den privatwirtschaftlichen Ansatz vertretenden Privatwagenbesitzer fordern mehr oder zumindest ergänzende gesetzliche Regelungen. Die Bahnen als die früheren Monopolisten vertreten vehement die Marktfreiheit und damit auch eine möglichst weitgehende Vertragsfreiheit.

Das COTIF 1999 ist mit im Spiel und sollte einen nützlichen Beitrag leisten können. Am Kongress in Wiesbaden war der Vertreter der OTIF aufgefordert, insbesondere die Situation bezüglich des neuen „COTIF-Zulassungssystems“ zu präsentieren, nachdem gegenüber der im Rahmen des Protokolls von Vilnius beschlossenen Konzeption grundlegend neue Verhältnisse zu berücksichtigen sind. Das eigentliche Wagenrecht stand diesmal nicht im Vordergrund.

Vom Zentralamt wurde die Gelegenheit gerne genutzt, die im Zuge der Auseinandersetzung mit der Europäischen Kommission bzw. dem EU-Gemeinschaftsrecht revidierte Konzeption des COTIF-Zulassungssystems im Hinblick auf die kurz nach dem Kongress angesetzte Tagung einer Arbeitsgruppe zur Vorbereitung des Starts des Fachausschusses für technische Fragen gemäß COTIF 1999 vorzustellen und die Reaktionen zu testen.

Der Test dürfte nicht schlecht gelungen sein. Verschiedene Reaktionen lassen diesen Schluss zu. Es zeigte sich in der Folge auch, dass mit der neuen Konzeption und der Art und Weise, sie zu präsentieren, ein positives Resultat der Tagung dieser Arbeitsgruppe erzielt werden konnte.

Es stellt sich die Frage, wie die Kontakte zur UIP weiter gepflegt werden sollen. Die UIP wird sich in der Konkretisierung des COTIF-Zulassungssystems gemäß neuem Konzept engagieren. Hier hat das Zentralamt die Führungsrolle zu übernehmen.

Hinsichtlich der übrigen Interessen der UIP liegt der Ball eher bei dieser selber. Es wird insbesondere abzuwarten sein wie weit ein von Seite UIC/Bahnen angekündigtes „neues RIV“ ankommt und die Diskussion um eine Ergänzung der CUV auffängt. Selbstverständlich wird aber auch dieses neue RIV keine rechtlichen Bestimmungen enthalten können, die für Nicht-Vertragsparteien verbindlich sind.

Abhandlungen

Vertragsgrundlagen für die Nutzung der Infrastruktur

Dr. Th. Leimgruber, Adv.¹

Vorbemerkungen

Die Nutzung der Infrastruktur ist ein junges Rechtsgebiet. Die Frist für die Umsetzung der einschlägigen Richtlinien der Europäischen Union (EU) ins nationale Recht endete im März 2003 und die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI – Anhang E zum COTIF²) treten erst 2005 in Kraft. Es fehlt somit an theoretischer Durchdringung des Stoffs wie auch an Erfahrung in der Praxis.

Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) und die Rechtgruppe des internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) befassen sich seit geraumer Zeit mit der Ausarbeitung Allgemeiner Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Infrastruktur (AGB-I). Vor kurzem wurde RailNetEurope (RNE) gegründet, ein neuer Verband mit dem Ziel, die Infrastrukturmanager (IM) unter einem Dach zusammenzufassen und grenzüberschreitende Infrastrukturnutzung aus einer Hand über sog. One-stop-shops anzubieten. Verständlicherweise beabsichtigt auch diese Organisation, einheitliche Nutzungsbedingungen zu implementieren. CIT, UIC und RNE sind deshalb Mitte 2004 übereingekommen, ihre Arbeiten zu koordinieren und nach Möglichkeit gemeinsame Vertragsgrundlagen zu entwickeln.

¹ Der Verfasser ist Generalsekretär des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) und vertritt in diesem Aufsatz seine persönliche Meinung.

² Anmerkung der Redaktion: Wenn er das COTIF oder Bestimmungen seiner Anhänge zitiert, bezieht sich der Autor auf das COTIF in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999.

Rechtsbeziehungen

Vor der Konkretisierung der Vertragsbeziehung Infrastrukturbetreiber - Beförderer müssen die einzelnen Akteure im grenzüberschreitenden Schienenverkehr richtig situiert werden. Zu unterscheiden sind folgende Rechtsbeziehungen:

1. Kunde - Beförderer
2. Beförderer - Beförderer
3. Hauptbeförderer - Unterbeförderer
4. Beförderer bzw. Unterbeförderer – Infrastrukturbetreiber
5. Beförderer - Wagenhalter
6. Beförderer – Erfüllungsgehilfe.

Zur Terminologie soviel:

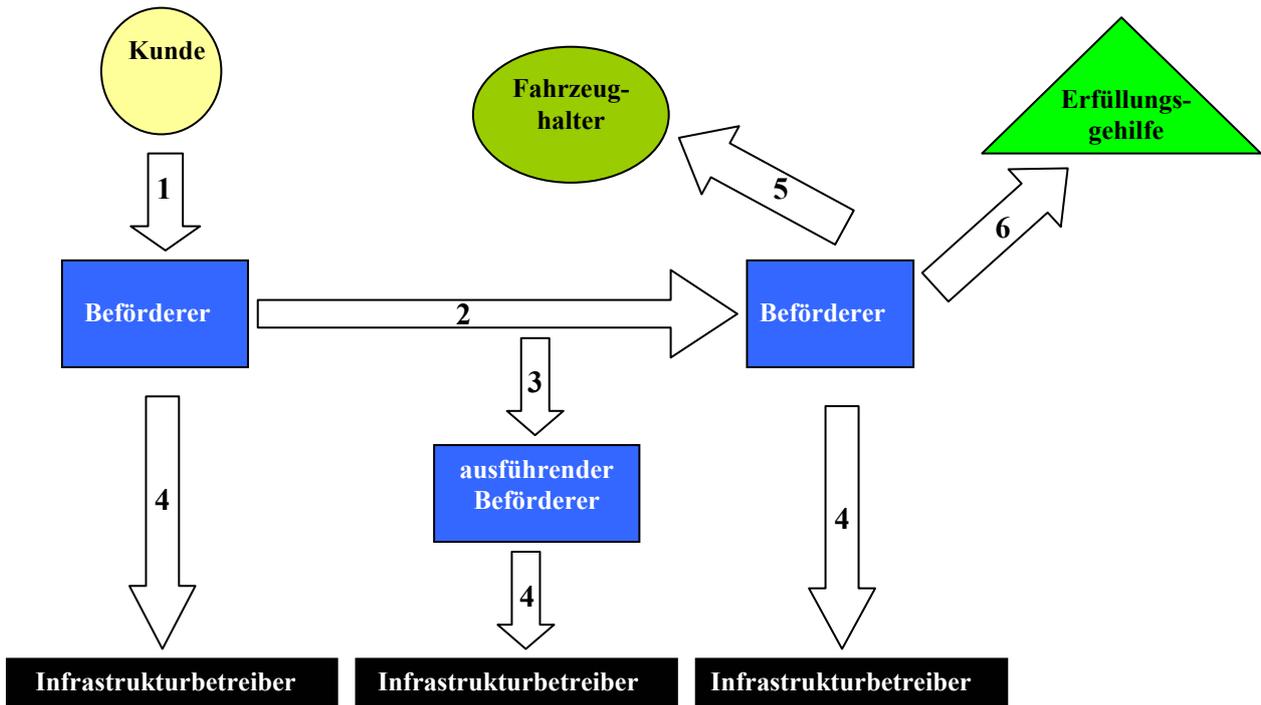
Die EU-Richtlinien verwenden den Begriff „Eisenbahnunternehmen“ (EVU³), die CUI den Begriff „Beförderer“. Die unterschiedlichen Bezeichnungen sind nicht deckungsgleich, was – wie noch zu zeigen sein wird – von etwelcher rechtlicher Relevanz ist.

Das COTIF verwendet den Begriff „ausführender Beförderer“, eine Wortschöpfung, die aus dem Luftrecht übernommen wurde. Geläufiger und sprechender im Deutschen wie im Französischen ist jedoch die Bezeichnung „Unterbeförderer“ („sous-traitant“).

Visualisiert lässt sich das Beziehungsnetz zwischen Kunde – Beförderer – Unterbeförderer – Infrastrukturbetreiber – Wagenhalter - Erfüllungsgehilfe gemäß Abbildung 1 darstellen.

³ Genau genommen steht „EVU“ für „Eisenbahnverkehrsunternehmen“. Weil sich die Abkürzung „EU“ jedoch aus nahe liegenden Gründen nicht eignet und die Bezeichnung „EVU“ sich schon eingebürgert hat, wird nachstehend diese Abkürzung verwendet.

Abbildung 1: Rechtsbeziehungen



Rechtsgrundlagen

Die Rechtsgrundlagen im Zusammenhang mit der Nutzung der Infrastruktur sind:

- Die Richtlinie 91/440 (RL) „zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft“⁵, ergänzt und modifiziert durch die RL 2001/12 „zur Änderung der Richtlinie 91/440 des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft“⁶;
- Die Richtlinie 2001/14 „über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung“⁷;
- Die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr“ CUI (Anhang E zum COTIF).

Bei dieser Ausgangslage ergeben sich folgende vier Anwendungskonstellationen:

1. Nationaler Verkehr in einem Nicht-EU-Land: zur Anwendung gelangt nur nationales Recht;
2. Nationaler Verkehr in einem EU-Land: zur Anwendung gelangt nur (national umgesetztes) EU-Recht;
3. Internationaler Verkehr in einem Nicht EU-Land, aber OTIF-Land: zur Anwendung gelangt ausschließlich OTIF-Recht;
4. Internationaler Verkehr in einem EU-Land und OTIF-Land: zur Anwendung gelangen sowohl (national umgesetztes) EU-Recht wie OTIF-Recht.

In diesem Zusammenhang eine dringende Empfehlung:

Soweit wie möglich sollten die Vertragsparteien COTIF-Recht bzw. darauf abgestütztes Vertragsrecht auch im Binnenverkehr zur Anwendung bringen. Eine unterschiedliche Ausgestaltung der Nutzungsverträge je nachdem, ob es sich um nationale oder internationale Beförderungen handelt, macht keinen Sinn und führte über kurz oder lang zu juristischem Chaos und Rechtsunsicherheit. Dabei ist allerdings im Auge zu behalten, dass *zwingendes* nationales Recht natürlich keinesfalls umgangen werden kann.

⁵ ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25

⁶ ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1

⁷ ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29

Rechtliches Instrumentarium

Die nähere Analyse dieser Rechtsgrundlagen ergibt ein recht konfuses Bild. Zu unterscheiden sind nicht weniger als fünf verschiedene Rechtsinstrumente:

- A. Rahmenvertrag
- B. Vereinbarung
- C. Nutzungsvertrag
- D. Schienennetz-Nutzungsbedingungen
- E. Zuweisung.

Zur Unterscheidung „Rahmenvertrag“ (A) - „Vereinbarung“ (B):

Der „Rahmenvertrag“ im Sinne der Richtlinie 2001/14 beinhaltet nach seiner gesetzlichen Definition⁸ die Fixierung der Merkmale der Fahrwegkapazität für mehr als eine Fahrplanperiode, die „Vereinbarung“ im Sinne der Richtlinie 91/440⁹ die administrativen, technischen und finanziellen Bedingungen für die Verkehrssteuerung und –sicherheit. Geht man davon aus, dass die „Vereinbarung“ eine Teilmenge des „Rahmenvertrages“ darstellt, bildet letzterer eine auf eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode angelegte rechtsverbindliche Basis zur Regelung der jeweiligen Rechtsverhältnisse im Einzelfall.

