



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

1/2005

113. Jahrgang • Januar - März

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen des Zentralamtes

Beitritt zum COTIF

Estland, S. 1

Ratifizierung des Protokolls 1999

Norwegen, S. 1

Herr Wieger Johannes Visser

Conseiller honoraire der OTIF, S. 2

Organe der OTIF

Zentralamt

Wechsel in der Leitung des Zentralamtes, S. 2

Gefährliche Güter

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE/UNO)

Genf, 29.11.-7.12.2004, S. 3

UIC-Expertengruppe "Beförderung gefährlicher Güter"

Teplice, 23./24.2.2005, S. 5

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

Genf, 7.-11.3.2005, S. 6

Weitere Tätigkeiten

OTIF - UNIDROIT

Rail Registry Task Force (RRTF) – Rom, 21.-25.2.2005 – S. 9

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Binnenverkehrsausschuss (CTI) – Genf, 15.-17.2.2005 – S. 10

Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT)

Arbeitsgruppe Eisenbahnen – Paris, 1./2.2.2005 – S. 10

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

Treffen OTIF-OSShD – Warschau, 26.1.2005 – S. 11

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS – Große Arbeitsgruppe – Bern, 8.-10.2.2005 – S. 12

Abhandlungen

Hon. Prof. Dr. Kurt Spera, Der liberalisierte Eisenbahnverkehr im Wettbewerb, S. 12

Rechtsprechung

Landgericht Frankfurt am Main – Urteil vom 15.10.2003 – Beförderung von Personen – Ansprüche wegen Verspätung (Landesrecht) – S. 17

Sonstige Informationen

Transport & Logistics Forum 2005

Brüssel, 15.2.2005, S. 24

Bücherschau

Allégret, Marc, Taïana, Philippe, Transport ferroviaire interne (Eisenbahnbinnenverkehr), Juris-Classeur commercial, Heft 630 (11, 2004 – Aktualisierung zum 30.9.2004), S. 24

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), Eisenbahnrecht: Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, 17. Ergänzungslieferung, Stand 30.9.2004, S. 25

Langenscheidt Collins Active German-English/English-German Dictionary, Langenscheidt Collins Aktives Wörterbuch Deutsch-Englisch/Englisch-Deutsch, S. 25

Veröffentlichungen über das Transportrecht und verwandte Rechtsgebiete sowie über die technische Entwicklung im Eisenbahnwesen, S. 25

Jahresabonnement der Zeitschrift: sFr. 48,-

Bestellungen sind zu richten an:

Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr

Gryphenhübelweg 30, CH - 3006 Bern

Tel.: + 41 31 359 10 10

Fax: + 41 31 359 10 11

E-mail : info@otif.org

Internet : www.otif.org

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Quartalszeitschrift des Zentralamtes
für den internationalen Eisenbahnverkehr in Bern

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

Mitteilungen des Zentralamtes

Beitritt zum COTIF

Estland

Am 19. Januar 2005 hat die Regierung der Republik Estland einen Antrag auf Beitritt zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 gestellt. Das Sekretariat der OTIF, welche gemäß Artikel 2 § 1 des Protokolls vom 3. Juni 1999 (Protokoll 1999) betreffend die Änderung des COTIF die Aufgaben der Depositarregierung wahrnimmt, hat den Beitrittsantrag den Regierungen der Mitgliedstaaten der OTIF mit Rundschreiben vom 28. Januar 2005 zur Kenntnis gegeben.

Im Bericht über die Lage der Eisenbahnen hinsichtlich internationaler Beförderungen, der dem Beitrittsantrag gemäß Artikel 23 § 2 COTIF 1980 beigelegt wurde, wird präzisiert, dass Estland die Linie des pan-europäischen Korridors 1 Tallinn-Tapa-Tartu-Valga (272,9 km) dem COTIF unterstellen wird.

Der Beitrittsantrag ist sechs Monate nach dieser Mitteilung rechtsverbindlich angenommen, das heißt am 28. Juli 2005, wenn nicht fünf Mitgliedstaaten der OTIF Einspruch erheben.

Da der Beitritt nach der Auflegung des Protokolls 1999 zur Unterzeichnung und vor seinem Inkrafttreten beantragt wird, gilt er sowohl für das COTIF 1980 als auch für das Übereinkommen in der Fassung des Protokolls 1999 (Art. 3 § 4 des Protokolls 1999).

Ratifizierung des Protokolls 1999

Norwegen

In Anwendung des Artikels 20 § 1 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 und des Artikels 3 § 2 des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des COTIF (Protokoll 1999) hat Norwegen am 27. Januar 2005 beim vorläufigen Depositar¹ seine Ratifikationsurkunde hinsichtlich des Protokolls 1999 hinterlegt.

Das Protokoll 1999, und damit die neue Fassung des COTIF, treten erst in Kraft, wenn sie von mehr als zwei Dritteln der Mitgliedstaaten der OTIF, also von mindestens 27 Staaten ratifiziert, angenommen oder genehmigt sind (Artikel 20 § 2 COTIF 1980). Norwegen ist der 24. 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.

Herr Wieger Johannes Visser Conseiller honoraire der OTIF

In Anerkennung seines außerordentlichen Engagements zur Erhöhung der Sicherheit bei der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter und für seinen unermüdlichen Einsatz für die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) hat der Generaldirektor des Sekretariats der OTIF am Donnerstag, dem 10. März 2005, im Rahmen einer Feierstunde Herrn Wieger Johannes Visser zum Conseiller honoraire der OTIF ernannt.

Herr Wieger J. Visser hat über dreißig Jahre die Niederlande und später den Internationalen Eisenbahnverband (UIC) in der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung und im RID-Fachausschuss vertreten.

Von 1984 bis 1995 war er Vorsitzender der Gemeinsamen Tagung und von 1999 bis 2004 stellvertretender Vorsitzender des RID-Fachausschusses und hat damit die Rechtsfortentwicklung im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter in dieser Zeit entscheidend mitgeprägt. Als Vorsitzender der Arbeitsgruppe "Umstrukturierung des RID" war er maßgeblich an der erfolgreichen Neugestaltung des RID beteiligt.

Darüber hinaus hat Herr Visser die OTIF lange Jahre im UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter unterstützt und hat die OTIF in den Arbeitsgruppen für Tanks und Verpackungen dieses Ausschusses vertreten. Auch im Gefahrgut-Ausschuss der Europäischen Kommission hat er die OTIF vertreten. Dies war möglich, weil Herr Visser kein typischer Verbandsvertreter ist, für den ausschließlich die Verbandsinteressen im Vordergrund stehen, sondern ein Verfechter der Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter.

An Ausbildungskursen der OTIF wirkte er als kompetenter Referent mit. Den Mitarbeitern im Gefahrgutbereich des Sekretariats stand er mit seinem Fachwissen in der Chemie und der Tanktechnik stets als wertvoller Berater zur Verfügung.

Damit hat sich Herr Visser nicht nur erfolgreich für entscheidende Fortschritte in der Sache, sondern auch für die OTIF und damit für deren Ansehen im Transportbereich verdient gemacht.



Foto: Jochen Conrad

Generaldirektor des Sekretariats der OTIF,
Stefan Schimming (li) und Wieger Johannes Visser (re)

Organe der OTIF

Zentralamt

Wechsel in der Leitung des Zentralamtes

Der Verwaltungsausschuss der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) wählte anlässlich einer außerordentlichen Tagung am 1. Juli 2004 Herrn Stefan Schimming, Deutschland, für die Amtszeit 2005 bis 2009 zum Generaldirektor des Zentralamtes.

Herr Schimming trat im April 1982 nach Abschluss seines Studiums der Rechts- und Geschichtswissenschaften, mit einer Spezialisierung im Bereich des Völker- und Gemeinschaftsrechts, in den Dienst des Bundesverkehrsministeriums, wo er in verschiedenen Abteilungen (Seefahrt, internationale Angelegenheiten) arbeitete. Von 1992 bis 1997 war er Leiter des Transportreferates bei der Ständigen Vertretung

Deutschlands bei der UNO und den anderen internationalen Organisationen in Genf. Nach seiner Rückkehr in die Bundeshauptstadt war er Leiter des Büros des Staatssekretärs im Bundesverkehrsministerium. Vor seinem Dienstantritt bei der OTIF war Herr Schimming Leiter der Abteilung „Verkehr, Bau und Wohnungswesen“ bei der Ständigen Vertretung Deutschlands bei der Europäischen Union in Brüssel.

Ab dem Inkrafttreten des Protokolls 1999 wird Herr Schimming bis zum Ablauf seiner Amtszeit die Funktion des Generalsekretärs ausüben.

Herr Schimming tritt an die Stelle von Herrn Isliker (Schweiz), dessen Amtszeit (2000-2004) am 31. Dezember 2004 endete.

Gefährliche Güter

Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (ECE/UNO)

26. Tagung

Genf, 29. November – 7. Dezember 2004

Die Experten oder Beobachter von 26 Staaten und 30 internationalen staatlichen oder nichtstaatlichen Organisationen nahmen an der 4. und letzten Tagung des Zweijahreszeitraums 2003-2004 teil, die der Finalisierung der 14. Revision des UN-Modellvorschriftenwerks gewidmet war (s. Zeitschriften 3/2003, S. 54-56, 1/2004, S. 3-8 und 3/2004, S. 50-51).

Die wichtigsten Änderungen dieser 14. Revision, die in die verkehrsträgerspezifischen Regelwerke (See-, Luft-, Strassen-, Eisenbahn- und Binnenschiffverkehrsverkehr) zum 1. Januar 2007 aufgenommen werden, betreffen insbesondere die folgenden Punkte:

- Standardisierte Klassifizierungstabelle für Feuerwerkskörper, d. h. Klassifizierung durch Analogie, ohne dass es erforderlich ist Prüfungen durchzuführen, jedoch mit Genehmigung der zuständigen Behörde,
- Revision der Klasse 6.2 (ansteckungsgefährliche Stoffe): die Freistellung von Kulturen ansteckungsgefährlicher Stoffe der Kategorie B, die als nicht gefährlich betrachtet werden, jedoch besonderen Verpackungsvorschriften unterliegen,

war besonders umstritten ; der Unterausschuss hat im Übrigen den Beschluss der ICAO bedauert, diese Revision in einen Zusatz zur Ausgabe 2005 aufzunehmen und damit eine Disharmonie auf multimodaler Ebene zu schaffen,

- unabwendbare Änderungen der Vorschriften der Klasse 7 (radioaktive Stoffe),
- unweigerliche Änderungen der Verpackungsanweisung P200 für Gasflaschen,
- Angleichung des UN-Modellvorschriftenwerks an die Vorschriften der Landverkehrsträger, um die in begrenzten Mengen verpackten Stoffe und die freigestellten Versandstücke für radioaktive Stoffe von den Vorschriften betreffend die Sicherung freizustellen, wobei dieser Beschluss sehr umstritten war, da er auf der Grundlage einer mündlichen Bitte um Klarstellung erfolgte,
- Revision der Vorschriften betreffend die Ladung.

Was die umweltgefährdenden Stoffe anbelangt, insbesondere die meerwasser- oder wassergefährdenden Stoffe, wurden bedeutende Beschlüsse gefasst oder überdacht. Es wurde in Übereinstimmung mit der IMO übereingekommen, den Überbegriff « wassergefährdender Stoff » zu verwenden. Es wurde auch beschlossen, diese wassergefährdenden Stoffe nicht im Beförderungsdokument aufzuführen, wenn sie den Klassen 1 bis 8 zugeordnet sind, da sie a priori als solche betrachtet werden, und sie auch nicht entsprechend dem GHS (global harmonisiertes System für die Klassifizierung und Bezeichnung von chemischen Produkten) zu bezeichnen. Einzig die umweltgefährdenden Stoffe der Klasse 9 in Mengen von mehr als 5 kg/5 Litern in Einzelverpackungen oder in Innenverpackungen von zusammengesetzten Verpackungen müssen mit diesem Zettel versehen sein. Dieser Beschluss, der ebenfalls sehr umstritten war, könnte sehr wohl im nächsten Zweijahreszeitraum in Frage gestellt werden. Eine Liste der wassergefährdenden Stoffe muss noch erstellt werden.

Die Frage, ob das Thema der Vibrationsprüfung erneut in das Arbeitsprogramm des nächsten Zweijahreszeitraums aufgenommen werden soll, ergab keine Mehrheit (Stimmengleichheit). Somit wird sie dort nicht erscheinen.

Schließlich wurden die Themen der in begrenzten Mengen verpackten Stoffe und der Kompatibilitätsprüfungen auf den nächsten Zweijahreszeitraum verschoben.

Weltweites Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter

Wir geben hier den vollen Wortlaut des Teils des Berichts über diese interessante Diskussion wieder:

« Der Vertreter des CEFIC teilte mit, dass die Organisationen, die Mitautor des der letzten Tagung unterbreiteten Dokuments sind, den Antrag Italiens für ein weltweites Übereinkommen unterstützten, da der multimodale Transport sich ständig weiterentwickelt und die gegenwärtigen Unterschiede zwischen den verkehrsträgerspezifisch anwendbaren internationalen Regelungen und den nationalen Regelungen ihnen auf weltweiter Ebene erhebliche Probleme bereiten.

Die Vertreterin der ICAO stellte die Ansichten des Rechtsdienstes ihrer Organisation zu dieser Frage vor und machte insbesondere darauf aufmerksam, dass falls ein solches Übereinkommen ins Auge gefasst werde, die Modalitäten geklärt werden müssten, damit die ICAO weiterhin ihrer Verpflichtung, die im Luftverkehr anwendbaren Sicherheitsnormen festzulegen, nachkommen kann.

Mehrere Experten unterstützten den Grundsatz eines solchen Übereinkommens. Sie machten darauf aufmerksam, dass zurzeit die internationale Beförderung gefährlicher Güter mehreren Rechtsinstrumenten unterliegen, die auf die fünf Verkehrsträger (See, Luft, Strasse, Eisenbahn, Binnenschifffahrt) anwendbar sind, was sie dazu zwingt, Übersetzungen von fünf umfangreichen Rechtstexten, die jeder im Wesentlichen das UN-Modellvorschriftenwerk übernehmen, zu fertigen, wobei sie jedoch für jeden Verkehrsträger manchmal minimale Unterschiede berücksichtigen müssen. Sie waren auch der Auffassung, dass der Mangel an Simultaneität auf weltweiter Ebene bei der Umsetzung der Vorschriften des UN-Modellvorschriftenwerks mittels verkehrsträgerspezifischen nationalen und internationalen Regelungen zu bedeutenden rechtlichen Schwierigkeiten für den internationalen multimodalen Transport und die zwischenstaatliche Zusammenarbeit führt.