Zur Unterscheidung „Vereinbarung“ (B) – „Nutzungsvertrag“ (C):

Die „Vereinbarung“ im Sinne der Richtlinie 91/440 regelt nach ihrer gesetzlichen Definition die administrativen, technischen und finanziellen Bedingungen für die Verkehrssteuerung und –sicherheit. Der „Nutzungsvertrag“ gemäß CUI¹⁰ regelt die administrativen, technischen und finanziellen Bedingungen für die Nutzung der Infrastruktur zur Durchführung von CIV- oder CIM-Beförderungen. Vertragsgegenstand bildet im ersten Falle also die Verkehrssteuerung und -sicherheit, im zweiten Falle die Durchführung von CIV- und CIM-Beförderungen. Die identische Formulierung „administrative, technische und finanzielle Bedingungen“ lässt allerdings vermuten, dass EU-Richtlinie und CUI das Gleiche meinen.

Zur Unterscheidung „Vereinbarung“ (B)/„Nutzungsvertrag“ (C) einerseits – „Schienennetz-Nutzungsbedingungen“ (D) andererseits:

Die „Vereinbarung“ bzw. der „Nutzungsvertrag“ ist eine *Regelung* der administrativen, technischen und finanziellen Bedingungen des Netzzugangs, die „Schienennetz-Nutzungsbedingungen“ sind eine *Darlegung*¹¹ von Regeln, Fristen, Verfahren etc. In letzterem Falle handelt es sich somit nicht um ein Rechtsgeschäft, sondern um die Dokumentation von Daten. Dies kommt in der französischen und englischen Bezeichnung (document de référence, network statement) auch klar zum Ausdruck. Der deutsche Begriff „Schienennetz-Nutzungsbedingungen“ scheint dagegen verunglückt und mehr irreführend als klärend.

Zur Unterscheidung „Rahmenvertrag“ (A) / „Vereinbarung“ (B) / „Nutzungsvertrag“ (C) einerseits und „Zuweisung“ (E) andererseits:

Die Zuweisung von Fahrwegkapazität gemäß Richtlinie 2001/14 ist ein einseitiger Rechtsakt, der bei integriertem Eisenbahnverkehr von der Zuweisungsstelle, bei getrenntem Verkehr vom Infrastrukturbetreiber (IB) vorgenommen wird. Der Nutzungsvertrag, geregelt in den CUI, ist ein zweiseitiges Rechtsgeschäft und kann sowohl bei integriertem wie separiertem Verkehr nur vom IB abgeschlossen werden.

Noch ein Hinweis auf folgendes Problem:

Die „Vereinbarung“ gemäß Richtlinie 91/440 bzw. der „Nutzungsvertrag“ gemäß CUI können sowohl bei integriertem wie separiertem Eisenbahnverkehr ausschließlich vom IB, nicht etwa auch von der Zuweisungsstelle abgeschlossen werden. Wie es sich für den Rahmenvertrag nach Richtlinie 2001/14 verhält, ist fraglich. Die Legaldefinition in Artikel 2 lit. f nennt neben dem IB auch die Zuweisungsstelle als Vertragspartner, der Gesetzestext selbst [Art. 13 (2) Abs. 2] - und nur dieser ist wohl letztlich maßgeblich - dagegen nicht.

⁸ Art. 2 lit. f

⁹ Art. 10 (5)

¹⁰ Art. 5 § 2

¹¹ Art. 2 lit. j Richtlinie (RL) 2001/14

Abbildung 2 vermittelt einen Überblick über die rechtlichen Grundlagen der Infrastrukturnutzung.

Abbildung 2: Rechtliches Instrumentarium

	A	B	C	D
	Rahmenvertrag	Vereinbarung	Nutzungsvertrag	Schiennetz-Nutzungsbeding
Gegenstand	Fixierung der Merkmale der Fahrwegkapazität für mehr als eine Fahrplanperiode	Administrative, technische und finanzielle Regelung der Verkehrssteuerung und – sicherheit	Regelung der administrativen, technischen und finanziellen Bedingungen für die Nutzung von Infrastruktur zur Durchführung von CIV- oder CIM-Beförderungen	Darlegung der Regeln, Verfahren und Kriterien Entgelt und Kapazitätsangaben zur Fahrwegbedingungen
Beteiligte	IB – EVU IB – Antragsteller (wenn nach Landesrecht zugelassen) Bei rechtlicher Abhängigkeit von EVU und IB: AB statt IB (?) ¹²	IB – EVU	IB- EVU	IB
Form	Formlos	formlos	Schriftlich (Ordnungsvorschrift)	Schriftlich ¹³ (Ordnungs
Rechtsquelle	RL 2001/14 Art. 2 f) Art. 13 (2) Abs.2 Art. 17 (1)	RL 91/440 Art. 10 (5)	CUI	RL 2001/14 Art 2 j) Art. 3
Rechtsnatur	Optional	Zwingend	Zwingend	Zwingend
Geltungsbereich	EU	EU	OTIF (inkl. EU)	EU

¹² Gesetzlicher Widerspruch zwischen Art. 2 f) und Art. 13 (2) Abs. 2 RL 2001/14

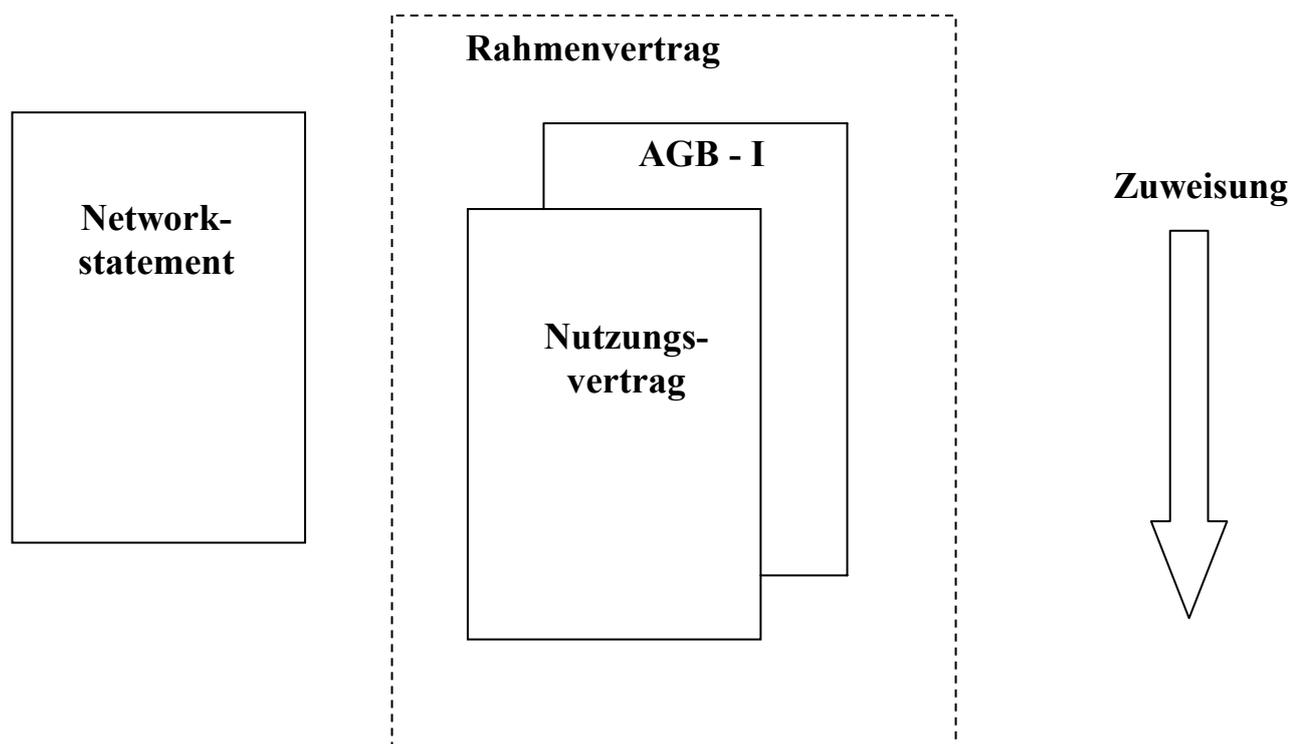
¹³ weil zu veröffentlichen [Art. 3 (1) RL 2001/14]

¹⁴ Der Begriff “entgelterhebende Stelle” im deutschen Text von Art. 14 (2) ist unzutreffend; richtig französischer (organisme de répartition) und eng

Vertragsarchitektur

Aufgrund dieser Rechtsquellenanalyse ergibt sich für die Nutzung der Infrastruktur die in Abbildung 3 dargestellte Vertragsarchitektur.

Abbildung 3: Vertragsarchitektur



Das „Network-Statement“¹⁵ stellt ein Informationsdokument dar. Es kommt zeitlich und logisch vor dem Rahmenvertrag und kann – muss aber nicht - die AGB-I im Sinne einer Offerte enthalten. Geltung erhalten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen aber erst und insoweit, als sie im Nutzungsvertrag übernommen werden.

Der „Rahmenvertrag“ deckt eine Mehrzahl einzelner „Nutzungsverträge“ ab und hat neben der eigentlichen Infrastrukturnutzung auch weitere Vertragsinhalte zum Gegenstand.

Der einzelne „Nutzungsvertrag“ bildet eine Teilmenge des „Rahmenvertrages“.

¹⁵ Der unglückliche deutsche Begriff „Schienennetz-Nutzungsbedingungen“ wird in dieser Abhandlung also bewusst vermieden.

Die „Allgemeinen Geschäftsbedingungen Infrastrukturnutzung“ bilden integrierender Bestandteil des „Nutzungsvertrages“.

Die „Zuweisung“ stellt einen einseitigen Rechtsakt zur Bezeichnung einer individualisierten Fahrwegkapazität dar. Sie setzt einen Nutzungsvertrag voraus, ist aber nicht mit diesem gleichzusetzen.

Vertragsparteien

Wie bereits dargelegt, kann auf Seiten der Infrastruktur nur der IB, nicht auch die Zuweisungsstelle Partei des Nutzungsvertrages sein, und zwar unabhängig davon, ob integrierter oder separierter Eisenbahnverkehr in Frage steht. Dies ergibt sich einerseits aus dem Wortlaut von Artikel 10 (5) Richtlinie 91/440 sowie aus Artikel 3 lit. b CUI, andererseits aber auch aus dem Rechtsgrundsatz

der rechtlichen Unmöglichkeit von Verträgen zu Lasten Dritter.

Auf Seiten des EVU kann nur ein Beförderer Vertragspartner des Nutzungsvertrages sein, nicht auch der Traktionär. Artikel 3 lit. c CUI definiert den Beförderer als Person, die Schienenbeförderungen gemäß CIV und CIM durchführt. Dies ist beim Traktionär gerade nicht der Fall: der Traktionär übernimmt keine Güter des Absenders (in seine Obhut) zur Ablieferung an den Empfänger, sondern zieht (nur) Wagen und Züge von A nach B.

Mit dieser Feststellung gerät man allerdings in Widerspruch zum EU-Recht. Artikel 10 (5) Richtlinie 91/440 bezeichnet als Vertragspartei der „Vereinbarung“ das „Eisenbahnunternehmen“, das seinerseits als öffentlich-rechtliches oder privates Unternehmen definiert wird, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen liegt, „wobei dieses Unternehmen auf jeden Fall die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen;“¹⁶. Zwischen EU-Recht und COTIF-Recht besteht somit ein Kongruenzproblem, das wohl in dem Sinne zu lösen ist, dass das COTIF ihre einengende Definition der Vertragsparteien aufgibt.

Unzweifelhaft kann der „Antragsteller“¹⁷ - also z.B. der Verlader, Spediteur oder ein Unternehmen des kombinierten Verkehrs - *nicht* Partner eines Nutzungsvertrages sein. Dies schließt der klare Wortlaut sowohl von Artikel 10 (5) Richtlinie 91/440 wie von Artikel 3 lit. c CUI unmissverständlich aus.

Allgemeine Geschäftsbedingungen

Das Bedürfnis nach Allgemeinen Geschäftsbedingungen auch¹⁸ für die Infrastrukturnutzung scheint unbestritten. Die adäquate Standardisierung dieser Rechtsbeziehung drängt sich umso mehr auf, als es sich um eine Rechtsmaterie von hoher Komplexität mit großen finanziellen Auswirkungen handelt.

Allgemeine Geschäftsbedingungen erhalten Geltung selbstverständlich nur, wenn und insoweit sie von den

Vertragsparteien übernommen werden. Diese Übernahme kann allerdings auch stillschweigend und konkludent erfolgen, erfordert doch der CUI-Nutzungsvertrag selbst keine Schriftlichkeit im Sinne eines Gültigkeitserfordernisses (Art. 5 § 3 CUI).

Bei der Standardisierung der Infrastrukturnutzung sind die bekannten AGB-Grundsätze zu beachten wie z.B. der Vorrang von zwingendem (nationalem oder internationalem) Recht, der Vorrang individueller Abreden, der Verzicht auf erhebliche Abweichungen von der unmittelbar oder sinngemäß anwendbaren gesetzlichen Ordnung und die Möglichkeit zumutbarer Kenntnisnahme.

Das CIT hat erste Entwürfe gemeinsamer AGB-I erarbeitet und diese mit der EU-Kommission diskutiert. Als Ergebnis darf festgehalten werden, dass auch die Kommission einer internationalen Standardisierung positiv gegenüber steht, ja eine solche aus Gründen der Effizienz und Rechtssicherheit ausdrücklich begrüßt. Die Kommission ließ bei dieser Gelegenheit allerdings auch durchblicken, dass die EVUs – insbesondere die Newcomer – im Verhältnis zu den IBs als schwächere Vertragspartei zu betrachten sind und ihnen gegebenenfalls entsprechender Schutz zustünde.

Vertragsfreiheit

Von selbst versteht sich, dass sich AGBs nur im Rahmen der vom Gesetz gewährten Vertragsfreiheit entfalten können. Die CUI stecken diese im Wesentlichen wie folgt ab:

Gemäß Artikel 4 CUI können die Parteien ihre Haftung für Sachschäden (aber nicht für Personenschäden) der Höhe nach (aber nicht grundsätzlich) beschränken.

Gemäß Artikel 7 § 6 CUI kann im Falle von Zahlungsverzug oder schwerwiegender Pflichtverletzung eine abweichende Kündigungsregelung getroffen werden. Ebenfalls kann gemäß Artikel 7 § 6 CUI die Haftung jener Vertragspartei, die Anlass zu einer Vertragskündigung gibt, eingeschränkt oder wegbedungen werden.

Gemäß Artikel 8 § 4 CUI können die Vertragsparteien Vereinbarungen über die Haftung des IB für Verspätungen oder Betriebsstörungen treffen.

Gemäß Artikel 20 CUI können spezifische Bedingungen für die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen gegenüber der anderen Partei getroffen werden (sog. Prozessvereinbarungen). Gemäß Artikel 24 CUI kann auch der Gerichtsstand frei vereinbart werden.

¹⁶ Art. 3 RL 91/440

¹⁷ vgl. Art. 2 lit. b RL 2001/14

¹⁸ Siehe ebenfalls die Allgemeinen Geschäftsbedingungen des CIT für den Beförderungsvertrag CIV und CIM sowie für die Zusammenarbeit unter den Beförderern (gemeinsame Beförderung, Unterbeförderung, Traktion, Miete von Triebfahrzeugen mit Triebfahrzeugführern etc.), abrufbar unter www.cit-rail.org

Haftung

Von großer praktischer Bedeutung ist die Haftungsregelung der CUI und deren vertragliche Konkretisierung.

Ausgangspunkt bilden Artikel 51 CIV und 40 CIM, die im Schadenfalle den IB kurzerhand zum Erfüllungsgelhilfen des EVU erklären. Dies bedeutet: Im Außenverhältnis, gegenüber dem Kunden, haftet immer das EVU, und zwar auch dann, wenn die Ursache Erkennbarerweise vom IB gesetzt wurde. Ob und inwieweit der IB haftet, bleibt eine Frage des Innenverhältnisses und regelt sich auf dem Rückgriffswege.

Diese gesetzliche Fiktion erlaubt zwar maximalen Konsumentenschutz, bringt aber das einzelne EVU in eine prekäre Rechtslage, die gründlich zu analysieren und vertraglich sorgfältig abzusichern ist.

Gemäß Artikel 8 ff. CUI haften sich IB und EVU gegenseitig für alle Personen- und Sachschäden kausal und unbeschränkt, wobei der Sachschaden wie gesagt der Höhe nach beschränkt werden kann. Zusätzlich haftet der IB – ebenfalls kausal und unbeschränkt - auch für EVU-seitigen Vermögensschaden, der darin besteht, dass dieses gegenüber seinen Kunden gemäß CIV und CIM haftpflichtig wird (Art. 8 § 1 lit. c CUI).

Andererseits können, wie ebenfalls schon dargelegt, die Vertragsparteien Vereinbarungen darüber treffen, ob und inwieweit der IB für Schäden haftet, die dem Beförderer durch Verspätung oder Betriebsstörungen entstehen (Art. 8 § 4 CUI). Der (effektive oder nur scheinbare?) Widerspruch zwischen Artikel 8 § 1 lit. c und § 4 CUI lässt sich mit folgender Interpretation aufzulösen:

- Die gesetzliche Haftung des IB gegenüber dem EVU für Verspätungsschäden auf Grund der CIV oder CIM ist gestützt auf Artikel 4 in Verbindung mit Artikel 8 § 4 CUI als *nicht zwingend* zu betrachten, kann also vertraglich wegbedungen werden. Nur wenn keine anderweitige Regelung getroffen wird, haftet der IB dem EVU im Personenverkehr für Übernachtungs- und Benachrichtigungskosten (Art. 32 CIV) und im Güterverkehr für (nachgewiesenen) Schaden bis höchstens zum Vierfachen der Fracht (Art. 33 CIM).
- Für vertraglich übernommene Verpflichtungen wie z.B. die Verspätungshaftung gemäß Charta des Schienenpersonenverkehrs CER/UIIC/CIT oder gemäß Allgemeinen Geschäftsbedingungen

des CIT besteht keine gesetzliche Haftung des IB gegenüber dem EVU. Ebenso wenig wären Haftungsansprüche aus den Verordnungen des 3. Eisenbahnpakets vom 3. März 2004 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr¹⁹ und über die Entschädigung bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen im Schienengüterverkehr²⁰ von den CUI abgedeckt²¹.

Die Rückgriffsmöglichkeit für Vermögensschäden ist umso bedeutsamer, als der politische Druck zur Übernahme entsprechender Haftungsansprüche spürbar wächst.

Auch bei der Infrastrukturhaftung greifen die bekannten Haftbefreiungsgründe der höheren Gewalt, des Selbst- und des Drittverschuldens. Ein häufiger Streitpunkt dürfte in diesem Zusammenhang die Frage bilden, inwiefern Vandalismusschäden an abgestelltem Rollmaterial als Drittverschulden zu qualifizieren sind. Die Entscheidung wird davon abhängen, welche Obhuts- und Sicherungspflichten den IB treffen. Von daher dürfte sich empfehlen, auch diese Frage in den AGB-I präzise zu regeln.

Abschließend sei noch auf ein Problem hingewiesen, das leicht übersehen wird, aber von eminenter - auch versicherungstechnischer - Bedeutung ist. Gemäß Artikel 26 § 2 lit. c CIV haftet das EVU für Tötung und Verletzung seiner Reisenden auch dann, wenn der Unfall durch ein anderes auf der Infrastruktur verkehrendes EVU verursacht wurde. Der IB dagegen, der die Gesamtverantwortung für den sicheren Betrieb seiner Infrastruktur trägt, bleibt bei dieser Konstellation ausgeklammert. Der Hinweis auf die Rückgriffsmöglichkeit des haftenden EVU auf das verursachende EVU gemäß *nationalem* Recht²² vermag insofern nicht zu beruhigen, als ein größerer Unfall die Finanzkraft und Versicherungsdeckung eines kleineren Unternehmens rasch überfordern kann. Auch diese Problematik gehört im Zusammenhang mit AGB-I diskutiert und einwandfrei geregelt.

¹⁹ KOM(2004) 143 final

²⁰ KOM(2004) 144 final

²¹ Allerdings gewähren die EU-Verordnungen ihrerseits in Art. 24 Abs. 2 (Personenverkehr) bzw. Art. 18 Abs. 2 (Güterverkehr) einen Rückgriff. Dieser wird aber nicht näher spezifiziert und bleibt sowohl hinsichtlich Voraussetzungen wie Umfang unklar.

²² Schon die Frage nach dem anwendbaren Recht dürfte einigen Konfliktstoff liefern!

Schlussbemerkungen

Die Ausarbeitung von Vertragsgrundlagen für die Infrastrukturnutzung der Eisenbahn ist eine anspruchsvolle Aufgabe, welche die fachkompetente Zusammenarbeit von Juristen, Ökonomen, Betriebsfachleuten und Versicherungsspezialisten erfordert. Noch anspruchsvoller erscheint es, solche Vertragsgrundlagen international zu vereinheitlichen. Hohe Kunst und Kompromissbereitschaft schließlich wird gefragt sein, wenn es darum geht, die unterschiedlichen Interessen zwischen EVU und IB auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen und sich auf Vertragsgrundlagen zu einigen, die gleichermaßen Fairness, Rechtsqualität und Akzeptanz verbürgen.

Rechtsprechung

Bundesgerichtshof (Deutschland)

Urteil vom 17. Februar 2004¹

Wird bei einem Bahnunfall der Triebwagen eines Eisenbahnverkehrsunternehmens dadurch beschädigt, dass er auf einen auf den Schienen liegenden Stein auffährt, so haftet das für den Betrieb der Schienenstrecke verantwortliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Schaden grundsätzlich aufgrund der Gefährdungshaftung des § 1 Abs. 1 Haftpflichtgesetz (HPfLG). Die Betriebsgefahr des Eisenbahnfahrzeugs ist im Rahmen der nach § 13 Abs. 12 Satz 2 HPfLG alte Fassung (entsprechend § 13 Abs. 2 HPfLG neue Fassung) vorzunehmenden Abwägung zu berücksichtigen.

Vgl. § 1 Abs. 1 und § 13 HPfLG

Die Klägerin, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, verlangt von der Beklagten, einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Schadensersatz wegen eines Bahnunfalls. Zwischen den Parteien besteht Streit darüber, ob das Haftpflichtgesetz anwendbar ist.

Die Beklagte betreibt unter anderem die Schienenstrecke zwischen Sigmaringen und Tübingen. Sie ist für den Bau, für die Unterhaltung und für die Betriebsleit- und Sicherungssysteme verantwortlich. Die Beklagte führt

an der Strecke Regelbegutachtungen durch, bei denen auch Teilbereiche der entlang der Strecke stehenden Felswände mit Seil- und Sicherungsvorrichtungen kontrolliert werden.