Der Experte Chinas teilte mit, sein Land wende die UN-Empfehlungen für internationale Beförderungen hauptsächlich für See- und Lufttransporte an, jedoch ein rechtlicher Rahmen für internationale Beförderungen mit den anderen Verkehrsträgern fehle und er daher die Idee eines weltweiten internationalen Übereinkommens unterstütze.

Andere Experten waren der Meinung, das gegenwärtige System von Empfehlungen sei zufrieden stellend, da es jedem Land ermögliche, sein auf die Landverkehrsträger anwendbare Regelwerk flexibel anzupassen und dabei mittels des IMDG-Code und der ICAO-Anweisungen einen weltweit harmonisierten Rahmen für transkontinentale Beförderungen sicherzustellen.

Ein Mitglied des Sekretariates teilte mit, das im Rahmen der Globalisierung des Handels gegenwärtig zu lösende Problem sei nicht so sehr jenes der unimodalen Beförderungen, die tatsächlich für die See- und Luftbeförderungen und im Bereich der nationalen und regionalen Landtransporte auf der Grundlage der UN-Empfehlungen zufrieden stellend geregelt sind, sondern eher jenes der multimodalen Beförderungen, da auf weltweiter Ebene, zu Beginn und am Ende eines See- oder Lufttransportes, die Regelung für die Landverkehrsträger selten zeitlich und inhaltlich den Regelungen für See- und Lufttransporte angeglichen ist.

In Beantwortung gestellter Fragen teilte er mit, dass (1) ein internationales Übereinkommen normalerweise ein eigentliches Abkommen und Anlagen mit spezifischen Änderungsverfahren beinhaltet ; (2) die Änderungsverfahren der Anlagen flexibler als jene des eigentlichen Abkommens sind und im Abkommen entsprechend dem Willen der Verhandlungsparteien enthalten sind ; (3) ein internationale Beförderungen betreffendes Übereinkommen keinesfalls das Recht der Staaten einschränkt, nach ihrem Ermessen nationale Beförderungen auf ihrem Hoheitsgebiet zu regeln, (4) ein internationales Übereinkommen Vorschriften vorsehen kann, denen zufolge die Vertragsparteien auf regionaler Ebene den unter anderen Bedingungen stattfindenden Landverkehr anders regeln können ; (5) ein internationales Übereinkommen nicht unbedingt die Rolle der IMO oder der ICAO in Frage stellen würde, insofern es einen Verweis auf den IMDG-Code oder auf die ICAO-Anweisungen für See- oder Lufttransporte vorsehen könnte oder bestimmen würde, dass die Vorschriften für See- und Lufttransporte von der IMO und der ICAO herausgegeben werden.

Er erinnerte auch an die Resolution 1975 (LIX) des Wirtschafts- und Sozialrates, welche den Ausschuss bittet, in Abstimmung mit den anderen betroffenen Organen, insbesondere der Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCITRAL), der IMO, der ICAO, der IATA und den regionalen Ausschüssen, die Möglichkeit eines gemeinsamen Ansatzes für die Verfassung eines internationalen Übereinkommens für die Beförderung gefährlicher Güter für alle Verkehrsträger, das das allgemeine Anwendungsgebiet eines künftigen Übereinkommens

für internationale multimodale Beförderungen berücksichtigt, zu prüfen. Es wurde demnach dieser Forderung nie nachgekommen, unter dem Vorwand, dass seinerzeit die verkehrsträgerspezifischen Regelungen zu unterschiedlich waren, was heute nicht mehr der Fall ist.

Der Unterausschuss beschloss schließlich, dass die Frage im Verlauf des nächsten Zweijahreszeitraums näher beraten werden müsste. Er bat das Sekretariat, Dokumente für die allfällige Ausarbeitung eines solchen Übereinkommens vorzubereiten und diesbezüglich die betreffenden Organe des Systems der Vereinten Nationen, insbesondere die IMO, die ICAO und die IAEA sowie die regionalen Ausschüsse zu konsultieren. Parallel hierzu sollte der Unterausschuss Alternativen zu einem Übereinkommen prüfen, um auf weltweiter Ebene die Sicherstellung einer gleichzeitigen Harmonisierung der gesetzlichen Vorschriften im Bereich der internationalen Beförderung gefährlicher Güter in allen Staaten und für alle Verkehrsträger zu verbessern.

Es wurde auch betont, dass auf der euroasiatischen Ebene, die ECE/UNO und der Wirtschafts- und Sozialausschuss für Asien und den Pazifikraum (CESP) an Projekten zur Entwicklung von Korridoren arbeiten, um die euroasiatischen Landtransporte zu fördern. Nachdem die Infrastrukturprojekte festgelegt sind, wäre es wünschenswert, im Hinblick auf die Erleichterung der Transporte, die Beförderungsbedingungen zu harmonisieren. Gäbe es keinen weltweiten Rechtsrahmen für den internationalen Transport, wäre es wahrscheinlich erforderlich, die bestehenden regionalen verkehrsträgerspezifischen Rechtsrahmen, wie das ADR für den Verkehrsträger Strasse zu benutzen.

Arbeitsprogramm für den Zweijahreszeitraum 2005-2006

- Beförderung von Gasen (Harmonisierung und Normalisierung)
- Eintragung, Klassifizierung und Harmonisierung mit dem SGH (einschließlich der Liste der wassergefährdenden Stoffe)
- Verpackungen (einschließlich der Leistungen betreffend die Verpackungen und Überarbeitung des Kapitels 6.3)
- begrenzte Mengen
- Zusammenarbeit mit der IAEA
- Verbesserung der Gefahrenmitteilung

- Leitgrundsätze für das Modellvorschriftenwerk
- weltweites Übereinkommen für die internationale Beförderung gefährlicher Güter oder andere Optionen zur Erleichterung der weltweiten Harmonisierung und der Anwendung
- Änderungen des Modellvorschriftenwerks, falls erforderlich.

Der vollständige Bericht wird in die Internet-Homepage der Transportabteilung der ECE/UNO unter www.unece.org/trans/danger/danger.htm eingestellt werden.

(Übersetzung)

UIC-Expertengruppe „Beförderung gefährlicher Güter“

*Teplice (Tschechische Republik),
23./24. Februar 2005*

Im Rahmen dieser Tagung wurde die Expertengruppe über die Ergebnisse der folgenden internationalen Tagungen unterrichtet:

- 41. Tagung des RID-Fachausschusses (Meinungen, 15.-18.11.2004, s. Zeitschrift 4/2004, S. 82-85)
- Tagung des UN-Expertenunterausschusses (Genf, 29.11.-7.12.2004, s. S. 3)

Die Expertengruppe untersuchte anschliessend die der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (Bern, 7.-11.3.2005, s. S. 6) unterbreiteten Anträge, welche die UIC betrafen und zu denen sie Stellung bezog.

Im Zusammenhang mit der gemeinsam mit der Synthesegruppe der UIC (politische und strategische Fragen) durchgeführten Tagung wurden die beiden Gruppen über die neue Organisation der UIC, deren Kommission « Güterverkehr » in « Forum Güterverkehr » umbenannt wurde, informiert. Die Arbeiten der UIC dürften in Zukunft nicht mehr im Rahmen von regelmäßig tagenden Arbeitsgruppen, sondern grundsätzlich in Form von Projekten behandelt werden. Die Strukturen dürften in Zukunft einer Abmagerungskur unterzogen werden...

In diesem Zusammenhang war die künftige Zusammenarbeit der beiden Gruppen, insbesondere im Hinblick auf eine bessere Abgrenzung der

Zuständigkeiten der beiden Gruppen sowie zur Vermeidung von Überschneidungen, von besonderer Aktualität. Auch wenn die Abteilung „Qualität“, die zurzeit die beiden Gruppen zusammenfasst, vorläufig beibehalten wird, besteht dennoch Anlass zur Vermutung, dass ein Zusammenlegen der beiden Gruppen sich als unvermeidlich erweist. Trotz dieses Damoklesschwertes haben sich 11 Bahnen gegen dieses Zusammenlegen und 8 dafür ausgesprochen. Aus diesem Grunde müssen die Geschäftsordnungen der beiden Gruppen besser abgegrenzt werden. Der neue Vertreter der UIC bei den internationalen Tagungen (Herr Heintz, SNCF), der Mitglied beider Gruppen ist, wird in seiner neuen Rolle als Kommunikator darauf achten, dass Arbeiten zum gleichen Thema nicht mehr in beiden Gruppen behandelt werden.

Die nächste Tagung der Expertengruppe findet am 9. und 10. November 2005 in Polen statt.
(Übersetzung)

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

Genf, 7. bis 11. März 2005

Experten aus 26 Staaten, darunter die Vereinigten Staaten von Amerika, der Europäischen Kommission und aus 13 internationalen Nichtregierungsorganisationen haben an den Arbeiten dieser Tagung unter dem Vorsitz von Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) teilgenommen. (Der vollständige Bericht wird in französischer, englischer und russischer Sprache auf der Homepage der Transportabteilung der ECE/UNO und in deutscher Sprache auf der Homepage der OTIF erscheinen.)

Interpretation des RID/ADR/ADN

Übergangsvorschrift für Gefahrzettel

Die in Zusammenhang mit der Änderung der Gefahrzettel für die Klasse 7 (radioaktive Stoffe) angepasste Übergangsvorschrift hatte zu unterschiedlichen Interpretationen durch den RID-Fachausschuss und die WP.15 (ADR) geführt. Während der RID-Fachausschuss die Meinung vertreten hatte, dass diese Übergangsvorschrift auch noch diejenigen Gefahrzettel erfasst, die in Zusammenhang mit der Umstrukturierung geändert wurden (Angabe der Klasse in der unteren Ecke), hatte die WP.15 die Auffassung vertreten, dass mit der Anpassung der Übergangsvorschrift keine Gefahrzettel mehr verwendet werden dürfen, die in der unteren Ecke nicht die Nummer der Klasse aufweisen.

Die Gemeinsame Tagung hat zwar die Interpretation der WP.15 übernommen, sah es jedoch als erforderlich an, die betroffenen Gefahrzettel in der Übergangsvorschrift näher zu bezeichnen und insbesondere zu präzisieren, dass sich die Übergangsvorschrift auch auf Großzettel für andere Sendungen als für Sendungen in Versandstücken oder in Kleincontainern bezieht. Darüber hinaus wurde die Übergangsvorschrift zeitlich befristet, wobei das Ablaufdatum unter Berücksichtigung des Datums gewählt wurde, welches vom UN-Expertenausschuss für den Ersatz des bisherigen Gefahrzettels der Klasse 5.2 (organische Peroxide) durch ein neues Muster ab 2007 festgelegt wurde. Die Vorschrift, die eine Weiterverwendung der alten Gefahrzettel bis zum Aufbrauchen der Lagerbestände zugelassen hatte, wurde damit aufgegeben.

Was das Problem von Vorräten gefährlicher Güter betrifft, die nach alten Vorschriften bezettelt sind, und zwar insbesondere Explosivstoffe und militärische Munition, für die bereits Vorschriften betreffend die Verpackung gelten, wurde die Ansicht vertreten, dass es sich empfehlen würde, einen Antrag für Übergangsvorschriften betreffend deren Bezettelung und Kennzeichnung auszuarbeiten.

Pflichten des Verpackers hinsichtlich Umverpackungen

Da die Begriffsbestimmung für Umverpackung nur den Absender betrifft und für den Verpacker von Umverpackungen keine Pflichten zugeordnet sind, erachtete es die Gemeinsame Tagung als erforderlich, dieses Problem im Rahmen einer Arbeitsgruppe (Göteborg, 16. bis 17. Juni 2005) zu lösen. Diese Arbeitsgruppe wird insbesondere die Notwendigkeit der Aufnahme einer Begriffsbestimmung für den "Umverpacker" prüfen müssen, die sowohl den Beteiligten, der verpackt und die Versandstücke in die Umverpackung einsetzt, als auch denjenigen erfasst, der nur Versandstücke in die Umverpackung einsetzt. Eine Änderung der Begriffsbestimmung für Umverpackung, die nicht alle Möglichkeiten abdeckt und bei der nicht klar ist, ob die Kennzeichnung "Umverpackung" immer angebracht werden muss, sollte ebenfalls ins Auge gefasst werden. Gegebenenfalls müsste eine solche Änderung dem UN-Expertenunterausschuss unterbreitet werden, um eine Abweichung zu den übrigen Verkehrsträgern zu vermeiden.

Harmonisierung mit den UN-Empfehlungen

Wasserverunreinigende Stoffe

In einem vom Sekretariat der ECE/UNO vorbereiteten Dokument wurde vorgeschlagen, die vom UN-Expertenausschuss 2002 und 2004 insbesondere im Rahmen der Harmonisierung mit dem globalen System für die Klassifizierung und Bezeichnung (GHS) angenommenen Bestimmungen der UN-Modellvorschriften für wasserverunreinigende Stoffe in das RID/ADR/ADN zu übernehmen (siehe auch S. 3).

Dieser Antrag fand keine Mehrheit, da die Meinung bestand, dass eine Beschränkung der Vorschriften für wasserverunreinigende Stoffe auf Stoffe, die der UN-Nummer 3077 oder 3082 zugeordnet sind, für die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) nicht annehmbar sein könnte. Wichtiger sei eine Harmonisierung mit dem IMDG-Code, um die gegenwärtige Abweichung zwischen dem europäischen Landverkehr und dem Seeverkehr zu beseitigen.

In Anbetracht der Unsicherheit in Zusammenhang mit den Beschlüssen, die von der IMO bezüglich des IMDG-Codes und von der Europäischen Union betreffend die Angleichung der Richtlinien 67/548/EWG und 1999/45/EG an das GHS getroffen werden, sowie in Zusammenhang mit den eventuellen neuen Diskussionen im Rahmen des UN-Expertenunterausschusses sprachen sich mehrere Delegationen dafür aus, die Beschlussfassung auf die übernächsten Änderungen (2009) zu verschieben.

Es wurde vereinbart, im September 2005 nochmals auf das Dokument des Sekretariats zurückzukommen. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs wird die Gemeinsame Tagung dann über die von der IMO bezüglich des IMDG-Codes gefassten Beschlüsse unterrichten.

Neue Änderungsanträge

Zeitweilige Abweichungen (Sondervereinbarungen)

Die Gemeinsame Tagung hat in diesem Zusammenhang der Streichung der Einschränkung "um die Vorschriften der technischen und industriellen Entwicklung anzupassen", die auch in den Rahmenrichtlinien der EU erscheint, zugestimmt, um die Unterzeichnung von multilateralen Sondervereinbarungen, die diese Bedingung nicht erfüllen, nicht zu behindern.