Die Klägerin befährt die Strecke mit ihren Schienenfahrzeugen regelmäßig gegen die Entrichtung von Trassenentgelt. Sie betreibt Personennahverkehr, für den sie die wirtschaftliche Ergebnisverantwortung trägt.

Im März 2000 kollidierte ein Triebwagen der Klägerin mit einem in der Nacht aus einer nahegelegenen Felswand herausgebrochenen und auf die Schienen gerollten größeren Felsbrocken. Bei dem Zusammenstoß wurde der Triebwagen erheblich beschädigt.

Die Klägerin hat den deshalb im vorliegenden Rechtsstreit geltend gemachten Schadensersatzanspruch zuletzt auf die seinerzeit geltende Haftungshöchstsumme nach dem Haftpflichtgesetz von 51.129,19 € weitergehende Klage zurückgenommen. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat ihr unter Abänderung des landgerichtlichen Urteils stattgegeben. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision begehrt die Beklagte die Wiederherstellung des klageabweisenden Urteils des Landgerichts.

Entscheidungsgründe:

- I. Das Berufungsgericht bejaht in dem angefochtenen Urteil (abgedruckt in: Versicherungsrecht 2003, 648 f) die Haftung der Beklagten nach § 1 Abs. 1 HPfLG. Es meint, auch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen wie die Klägerin könne Geschädigter im Sinne des § 1 Abs. 1 HPfLG sein. Aus der Aufgabenverteilung zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen entstünden verschiedene Gefahrenquellen. Beide Unternehmer seien für verschiedene Bereiche des Bahnbetriebs verantwortlich und hätten darüber die ausschließliche Verfügungsgewalt. Deshalb seien beide Betriebsunternehmer im Sinne des Haftpflichtgesetzes. Im Hinblick auf § 13 Abs. 1 Satz 2 HPfLG alte Fassung (jetzt § 13 Abs. 2 HPfLG neue Fassung) hafte jeder dieser Betriebsunternehmer auch dann nach § 1 Abs. 1 HPfLG, wenn durch den ihm zuzurechnenden Betrieb ein Schaden bei dem anderen Betriebsunternehmer verursacht werde. Dem könne nicht entgegengehalten werden, die Bahnbetriebsunternehmen setzten sich der von der Infrastruktur ausgehenden Gefahr bewußt aus. Dies gelte auch

¹ VI ZR 69/03; Vorinstanz: Oberlandesgericht Stuttgart, Urteil vom 12. Februar 2003 – 4. Zivilsenat

für die Reisenden, denen aber unzweifelhaft ein Anspruch aus § 1 Abs. 1 HPfLG zustehe. Auch bei der Unfallbeteiligung mehrerer Kraft- oder Luftfahrzeuge oder mehrerer Züge verschiedener Bahnverkehrsunternehmen stelle niemand die gegenseitige Haftung in Frage. Der Unfall sei nicht durch höhere Gewalt verursacht worden (§ 1 Abs. 2 Satz 1 HPfLG alte Fassung). Die Klägerin lasse sich bei einem unstreitigen Gesamtschaden von 84.258,06 € eine Mithaftungsquote von einem Drittel anrechnen, die zwischen den Parteien gleichfalls außer Streit stehe. Der danach verbleibende Betrag übersteige die verbliebene Klagesumme.

II. Diese Ausführungen halten den Angriffen der Revision stand. Das Berufungsgericht hat eine Gefährdungshaftung der Beklagten für die Folgen des Bahnunfalls zu Recht bejaht.

1. Nach § 1 Abs. 1 HPfLG ist der Betriebsunternehmer dem Geschädigten zum Ersatz des Schadens verpflichtet, der daraus entsteht, daß bei dem Betrieb einer Schienenbahn oder einer Schwebebahn ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt wird. Diese grundlegenden Haftungsvoraussetzungen gelten sowohl nach der ab dem 1. August 2002 als auch nach der bis dahin – also auch im Unfallzeitpunkt (Art. 229 § 8 Abs. 1 Nr. 5 Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch) - geltenden Gesetzesfassung.

Unstreitig ist eine Sache der Klägerin, nämlich ihr Triebwagen, bei dem Unfall beschädigt worden. Die Beschädigung geschah auch beim Betrieb einer Schienenbahn. Ein Betriebsunfall im Sinne des § 1 Abs. 1 HPfLG liegt vor, wenn ein unmittelbarer äußerer örtlicher und zeitlicher Zusammenhang zwischen dem Unfall und einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung der Bahn besteht oder wenn der Unfall durch eine dem Bahnbetrieb eigentümliche Gefahr verursacht worden ist (Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen - BGHZ 1, 17, 19; Senatsurteile vom 18. Dezember 1956 - VI ZR 166/56 - Versicherungsrecht 1957, 112; vom 5. März 1963 - VI ZR 15/62 - Versicherungsrecht 1963, 583, 584; vom 10. März 1987 - VI ZR 123/86 - Versicherungsrecht 1987, 781). Beide Umstände liegen vor. Der Unfall ereignete sich während der regulären Fahrt des Bahntriebwagens der Klägerin auf der Schienenstrecke der Beklagten.

Zudem verwirklichten sich typische Gefahren des Eisenbahnbetriebs. Die Kollision beruht (zumindest auch) auf dem langen Anhalteweg und der fehlenden Ausweichmöglichkeit des schienegebundenen Fahrzeugs.

Die Haftung des beklagten Eisenbahninfrastrukturunternehmens hängt demnach nur noch davon ab, ob es als Betriebsunternehmer anzusehen ist und ob ein Eisenbahnverkehrsunternehmen wie die Klägerin Geschädigter im Sinne des § 1 Abs. 1 HPfLG sein kann. Beides hat das Berufungsgericht für den Streitfall zutreffend bejaht.

2. Entgegen der Auffassung der Revision ist die Beklagte Betriebsunternehmerin im Sinne des § 1 Abs. 1 HPfLG. Dem steht nicht entgegen, daß sie mit der Bereitstellung der Infrastruktur lediglich über einen Teil des Eisenbahnbetriebs, nicht aber über die Gesamtheit, bestehend aus Fahrbetrieb und Infrastruktur, verfügt.

a) Betriebsunternehmer nach § 1 Abs. 1 HPfLG (wie zuvor schon nach § 1 Reichshaftpflichtgesetz und § 1 Sachschadenhaftpflichtgesetz) ist nach ständiger Rechtsprechung derjenige, der eine Bahn für eigene Rechnung betreibt und dem die Verfügung über den Betrieb zusteht (Senatsurteile BGHZ 9, 311, 312; vom 23. April 1985 - VI ZR 154/83 - Versicherungsrecht 1985, 764, 765; Bundesgerichtshof, Urteil vom 8. März 1951 - III ZR 34/50 - Verkehrsrecht-Sammlung - VRS 3, 217, 218; Urteil vom 14. Februar 1963 - II ZR 19/61 - Versicherungsrecht 1963, 745, 747; Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen (RGZ) 66, 376, 378; 146, 340, 341). Damit ist zwar grundsätzlich die Verfügung über den Bahnbetrieb als Ganzes gemeint, also über Beförderungsmittel und Infrastruktur (vgl. Senatsurteil BGHZ 9, 311, 313; Bundesgerichtshof, Urteil vom 8. März 1951 - III ZR 34/50 - am angegebenen Ort; RGZ 146, 340, 341 f; Oberlandesgericht Düsseldorf, VRS 9, 432, 434). Betriebsunternehmer kann aber auch sein, wer lediglich die Herrschaft über einen Teil des Betriebes innehat, wenn das Merkmal des Betriebens auf eigene Rechnung erfüllt ist. Entscheidend ist, daß er gerade durch die Einwirkungsmöglichkeiten und -verpflichtungen hinsichtlich dieses Teils des Betriebes imstande ist, die hiervon ausgehenden Gefahren abzuwenden oder zu verringern (Senatsurteil BGHZ 9, 311, 313 f; Bundesgerichtshof, Urteil

vom 8. März 1951 - III ZR 34/50 – am angegebenen Ort; RGZ 66, 376, 378 f; 146, 340, 341; Oberlandesgericht Düsseldorf, VRS 9, 432, 433). Dementsprechend ist in der bisherigen Rechtsprechung als Betriebsunternehmer verschiedenlich derjenige angesehen worden, der den Schienentransport durchführte unabhängig davon, wer die Verfügungsgewalt über die Infrastruktur auf dem entsprechenden Gleisstück innehatte (vgl. etwa Senatsurteil vom 23. April 1985 - VI ZR 154/83 - Versicherungsrecht 1985, 764, 765; Bundesgerichtshof, Urteile vom 8. März 1951 - III ZR 34/50 – am angegebenen Ort; vom 14. Februar 1963 - II ZR 19/61 - Versicherungsrecht 1963, 745, 747; Oberlandesgericht Bremen, Versicherungsrecht 1953, 308; Reichsgericht, Leipziger Zeitschrift für Deutsches Recht 1915 Sp. 52). In anderen Fällen wurde hingegen nicht derjenige, der den Transport durchführte, sondern der Betreiber der Bahnanlage für haftbar gehalten (vgl. etwa RGZ 124, 204, 206 f; RGZ 146, 340, 342; Reichsgericht, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, herausgegeben von Eger – EE 10, 11, 12 f; EE 15, 129 ff).

b) Schon vor der rechtlichen Trennung von Fahrbetrieb und Infrastruktur konnte demnach als Betriebsunternehmer im Einzelfall auch derjenige anzusehen sein, der lediglich die Verfügungsgewalt über einen der beiden Bestandteile des Bahnbetriebs hatte. Nunmehr ist davon auszugehen, daß Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Regelfall nebeneinander Betriebsunternehmer sind, die im Schadensfall einem (außenstehenden) Geschädigten als Gesamtschuldner haften.

aa) Mit der rechtlichen Trennung von Fahrbetrieb und Infrastruktur durch das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 wurden diese beiden Teilbereiche dauerhaft verselbständigt. Sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen sind nun regelmäßig als Betriebsunternehmer im Sinne des § 1 Abs. 1 HPfIG anzusehen. Eine Enthftung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens war mit der Trennung nicht beabsichtigt; etwaige Nachteile für Geschädigte wollte man keinesfalls in Kauf nehmen (vgl. Drucksachen des Bundesrates – BR-Drucks. 754/95 S. 8; BR-Drucks. 250/98, S. 4 und 8 f und

Drucksachen des Deutschen Bundestages – BT-Drucks. 13/10867, S. 5 und 6).

bb) In das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 (Bundesgesetzblatt (BGBl.) I 2378, 2396) wurde ein dualistischer Eisenbahnbegriff aufgenommen. Gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG gilt das Gesetz für Eisenbahnen. Nach § 2 Abs. 1 AEG sind Eisenbahnen öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben (Eisenbahninfrastrukturunternehmen). Beide betreiben jeweils selbständig einen Teil der Eisenbahn (§ 3 AEG).

cc) Die Beklagte nimmt im nunmehr aufgegliederten Eisenbahnsektor eine selbständige Teilaufgabe des Bahnbetriebs wahr. Das Infrastrukturunternehmen baut, unterhält und vermarktet für eigene Rechnung das in seiner Verfügungsgewalt stehende Netz an interessierte Eisenbahnverkehrsunternehmen, indem es ihnen Schienentrassen gegen Entgelt überläßt, Einfluß auf die Fahrpläne nimmt und den Netzbetrieb abwickelt. Das Infrastrukturunternehmen überläßt dem Verkehrsunternehmen nicht nur die Schienentrasse zur räumlichen Nutzung, sondern es gewährt auch die Dienstleistungen, die mit der Unterhaltung und Nutzung der Trasse verbunden sind, wie etwa das Bedienen von Weichen, Signalen, Schranken, betrieblichen Melde- und Sicherheitssystemen sowie die Stromversorgung. Weiter hat das Infrastrukturunternehmen die Sicherheit der Schienentrasse zu gewährleisten, wozu nach den in den Tatsacheninstanzen getroffenen Feststellungen auch der Schutz der Trasse vor Steinschlag gehört. Zur Erfüllung seiner Aufgaben muß das Infrastrukturunternehmen auch Personal auswählen und überwachen (zu den gesetzlich definierten Aufgaben siehe § 2 Abs. 3, § 4 Abs. 1 AEG; zur Sicherheitsverantwortung der Beklagten Hoppe/Schmidt/Busch/ Schieferdecker, Sicherheitsverantwortung im Eisenbahnwesen, §§ 15 und 51; Tavakoli, Privatisierung und Haftung der Eisenbahn, S. 60 f; Filthaut, Versicherungsrecht 2001,

1348, 1351; zur rechnerischen Trennung § 9 Abs. 1 AEG). Die Beklagte beeinflusst daher bei Wahrnehmung der ihr gesetzlich zugewiesenen Aufgaben wesentlich die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs.

- c) Das Betreiben der Infrastruktur einerseits und die Durchführung der Verkehrsvorgänge mit dem Fahrzeugpark andererseits sind gleichwertige Erfordernisse des Bahnbetriebs. Ein Vorrang des Fahrbetriebs besteht nicht. Der Betreiber der Infrastruktur kann entgegen der Auffassung der Revision nicht - analog zum Straßenverkehr - lediglich als "Schienenbaulastträger" angesehen werden. Er ist Betreiber eines selbständigen Teils des Systems Bahn. Er stellt nicht nur den Fahrweg als solchen zur Verfügung, sondern auch weitere für den Bahnbetrieb unabdingbare Voraussetzungen, wie etwa die Energieversorgung. Ferner beeinflusst er durch die Bedienung von Signalen, Weichen, Schranken, betrieblichen Melde- und Sicherheitssystemen mit eigenem Personal aktiv den Bahnbetrieb und damit die davon ausgehenden Gefahren. Ein reibungsloser Bahnverkehr ist nur durch das Zusammenwirken sämtlicher Bestandteile des Gesamtsystems zu erreichen. Sowohl von den Bestandteilen der Infrastruktur als auch vom Fahrbetrieb gehen die erheblichen Gefahren aus, die in der Regel zusammen den Bahnbetrieb prägen.

Dementsprechend wird auch im Schrifttum ganz überwiegend die Auffassung vertreten, daß das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Betriebsunternehmer im Sinne des § 1 Abs. 1 HPflG ist (vgl. Filthaut, HPflG, 6. Aufl., § 1 Randnummern 51 ff, 55, 59; derselbe, Versicherungsrecht 2001, 1348, 1351; Freise, Transportrecht 2000, 49, 50; Geigel/Kunschert, Der Haftpflichtprozess, 24. Auflage, Kap. 22 Rn. 14; Tavakoli, Privatisierung und Haftung der Eisenbahn, 155 ff, 177 ff, 212 f; Tschersich, Versicherungsrecht 2003, 962, 964; Wussow/Rüge, Unfallhaftpflichtrecht, 15. Auflage, Kap. 15 Rn. 21; anderer Ansicht Hoppe/Schmidt/Busch/Schieferdecker, Sicherheitsverantwortung im Eisenbahnwesen, § 29). Dies führt jedenfalls bei der Schädigung eines unbeteiligten Dritten in der Regel zu einer gemeinschaftlichen Haftung als Gesamtschuldner (Filthaut, HPflG, am angegebenen Ort, § 1 Randnummer 56; Freise, am angegebenen Ort; Geigel/Kunschert, am angegebenen Ort; im Ergebnis auch Tavakoli, am angegebenen Ort, S. 177 f; die gesamtschuldnerische Haftung

mehrerer nach § 1 Rechnungshofgesetz verantwortlicher Eisenbahnunternehmer hat bereits RGZ 61, 56 ff bejaht).

- d) Als Indiz für die Einordnung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Betriebsunternehmer im Sinne des Haftpflichtgesetzes kann entgegen der Auffassung der Revision auch die Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen herangezogen werden. Diese verpflichtete in ihrer Ursprungsfassung vom 21. Dezember 1995 (BGBl. I, 2101) öffentliche Eisenbahnen, öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen und öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen, eine Versicherung zur Deckung von Ansprüchen aus dem Haftpflichtgesetz abzuschließen. In den Gesetzesmaterialien ist ausgeführt, da Schadensursachen ausschließlich im Bereich des Eisenbahninfrastrukturunternehmens oder des Eisenbahnverkehrsunternehmens liegen könnten, sei damit für den Schadensfall sichergestellt, daß den Geschädigten keine Nachteile aus der Trennung von Fahrweg und Betrieb entstünden (BR-Drucks. 754/95 S. 7, 8). Die Neufassung durch Gesetz zur Änderung versicherungsrechtlicher Vorschriften im Eisenbahnbereich vom 25. August 1998 (BGBl. I, 2431) hat zwar den Umfang der Versicherungspflicht über die Deckung von Ansprüchen aus dem Haftpflichtgesetz hinaus auf alle in Betracht kommenden Anspruchsgrundlagen erweitert. Eine Beseitigung der Pflicht des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, sich gegen Ansprüche aus dem Haftpflichtgesetz zu versichern, war damit jedoch nicht gewollt (vgl. Filthaut, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 1999, 71, 72; Freise, Transportrecht 2000, 49, 50 f; Tavakoli, am angegebenen Ort, S. 170 ff, 174). Vielmehr ging die Gesetzesbegründung weiterhin ausdrücklich davon aus, daß auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Gefährdungshaftung aus dem Haftpflichtgesetz trifft (vgl. BR-Drucks. 250/98, S. 4 und 8 f und BT-Drucks. 13/10867 S. 5 und 6).
3. Die Klägerin als Eisenbahnverkehrsunternehmen ist auch Geschädigte im Sinne des § 1 Abs. 1 HPflG.
- a) In der Literatur wird die Ansicht vertreten, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen könne ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht aus § 1 Abs. 1 HPflG in Anspruch nehmen. Infrastruktur und Fahrbetrieb begründeten keine selbständige Haftung. Beide seien vielmehr nur Teile des

Bahnbetriebs, der allein in seiner Gesamtheit der verschärften Haftung nach § 1 HPflG unterliege. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen seien Mitunternehmer und hafteten als solche den Geschädigten als Gesamtschuldner, ohne Rücksicht darauf, wer den Unfall im Einzelfall verursacht habe. Eine Ersatzpflicht zwischen den Mitunternehmern liege außerhalb des Schutzbereichs der Gefährdungshaftung, weil das Eisenbahnverkehrsunternehmen die Gefahr, die den Gesetzgeber veranlaßt habe, die strengere Haftung nach § 1 HPflG einzuführen, selbst (mit)schaffe (vgl. Filthaut, HPflG, am angegebenen Ort, Rn. 147, 56, 28 f, derselbe, Versicherungsrecht 2001, 1348, 1352 f und Versicherungsrecht 2003, 1512, 1513).

- b) Dem vermag der erkennende Senat nicht zu folgen. Jedenfalls dann, wenn die den Unfall auslösenden Ursachen im Bahnbetrieb liegen und dem Risikobereich eines Betriebsunternehmers zuzuordnen sind, ist es gerechtfertigt, dem jeweils anderen Bahnbetriebsunternehmer einen Anspruch aus Gefährdungshaftung zuzuerkennen.
- aa) Die Anerkennung eines zum Schutze des geschädigten Dritten nach außen wirkenden gesamtschuldnerischen Haftungsverbands zwingt im Falle der Schadensverwirklichung bei einem der am Haftungsverband Beteiligten nicht zur Ablehnung einer Haftung der Betriebsunternehmer untereinander (ebenso: Freise, Transportrecht 2003, 265, 272 rechte Spalte, Fußnote 39; Tavakoli, am angegebenen Ort, S. 245, 246 f; Tschersich, Versicherungsrecht 2003, 962, 964 f; weitergehend, für eine Aufspaltung des Haftungsverbandes im Einzelfall nach außen: Freise, am angegebenen Ort; Wussow/Rüge, am angegebenen Ort, Kap. 15 Rn. 21; kritisch hierzu Tavakoli, am angegebenen Ort, S. 178 ff).
- bb) Daß unfallursächliche bahntypische Betriebsgefahren nicht nur vom eigentlichen Fahrbetrieb, sondern auch von der Infrastruktur ausgehen können, wurde bereits dargelegt. Bei einem Bahnunfall, wie er hier geschehen ist, können daher verschiedene, den beteiligten Unternehmen jeweils zuzuordnende Betriebsgefahren mitwirken. Da nach § 2 Abs. 1 AEG sowohl das Eisenbahninfrastruktur-

turunternehmen als auch das Eisenbahnverkehrsunternehmen als solche bereits eine "Eisenbahn" sind, kann haftungsrechtlich jedem der Unternehmen ein eigener aus dem Betrieb einer Schienenbahn herrührender Gefahrenkreis zugeordnet werden, der bei Verwirklichung der Gefahr eine Inanspruchnahme aus der Gefährdungshaftung rechtfertigt. Dies wird durch § 13 Abs. 1 Satz 2 HPflG alte Fassung (entsprechend § 13 Abs. 2 HPflG neue Fassung) bestätigt. Danach hängt, wenn der Schaden einem der Ersatzpflichtigen entstanden ist, die Ersatzpflicht, die einen anderen von ihnen trifft, von den Umständen, insbesondere davon ab, wie weit der Schaden überwiegend von dem einen oder anderen verursacht worden ist.

Der Annahme, das Infrastrukturunternehmen hafte für den "Betrieb einer Schienenbahn", weil ihm ein insoweit relevanter Gefahrenbereich zugeordnet werden kann, steht nicht entgegen, daß das reine Vorhalten der Infrastruktur als solches noch kein Betrieb der Schienenbahn ist und daher keine eigenständige, für die Gefährdungshaftung relevante Gefahrenquelle darstellt (vgl. etwa Reichsgericht, EE 17, 244; Filthaut, HPflG, am angegebenen Ort, Rn. 76 ff, mit weiteren Nachweisen). Auch Vorgänge, die nicht unmittelbar mit dem Fahren eines Zuges verknüpft sind, können zum Betrieb der Bahn gehören (vgl. etwa RGZ 46, 23 ff - Umlegen einer Weiche -), wenn ein ausreichender Bezug zum Bahnbetrieb vorhanden ist (vgl. Filthaut, HPflG, am angegebenen Ort, § 1 Rn. 121 ff, mit weiteren Nachweisen). So verhält es sich in Fällen wie dem Streitfall, in dem sich eine bahntypische Gefahr aus dem dem Infrastrukturunternehmen zugewiesenen Risikobereich bei einem Verkehrsvorgang der Bahn verwirklicht hat.