Der Vertreter der Europäischen Kommission erklärte, dass diese Änderung mit Einverständnis der Mitglied-

staaten auch im Rahmen der Reform der Rahmenrichtlinien Berücksichtigung finden könnte. Auf diese Weise könnte eine Angleichung des europäischen Rechts erzielt werden.

Sondervorschriften

Die Darstellung bestimmter Eintragungen der Tabelle A (Stoffliste) in zwei Zeilen, um den verschiedenen Vorschriften für die Bezeichnung und die orangefarbene Kennzeichnung für ein und denselben Stoff Rechnung zu tragen, sowie die Streichung der entsprechenden Sondervorschriften wurde von der Gemeinsamen Tagung wegen der Anwenderfreundlichkeit begrüßt.

Kapitel 6.2 (Bau und Prüfung von Druckgefäßen für Gase)

Die Gemeinsame Tagung nahm den Bericht der Arbeitsgruppe, die mit der Ausarbeitung einer stabilen Struktur dieses Kapitels beauftragt war (siehe Zeitschrift 3/2004, S. 55), zur Kenntnis und stimmte dem Grundsatz zu, die Arbeiten auf der Grundlage der vorgeschlagenen neuen Struktur fortzusetzen. Es sollte jedoch daran gedacht werden, dass nicht alle Druckgefäße nach Normen gebaut sind, aber unter der Voraussetzung, dass sie den Anforderungen des RID/ADR entsprechen, nach einem von der zuständigen Behörde anerkannten Regelwerk gebaut werden können. Diese Arbeitsgruppe wird auch die Frage der gegenseitigen Anerkennung der Zulassungsbescheinigungen prüfen können, insbesondere unter dem Gesichtspunkt der künftigen Aufnahme von Vorschriften der europäischen "TPED"-Richtlinie. Dadurch könnte eine Aufhebung dieser Richtlinie ins Auge gefasst werden, die zum Teil eine unnötige Wiederholung von Bestimmungen der ebenfalls in Überarbeitung befindlichen RID- und ADR-Rahmenrichtlinien darstellt.

Beförderung gefährlicher Abfälle

Die Gemeinsame Tagung nahm von der Absicht des Vertreters Österreichs Kenntnis, den COTIF-Mitgliedstaaten und den Vertragsparteien des ADR eine multilaterale Sondervereinbarung vorzuschlagen, die vereinfachte Bedingungen für die Beförderung gefährlicher Abfälle ermöglicht und deren Text er nach langen Diskussionen mit den betroffenen Behörden und den Unternehmen der Abfallbeseitigung ausgearbeitet hatte.

Dieses Dokument war Gegenstand zahlreicher Kommentare, aus denen die Schwierigkeiten in Verbindung mit der Entwicklung von rationellen Bedingungen für die Beförderung von Abfällen bei gleichzeitiger Gewährleistung der Sicherheit hervorgehen. Einige

Delegationen zogen die Einrichtung einer Arbeitsgruppe mit dem Mandat vor, die Vorschriften des RID/ADR betreffend Abfälle, insbesondere hinsichtlich der Klassifizierung insgesamt zu prüfen. Andere Delegationen bemerkten, dass das RID/ADR für bestimmte Fälle bereits spezifische Bedingungen vorsehe, zum Beispiel für Krankenhausabfälle, Druckgaspackungen, Lithiumbatterien, Batterien. Somit bestünde kein Grund, eine multilaterale Sondervereinbarung auf bereits geregelte Fälle anzuwenden. Schließlich würde eine multilaterale Sondervereinbarung den Nachteil mit sich bringen, dass die Unternehmen der Abfallbeseitigung auf der Grundlage von Vorschriften, die später zurückgezogen werden könnten, Verfahren ausarbeiten und in Material investieren.

Der Vertreter Österreichs bat schließlich alle Delegationen, ihm ihre detaillierten Kommentare zu diesem Entwurf einer Sondervereinbarung zu übermitteln, damit er einen Beschluss hinsichtlich der weiteren Vorgehensweise fassen könne. Der Vertreter Deutschlands teilte mit, dass er die Einrichtung einer Arbeitsgruppe ins Auge fasse, um über diese Fragen zu beraten.

Tankfragen

Die Gemeinsame Tagung prüfte den Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe, die parallel zur Plenarsitzung getagt hatte. Die Gemeinsame Tagung folgte im Großen und Ganzen den Empfehlungen der Arbeitsgruppe. Dabei handelte es sich insbesondere darum,

- bei Tankcontainern, die noch nicht mit einer Tankcodierung versehen sind, auf dem Tankcontainer selbst oder auf einer Tafel die offizielle Benennung der zu befördernden Stoffe anzugeben;
- eine neue Begriffsbestimmung für den Fassungsraum eines Tankkörpers oder eines Tankkörperabteils aufzunehmen;
- eine Übergangsfrist von 10 bis 16 Jahren für die Anforderungen in Zusammenhang mit der Erhöhung des Berechnungsdrucks von 1,5 bar auf 4 bar für bestimmte leicht entzündbare flüssige Stoffe (Verpackungsgruppe I) vorzusehen;
- in den Erläuterungen zur Tabelle A anzugeben, dass bei der Verwendung eines gemäß der Tankhierarchie höherwertigen Tanks die für den normalen Tank geltenden Sondervorschriften anzuwenden sind;

- den Inhalt der Sondervorschrift TE 15 (mit Vakuumventilen ausgerüstete Tanks, die als luftdicht verschlossen gelten) in den Vorschriftentext selbst zu übernehmen.

Verschiedenes

Sicherheitsberater

Die Gemeinsame Tagung nahm Kenntnis vom Bericht betreffend das von Frankreich organisierte Forum über die Vorschriften für den Sicherheitsberater und deren Anwendung/Umsetzung in den Mitgliedstaaten (siehe Zeitschrift 4/2003, S. 74/75). Sie prüfte die Schlussfolgerungen und fasste insbesondere folgende Beschlüsse:

- Organisation der Prüfung: Der Grundsatz der erforderlichen Unabhängigkeit in den Fällen, in denen ein und dieselbe Stelle sowohl die Schulung als auch die Prüfung sicherstellt, wurde anerkannt.
- Prüfungsmodalitäten: Die Gemeinsame Tagung stellte fest, dass die zuständige Behörde alle geeigneten Maßnahmen ergreifen muss, um die Unparteilichkeit, die Ordnungsmäßigkeit und den guten Ablauf der Prüfung sicherzustellen. Jedoch bestand kein Konsens hinsichtlich der Frage der Anonymität der Prüfungsbogen und der Verwendung eines tragbaren Computers, was im Rahmen einer Arbeitsgruppe näher geprüft werden sollte.
- Datenbank: Es wurde dem Grundsatz zugestimmt, Listen mit Fragen und Fallstudien für alle Verkehrsträger zu sammeln, die von den zuständigen Behörden auf freiwilliger Basis übermittelt und auf der Homepage der ECE/UNO mit Passwort-Schutz eingestellt werden sollen.
- Prüfungsniveau: Die Einrichtung einer "pädagogischen" Arbeitsgruppe zur Ermöglichung eines Vergleichs für die Harmonisierung des Prüfungsniveaus (Madrid, 6./7.6.2005) und die Übertragung eines entsprechenden Mandats wurde angenommen.

Nächste Tagung

Die nächste Gemeinsame Tagung, die in der Zeit vom 13. bis 23. September 2005 in Genf stattfinden wird, wird die letzte Tagung vor der Inkraftsetzung der Änderungen 2007 und der Harmonisierung mit der 14. Ausgabe der UN-Modellvorschriften gewidmet sein.

Eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe wird Ende Mai tagen, um die diesbezüglichen Arbeiten vorzubereiten.
(Übersetzung)

Weitere Tätigkeiten

OTIF – UNIDROIT

Rail Registry Task Force (RRTF)

Rom, 21.-25. Februar 2005

Die RRTF hielt ihre Tagung am Sitz des UNIDROIT ab. Der erste Tag war wie geplant einem Workshop zum Thema der Register nach dem Kapstädter-Übereinkommen gewidmet, wobei vor allem die Erfahrungen mit dem Luftfahrtregister diskutiert wurden. Das Luftfahrtregister befindet sich bereits in einer ersten Erprobungsphase. Als Supervisory Authority (SA) fungiert die ICAO, die aufgrund einer Resolution der Diplomatischen Konferenz in Kapstadt als solche bestellt wurde. Als Registerführer wurde die Firma Aviareto in Irland gewählt. Es handelt sich dabei um ein Joint Venture der irischen Regierung und einer Tochterfirma der Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques (SITA).

Das Luftfahrtregister sieht zugelassene, registrierte Nutzer vor, kennt aber auch individuelle, gelegentliche Nutzer für Registrierungen. Die bloße Abfrage hingegen ist grundsätzlich Jedermann gestattet. Es gibt daher verschiedene Klassen von Nutzern mit verschiedenen Nutzerprofilen.

Auf der Basis der Diskussionen der RRTF in September 2004 in Brüssel hatte das Sekretariat der OTIF ein Arbeitspapier vorbereitet und zur Diskussion gestellt. Die RRTF war der Auffassung, dass ohne besondere Bestimmungen im Eisenbahnprotokoll der Registerführer keine Privilegien und Immunitäten genießt, sieht man von dem durch Artikel 44 des Kapstädter-Übereinkommens betroffenen Regelungen hinsichtlich der Jurisdiktion ab. Die RRTF erachtet es auch nicht für zweckmässig, im Eisenbahnprotokoll Privilegien und Immunitäten festzuschreiben, da dies bei der Diplomatischen Konferenz auf politischen Widerstand stoßen könnte. Privilegien und Immunitäten, insbesondere die Steuerfreiheit, können allenfalls in einem Sitzabkommen zwischen dem Registrar und dem Sitzstaat vereinbart werden. Die Frage der fiskalischen Privilegien ist aber unter Umständen von wesentlicher

Bedeutung für die Kosten der Registrierungen und damit für das Funktionieren des Registers.

Die RRTF diskutierte ausführlich Fragen der Versicherung (Ziff. des 4 des Mandates der 3. gemeinsamen Tagung von Regierungsexperten) und schloss sich der Meinung an, dass eine Begrenzung der Haftung des Registerführers durch das Eisenbahnprotokoll aus verfassungsrechtlichen Gründen von vielen Staaten abgelehnt werden müsste. Der von der RRTF bei ihrer Sitzung in Brüssel vorgesehene Textvorschlag (siehe Zeitschrift 3/2004, S. 56) wurde daher nicht aufrechterhalten. Die RRTF arbeitete im Einvernehmen mit dem Redaktionsausschuss ein Vorschlag für Artikel XVII (4) aus, wonach der Betrag der Versicherung oder der finanziellen Garantie gemäß Artikel 28 (4) von der SA festgesetzt werden soll. Diese hätte dabei Fakten wie die Verfügbarkeit und die Kosten der Versicherung sowie die Entwicklung der Versicherungsmärkte zu berücksichtigen. Die Haftung hingegen bliebe weiterhin unbeschränkt, wenngleich auf direkte Schäden begrenzt. Das Risiko einer Deckungslücke zwischen Versicherungsdeckung und möglicher Haftung wäre vom Registerführer zu übernehmen, der dieses Risiko zu bewerten hätte. Nach Meinung der meisten vertretenen Experten kann dieses Risiko als eher gering eingeschätzt werden. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass die Versicherungsindustrie dabei ist, neue Versicherungsprodukte zu entwickeln, die Risiken in Verbindung mit der Führung elektronischer Register decken könnten.

Bezüglich der Rechtsfolgen einer Verletzung der Pflichten nach Artikel V (6) des Eisenbahnprotokolls wurde lediglich klargestellt, dass eine solche Verletzung die Gültigkeit einer Registrierung nicht berührt. Ein entsprechender Textvorschlag wurde gemeinsam mit dem Redaktionsausschuss ausgearbeitet.

Hinsichtlich der Kosten der SA wurde festgehalten, dass die Staatenvertreter in der SA selbstverständlich für ihre Kosten aufzukommen haben und dass daher die Registergebühren lediglich die Sekretariatskosten zu decken haben. Ein entsprechender Textvorschlag wurde ausgearbeitet und vom Redaktionsausschuss gutgeheissen. Die Kosten sind wesentlich davon abhängig, ob die SA nur eine oder in mehrere Arbeitssprachen verwendet.

Zur Gebührenstruktur des Eisenbahnregisters legte der Ko-Vorsitzende, Herr Block, ein Dokument vor. In der Diskussion wurden Zahlen von 500'000 bis 1'000'000 \$ für die Aufbauphase des Registers und 1 bis 2 Millionen laufende Betriebskosten pro Jahr genannt. Die beim laufenden Betrieb des Registers anfallenden Kosten hängen stark von der nötigen Funktion eines Help-Desk

und der Sprachenfrage ab. Hinsichtlich der Rolle des SA bei der Festsetzung und vor allem der Anpassung bzw. Erhöhung der Gebühren wurde ein Textvorschlag gemeinsam mit dem Redaktionsausschuss erarbeitet.

Die CER präsentierte ein Grundsatzpapier über den Investitionsbedarf für Eisenbahnrollmaterial in den neuen Mitgliedstaaten der EU. Dieses beziffert den erforderlichen Finanzaufwand mit rund 10 Milliarden Euro. Daraus ergibt sich ein zunehmendes Interesse der Bahnen am Eisenbahnprotokoll. Die Möglichkeit, bestehende Rechte an Rollmaterial registrieren zu können, könnte die Bereitschaft des Finanzsektors erhöhen, sich an Investitionen zu beteiligen.

Die RRTF ist sich im Übrigen bewusst, dass zwischen der offiziellen Einladung zu einer diplomatischen Konferenz zur Verabschiedung des Eisenbahnprotokolls und deren Abhaltung ein Zeitraum von mindestens zwölf Monaten erforderlich ist, so dass eine derartige Konferenz frühestens im Frühjahr 2006 stattfinden könnte.

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE/UNO)

Binnenverkehrsausschuss (CTI)

67. Tagung

Genf, 15.-17. Februar 2005

Die OTIF war am 16. Februar 2005 an der 67. Tagung des Binnenverkehrsausschusses, die vom 15. bis 17. Februar 2005 in Genf stattfand, vertreten.