- cc) Eine solche Haftung der beteiligten Bahnunternehmen untereinander entspricht auch dem Zweck der in § 1 Abs. 1 HPflG angeordneten Gefährdungshaftung.
- (1) Das Argument der Revision, Geschädigter im Sinne des § 1 HPflG könne nur ein unbeteiligter Dritter sein, der sich dem beson-

deren Risiko der mit dem Bahnbetrieb verbundenen Gefahr nicht entziehen könne (vgl. Filthaut, Versicherungsrecht 2001, 1348, 1352), überzeugt nicht. Das Berufungsgericht weist zu Recht darauf hin, daß dies im Widerspruch dazu steht, daß den Reisenden die sich der Bahngefahr "freiwillig" aussetzen, unzweifelhaft ein Anspruch aus Gefährdungshaftung zusteht (vgl. auch Tavakoli, am angegebenen Ort, S. 241 f; Tschersich, am angegebenen Ort). Ebenso kann bei anderen Tatbeständen der Gefährdungshaftung derjenige Anspruchsinhaber sein, der sich bewußt der Gefahrenquelle ausgesetzt hat. Auch im Bereich des Straßenverkehrsgesetzes kann der eine Halter von dem Halter eines anderen am Unfall beteiligten Fahrzeugs aus Gefährdungshaftung Schadensersatz verlangen. Dasselbe gilt für § 33 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) bei einem Zusammenstoß mehrerer Luftfahrzeuge in der Luft, also zwischen Teilnehmern am Luftverkehr (Senat, Urteil vom 23. Oktober 1990 - VI ZR 329/89 - Versicherungsrecht 1991, 341; Geigel/Schönwerth, am angegebenen Ort, Kap. 29 Rn. 21 zu § 33 LuftVG; Tschersich, Versicherungsrecht 2003, 962, 965; Tavakoli, am angegebenen Ort, S. 242; vgl. auch zur Tierhalterhaftung die Senatsurteile vom 12. Januar 1982 - VI ZR 188/80 - Versicherungsrecht 1982, 366, 367 mit weiteren Nachweisen; vom 9. Juni 1992 - VI ZR 49/91 - Versicherungsrecht 1992, 1145, 1146 f und vom 22. Dezember 1992 - VI ZR 53/92 - Versicherungsrecht 1993, 369). Auch die Haftung von Eisenbahnverkehrsunternehmen untereinander, etwa beim Zusammenstoß zweier Züge, dürfte zu bejahen sein (vgl. Filthaut, Versicherungsrecht 2003, 1512, 1513).

- (2) Nicht gefolgt werden kann auch der Auffassung, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen scheidet aus dem

Schutzbereich des § 1 HPfLG aus, weil es die sich bei einem Eisenbahnunfall verwirklichende Gefahr gemeinsam mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen geschaffen habe (vgl. Filthaut, HPfLG, am angegebenen Ort, Rn. 146; derselbe, Versicherungsrecht 2001, 1348, 1352 und Versicherungsrecht 2003, 1512, 1513).

- (2.1) Die Gefährdungshaftung für gefährliche Anlagen, wie sie u.a. § 1 Abs. 1 HPfLG vorsieht, beruht auf dem Gedanken, daß derjenige, der zur Förderung seiner Zwecke erlaubtermaßen Gefahren schafft, denen sich andere bei der Teilnahme am Verkehr nicht in zumutbarer Weise entziehen können, auch ohne Verschuldensnachweis für die Schäden aufkommen soll, die bei dem gefahrenträchtigen Betrieb - auch bei Einhaltung aller Sorgfalt - entstehen, sofern nicht einer der zum Teil gesetzlich bestimmten Ausnahmetatbestände (etwa höhere Gewalt) nachgewiesen wird (vgl. etwa Senatsurteile BGHZ 105, 65, 66; 115, 84, 86; 117, 337, 340 f, alle zu § 7 Straßenverkehrsgesetz - StVG; Bundesgerichtshof, Urteil vom 10. Mai 1976 - III ZR 150/73 - am angegebenen Ort, jeweils mit weiteren Nachweisen; zu § 1 RHG schon RGZ 1, 247, 251; vgl. auch Senatsurteil vom 13. November 1973 - VI ZR 152/72 - Versicherungsrecht 1974, 356, 357 zu § 833 BGB; vgl. auch die amtliche Begründung des Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften vom 16. August 1977, BGBl. I, 1577, in: BT-Drucks. 8/108, S. 6). Derjenige, der die Gefahr im eigenen Interesse schafft, soll Dritten, die dadurch Schaden erleiden, verantwortlich sein. Die Gefährdungshaftung ist quasi der Preis dafür, daß der Verursacher den Verkehr der Gefahr aussetzen darf (vgl. Senatsurteil BGHZ 115, 84, 86).

Gehen von mehreren "Eisenbahnen" jeweils unterschiedliche spezifische Gefahren aus, die sich bei einem Unfallgeschehen auswirken, so steht dieser Zweck der Gefährdungshaftung einer gegenseitigen Einstandspflicht der beteiligten Unternehmen nicht entgegen. In seinem jeweiligen Teilbereich eröffnet jeder Unternehmer die ihm zuzuordnende Gefahrenquelle allein. Verwirklicht sich eine daraus stammende Gefahr, hat der verantwortliche Unternehmer dem hierdurch geschädigten anderen Unternehmer wie einem am Bahnbetrieb nicht beteiligten Dritten einzustehen. Das Risiko einer Schadensverwirklichung trifft die beteiligten Unternehmer wegen der Häufigkeit ihrer Kontakte in besonderem Maße. Auch sind sie im Hinblick darauf, daß wegen der Trennung der Aufgabenbereiche regelmäßig rechtliche und tatsächliche Einwirkungsmöglichkeiten auf die Gefahrenquelle fehlen, bei Konstellationen wie im Streitfall in vergleichbarer Position wie ein unbeteiligter Dritter.

- (2.2) Dem kann nicht mit Erfolg entgegengehalten werden, Inhaber des Anspruchs aus Gefährdungshaftung könne nicht derjenige sein, der die Gefahr mitgeschaffen habe. Zwar ist dieser Grundsatz zutreffend und in der Rechtsprechung ist ihm bereits verschiedentlich Rechnung getragen worden (vgl. Bundesgerichtshof, Urteil vom 10. Mai 1976 - III ZR 150/73 – Neue Juristische Wochenschrift 1976, 1686, 1687 zu § 22 Wasserhaushaltsgesetz; Oberlandesgericht Köln, Versicherungsrecht 2000, 861 zu § 833 BGB; Nachweise aus der Literatur bei Filthaut, HPfIG, am angegebenen Ort, § 1 Rn. 147). Er hat auch in § 8 Nr. 2 StVG als Ausfluß eines allgemeinen Rechtsgedankens Niederschlag gefunden (vgl. Senatsurteil vom 23. Oktober 1990 - VI ZR 329/89 - Versicherungsrecht 1991, 341 f; ferner: Geigel/Kunschert, am angegebenen Ort, Kap. 25 Rn. 284;

Hentschel, Straßenverkehrsrecht, 37. Aufl., § 17 StVG, Rn. 3; Wussow/Baur, am angegebenen Ort, Kap. 17 Rn. 95; Römer, ZfS 2002, 313, 327 mit weiteren Nachweisen).

Der genannte Grundsatz trifft auf die vorliegende Fallkonstellation indes nicht zu. Hier ist den verschiedenen Betriebsunternehmern durch die Aufspaltung der Betriebsbereiche ein jeweils eigenständiger Gefahrenkreis zugeordnet, für den jeder auch im Verhältnis der Betriebsunternehmer untereinander eigenständig die Verantwortung trägt. Bei der Schädigung unbeteiligter Dritter kann zwar regelmäßig auf die von den verschiedenen Betriebsunternehmern gemeinsam geschaffene Gefahr abgestellt und deshalb eine gesamtschuldnerische Haftung sämtlicher beteiligter Betriebsunternehmer gegenüber dem Dritten bejaht werden. Für die Haftung der Betriebsunternehmer untereinander behalten aber die von ihnen eigenständig zu verantwortenden aus dem Bahnbetrieb herrührenden Gefahren, die sich in einem Unfallereignis verwirklichen, ihre eigenständige Bedeutung. Der geschädigte Betriebsunternehmer hat in Fällen wie dem Streitfall, soweit es um die Haftung der Betriebsunternehmer untereinander geht, die Gefahr, die sich in dem Schadensfall verwirklicht hat, gerade nicht gemeinsam mit dem Schädiger geschaffen. Der vorliegende Schaden konnte zwar nur dadurch entstehen, daß der Triebwagen der Klägerin auf den auf den Schienen der Beklagten liegenden Stein auffuhr. In Anbetracht der Trennung der Verantwortungs- und Risikobereiche ist im Verhältnis der Betriebsunternehmer untereinander die Versperrung des Fahrwegs aber allein dem Risikobereich der Beklagten zuzurechnen. In den Risikobereich der Klägerin fällt hingegen allein das Fahren des Zuges, dessen Betriebsgefahr sich die Klägerin in

Höhe eines Drittels des Schadens anrechnen läßt.

4. Das Berufungsgericht hat zu Recht einen Ausschluß der Haftung wegen höherer Gewalt verneint. Nach gefestigter höchstrichterlicher Rechtsprechung ist höhere Gewalt im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 HPflG ein "betriebsfremdes, von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter Personen herbeigeführtes Ereignis, das nach menschlicher Einsicht und Erfahrung unvorhersehbar ist, mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln auch durch äußerste, nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet oder unschädlich gemacht werden kann und auch nicht wegen seiner Häufigkeit vom Betriebsunternehmen in Kauf zu nehmen ist" (Senatsurteile vom 15. November 1966 - VI ZR 280/64 - Versicherungsrecht 1967, 138, 139; vom 15. März 1988 - VI ZR 115/87 - 1988, 910; Bundesgerichtshof BGHZ 7, 338, 339; RGZ 171, 104, 105 f mit weiteren Nachweisen und Reichsgericht, Juristische Wochenschrift 1918, 176). Das Berufungsgericht hat von der Revision unbeanstandet festgestellt, daß es weder außergewöhnlich noch unabwendbar ist, daß sich aus einer steilen Felswand durch Witterungseinflüsse und infolge des Durchdringens mit Baumwurzeln Felsbrocken ablösen und so auf die Schienentrasse gelangen können.
 5. Die Ausführungen des Berufungsgerichts zur Berücksichtigung der von der Klägerin selbst angenommenen Mithaftungsquote von einem Drittel sowie zur Höhe des Anspruchs und des ausgerichteten Betrages werden von der Revision hingenommen und sind nicht zu beanstanden.
- III. Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 Abs. 1 Zivilprozessordnung.

(Originaltext unter: www.bundesgerichtshof.de; veröffentlicht in: Transportrecht, Hamburg, Heft 6/2004, S. 256-259)

Oberlandesgericht Nürnberg

Urteil vom 23. Dezember 2003¹

Der Infrastrukturbetreiber nach § 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ist nicht Betriebsunternehmer im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes.²

Vgl. § 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), § 1 Haftpflichtgesetz (HPflG)

Gründe: (nach § 540 Zivilprozessordnung):

Die Klägerin ist Bahnverkehrsunternehmerin und läßt auf der Bahnstrecke Cham/Kothmaißling Triebwagen auf Schienen fahren, die von der Beklagten als sog. Infrastrukturbetreiberin bereit gestellt werden. Am 30. Juni 2001 gegen 23.11 Uhr kollidierte auf dieser Strecke der Triebwagen der Klägerin mit einem auf den Schienen liegenden Baum. Dieser war infolge einer gewitterbedingten Sturmböe abgebrochen und auf den Schienen liegen geblieben. Am Triebwagen der Klägerin entstand ein Sachschaden in Höhe von rund 10.000,- € rund 7.000,- € verlangt die Klägerin nach § 1 HPflG von der Beklagten. Das Landgericht hat sich in erster Instanz auf den rechtlichen Standpunkt gestellt, daß sowohl die Klägerin als auch die Beklagte Betriebsunternehmerin im Sinne des § 1 HPflG sind. Im Gegensatz zum Oberlandesgericht Stuttgart (Urteil vom 12. Februar 2003, Aktenzeichen: 4 U 180/02, Versicherungsrecht 2003, 648 f) hat allerdings das Landgericht Regensburg die Auffassung vertreten, dass dennoch keine Haftung nach § 1 HPflG bestünde, da diese Haftpflicht nur zugunsten Dritter, aber nicht zwischen zwei Betriebsunternehmern zum Tragen komme.