Bezüglich des Eisenbahnverkehrs unterstützte der Binnenverkehrsausschuss die bisher vom Sekretariat der ECE/UNO, der OSShD, den interessierten Staaten und den internationalen Organisationen (darunter die OTIF) durchgeführten Vorbereitungen im Hinblick auf die Organisation einer internationalen Konferenz zum Thema des Grenzübertritts im Eisenbahnverkehr sowie den Aktionsplan betreffend die Vorbereitungen dieser Konferenz (s. hierzu Zeitschrift 1/2004, S. 11). Er forderte darüber hinaus die Arbeitsgruppe „Zollfragen, die den Verkehr betreffen“ (WP.30) auf, sobald wie möglich eine neue Anlage zum internationalen

Überkommen von 1982 zur Harmonisierung der Warenkontrollen an den Grenzen auszuarbeiten, wobei diese Anlage den Grenzübertritt im Eisenbahnverkehr betreffen würde, oder gegebenenfalls eine Aktualisierung des internationalen Überkommens vom 10. Januar 1952 zur Erleichterung des Grenzübergangs für Reisende und Gepäck im Eisenbahnverkehr und des internationalen Übereinkommens vom 10. Januar 1952 zur Erleichterung des Grenzübergangs für Güter im Eisenbahnverkehr ins Auge zu fassen.

Der Binnenverkehrsausschuss bemerkte, dass die Arbeitsgruppe „Intermodaler Verkehr und Logistik“ beschlossen hatte, neue Tätigkeiten betreffend die Angleichung und Harmonisierung der zivilrechtlichen Haftungssysteme im intermodalen Verkehr aufzuschieben. Er forderte jedoch die Arbeitsgruppe und deren Besonderen Gruppe von Sachverständigen auf, alle in diesem Bereich durchgeführten Tätigkeiten, insbesondere des UNCITRAL weiterhin aufmerksam zu verfolgen und gegebenenfalls Anträge für Lösungen auf paneuropäischer Ebene auszuarbeiten.

Im Bereich der Erleichterung beim Grenzübertritt nahm der Binnenverkehrsausschuss den endgültigen Text des Entwurfs eines Übereinkommens zu einem internationalen Zolltransitverfahren für mit einem SMGS-Frachtbrief auf der Schiene beförderte Güter an. Er beschloss, dass das Überkommen vom 1. August 2005 bis 31. Juli 2006 in Genf zur Unterzeichnung aufliegen wird. Das Übereinkommen wird sechs Monate nachdem fünf Staaten das Übereinkommen ohne Ratifizierungsvorbehalt unterzeichnet oder ihre Ratifizierungs- oder Annahmearkunde hinterlegt haben, in Kraft treten. (Übersetzung)

Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT)

Arbeitsgruppe Eisenbahnen

Paris, 1./2. Februar 2005

Die Arbeitsgruppe Eisenbahnen der CEMT fand am 1. und 2. Februar 2005 in Paris unter Vorsitz von Herrn F. Crococo (Italien) statt und war verbunden mit einem Workshop über die Gebühren für die Benützung der Infrastruktur. Das Sekretariat der OTIF war durch einen Beobachter vertreten.

Die Eisenbahnarbeitsgruppe genehmigte den Schlussbericht betreffend die Reform der russischen Eisenbahn,

Dokument CEMT/CS/CF(2005) 2 vom 28. Januar 2005, den Schlussbericht betreffend Gebühren für die Benützung der Infrastruktur, Dokument CEMT/CS/CF (2005) 1 vom 7. Januar 2005 samt zusätzlichen Schlussfolgerungen in Dokument CEMT/CS/CF (2005) 4 und das Dokument „Unabhängige Regulierungsstelle und Vergabe im Submissionswege – der Stand der Dinge im europäischen Eisenbahnsystem“, Dokument CEMT/CS/CF (2005) 5 vom 18. Januar 2005. Die Eisenbahngruppe genehmigte ferner mit geringfügigen Änderungen die Leitlinien für die Beratungen der Verkehrsminister in Moskau 2005 zur Frage der Eisenbahnpolitik, Dokument CEMT/CS/CF (2005) 3 vom 12. Januar 2005.

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

Treffen OTIF-OSShD

Warschau, 26. Januar 2005

Auf der Basis des „Gemeinsamen Standpunktes OTIF-OSShD“ (s. Zeitschrift 1/2004, S. 14) fand am 26. Januar 2005 ein Treffen des ehemaligen und des neuen Generaldirektors sowie einer weiteren Mitarbeiterin des Zentralamtes mit dem Komitee der OSShD in Warschau statt. Als Grundlage diente ein vom Komitee der OSShD vorbereitetes Dokument mit dem Titel „Plan Gemeinsamer Handlung der OSShD und der OTIF für 2005“. Dies war aufgrund der Arbeitspläne der OSShD und der OTIF für das Jahr 2005 sowie auf der Basis der Gemeinsamen Erklärung der Konferenz über internationales Eisenbahntransportrecht, die am 21./22. Oktober 2003 in Kiew stattgefunden hatte (s. Zeitschrift 4/2003, S. 86-90) erarbeitet worden.

Die Vertreter des Komitees und des Zentralamtes waren übereinstimmend der Auffassung, dass der für das letzte Jahr ausgearbeitete Plan der gemeinsamen Arbeiten beider Organisation noch nicht zu der erwünschten Intensivierung der Zusammenarbeit geführt hat. Neben terminlichen Schwierigkeiten waren andere gemeinsame Initiativen auch deswegen verändert worden, weil die zuvor getroffenen Absprachen offensichtlich nicht präzise genug erfolgten.

Um dem abzuwehren, wurde der für 2005 bestimmte Plan gemeinsamer Arbeiten zum Einem dadurch konkretisiert, dass für die jetzt festgelegten Prioritäten von beiden Seiten Verantwortliche für die weitere Bearbeitung festgelegt und benannt wurden. Damit dürfte bei der Abarbeitung des Plans jedenfalls die

lückenlose Kommunikation in Vorbereitung der insgesamt 13 Veranstaltungen unter gemeinsamer Beteiligung gesichert sein.

In sechs Abschnitten konzentriert sich der Plan der Gemeinsamen Arbeiten von OTIF und OSShD auf die Ausarbeitung und Umsetzung der Maßnahmen zur Entwicklung der OSShD-Transportkorridore, die Angleichung von SMPS an andere im internationalen Personenverkehr geltende Rechtsdokumente, mit besonderem Schwerpunkt auf die Arbeiten im Bereich der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter (zu denen das Komitee der OSShD die Teilnahme an den Gemeinsamen Tagungen RID/ADR/ADN sowie des RID-Fachausschusses fest zusagte), auf die unter der Federführung des CIT laufenden und möglichst noch 2005 abzuschließenden Arbeiten zur Ausarbeitung des Einheitlichen Frachtbriefes CIM-SMGS, auf technische Fragen des Eisenbahntransports (bei denen sich die OSShD auch an den Sitzungen des voraussichtlich im Herbst einzuberufenden OTIF-Fachausschusses für technische Fragen beteiligen wird) und auf Fragen der Erleichterung des Grenzübergangs, insbesondere in Sicht der Vorbereitungen für die internationale Konferenz von ECE/UNO und OSShD über die Erleichterung des Grenzübergangs im Eisenbahnverkehr.

Aus Sicht des Zentralamtes ist es damit während dieses Treffens, das der neue Generaldirektor zugleich als Antrittsbesuch beim Komitee der OSShD nutzte, gelungen, ein sowohl ambitioniertes, zugleich aber auch realistisches Programm für die gemeinsamen Arbeiten im Jahr 2005 zu verabreden. Damit sind auch die Voraussetzungen geschaffen, damit die Durchführung dieses Plans einen höheren Grad der Zielerreichung ermöglicht, als dies aufgrund der erwähnten Anlaufschwierigkeiten noch im vergangenen Jahr möglich wurde. Besonders ermutigend sind die festen Zusagen des Komitees der OSShD, sich durch direkte Präsenz an den in diesem Jahr vorgesehenen Gemeinsamen Tagungen RID/ADR/ADN und an den Tagungen des RID-Fachausschusses sowie an der Sitzung des erstmals einzuberufenden Fachausschusses für technische Fragen der OTIF direkt zu beteiligen.

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)

Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS

Große Arbeitsgruppe

Bern, 8.-10. Februar 2005

Das CIT-Projekt „Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS“ hat seinen Ursprung in einem Auftrag, der sich aus der gemeinsamen Erklärung der Konferenz über internationales Eisenbahntransportrecht in Kiew ergibt (s. Zeitschrift 4/2003, S. 86-90). Es wird im Kontext der Bemühungen um eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Attraktivität des Eisenbahnverkehrs in den pan-europäischen und in den OSShD-Transportkorridoren, insbesondere in den pan-europäischen Korridoren I.-III., vorangetrieben. Nach den ersten Sitzungen einer Arbeitsgruppe, in der Mitarbeiter des CIT, der UIC und der OSShD sowie der in Deutschland, Österreich, Polen, Belarus, Russland, Ukraine und Lettland tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen mitwirkten, wurde eine Zwischenbilanz anlässlich des am 1./2. Dezember 2004 in Paris abgehaltenen Seminars gezogen (s. Zeitschrift 4/2004, S. 116).

Das Konzept des Projektes besteht darin, einen „direkt auf die CIM/SMGS-Beförderungsbestimmungen gestützten integrierten Einheitsfrachtbrief mit dem dazugehörigen Handbuch CIM/SMGS-Verkehr als Summe gleicher oder vergleichbarer Daten zu erstellen“. Der integrierte Einheitsfrachtbrief soll selbständige Anwendung für die jeweiligen Kompetenzbereiche der CIM- und SMGS-Bahnen finden.

Die Organisation der Arbeiten entspricht dem Bedürfnis, alle betroffenen Sachbereiche – Recht, Abfertigung, Abrechnung und Zoll – abzudecken und dabei möglichst rasch voranzukommen: Eine Große Arbeitsgruppe, zu deren Sitzungen auch die OTIF beigezogen wird, hat Grundsatzbeschlüsse zu fassen, an denen sich eine Kleine Arbeitsgruppe, die sowohl das Muster des Frachtbriefes als auch den Entwurf des Handbuchs erarbeiten soll, orientiert.

Der Sitzung der Großen Arbeitsgruppe, die vom 8.-10. Februar 2005 in Bern stattfand und an der auch die OTIF teilnahm, lag ein erster Entwurf des Frachtbriefes und ein Fragenkatalog vor. Als erste Frage wurde die Rechtsgrundlage des Frachtbriefes CIM/SMGS behandelt. Während Artikel 6 § 8 CIM 1999 eine ausreichende Rechtsgrundlage und den für dieses Projekt benötigten Spielraum bietet, erfordert das

Vorhaben eine Änderung des SMGS, denn das Muster des Frachtbriefes bildet einen Bestandteil des SMGS. Unter Berücksichtigung dieser Tatsache erstellte die Große Arbeitsgruppe einen Arbeitskalender, wonach die Entwürfe nach den für die OSShD und für das CIT geltenden internen Verfahrensregeln bis März 2006 gutgeheißen werden sollen, das Frachtbriefmuster und das Handbuch im April 2006 bei einem Seminar am Sitz des CIT vorgestellt und am 1. September 2006 eingeführt werden soll.

Weitere Beschlüsse wurden hinsichtlich der Sprachen des Frachtbriefes und der Schnittstelle gefasst. Auf einzelne mit der Schnittstelle zusammenhängende Fragen, insbesondere betreffend die Haftung und die Zahlung der Kosten, muss jedoch die Große Arbeitsgruppe bei ihrer nächsten Sitzung, die vom 17.-19. Mai 2005 in Warschau stattfinden wird, zurückkommen.

Abhandlungen

Der liberalisierte Eisenbahnverkehr im Wettbewerb

Von Hon. Prof. Dr. Kurt Spera, Wien

Die mit den Vorgaben der Europäischen Union eingeleitete Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs befindet sich nunmehr in ihrer unmittelbaren Umsetzungsphase, womit der freie Netzzugang bereits Gestalt annimmt. Auch die bevorstehende Inkraftsetzung der neuen beförderungsrechtlichen Regelungen nach dem Protokoll 1999 von Vilnius, mit einem erheblich veränderten „Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr /COTIF/“ scheint angesichts eines Standes von derzeit vorliegenden Ratifikationen von 23 Staaten¹ eine Verwirklichung mit etwa Mai 2005 zu finden. Ab dann sind bisher als wesentlich anzusehende Sachzwänge, wie Beförderungs- und Tarifpflicht nicht mehr gegeben und den am jeweiligen Transport beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen bieten sich – vorausgesetzt von deren Nutzung - weitreichende Möglichkeiten zur individuellen Vertragsgestaltung mit ihren Partnern. Die dadurch eintretenden bedeutenden Neuerungen am Verkehrsmarkt erfordern wirksame Strategien zugunsten des Schienenverkehrs, um im Wettbewerb gegen andere

¹ Diese Abhandlung wurde Ende Oktober 2004 verfasst. Bezüglich des Stands der Ratifikationen des Protokolls 1999 Ende März 2005, s. S. 1/2.

Transportarten - insbesondere der Straßengüterbeförderung - bestehen zu können.

In diesem Zusammenhang sollen die nachfolgenden Ausführungen mit einem aus der Rechtslage resultierenden Vergleich gegebener Beförderungsvoraussetzungen, den Problemcharakter von künftigen Transportentscheidungen aufzeigen:

Zunächst zur Zukunft des Eisenbahntransports:

Wie schon Eingangs erwähnt, werden die 1999 an der Generalversammlung der „Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)“ in Vilnius/Litauen beschlossenen umfassenden Neuerungen im Jahr 2005 zur Einführung gelangen. Die daraus resultierenden gravierenden Änderungen bedingen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Umdenken in Richtung einer dann gegebenen Bedingungs- vielfalt.

In diesem Zusammenhang ist die sich nunmehr abzeichnende Ausgangslage zu berücksichtigen:

Hier zunächst die Geltung der dann als Völkerrecht in Kraft gesetzten Bestimmungen des geänderten

„Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)“.

Dieses wurde erheblich ausgeweitet und mit nunmehr sieben (anstelle bisher zwei) Anhängen versehen. Hier deren Erwähnung im Einzelnen:

- „Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV)“, Anhang A
- „Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)“, Anhang B
- „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)“, Anhang C
- „Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (CUV)“, Anhang D
- „Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI)“, Anhang E
- „Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die

Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU)“, Anhang F

- „Einheitliche Rechtsvorschriften für die Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF)“, Anhang G.

Für manche der vordem erwähnten Vorschriften stehen einerseits noch erforderliche Detailregelungen aus. Dies betrifft insbesondere die Anhänge D, E, F und G. Hiervon werden auch die bisher geltenden Bedingungen des RIV, des RIP sowie des UIC-Merkblattes 433 berührt, die eines entsprechenden Ersatzes bedürfen. Auch muss der Umstand Berücksichtigung finden, dass für die Verbindlicherklärung technischer Normen sowie für die Zulassung von Eisenbahnmaterial, die notwendigen Einzelerfordernisse mittels einheitlicher Standards fehlen.

Andererseits sollten die Bestrebungen der Kommission der Europäischen Gemeinschaften nicht übersehen werden, die derzeit im Rahmen des dritten Eisenbahnpakets einen Vorschlag präsentiert, der bei Nichterfüllung vertraglicher Qualitätsanforderungen im Schienengüterverkehr eine Neuregelung der Entschädigungsleistungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, zutreffendenfalls deren Kunden sowie eine Rückgriffnahme auf die Infrastrukturbetreiber vorsieht. In diesem Zusammenhang sollen die Erbringer schienenseitiger Dienstleistungen zu erhöhten Anstrengungen in Richtung verbesserter Qualität verhalten werden. Diesbezüglich hätte etwa der Beförderungsvertrag besonderen Bedingungen Rechnung zu tragen, die erheblich über die derzeit vorgesehenen Grundlagen (CIM, Handbuch Frachtbrief) hinausgehen. In weiterer Folge wird die Anhebung der Haftungsbegrenzung für Verlust oder Beschädigung des Gutes auf € 75 je Kilogramm sowie eine Neuregelung bei Verspätungsschäden vorgesehen.

Die von Brüssel vertretene Willensbekundung, die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu einer höheren Qualität zu verhalten, ist einerseits zu begrüßen, umso mehr als mit deren Einführung den Frachtkunden ein verbessertes Angebot bei Inanspruchnahme von Leistungen des Schienenverkehrs zur Verfügung stehen würde. Auch scheint in diesem Zusammenhang der Umstand erwähnenswert, dass im Zuge des Revisionsverfahrens zum COTIF 1999 bereits eine maßvolle Erhöhung der für die Haftung der Eisenbahn vorgesehenen Entschädigungsbeträge, allein in Anbetracht des Wertverlustes beim Sonderziehungsrecht (SZR) als

Rechnungseinheit beantragt wurde. Die damaligen Bemühungen haben allerdings bei den Mitgliedstaaten keine Mehrheit gefunden.

Zwangsläufig erhebt sich angesichts solcher in Rede stehenden Reformen, die sicherlich berechnete Problematik, ob eine im Wege des EU-Rechts den Eisenbahnverkehrsunternehmen verordnete Qualitätsverbesserung eine wirksame Maßnahme zu einer Anhebung der Leistungspotenziale im Schienenverkehr ist. Diese Frage drängt sich in Berücksichtigung des Umstandes auf, dass die 1999 in Vilnius beschlossenen Neuerungen zum Eisenbahnbeförderungsrecht in Form eines den Erfordernissen der Liberalisierung angepassten COTIF noch nicht ihre Inkraftsetzung gefunden haben. An sich würde das diesbezügliche Übereinkommen den Beförderern ein weitgehendes Maß an Freiheit einräumen, mit dem sie selbst jene vorerwähnten Qualitätskriterien wahrnehmen könnten, ohne einer bezüglichen Verordnung zu bedürfen. Allerdings bleibt die Antwort offen, ob und in welcher Weise sich das Marktverhalten der Eisenbahnverkehrsunternehmen den steigenden Erfordernissen des Wettbewerbs anzupassen vermag. Unbeschadet dieser Frage sollte die volle Nutzung der durch das COTIF 1999 eingeräumten Möglichkeiten der Inanspruchnahme einer weitgehenden Vertragsfreiheit den Schienenverkehr der Zukunft prägen.

Andererseits stellt sich ein gravierendes Problem dahingehend, dass jedwede in die erforderliche Konsolidierungsphase des COTIF 1999 eingreifende EU-Regelung eine mögliche Rechtsunsicherheit für die internationale Eisenbahnbeförderung nach sich zieht. Eine hieraus resultierende Differenzierung der vertraglichen Voraussetzungen für die Beförderung im Schienenverkehr sollte demnach allenfalls vermieden werden. Deshalb wären jene Eisenbahnverkehrsunternehmen die im internationalen Transportgeschehen tätig sind gut beraten, die ihnen durch die Liberalisierung zugestandene Freizügigkeit dahingehend zu nützen, um die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaft als erforderlich erachteten Qualitätsstandards von sich aus den abzuschließenden Beförderungsverträgen zugrunde zu legen. Dies ist ein Hauptfordernis, dem sich grenzüberschreitend tätige Schienenverkehrsunternehmen, gewissermaßen im Vorgriff auf künftige Rechtsregelungen stellen sollten. Ein solches Vorhaben findet derzeit von den Mitgliedern der im Donauraum wirkenden Arbeitsgemeinschaft ARGE Korridor X, im Rahmen eines dort laufenden Projekts zur Hebung der Gütekriterien im Eisenbahntransport, seine Umsetzung.

Zu den Eingangs erwähnten Anhängen des „COTIF“ wurden in der Zwischenzeit zum Teil vom „Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT)“ als dessen „Produkte“ Regelungen in Form von „Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB)“ vorbereitet, die den Mitgliedern dieser Institution in Form der Empfehlung als Arbeitsinstrumentarien zur Verfügung stehen. Soweit für den Güterverkehr relevant, erfolgt deren nachstehende Aufzählung.

Bisher bereits fertiggestellt:

„Allgemeine Beförderungsbedingungen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr (ABB-CIM)“

Diese bilden im Wesentlichen eine Ergänzung zu den ER CIM und sind vor allem für jene Fälle gedacht, in denen Einzelsendungen oder solche Transporte abgefertigt werden, für die es nicht zum Abschluss spezieller „Kundenabkommen“ kommt.

Neben den ABB-CIM ist auch ein Muster „Kundenabkommen“ vorgesehen.

Mittels dieses wird eine Sondervereinbarung mit dem Kunden getroffen, wobei hier hinsichtlich der Beförderung günstigere Bedingungen vereinbart werden können, als in den ER CIM festgeschrieben. Solche würden etwa einen höheren Umfang der Entschädigung oder andere für den Kunden vorteilhafte Regelungen vorsehen, doch könnten hier auch umfassendere Qualitätsstandards vereinbart werden. Im Allgemeinen hat es allerdings bisher von den im Europaverkehr bedeutenden Eisenbahnverkehrsunternehmen noch keinerlei Absichtserklärungen in dieser Richtung gegeben, weshalb im Rahmen zukunftsbezogener Projekte eine Beispielwirkung angestrebt werden sollte. Mit den künftig geltenden ER CIM wird übrigens - ähnlich wie im Straßenverkehr - die Möglichkeit eingeräumt Lieferfristen zu vereinbaren, was auch den vorgegebenen EU-Qualitätskriterien entsprechen würde. Allerdings kann derzeit in keiner Weise auf deren späterhin zur Anwendung gelangenden Umfang (dieser ist letztlich von den Entscheidungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen als Beförderer hinsichtlich von deren Akzeptanz abhängig) geschlossen werden.

„Handbuch CIM-Frachtbrief (GLV-CIM)“

Dem Frachtbrief wird hier eine hohe Aufmerksamkeit gezollt, und die Verpflichtung zu dessen Ausstellung und Richtigkeit, entgegen den Bestimmungen des Artikels 4 der ER CIM, dem Absender – soweit keine anders lautende Absprache, etwa elektronischer

Frachtbrief (Beförderungsauftrag), - auferlegt. Dem nunmehr vorliegenden Muster ist eine zweifache Funktion zu eigen. Einerseits dient er als Beförderungsdokument für die jeweilige Sendung, andererseits als Wagenbrief für den als Gut aufzuliefernden Wagen, der Gegenstand eines CUV - Verwendungsvertrages ist. Im Frachtbrief wird als eine Neuerung, neben der bisherigen Angabe für gefährliches Gut (RID), auch die Bezeichnung für eine zur Beförderung gelangende „außergewöhnliche Sendung“ vorgesehen. Allerdings haben manche der von der EU-Kommission im Rahmen verbesserter Qualitätsstandards geforderten Vertragselemente als Frachtbriefinhalte noch keine Berücksichtigung gefunden. Dazu ist noch zu bemerken, dass es für die derzeit verwendeten Formulare keine Aufbrauchfrist geben wird, womit ab dem Tag der Inkraftsetzung des COTIF in der Fassung 1999, lediglich die neuen Frachtbriefe gelten. Im Übrigen erhebt sich die Frage, ob die in dem erwähnten Handbuch vorgesehene Vielfalt der dem Absender als Vertragspartei des Beförderers auferlegten Verpflichtungen eine allgemeine Zustimmung erfährt. Sofern dies in Zweifel zu ziehen ist, muss hier ein nicht unbeträchtlicher Vorteil zu Gunsten des Straßengüterverkehrs geortet werden.

„Allgemeine Geschäftsbedingungen für den Vertrag über gemeinsame Beförderung im Güterverkehr (AGB Gemeinsame Beförderung)“

Diese finden in jenen Fällen Anwendung, in denen die Transportdurchführung mehreren Beförderern obliegt. Weitere vertragliche Vorgaben - siehe diese tieferstehend - sind für den Leistungsaustausch zwischen den Beförderern untereinander, zum Teil aber auch mit ihren kundenseitigen Partnern vorgesehen:

„Allgemeine Geschäftsbedingungen für den Vertrag über die Unterbeförderung im Güterverkehr (AGB Unterbeförderung)“

„Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Verträge über Dienstleistungen im Güterverkehr (AGB Dienstleistungen)“

„Allgemeine Geschäftsbedingungen für den Mietvertrag eines Triebfahrzeugs mit Triebfahrzeugführer im Güterverkehr (AGB Miete)“

„Allgemeine Geschäftsbedingungen über den Traktionsvertrag im Güterverkehr (AGB Traktion)“

In Fertigstellung oder im Entwurfstadium:

„Handbuch Güterverkehr (GTM-CIT)“

„Internationales Informationsverzeichnis (RII-CIT)“

„Verkehr CIM/SMGS“, Aktualisierung der bisher zur Anwendung gelangenden RSM sowie Schaffung eines Einheitsfrachtbriefes

Soweit Eisenbahnbeförderungen im CIM-SMGS-Verkehr und in der Gegenrichtung erfolgen, gibt es mangels eines durchgehenden Beförderungsvertrages erhebliche Probleme. Diese liegen einerseits beim derzeit gegebenen Erfordernis einer Umbehandlung durch den Bahnhofsvorsteher, andererseits beim Umstand, dass eine durchgehende Regelung der Haftung infolge der weitgehend differenzierten Beförderungsregime fehlt. Auch die umstrittene Rechtspersönlichkeit des „Bahnhofsvorsteher“ für dessen Leistungserbringung beim Vorgang der hier erwähnten Umbehandlung wirft erhebliche Probleme auf. Im weiteren Verfolg einer Lösung in Richtung eines vorgesehenen Einheitsfrachtbriefes, vermag dieser – wie im bereits eingeleiteten Verfahren zu dessen Konkretisierung erkennbar - lediglich den Entfall der Reexpedition, nicht jedoch die erforderliche durchgehende materielle Verantwortlichkeit zu regeln.

„Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Infrastrukturnutzung (AGB.I)“

Diese befinden sich derzeit lediglich im Entwurfstadium von UIC und CIT, doch müssen sie infolge der primären Zuständigkeit mit RailNetEurope (RNE) gemeinsam erarbeitet werden, was – unter dem gegebenen Aspekt der Dringlichkeit - einen derzeit nur schwer abschätzbaren Zeitraum erfordern wird. Hieraus resultiert ein offensichtlich dann gegebener relativ kurzer Umsetzungszeitraum für den bestehenden Regelungsbedarf. Die Umfänglichkeit der hier kurz angesprochenen Materie lässt sich aus der Abhandlung „Vertragsgrundlagen für die Nutzung der Infrastruktur“ von Dr. Th. Leimgruber, in „ZintEisenb.“, 3/2004, S. 59 ff., ersehen.

In diesem Zusammenhang haben auch die „Anschlussbahnen“ eine Berücksichtigung zu finden, die einerseits der „Infrastruktur“ zuzuordnen sind, andererseits in einer Reihe von Staaten, so auch in Österreich, einen erheblichen Nachteil hinsichtlich einer durchgehenden Haftung (wie beim Straßengüterverkehr üblich) aufweisen. Dieser resultiert aus dem in den Bedingungen für Anschlussbahnen (BH 510) festgeschriebenen Umstand, dass die Geltung des Beförderungsvertrages erst ab der erfolgten Übernahme durch die Eisenbahn oder der Ablieferung an der Wagenübergabestelle (WÜSt) bzw. vom zuständigen Bedienungsbahnhof gegeben ist. In der für Anschluss-

bahnen vorgesehenen gesetzlichen Regelung in der Schweiz gilt die Wirksamkeit des Beförderungsvertrages bereits mit der Übernahme durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen an der im Bereich des Anschlussbahnunternehmers gelegenen Verladestelle vorgesehen. (Mit einer solchen Regelung kann eine - für überaus wichtig anzusehende - Gleichstellung als mit dem Wettbewerber Straßengüterverkehr bewirkt, Realisierung finden).

„Allgemeiner Wagenverwendungsvertrag (AVV)“

Dessen Grundlagen sind bei UIC und UIP seit geraumer Zeit in Bearbeitung, doch bestehen gegenwärtig noch erhebliche Auffassungsdifferenzen (Ersatz für RIP und RIV sowie des UIC-Merkblattes 433 und der derzeitigen Einstellverträge) womit eine Reihe offener Fragen bezüglich Berücksichtigung von Interessen der Einsteller sowie der Beförderer zu Tage treten. Diesbezüglich steht auch noch eine Abstimmung über Wagenmieten, Leerlauffrachten und zu gewährenden Privatwagenabschläge aus. Dazu kommt überdies das Erfordernis der Gestaltung von Wagenmanagement-Systemen sowie die Problematik, dass nach dem neuen COTIF, Privatwagen nicht mehr bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen eingestellt werden müssen. Diese Problembereiche geben Grund zu der Annahme, ein möglicher Geltungsbeginn des neuen Übereinkommens könnte noch vor einer Einigung über die notwendigen Regelungen gegeben sein.

Als eine **weitgehend fertiggestellte Version**, die lediglich der Bereinigung einiger finanztechnischer Fragen bedarf, ist hier noch das

„Abkommen über die Beziehungen zwischen den Beförderern im internationalen Eisenbahnverkehr (AIM)“

zu erwähnen.