Die Klägerin hat dagegen Berufung eingelegt, da ihrer Ansicht nach auch zwischen den Parteien § 1 HPflG Anwendung finden müsse. Sie stellt folgenden Antrag: Auf die Berufung der Klägerin wird das Urteil des Landgerichts Regensburg vom 16. Juli 2003, Gz.: 6 O 804/03, abgeändert. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin € 7.051,87 nebst 6 % Zinsen seit 22. Januar 2003 zu zahlen.

Die Beklagte beantragt Zurückweisung der Berufung.

1 3 U 2666/03; Vorinstanz: Landgericht Regensburg, Urteil vom 16. Juli 2003 – 6 O 804/03

2 gegen Oberlandesgericht Stuttgart, Urteil vom 12. Februar 2003, 4 U 180/02, veröffentlicht in Versicherungsrecht 2003, 648 f

- I. Zunächst ist folgende Klarstellung veranlasst:
1. Die Anwendung des § 1 HPfIG kann nicht unter Hinweis auf § 1 Abs. 2 HPfIG, d.h. auf wesentlich unproblematischere Weise ausgeschlossen werden, weil hier der Schaden nicht in Folge höherer Gewalt eingetreten ist. Unter "höherer Gewalt" versteht die Rechtsprechung (Nachweise siehe bei Filthaut, HPfIG, 6. Auflage, Anmerkungen 158 ff zu § 1), auch bei Naturereignissen nur ganz ungewöhnliche Ereignisse. Dazu ist ein Gewitter, wenn auch begleitet von Sturmböen nicht zu zählen. Schienenwege verlaufen nun einmal grundsätzlich im Freien und führen auch durch Waldgebiete. Sie sind Wind und Wetter ausgesetzt. Solche Ereignisse wie ein Gewitter sind dem Bahnbetrieb immanent. Im konkreten - Fall war das Ausmaß auch keineswegs aus dem Rahmen fallend oder absolut - ungewöhnlich.
 2. Zwischen den Parteien steht zu Recht auch Einigkeit, dass eine Haftung der Beklagten wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht nicht zur Diskussion steht. Das Liegenbleiben des Baumes ist zwar nicht als höhere Gewalt zu qualifizieren, jedoch kann der Beklagten sicherlich ein Verschulden in diesem Zusammenhang nicht vorgeworfen werden, lag der Baum doch nur eine halbe Stunde auf den Schienen.
- II. Eine Haftung der Beklagten für den hier streitgegenständlichen Schadenseintritt nach § 1 HPfIG, also aufgrund einer reinen Gefährdungshaftung, ist zu verneinen, weil die Beklagte nicht als Betriebsunternehmerin im Sinne des § 1 HPfIG zu qualifizieren ist.

Der Senat ist sich bewusst, dass er sich mit dieser Ansicht in Widerspruch zu der derzeit herrschenden Meinung in der Literatur setzt (Nachweis über den Meinungsstand s. Tschersich, Versicherungsrecht 2003, 962 ff und Filthaut, Versicherungsrecht 2003, 1512 ff). Die abweichende Meinung des Senats beruht auf folgenden Erwägungen.

1. Schon vor dem Haftpflichtgesetz gab es das Reichshaftpflichtgesetz aus dem Jahr 1871 mit seiner noch etwas strengeren Gefährdungshaftung. Hintergrund dieser strengen Haftung, d.h. einer Haftung ohne Verschulden war die Ansicht, dass der Eisenbahnverkehr etwas grundsätzlich Gefährliches ist. Es werden große und noch dazu schwer abbremsbare Massen mit

durchaus beachtlichen Geschwindigkeiten bewegt. Diese Bewegung erfolgt auch noch schienengebunden. Dieses große Gefährdungspotential rechtfertigte nach Auffassung des Gesetzgebers bereits vor über 130 Jahren und auch noch nach Auffassung des modernen Gesetzgebers eine Gefährdungshaftung.

Als diese Gesetz geschaffen worden sind, gab es die jetzt vorhandene Zweiteilung des Bahnbetriebes, d.h. den sog. "dualistischen Eisenbahnbegriff" noch nicht. Wieder einmal bedingt durch das europäische Zusammenwachsen und bedingt durch die Vorstellungen der EG - nämlich dass Eisenbahnnetze europaweit für den Wettbewerb geöffnet werden sollten -, erfolgte eine Zerlegung des früher einheitlichen Bahnbetriebes (früher Reichsbahn, dann Bundesbahn, dann Bahn-AG): Es entstand der sog. Eisenbahnverkehrsunternehmer und der Eisenbahninfrastrukturunternehmer (siehe § 1 und § 2 AEG aus dem Jahre 1993, BGBl I, 2396 ff). Aus dieser Zerlegung resultiert auch die Tatsache, dass sich heute auf der Klägersseite die ... Bahnbetriebs-GmbH als eigentliche Eisenbahnverkehrsunternehmerin und auf der anderen Seite die ... AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmerin gegenüber stehen.

Es ist also ein Gesetz anzuwenden, dem diese Aufteilung völlig fremd war. Daraus folgt die Schwierigkeit, mit einem Gesetz arbeiten zu müssen, welches einen Betriebsunternehmerbegriff aus vergangenen Zeiten enthält, den es so heute nicht mehr gibt. Der Senat ist deshalb der Meinung, dass der Unternehmensbegriff im Sinne des § 1 HPfIG nicht mit dem im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 2 AEG, nämlich dem des Eisenbahninfrastrukturunternehmersbegriffes identisch ist. Anknüpfungspunkt für diese strenge Haftung war, wie bereits oben dargelegt, die besondere Gefährlichkeit, die mit dem eigentlichen Zugbetrieb einher geht. Dies schließt die Subsumption des Infrastrukturunternehmers unter den Begriff des Unternehmers im Sinne des § 1 HPfIG eigentlich aus.

2. Hier muss sich der Senat natürlich mit dem Argument der Gegenseite auseinandersetzen, dass die Schienengebundenheit auch ein Teil des Gefahrenpotentials ist, welches zur Begründung der Gefährdungshaftung geführt hat: Da der Infrastrukturunternehmer die Sicherheit des Betriebes im Gefolge der Sicherheit seiner Schienenwege doch ganz erheblich beeinflussen

könne, führe die tatsächliche Möglichkeit der Beherrschung der Infrastruktur dazu, auch den Infrastrukturunternehmer als Betriebsunternehmer zu qualifizieren. So argumentiert offensichtlich das Oberlandesgericht Stuttgart (am angegebenen Ort) unter Hinweis auf die von ihm zitierte Dissertation von Tavakoli. Dem ist jedoch Folgendes entgegenzuhalten:

Ohne tatsächlichen Betrieb verwirklicht sich ein Gefahrenpotential nicht. Es ergibt sich durch den Zustand der Schienen. Dann aber reicht es aus, mit der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht zu argumentieren, eines Rückgriffs auf die Gefährdungshaftung bedarf es nicht.

Auch der außenstehende Dritte ist bei diesem Verständnis des Unternehmerbegriffes hinreichend geschützt:

Er hat nach wie vor über § 1 HPfIG einen Anspruchsgegner, nämlich den eigentlichen Bahnverkehrsunternehmer. Bei Verletzung der Verkehrssicherungspflicht bezogen auf die Infrastruktur kann er auch Ansprüche gegen den Infrastrukturunternehmer erheben.

Im Übrigen ist es auffallend, dass es einer absolut gesicherten Rechtsprechung entspricht, an die Bereitstellung der Infrastruktur als solche gerade keine Gefährdungshaftung zu knüpfen. Keiner kommt auf die Idee, z.B. dann, wenn ein Radfahrer oder ein Fußgänger im - wie auch immer gearteten - "Infrastrukturbereich" stürzt, auf das Haftpflichtgesetz zurückzugreifen. Hier wird immer nur geprüft, ob eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht vorliegt (dazu in jüngster Zeit z.B. Oberlandesgericht Köln, Urteil vom 10.12.1993 - Aktenzeichen: 19 U 81/93, Rechtsprechung der Oberlandesgerichte 1994, 34).

3. Auch der Vergleich mit den Haftungsregelungen im Straßenverkehr ist bei der Interpretation des Betriebsunternehmerbegriffes im Sinne des § 1 HPfIG heranzuziehen:

Die Gefährdungshaftung im Straßenverkehr knüpft allein an den tatsächlichen Betrieb von motorisierten Fahrzeugen an. Auch hier tritt eine Schadensersatzverpflichtung des "Infrastrukturunternehmers", d.h. meist des zuständigen Baulastträgers, allein dann ein, wenn sich durch schuldhafte Vernachlässigung der Verkehrs-

sicherungspflicht das Gefahrenpotential, das vom eigentlichen Betrieb auf der Straße ausgeht, nochmals zusätzlich durch den Zustand der Infrastruktur erhöht hat. Nach Auffassung des Senats besteht Anlass, die Wertung, die in einem Gesetz, bei dem Verkehrsweg und eigentlicher Betrieb schon immer getrennt waren (so beim Straßenverkehrsgesetz), getroffen war, nun auch auf die Auslegung des Haftpflichtgesetzes bei grundsätzlicher geänderter und damit vergleichbarer Struktur anzuwenden.

4. Auch der Hinweis der Klägervertreterin auf die "Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr – CUI, Anhang E zum Übereinkommen" (Bundesgesetzblatt II vom 2.9.2002, S. 2264) führt zu keinem anderen Ergebnis:

Aus der Gesamtheit der einheitlichen Rechtsvorschriften., die als Anhang E zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999 nun existieren, ist zu entnehmen, dass hier europaweite Vertragstypen für alle im internationalen Eisenbahnverkehr möglichen Konstellationen getroffen werden soll. Konsequenter Weise musste dann auch - wie geschehen im Anhang E = CUI - die vertragliche Beziehung zwischen dem sog. Betreiber, d.h. demjenigen, der die Eisenbahninfrastruktur in Form von Schienenwege bereit stellt, und dem Beförderer, der Sachen und Personen auf diesen Schienenwegen befördert (siehe Art. 3 CUI), geregelt werden. Es ist durchaus richtig, dass Artikel 8 § 1 CUI eine offensichtlich weitgehend verschuldensunabhängige Haftung auch für Schäden der vorliegenden Art vorsieht. Im Gegensatz zum Haftpflichtgesetz geschieht dies allerdings im Rahmen vertraglicher Beziehungen, nicht aufgrund eines gesetzlichen Schuldverhältnisses. Der Analogieschluss von einer verschuldensunabhängigen Gefährdungshaftung innerhalb vertraglicher Beziehungen auf eine gesetzliche Gefährdungshaftung ist wegen des grundlegenden Unterschiedes jedoch nicht erlaubt. Im diesem Zusammenhang ist es übrigens auch bezeichnend, dass die Klägervertreterin selbst in ihrem Schriftsatz vom 12. Dezember 2003 unter Punkt 4 auf eine "vereinbarte" und damit vertragliche "Nutzungsberechtigung" hinweist.

Im Übrigen steht es dem Parteien, was aber offensichtlich nicht geschehen ist, frei, im Rahmen ihrer Vertragsfreiheit eine erweiterte Haftung gerade für Fälle der vorliegenden Art zu begründen. Irgendeine offensichtliche Regelungslücke, die in einem Analogieschluss zwingen würde, ist aber unter diesen Umständen nicht ersichtlich.

5. Die Neufassung der von der Klägervertreterin zitierten Verordnung über die Haftpflichtversicherung von Eisenbahnen vom 25. August 1998 (Bundesgesetzblatt I, 2431) spricht mit seinem geänderten § 1 mit der Überschrift "Versicherungspflicht" gerade für die Meinung des Senats. In der ursprünglichen, von der Klägervertreterin vorgelegten Fassung (siehe Verordnung vom 21.12.1995, Bundesgesetzblatt I, 2101) war im Gegensatz zur aktuellen Fassung der Verordnung eine Versicherungspflicht lediglich für Ansprüche nach dem Haftpflichtgesetz angeordnet worden. Wie Filthaut in seiner Anmerkung zur Neufassung der Verordnung ausführte (s. Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 1999, 71 ff), lief die Verordnung in dieser Fassung bezogen auf den Infrastrukturunternehmer ins Leere. Sinnvoll wird also diese Verordnung nur, wenn sie sich auf eine außerhalb des Haftpflichtgesetzes bestehende Haftung beziehen kann, die Neufassung ist somit ein weiteres Argument für die hier vertretene Auffassung.
6. Auch der wiederholt in der Diskussion genannte Hinweis auf ein angebliches "Leerlaufen" des § 13 HPfIG vermag nicht zu überzeugen. Es kann insoweit auf die Beispiele von Filthaut in Versicherungsrecht 2003, 1512 rechte Spalte Bezug genommen werden.

Die Berufung erweist sich somit insgesamt als unbegründet. Sie ist mit der Kostenfolge des § 97 Zivilprozessordnung zurückzuweisen.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 708 Nr. 10 Zivilprozessordnung.

Angesichts der unterschiedlichen Rechtsauffassung des Senats zur Entscheidung des Oberlandesgerichtes Stuttgart und der Tatsache, dass sich die streitgegenständlichen Haftungsfragen mit Sicherheit in Zukunft häufig stellen werden, ist die Revision zuzulassen.

(Aus: Transportrecht, Hamburg, Heft 6/2004, S. 259-261)

Bücherschau

Bidinger, Helmuth, *Personenbeförderungsrecht*, Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften, fortgeführt von **Rita Bidinger**, unter Mitarbeit von **Ralph Müller-Bidinger**, ISBN 3503008195, Ergänzungslieferungen 2/03, Stand Dezember 2003, und 1/04, Stand April 2004, Erich Schmidt Verlag, Berlin-Bielefeld-München

Das Werk aus dem Jahre 1961, dessen 2. Auflage in Loseblattform aus dem Jahre 1971 der Rechtsentwicklung ständig angepasst wird, umfasst 3'850 Seiten in zwei Ordnern. Einen wesentlichen Teil davon bildet nach wie vor die Kommentierung des deutschen Personenbeförderungsgesetzes in seiner aktuellen Fassung.

Die Rechtsprechung, darunter auch zahlreiche unveröffentlichte Entscheidungen, ist umfassend ausgewertet. Ein ausführliches Sachverzeichnis ermöglicht den schnellen Zugriff auf die jeweiligen Erläuterungen. Eine klare Gliederung sowie die sukzessive Einführung von Randnummern gewährleisten die hohe Benutzerfreundlichkeit des Werkes.

Die Ergänzungslieferungen 2/03 und 1/04 berücksichtigen zahlreiche Gesetzesänderungen in den Bereichen Straßenverkehrsrecht, technische Kontrollen, Berufsausbildung und Vergabe öffentlicher Aufträge.

Die Erläuterungen zum Thema „Ausgleichszahlungen“ (§ 45a des Personenbeförderungsgesetzes) mussten angepasst werden, nachdem der Gesetzgeber im Zusammenhang mit dem Haushalt 2004 eine stufenweise Reduzierung der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen beschlossen hat. Der Benutzer findet die angepassten Erläuterungen in der Ergänzungslieferung 1/04.

Die Ergänzungslieferung 2/03 beinhaltet die Texte der bilateralen Verwaltungsabkommen über den grenzüberschreitenden Personenverkehr, die Deutschland mit Kasachstan, Kirgisistan, der Slowakei und Usbekistan abgeschlossen hat.

Der Kommentar zum Recht der Personenbeförderung, dessen Entwicklung seit Jahren in dieser Rubrik verfolgt wird, wird nach wie vor seiner Zielsetzung gerecht, "ein

Garant für eine praxisnahe und fundierte Kommentierung des Rechts der Personenbeförderung“ zu sein.

Frohnmayer, Albrecht / Mückenhausen, Peter (Hrsg.), *EG-Verkehrsrecht*, Verlag C.H. Beck, München, 2000, 4. Ergänzungslieferung, Dezember 2003

Das Grundwerk in Loseblattform ist 2000 erschienen (s. Besprechung in Zeitschrift 1/2000, S. 81 ff). Es umfasst Kommentierungen der auf alle oder auf einzelne Verkehrsträger anwendbaren Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft betreffend verschiedene Aspekte der Verkehrspolitik (Binnenmarkt, Sozialpolitik, Umweltschutz, Sicherheit, Infrastruktur, EG-Außenbeziehungen). Auf einen Abdruck der eigentlichen Gesetzestexte wurde verzichtet.

Im Anschluss an die 3. Ergänzungslieferung Mai 2002 (s. Zeitschrift 3/2003, S. 66 f.) enthält die fast 200 Seiten umfassende 4. Ergänzungslieferung zusätzliche Rechtsakte aus dem Bereich der Zivilluft- und Seeschifffahrt sowie Rechtsakte betreffend Kraftfahrzeuge. So wurden z.B. die Verordnung (EWG) Nr. 95/93 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft und die Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt neu aufgenommen.

Einige bestehende Beiträge mussten infolge neuer Gesetzgebung ersetzt oder grundlegend überarbeitet werden, darunter jener betreffend die Verordnung (EWG) Nr. 1017/68 über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs.

Bei der Aktualisierung verschiedener Teile des Kommentars wurden unter anderem wichtige neue Entscheidungen der europäischen Instanzen berücksichtigt. Dies betrifft insbesondere auch die Entscheidungen betreffend die Anwendung des Wettbewerbsrechtes im Eisenbahnbereich. Die Entscheidungen werden eingehend analysiert, erläutert und kritisch betrachtet.

Das vor kurzem angenommene sog. zweite Eisenbahnpaket mit Regelungen zur Erweiterung des Zuganges der Eisenbahnunternehmen zu den Netzen anderer Mitgliedstaaten, zur Interoperabilität der Eisenbahnsysteme, zur Eisenbahnsicherheit und zur Gründung einer europäischen Eisenbahngesellschaft gibt sicherlich Anlass für eine umfangreiche weitere Anpassung des Kommentars.

Dies ist für die nächste Ergänzungslieferung vorgesehen.

Dieser hervorragende Kommentar zu den wichtigsten Vorschriften des Sekundärrechtes der EG, die den Verkehr betreffen, sollte in keiner Fachbibliothek fehlen. Er wendet sich an die mit der Umsetzung dieses Rechtes befassten staatlichen Institutionen genauso wie an Unternehmen der Verkehrsindustrie und Rechtsanwälte.

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, 16. Ergänzungslieferung, Stand Juli 2004

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 2/2004, S. 46). Neben dem Herausgeber, der selbst zahlreiche Vorschriften kommentiert, wirken 20 weitere Autoren mit.

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

Mit der sehr umfangreichen 16. Ergänzungslieferung (560 Seiten) wird vor allem der Teil „Deutsches Recht“, und zwar insbesondere der Abschnitt „Haushaltsrecht/Wettbewerbsrecht/Vergaberecht“, sowohl durch Gesetzestexte als auch durch neue Erläuterungen vervollständigt.

Ferner wurde der Teil „Europäisches Recht“ durch die Aufnahme zusätzlicher oder angepasster normativer Texte (Richtlinie, Verordnung, Empfehlung der Kommission) aktualisiert.

Im Teil „Empfehlungen/Vorschriften/Tarife“ findet sich nun die Neufassung der Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn AG für den Personenverkehr (Stand 1.4.2004) einschließlich der Bedingungen betreffend verschiedene besondere oder zusätzliche Angebote (besondere Personengruppen, BahnCard, Zeitkarten, Reisegepäck); die Beförderungsbedingungen für Personen in Metropolitan-Zügen und Bedingungen für

den Internet-Verkauf von Fahrkarten kommen neu hinzu.

Das „Eisenbahnrecht“ hat sich innerhalb von zehn Jahren in eine umfassende Sammlung der Vorschriften über die vielfältigen Rechtsbeziehungen im Eisenbahnwesen entwickelt und erweist sich als praktischer Arbeitsbehelf für Eisenbahnfachleute.

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

CIT Info, Berne, N° 3/2004, Analyse du règlement de l'UE sur la qualité en trafic ferroviaire des marchandises sous l'angle du droit du transport / Die EU-Verordnung über Qualität im Schienengüterverkehr aus dem Blickwinkel des Beförderungsrechts / A legal view of the EU regulation on quality requirements for freight traffic by rail (M. Killmeyer)

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 109/2004, S. 13 – Toleranz für schwarzen Strich. Von skurril bis sinnvoll – in Münster boten RID und ADR reichlich Diskussionsstoff (C. Grimm)

Idem, Nr. 114/2004, Beilage, S. 13 – Die Rechtswahl ist entscheidend (S. Voss)

Journal pour le transport international, Bâle, n° 35-35/2004, p. 32 – Nouvelles normes RID (Wilf Seifert); p. 33 – Tout nouveau tout beau. Banque de données sur les matières dangereuses (Heins/Hof)

IMO News, The Magazine of the International Maritime Organization, London, issue 1/2004, p. 5 – Maritime claims liability limits increase after 1996 Protocol enters into force

Transidit, Recueil de jurisprudence et d'information en droit des transports (Publication trimestrielle de l'Institut du Droit International des Transports – IDIT), Rouen, N° 40/2004, p. 20/21 – Entrée en vigueur dans l'Union européenne de la Convention de Montréal de 1999

Transportrecht, Hamburg, Nr. 6/2004, S. 268-271 – Buchbesprechungen Filthaut, Werner: Haftpflichtgesetz, Verlag C.H. Beck, München, 6. Auflage, und Tavakoli, Anusch Alexander: Privatisierung und Haftung der Eisenbahn, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, 2001 (R. Freise)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 7-8/2004, S. 273-308 – UNCITRAL's Attempt towards Global Unification of Transport Law. The CMI Draft Convention on the Carriage of Goods by Sea and its Impact on Multimodal Transport (R. Herber, G.J. van der Ziel, H. Honka, R. Asariotis, J. Schelin, B. Czerwenka, F. Berlingieri)

Idem, Nr. 9/2004, S. 333-340 – Rechtsprobleme im Zusammenhang mit der Verpackung in der CMR und im deutschen Handelsgesetzbuch (M. Zapp); S. 340-343 – Zur Frage der Hemmung der Verjährung im Transportrecht (K.H. Drews)

Zeitschrift für Verkehrsrecht, Wien, Nr. 9/2004, S. 276-284 – Die Eisenbahnsicherheit und ihre Vorschriften im Schienenverkehrsmarkt (W. Catharin)