Dieses besagt hinsichtlich seines Geltungsbereiches wie folgt:

Das Abkommen erfasst alle nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM beförderten Sendungen im Verkehr zwischen mehreren aufeinanderfolgenden Beförderern, die sich zur Anwendung dieses Abkommens bereit erklärt haben oder die dem CIT angehören und gegen die Anwendung des Abkommens weder einen generellen Vorbehalt eingelegt noch es wirksam gekündigt haben. Das Generalsekretariat des CIT veröffentlicht die Liste dieser Beförderer und aktualisiert sie regelmässig.

Wendet einer der aufeinanderfolgenden Beförderer das Abkommen nicht an, so bleibt es zwischen den anderen Beförderern gleichwohl gültig. Im Verhältnis zu den Beförderern, die das Abkommen nicht anwenden, gelten die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM.

Im Vergleich zu den hier erfolgten Darlegungen über die eintretenden eisenbahnseitigen Neuerungen, die gegenwärtig geltenden Regelungen für Beförderungen im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr:

Die derzeit weit über Europa hinaus gefahrenen Straßentransporte werden zu den seit 1956 geltenden Bedingungen des „Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)“ unter den Voraussetzungen einer weitgehenden Vertragsfreiheit befördert. Die hierauf basierende Möglichkeit des Abschlusses von Vereinbarungen mit dem Frachtführer lassen einen weitreichenden Spielraum für Absprachen zu. Auch der Umstand, dass die für das jeweilige Transportunternehmen seitens der zuständigen staatlichen Behörde für den internationalen Verkehr zugelassenen Fahrzeuge, unter Zugrundelegung eines einheitlichen durchgehenden in Ost und West geltenden Beförderungsvertrages, demnach nahezu weltweit, Leistungen erbringen können, spricht für sich.

Im Gefüge der hier erwähnten CMR gibt es einen einheitlichen Haftungsrahmen, der die durchgängige Haus/Haus-Beförderung einschließt und im Allgemeinen eine Entschädigungsleistung für fehlendes oder beschädigtes Gut im Ausmaß von SZR 8,33 per Kilogramm Bruttomasse vorsieht. Für Überschreitung der Lieferfrist wird mit dem Einfachen der Fracht gehaftet und bei Schadensfällen die nach gegebener Rechtslage dem Vorsatz gleichstehen, wird voller Wertersatz geleistet.

Wenngleich das vordem erwähnte begrenzte Haftungsausmaß, erheblich unter jenem des Schienenverkehrs liegt, muss dem bedeutenden Vorteil eines sofortigen Beginns der Beförderung (unter Außerachtlassung von Vertragserfordernissen mit Beförderern und Infrastrukturbetreibern) sowie einer direkt vom Frachtführer begleiteten und damit beaufsichtigten Sendung, in jeglicher Beurteilung Rechnung getragen werden.

Die hier erörterten, künftig geltenden Regelungen, insbesondere für Beförderungen auf der Schiene, deren Darlegungen in dieser Abhandlung keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben, verdeutlichen bereits jene immensen Anforderungen, die in der künftigen Tätigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) als Beförderer sowie der Infrastrukturbetreiber und damit im

Wissensstand von deren Mitarbeitern zu berücksichtigen sind. Demnach schiene es angebracht, schon jetzt intensive Überlegungen nach Vereinfachungen auf die künftig zur Geltung gelangenden Rechtsgrundlagen für den internationalen Eisenbahnverkehr anzustellen, mit deren Hilfe eine Reihe der in diesen Ausführungen dargestellten Voraussetzungen für die Schienengüterbeförderung erleichtert werden sollten.

Rechtsprechung

Landgericht Frankfurt am Main

Urteil vom 15. Oktober 2003

1. **Der Ausschluss von Ansprüchen wegen Verspätung nach § 17 EVO ist auch nach Privatisierung der Bahn weiterhin geltendes Recht. Die Geltung der Vorschrift wird insbesondere durch die EG-Richtlinie 93/13/EWG über missbräuchliche Klauseln in Verbraucherverträgen nicht berührt.**
2. **Auch bei einem Verschulden von Bediensteten der Bahn ist ein Rückgriff auf den allgemeinen Haftungstatbestand der positiven Vertragsverletzung bei Verspätungsschäden ausgeschlossen.**

Vgl. § 17 deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO)¹

Entscheidungsgründe:

Der Kläger beansprucht Schadenersatz in Höhe von insgesamt € 797,21 (=DM 1 559,20) wegen einer Zugverspätung am 14. August 2001 auf der Strecke Bonn – Frankfurt am Main (Flughafen), insbesondere eine Entschädigung wegen des Verlusts eines Urlaubstages und eines Tages einer gebuchten Rundreise für sich und seine Ehefrau. Der Kläger und seine Ehefrau wollten am 14. August 2001 am Flughafen Frankfurt am Main einen Flug nach Mexico mit der Fluggesellschaft Condor (Flug Nr. 2156) antreten, der auf 11.10 Uhr festgesetzt war. Für die Anreise aus Troisdorf wollten sie ab Bonn den IC 609 verwenden, der planmäßig in Bonn um 7.13 Uhr abfährt und in Frankfurt-Flughafen um 8.55 Uhr ankommt. Der Kläger und seine Ehefrau erreichten den Flug wegen

einer mehr als zweistündigen Verspätung nicht. Sie konnten erst am 15. August 2001 einen Ersatzflug ab München wahrnehmen. Für die Weiterfahrt nach München erhielten sie von der Beklagten zu 2) kostenlose Tickets; außerdem erhielten sie einen Voucher für die kostenlose Übernachtung in einem Hotel in München.

Der Kläger hat vorgetragen, wegen eines Personenschadens auf der Strecke Bonn – Bad Godesberg seien die Passagiere des Zugs und mit ihnen er und seine Ehefrau mit dem IC 823 nach Köln und von dort linksrheinisch über Koblenz nach Frankfurt am Main befördert worden, wobei es zu einer Reihe weiterer Verzögerungen und dadurch insgesamt zu einer Verspätung von rund zwei Stunden gekommen sei. Nach einer Durchsage, wonach unter anderem der Flug Condor Nr. 2156 noch erreicht würde, sei es gegen 10.50 Uhr in Rüsselsheim erneut zu einer Wartezeit von rund 10 Minuten gekommen, die in keiner Weise begründet worden sei. Schließlich sei der Zug um 11.15 Uhr in Frankfurt-Flughafen angekommen, als die Maschine nach Mexico gerade startete. Als Schaden macht der Kläger Umbuchungsgebühren (DM 100.-), Kosten für einen Imbiss in Frankfurt am Main (DM 42.20) und für ein Abendessen in München (DM 267.-), Beträge als Ausgleich für den Verlust von zwei Urlaubstagen (DM 700.-) und von zwei Tagen der gebuchten Rundreise (DM 400.-) sowie für Nebenkosten (Telefon, Trinkgelder) pauschal weitere DM 50.- geltend.

Die Beklagte zu 1) hat ihre Passivlegitimation bestritten, da der Personenverkehr in ihrem Konzern ausschließlich von der Beklagten zu 2) betrieben werde. Im Übrigen haben die Beklagten sich auf den Haftungsausschluss nach § 17 Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) berufen und bestritten, dass die Verzögerungen von ihnen zu vertreten seien.

Durch das angefochtene Urteil, auf dessen tatsächliche Feststellungen gemäß § 540 I Nr. 1 Zivilprozessordnung (ZPO) ergänzend Bezug genommen wird, hat das Amtsgericht die Klage als unbegründet abgewiesen. Es hat ausgeführt, die Beklagte zu 1) sei nicht passiv legitimiert, weil zwischen dem Kläger und ihr keine vertraglichen Beziehungen entstanden seien; der Personenfernverkehr werde im Konzern der Beklagten zu 1) nämlich unstreitig ausschließlich von der Beklagten zu 2) betrieben.

Die Beklagte zu 1) hafte auch nicht unter Rechtscheinsgesichtspunkten für eine eventuelle Verbindlichkeit der Beklagten zu 2). Die Beklagte zu 2) hafte ebenfalls nicht für den geltend gemachten Verspätungs-

¹ Was den internationalen Verkehr anbelangt, verweist Artikel 47 § 2 CIV 1980 auf das nationale Recht. Dieselbe Rechtslage ergibt sich aus Artikel 32 § 3 CIV 1999 (noch nicht in Kraft).

schaden, denn sie sei auf Grund der Regelung des § 17 EVO von der Haftung für nicht von ihrem Personal verschuldete Verspätung befreit. Diese Regelung sei nach wie vor rechtmäßig; sie verstoße insbesondere nicht gegen die Richtlinie 93/13/EWG, da es sich um eine Rechtsnorm und nicht um eine Vertragsklausel handle.

Der Kläger rügt mit seiner Berufung, mit der er die Klage gegenüber beiden Beklagten weiterverfolgt, das Amtsgericht habe verkannt, dass das Haftungsprivileg des § 17 EVO, wenn die Vorschrift überhaupt noch gültig sei, jedenfalls äußerst restriktiv angewendet werden müsse, da es für die durch diese Regelung erfolgende Privilegierung der Beklagten – anders als zu Zeiten der Führung der Bahn als eines hoheitlichen Staatsbetriebs – keinen akzeptablen Grund mehr gebe. Danach könnten die Beklagten sich nicht für ihre Fehlleistungen freizeichnen, insbesondere nicht für die vorliegend völlig verfehlte Empfehlung der ungeeigneten linksrheinischen Umleitungsstrecke. Der Kläger meint, zumindest unter Rechtsscheinsgesichtspunkten hafte auch die Beklagte zu 1), da sie bzw. ihre Konzernunternehmen es im Massengeschäft der Bahnbeförderung offen ließen, mit wem kontrahiert werde.

Die zulässige, insbesondere form- und fristgerecht eingelegte und begründete Berufung hat in der Sache keinen Erfolg. Das Amtsgericht hat die Klage mit zutreffender Begründung abgewiesen. Die Kammer macht sich die Entscheidungsgründe des angefochtenen Urteils zu eigen und nimmt zur Vermeidung von Wiederholungen gemäß § 540 I ZPO auf das angefochtene Urteil Bezug. Auch die Berufungsbegründung, die keinen neuen Tatsachenvortrag enthält, vermag an der zutreffenden Entscheidung nichts zu ändern.

Zutreffend hat das Amtsgericht zunächst die Passivlegitimation der Beklagten zu 1) verneint, weil zwischen dem Kläger und ihr kein Vertragsverhältnis zustande gekommen ist. Der Kläger ist dem Vorbringen der Beklagten, wonach im Konzern der Beklagten zu 1) der Personenfernverkehr der (nach Presseberichten demnächst als DB Fernverkehr AG firmierenden) Beklagten zu 2) obliegt, während für den Nahverkehr – wie gerichtsbekannt ist – die DB Regio AG zuständig ist, nicht entgegen getreten. Insbesondere hat er kein Ticket, keine Buchungsbestätigung oder eine andere Vertragsunterlage vorgelegt, aus der sich ergibt, wer den fraglichen Personenverkehr betreibt. Damit ist unbestritten, dass Vertragspartnerin des Klägers hinsichtlich der streitgegenständlichen Bahnreise von Bonn

nach Frankfurt am Main ausschließlich die Beklagte zu 2) als Leistungserbringerin war.

Auch unter Rechtsscheinsgesichtspunkten, etwa der Anscheinsvollmacht, ist eine Haftung der Beklagten zu 1) nicht begründbar, da nicht vorgetragen ist, auf welches konkret der Beklagten zu 1) zurechenbare Verhalten sie gestützt werden soll. Die sicher in der Bevölkerung noch vielfach verbreitete Meinung, Rechtsnachfolgerin der ehemals staatlichen Deutschen Bundesbahn bzw. der Deutschen Reichsbahn sei in Bezug auf deren sämtliche früheren Tätigkeitsfelder die Beklagte zu 1), ist vermeidbar unrichtig, denn zumindest auf Befragen bei der Buchung oder am Fahrkartenschalter kann jedem Reisenden gesagt werden, mit welchem Unternehmen er kontrahiert. Wenn ihn diese Einzelheiten, wie das im Massengeschäft der Bahnbeförderung verständlich ist, beim Kauf des Fahrscheins nicht interessieren und er sie deshalb nicht zur Kenntnis nimmt, ist der in Unkenntnis der Struktur des Konzerns der Beklagten zu 1) befindliche Reisende im Übrigen nicht rechtlos gestellt, da er sie erforderlichenfalls auch im Nachhinein durch Blick auf den Fahrschein oder auch durch Anfrage bei der Beklagten zu 1) oder der in Betracht kommenden Konzerngesellschaften in Erfahrung bringen kann.

Auch die Beklagte zu 2) haftet für den Verspätungsschaden nicht, denn sie ist als Eisenbahnunternehmen im Sinne von § 1 der EVO außerhalb des Geltungsbereichs des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) nach der Regelung in § 17 EVO nicht zur Leistung derartiger Entschädigung verpflichtet. Die Vorschrift lautet wie folgt:

„Verspätung oder Ausfall eines Zuges begründen keinen Anspruch auf Entschädigung. Die Eisenbahn hat jedoch bei Ausfall oder verhinderter Weiterfahrt eines Zuges, soweit möglich, für die Weiterbeförderung der Reisenden zu sorgen.“

Soweit argumentiert wird, die ursprünglich aus dem Jahr 1938 (Reichsgesetzblatt - RGBl.II, 633) stammende Vorschrift sei obsolet und deshalb nicht mehr oder nur mit einem veränderten Regelungsinhalt anwendbar, weil sie das Bestehen eines staatlichen Eisenbahnunternehmens voraussetze, kann dem die Kammer nicht folgen. Diese Argumentation verkennt, dass die EVO in der Zeit nach der Privatisierung der Deutschen Bundesbahn durch das im Jahre 1994 in Kraft getretene Bundes-eisenbahnneugliederungsgesetz – Bundesgesetzblatt (BGBl.) 1993 I, 2378 – wiederholt geändert und im Jahre 1999 sogar in einer Neufassung vom 20. April 1999 (BGBl. I, 782) neu verkündet worden ist, ohne

dass der zuständige und durch § 26 I Nr. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zum Erlaß von allgemeinen Bedingungen für die Beförderung von Personen und Gütern durch Eisenbahnverkehrsunternehmen ermächtigte Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ein Erfordernis zur Streichung oder Veränderung des § 17 gesehen hätte.

Durchgreifende Bedenken gegen die Geltung von § 17 EVO ergeben sich entgegen vereinzelt geäußelter Kritik (vgl. *Staudinger* in Neue Juristische Wochenschrift 1999, 3664 und *ReiseRecht* aktuell 2000, 19; *Rott* u.a. in *Verbraucher und Recht* 1999, 75; *Däubler* in Neue Juristische Wochenschrift 2003, 2651) auch nicht aus den Regelungen der europäischen Richtlinie 93/13/EWG über mißbräuchliche Klauseln in Verbraucherverträgen – Klauselrichtlinie – (abgedruckt in Neue Juristische Wochenschrift 1993, 1838).

Artikel 3 der Richtlinie 93/13/EWG enthält unter anderem eine § 9 Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGBG) bzw. § 307 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) entsprechende Regelung für eine Inhaltskontrolle mißbräuchlicher Vertragsklauseln in Verbraucherverträgen. Artikel 1 Abs. 2 der Richtlinie 93/13/EWG lautet jedoch:

„Vertragsklauseln, die auf bindenden Rechtsvorschriften oder auf Bestimmungen oder Grundsätzen internationaler Abkommen beruhen, bei denen die Mitgliedstaaten oder die Gemeinschaft – insbesondere im Verkehrsbereich – Vertragsparteien sind, unterliegen nicht den Bestimmungen dieser Richtlinie.“

Die Richtlinie betrifft damit nicht Beförderungsbedingungen, die – wie die EVO – als Rechtsverordnung erlassen und damit selbst nach Artikel 80 Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland eine bindende Rechtsvorschrift sind. Die Kammer bleibt daher bei ihrer schon früher – damals allerdings nicht für den Fall eines Verbrauchervertrags – in dem den Prozessparteien bekannten Urteil vom 1. November 2000 (Aktenzeichen: 2/1 S 164/00) geäußerten Ansicht, dass der Haftungsausschluss für Verspätungsschäden im nationalen Personenverkehr der Eisenbahnunternehmen gemäß § 17 EVO weiterhin geltendes Recht ist (ebenso Landgericht Essen, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 2003, 139; Amtsgericht Berlin-Lichtenberg, Transportrecht 2001, 212; Amtsgericht Frankfurt, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 2001, 132 [die von der Kammer durch das Urteil vom 1.11.2000 bestätigte Entscheidung]; Amtsgericht Berlin-Mitte, Urteil vom 7.2.2001 – 5 C 592/00). Auch nach der Privatisierung der Deutschen Bundesbahn behält die ohnehin nicht nur auf sie, sondern auf alle im nationalen Personenverkehr

tätigen Eisenbahnunternehmen anwendbare Regelung in § 17 EVO ihren auch unter rechtspolitischen Gesichtspunkten akzeptablen Sinn, nämlich im Interesse eines kostengünstigen Massenverkehrs auf der Schiene die wegen der Schienengebundenheit für Störungen des Betriebsablaufs anfälligen Eisenbahnunternehmen von Streitigkeiten über die Vermeidbarkeit immer wieder auftretender Verzögerungen und von den Kosten der andernfalls höchst aufwendigen Dokumentation der Störungsursachen sowie einer zu erwartenden Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten freizuhalten.

Der Anspruch kann schließlich auch nicht unter dem vom Kläger vorgetragene Gesichtspunkt durchdringen, dass der Beklagten zu 2) als Vertragsverletzung nicht nur die Verspätung vorgeworfen werde, sondern eine Fehlentscheidung nach der (ersten) aufgetretenen Verspätung, die nicht vom Haftungsprivileg für Verspätungsschäden erfasst werde, weil das Eisenbahnunternehmen hierfür unter dem Gesichtspunkt der positiven Vertragsverletzung bzw. – nach der Schuldrechtsreform – wegen einer schuldhaften Pflichtverletzung nach § 280 Abs. 1 BGB hafte. Diese Argumentation verkennt die Abgrenzung zwischen dem Anspruch aus positiver Vertragsverletzung (wegen Pflichtverletzung) und dem Anspruch auf Ersatz eines Verzögerungsschadens sowie den Regelungsinhalt des § 17 EVO. Die Vorschrift schließt einen Schadenersatzanspruch wegen eines von dem Eisenbahnunternehmen zu vertretenden Verzögerungsschadens nach § 280 Abs. 2 BGB bzw. § 286 Abs. 1 BGB alte Fassung aus. Dieser Anspruch setzt ein Verschulden des verzögert leistenden Schuldners voraus (§ 286 Abs. 4 BGB bzw. § 285 BGB alte Fassung). Worin im Einzelfall das Verschulden besteht und insbesondere, ob es darin besteht, angesichts einer unverschuldet aufgetretenen ersten Verzögerung (Verspätung) ungeeignete Entscheidungen zur Vermeidung zusätzlicher Komplikationen und weiterer Verzögerungen (Verspätungen) getroffen zu haben, spielt für die Einordnung dieses Verschuldens als dasjenige, das nach § 286 Abs. 4 BGB bzw. § 285 BGB alte Fassung Voraussetzung für den Anspruch auf Ersatz des Verzögerungsschadens ist, keine Rolle. Für die Zurechnung desselben Verschuldens unter dem Gesichtspunkt des allgemeinen Rechtsinstituts der positiven Vertragsverletzung (Pflichtverletzung) bleibt angesichts der den Interessenkonflikt der Vertragsparteien vollständig regelnden speziellen Bestimmungen über den Verzögerungsschaden kein Raum. Der Ausschluss dieses Anspruchs, wie er mit § 17 EVO erfolgt ist, schließt damit auch den Rückgriff auf den allgemeinen Haftungstatbestand der positiven Vertragsverletzung (Pflichtverletzung) aus.

Der Kläger hat die Kosten des erfolglosen Rechtsmittels zu tragen (§ 97 Abs. 1 ZPO).

Eine Zulassung der Revision kam nicht in Betracht, da die Entscheidung nicht von klärungsbedürftigen Rechtsfragen allgemeiner Bedeutung abhing (§ 543 Abs. 1 ZPO); das Berufungsgericht ist bei seiner Entscheidung nicht von einer höchstrichterlichen Rechtsprechung abgewichen.

Anmerkung

Michael A. Pohar, Münster

1. Der Entscheidung des Landgerichtes Frankfurt ist insoweit beizupflichten, als ein Eisenbahnbeförderungsunternehmen keinesfalls haftet, wenn es die Verspätung nicht zu vertreten hat, etwa weil diese – wie im vorliegenden Fall² – auf höherer Gewalt beruht³. Dem Gericht ist ferner zuzustimmen, wenn es Folgeverspätungen, die sich im Bahnnetz ausbreiten, ebenfalls von dem Haftungsausschluss des § 17 EVO erfaßt sieht⁴. Soweit die Kammer jedoch ausführt, § 17 Satz 1 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO)⁵ sei auch vor dem Hintergrund europäischen Rechts – namentlich der EG-Richtlinie 93/13/EWG⁶ über missbräuchliche Klauseln in Verbraucherver-

trägen – weder unwirksam noch einschränkend auszulegen, kann dies nicht unkommentiert bleiben⁷. Die von der Kammer benannte vereinzelte Kritik⁸ gegen die uneingeschränkte Anwendbarkeit des § 17 Satz 1 EVO findet nämlich in jüngster Zeit zunehmend neue Anhänger⁹. Damit lohnt ein näherer Blick auf § 17 Satz 1 EVO und dessen Zusammenhang mit dem europäischen Recht:

§ 17 Satz 1 EVO schließt jegliche Haftung bei Verspätung und Zugausfall unabhängig davon aus, ob ein grob fahrlässiges oder gar vorsätzliches Verhalten des Eisenbahnunternehmens dafür ursächlich war. Die Vorschrift der Rechtsverordnung übernimmt damit die Funktion einer haftungsausschließenden Allgemeinen Geschäftsbedingung¹⁰. Als solche wäre sie gemäß der §§ 305 ff. BGB unwirksam. Auch im Sinne der EWG-Klausel-Richtlinie stellt dieser Totalausschluss der Haftung für Nicht- oder Schlechterfüllung der Hauptleistungspflicht¹¹ eine den Verbraucher unangemessen benachteiligende Regelung dar¹². Dies scheint auch die Kammer so zu sehen. Nach Ansicht des Spruchkörpers hat der inhaltliche Verstoß gegen die Richtlinie jedoch keine Auswirkungen, denn Artikel 1 Abs. 2 der Richtlinie 93/13/EWG¹³ schließt bindende

-
2. Führt allerdings ein offensichtliches Organisationsverschulden zu einer endlosen Ausbreitung einer Einzelverspätung im Netz, ist eine Verschuldenshaftung grundsätzlich denkbar. Diese ist jedoch ebenfalls von § 17 EVO beschränkt.
 3. Zu den Fällen der höheren Gewalt in Bezug auf die Eisenbahnpersonenbeförderung vgl. Staudinger, Weichen stellen für zeitgemäße Fahrgastreue, Gutachten für das Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen, S. 32 f., im Internet einsehbar unter www.munlv.nrw.de/sites/arbeitsbereiche/verbraucherschutz/pdf/dokumentationfahrgastreue_final-04.pdf, erscheint demnächst unter dem Titel: „Verbraucherrechte im Öffentlichen Schienen-Personenverkehr – Entwicklung konkreter rechtlicher Vorgaben für eine Gesetzesinitiative“ im Peter Land Verlag, 2004.
 4. Eine Haftung für Informationspflichtverletzungen im Zusammenhang mit Verspätungen wird von § 17 EVO jedoch nicht ausgeschlossen, vgl. Finger/Eiermann, Eisenbahntransportrecht, Loseblattsammlung (Stand: Januar 1999), § 17 EVO, Anm. 3; Czerwenka/Heidersdorf/Schönbeck, Eisenbahn-Beförderungsrecht, Loseblattsammlung (Stand: August 2001), 70 (EVO), § 17 Anm. 1b aa (2); dazu umfassend Pohar, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV) 2004, 72 (73 f.).
 5. RGBl. 1938 II 663 in der Fassung der Bekanntmachung vom 30.4.1999 (BGBl. 1999 I 784) zuletzt geändert durch die EVO-Änderungsverordnung vom 15. Oktober 2002 (BGBl. 2002 I 4046).
 6. ABl. EG Nr. L 95 vom 21.4.1993, S. 29 = Neue Juristische Wochenschrift 1993, 1838.

-
7. Vgl. auch Staudinger/Schmidt-Bendun, Neue Juristische Wochenschrift 2004, 646 ff.
 8. Vgl. Staudinger, Neue Juristische Wochenschrift 1999, 3664 (3665); Däubler, Neue Juristische Wochenschrift 2003, 2651; Rott/Butters, Verbraucher und Recht 1999, 75 f.
 9. Führich, Reiserecht, 4. Auflage 2002 § 47 Rn. 814; Münchener Kommentar/Basedow, BGB, Band 2a, 4. Auflage 2003, § 305 Rn. 6; vgl. auch: Europäische Kommission, KOM (2000) 248 endg. S. 16; ferner Kapnopoulou, Das Recht der missbräuchlichen Klauseln in der Europäischen Union, 1997, S. 97 ff.; Grabitz/Hilf/Pfeiffer, Das Recht der Europäischen Union, Band III, Sekundärrecht, Loseblattsammlung (Stand: April 2003) A 5, Artikel 1 Rn. 24.
 10. Staudinger (Fußnote 7), 3664; Rott/Butters (Fußnote 7), 107 ff.
 11. Der Fahrplan wird Vertragsinhalt, so dass die fahrlängemäße Beförderung die geschuldete Hauptleistung darstellt.
 12. Ein inhaltlicher Verstoß liegt insbesondere gegen Nr. 1 Buchst. b des Anhangs zu Artikel 3 Abs. 3 der Richtlinie 93/13/EWG vor: „Klauseln, die darauf abzielen oder zur Folge haben dass, (...) die Ansprüche des Verbrauchers gegenüber dem Gewerbetreibenden (...) ausgeschlossen oder ungebührlich eingeschränkt werden, wenn der Gewerbetreibende eine der vertraglichen Verpflichtungen ganz oder teilweise nicht oder mangelhaft erfüllt (...)“.
 13. Artikel 1 Abs. 2 93/13/EWG: „Vertragsklauseln, die auf bindenden Rechtsvorschriften oder auf Bestimmungen oder

Rechtsvorschriften und damit auch § 17 EVO¹⁴ von der Klauselkontrolle aus.

Gegen diese Argumentation richten sich die Bedenken von Staudinger¹⁵. Er weist auf den wenig beachteten Erwägungsgrund 14 der Richtlinie 93/13/EWG¹⁶ hin, welcher nicht nur den Regelungsauftrag¹⁷ an die Mitgliedstaaten enthält, missbräuchliche Klauseln in Verbraucherverträgen zu verhindern, sondern auch den nationalen Gesetzgeber dazu verpflichtet, Gesetze und Rechtsverordnungen auf verbraucherdiskriminierende Vorschriften hin zu überprüfen und entsprechend zu ändern¹⁸.

Soweit der nationale Gesetzgeber die Richtlinie nicht hinreichend umgesetzt hat,¹⁹ sind gemäß Artikel 249 Abs. 3, Artikel 10 EG-Vertrag alle innerstaatlichen Stellen und damit auch die Gerichte²⁰ aufgerufen, dem Gemeinschaftsrecht

innerhalb ihrer Möglichkeiten²¹ zur Anwendung zu verhelfen²². Gegen das Gemeinschaftsrecht verstoßende Vorschriften müssen entsprechend richtlinienkonform ausgelegt werden,²³ wie der Bundesgerichtshof²⁴ in der Rechtssache Heininger²⁵ anschaulich demonstriert hat.

Dem folgend wäre § 17 Seite 1 EVO im Lichte der Richtlinie 93/13/EWG nur eingeschränkt anzuwenden. Der Anwendungsbereich des § 17 Seite 1 EVO wäre europarechtskonform teleologisch zu reduzieren,²⁶ so daß die Vorschrift in Verbraucherfällen keine Anwendung findet, wenn der Ausfall oder die Zugverspätung auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit beruht²⁷. An die Stelle des Haftungsausschlusses treten die allgemeinen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB).

Ob jedoch der Wortlaut des § 17 Seite 1 EVO einer Auslegung zugänglich ist oder die Klarheit der Vorschrift und die eindeutige Intention des Gesetzgebers²⁸ eine derartige Reduktion verbieten²⁹ bzw. ob durch die richterliche Einschränkung des § 17 Satz 1 EVO schon die Grenze zur unmittelbaren Drittwirkung von

Grundsätzen internationaler Übereinkommen beruhen, bei denen die Mitgliedstaaten oder die Gemeinschaft – insbesondere im Verkehrsbereich – Vertragsparteien sind, unterliegen nicht den Bestimmungen dieser Richtlinie.“

14 Als Teil einer Rechtsverordnung stellt § 17 EVO grundsätzlich eine „bindende Rechtsvorschrift“ im Sinne der Richtlinie dar.

15 Staudinger (Fußnote 7); derselbe Autor in *ReiseRecht* aktuell 2000, 19.

16 Erwägungsgrund 14 der Richtlinie 93/13/EWG: „Die Mitgliedstaaten müssen jedoch dafür sorgen, dass darin [Gemeint sind Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten, in denen direkt oder indirekt die Klauseln für Verbraucherverträge festgelegt werden, vgl. Erwägungsgrund 13 Satz 1] keine missbräuchlichen Klauseln enthalten sind (...).“

17 Vgl. dazu auch das Urteil vom 11. Juli 2001 des französischen Conseil d'Etat. Dieser prüft im Sinne der Richtlinie erstmalig die durch Rechtsvorschrift geregelten services publics an Hand der zivilrechtlichen Bestimmungen über mißbräuchliche Klauseln in Verbraucherverträgen, dazu Tilmann, *Zeitschrift für Europäisches Privatrecht* 2003, 129.

18 Vgl. jedoch Butters, *Vertragsgerechtigkeit in der öffentlichen Versorgungswirtschaft*, München 2003, 140, die den Erwägungsgründen keine Verbindlichkeit zumisst.

19 Zwar hat der Gesetzgeber durch das Gesetz zu dem Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) (BGBl. 2002 II 2140) § 17 EVO reformiert. Die neue Fassung ist jedoch noch nicht in Kraft und genügt im Übrigen den Vorgaben der Richtlinie 93/13/EWG im Ergebnis ebenfalls nicht, vgl. auch Pohar (Fn. 3).

20 Auch Gerichte sind innerstaatliche Stellen im Sinne des Artikels 249 Abs. 3 EG-Vertrag und gemäß Artikel 10 EG-Vertrag den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben verpflichtet, vgl. Grabitz/Hilf/v. Bogdandy, *Das Recht der Europäischen Union*, Band I, Loseblattsammlung (Stand: April 2003) Artikel 10 EG-Vertrag Rn. 55; Münchener Kommentar/Basedow (Fn. 8), Vorbemerkung zu § 305 Rn. 42.

21 Grenze der richtlinienkonformen Rechtsanwendung ist damit die innerstaatliche Methodik, ständige Rechtsprechung des EuGH, vgl. die Nachweise bei Franzen, *Juristenzeitung* 2003, 324 dort Fußnote 47.

22 Vgl. Grabitz/Hilf/v. Bogdandy (Fn. 18), Art. 10 EGV Rn. 55; Münchener Kommentar/Basedow (Fn. 8), Vorbemerkung § 305 Rn. 4; Schwarze/Berg, *EU-Kommentar*, Baden-Baden 2000, Artikel 288 Rn. 75.

23 Dazu insbesondere Brechmann, *Die richtlinienkonforme Auslegung*, München 1994.

24 *Neue Juristische Wochenschrift* 2002, 1881 ff.

25 Vgl. die Vorlagefrage Bundesgerichtshof, *Neue Juristische Wochenschrift* 2000, 521; daraufhin Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften (EuGH), Bundesgerichtshof, *Neue Juristische Wochenschrift* 2002, 281; die Umsetzung der Vorabentscheidung durch BGH NJW 2002, 1881.

26 So auch Staudinger (Fn. 7), (3668).

27 Zu beachten ist, dass nicht etwa der Verbraucherbegriff des BGB, sondern derjenige der Richtlinie ausschlaggebend ist. Der von und zur Arbeit pendelnde Fahrgast etwa fällt wie der Geschäftsreisende nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie, folglich ist auf ihn § 17 Satz 1 EVO ohne gemeinschaftsrechtliche Bedenken anwendbar.

28 Der Gesetzgeber wollte die Haftung der Bahn möglichst weit beschränken, Staudinger/Schmidt-Bendun (Fn. 6).

29 So zum Fall Heininger und der Auslegung des § 5 Abs. 2 Haustürwiderrufgesetz: Hochleitner/Wolf/Großrichter, *Wohnungswirtschaft und Mietrecht* 2002, 529 ff.; Piekenbrock/Schulze, *Wohnungswirtschaft und Mietrecht* 2002, 521 ff.; so noch BGH NJW 2000, 521 (522).

Richtlinien zwischen Privaten³⁰ unzulässigerweise überschritten wird – das alles mag hier dahingestellt bleiben. Die Judikative sei zwar grundsätzlich nicht dazu geeignet, an Stelle des Gesetzgebers die gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen aus Artikel 249 Abs. 3 EG-Vertrag umzusetzen³¹. Mit Blick auf den Fall Heininger und auf die Argumentation von Staudinger ist diese Vorgehensweise jedoch zumindest nicht ausgeschlossen³².

Auf diese europarechtlichen Einwände geht die Kammer jedoch nur am Rande ein. Zur Begründung ihrer Rechtsauffassung, die Richtlinie 93/13/EWG nicht auf § 17 Satz 1 EVO anwenden zu wollen, verweist sie lediglich auf das mehrfach zitierte Urteil vom 1. November 2000³³. Dieser Verweis vermag jedoch nicht recht zu überzeugen. Denn in jenem Urteil betonte die Kammer ausdrücklich, sich weder zur richtlinienkonformen Auslegung noch zur Frage einer Vorlage beim Europäischen Gerichtshof äußern zu wollen³⁴. Allerdings befindet sich das Gericht im Ergebnis mit seiner ablehnenden Haltung auf der Linie der national herrschenden Rechtsprechung³⁵.

Bemerkenswert ist, dass die Revision³⁶ gegen das Berufungsurteil mit der Begründung nicht zugelassen wurde, der Fall wise keine klärungsbedürftigen Rechtsfragen³⁷ allgemeiner Bedeutung³⁸ auf. Im Hinblick auf die in der Literatur bestehenden Bedenken³⁹ und bei der Zahl der täglich mit Verbrauchern geschlossenen Beförderungsverträgen und der Häufigkeit von Zugausfällen und Verspätungen macht es sich die Kammer mit ihrer Begründung in diesem Punkt wohl zu einfach.

2. Soweit man jedoch der Ansicht der Kammer folgt und § 17 Satz 1 EVO tatsächlich eine „uneinnehmbare Festung“⁴⁰ darstellt, welche weder der Klauselkontrolle durch die Richtlinie noch einer europarechtskonformen Auslegung zugänglich ist, stellt sich die Frage nach der Haftung des Gesetzgebers.

Die Figur der Staatshaftung für legislatives Unrecht⁴¹ als Sanktion⁴² für vernachlässigte sekundärrechtliche Pflichten des Gesetzgebers ist allgemein geläufig⁴³. Ein Staatshaftungsanspruch wegen einer gegen das Gemeinschaftsrecht verstoßenden Rechtslage setzt nach der

30 Richtlinien wirken nicht direkt zwischen Privaten: Ständige Rechtsprechung des EuGH: vgl. EuGH Urteil vom 14.7.1994 – Rechtssache C-91/92, Sammlung 1994 (Faccini Dori), I-3325, 3357, Rn. 25; auch Gundel, Europäische Zeitschrift für Wirtschaft 2001, 143 (144 ff.).

31 Vgl. Franzen, Juristenzeitung 2003, 321 (328).

32 Allgemein kritisch zu den Auswirkungen der Heininger-Entscheidung auf das Gemeinschaftsprivatrecht: Franzen (Fn. 29); vgl. auch Anm. Felke, Monatsschrift für Deutsches Recht 2002, 226 (227); Abersack/Mayer, Wohnungswirtschaft und Mietrecht 2002, 253 (257); Piekenbrock/Schulze (Fn. 27).

33 Landgericht Frankfurt am Main, Transportrecht 2001, 313.

34 Wörtlich: „da die Anwendung der zitierten Richtlinie nicht in Frage kommt, bedurfte es keiner Entscheidung, „ob § 17 EVO richtlinienkonform auszulegen ist, bzw. ob es insoweit einer Vorlage beim EuGH bedarf. Landesgericht Frankfurt am Main, Transportrecht 2001, 313 (314).

35 Vgl. Landgericht Mainz, Urteil vom 22.3.1988 – 3 S 379/87; Amtsgericht Berlin-Lichtenberg, Transportrecht 2001, 212; Amtsgericht Frankfurt am Main, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 2001, 132; ReiseRecht aktuell 2000, 171, mit Anmerkung Staudinger; Amtsgericht Berlin-Mitte, Urteil vom 7.2.2001- 5 C 592/00; Landgericht Essen, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 2003, 139; Amtsgericht Köln, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht 2003, 345, dazu: Pohar (Fn. 3).

36 Seit dem Zivilprozessreformgesetz vom 17.7.2001 (BGBl. 2001 I 1887) ist die Revision zum Bundesgerichtshof – soweit sie zugelassen wurde – immer möglich.

37 Diese liegen schon dann vor, wenn abweichende Literaturmeinungen vorhanden sind, Münchener Kommentar/Wenzel, Münchener Kommentar zur Zivilprozessordnung, 2. Auflage, München 2002, § 543 Rn. 7.

38 Eine Rechtsfrage hat allgemeine Bedeutung, wenn sie eine unbestimmte Anzahl an Fällen berührt, vgl. MünchKomm/Wenzel (Fn. 36), § 543 Rn. 8; Zimmermann, Zivilprozessordnung, 6. Auflage, Heidelberg 2002, § 543 Rn. 2; Drucksachen des Deutschen Bundestages 14/4722, 104.

39 Vgl. oben Fußnote 7 f.

40 So kritisch zum Umgang mit § 17 EVO Staudinger, Anmerkung zu Amtsgericht Frankfurt am Main, Urteil vom 30.3.2000, ReiseRecht aktuell 2000, 171.

41 Zur Haftung für gemeinschaftsrechtswidrige Rechtsprechung vgl. Wegener, Europarecht 2002, 785 ff.

42 Die Verpflichtung zum Schadenersatz soll der vollen Wirksamkeit des Gemeinschaftsrechts (effet utile) zum Schutze der Rechte einzelner Rechnung tragen, Schwarze/Berg (Fn. 20), Artikel 288 Rn. 75

43 Vgl. Schwarze (Fn. 20), Artikel 235 EG-Vertrag Rn. 3, Schwarze/Berg (Fn. 20), Artikel 288 Rn. 72 ff.; EuGH vom 19.11.1991, Rechtssache C-6/90, Sammlung I 5405 ff. (Francovich) = Neue Juristische Wochenschrift 1992, 165 ff.; Franzen, Juristenzeitung 2003, 321 (328, 330); Schoch, in: Staat Kirche Verwaltung, Festschrift für Hartmut Maurer zum 70. Geburtstag, München 2001, S. 759; Brechmann (Fn. 21), S. 24.

Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes⁴⁴ erstens einen qualifizierten Verstoß gegen das Gemeinschaftsrecht voraus; zweitens muss das nicht beachtete Gemeinschaftsrecht bezwecken, dem Einzelnen Rechte zu verschaffen; und drittens bedarf es eines unmittelbaren Kausalzusammenhangs zwischen der Vertragsverletzung des Mitgliedstaates und dem individuellen Schaden⁴⁵.

Für einen qualifizierten Verstoß muss der Mitgliedstaat die Grenzen des Gemeinschaftsrechts in offenkundiger und erheblicher Weise überschritten haben. Dies liegt zumindest dann vor, wenn ein eindeutiger Regelungsauftrag über größere Zeiträume hinweg ignoriert wird⁴⁶. Soweit man mit Staudinger⁴⁷ dem Erwägungsgrund 14 der Richtlinie 93/13/EWG zu Recht einen verbindlichen Regelungsauftrag entnimmt, ist der qualifizierte Verstoß gegen das Gemeinschaftsrecht klar: § 17 Satz 1 EVO wurde trotz eines Regelungsauftrages und einer Umsetzungsfrist bis zum 1. Januar 1995⁴⁸ nicht verändert. Auch die zweite Voraussetzung ist erfüllt: Die gemeinschaftsrechtliche Norm ist im Ergebnis darauf gerichtet, dem Verbraucher vertragliche Ersatzansprüche zu verleihen, die vor Erlass der Richtlinie vom nationalen Recht ausgeschlossen waren. Der unmittelbare Kausalzusammenhang zwischen der weiteren Geltung des § 17 Satz 1 EVO und der fortwährenden Rechtspraxis Ersatzansprüche – auch bei verschuldeten Verspätungen und Zugausfällen – zu versagen, liegt auf der Hand.

Soweit also ein grob fahrlässiges oder vorsätzliches Verhalten des Beförderers oder seiner Erfüllungsgehilfen⁴⁹ zu einem Zugausfall

oder einer Verspätung führt, könnte vor diesem Hintergrund eine Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland Erfolg versprechender sein als gegen die Eisenbahnbeförderer, welche sich bei derzeitiger Rechtsprechung zusehends siegreich hinter § 17 Satz 1 EVO verschanzen können.

Für den vorliegenden Rechtsstreit ist abschließend zu bemerken, dass dessen europarechtliche Dimension ungeklärt bleiben wird. Die Nichtzulassungsbeschwerde⁵⁰ gemäß § 544 ZPO⁵¹ war wegen der geringen Beschwerdesumme⁵² nicht statthaft (§ 26 Nr. 8 Einführungsgesetz zur Zivilprozessordnung⁵³). Damit wurde das Landgericht Frankfurt zur letzten Instanz. Zumindest aus rechtswissenschaftlicher Sicht wäre es eine gute Gelegenheit gewesen, die Frage nach der Auslegung des Artikels 1 Abs. 2 und den Erwägungsgrund Nr. 14 der Richtlinie 93/13/EWG dem Europäischen Gerichtshof gemäß Artikel 234 EG-Vertrag zur Vorabentscheidung vorzulegen, was die Kammer jedoch – von ihrer Warte aus zu Recht – nicht getan hat. Soweit jedoch das grundsätzlich zur Vorlage verpflichtete Gericht (Art. 234 Abs. 3 EG-Vertrag) eine Vorlage willkürlich unterlässt,⁵⁴ könnte das zumindest grundrechtsähnliche, nach Artikel 93 I Nr. 4a Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland verfassungsbeschwerdefähige Recht des Klägers auf den

44 EuGH v. 5.3.1996 – Rechtssache C-46, 48/93, Sammlung 1996, I-1029 Rn. 57 (Brasserie du pêcheur); EuGH vom 15.6.1999 – Rechtssache C-140/97, Sammlung 1999, I-3540 Rn. 50.

45 Vgl. auch Grabitz/Hilf/v. Bogdandy (Fn. 18), Artikel 288 Rn. 123 ff.

46 Vgl. Schwarze/Berg (Fn. 20), Artikel 288 EG-Vertrag Rn. 85.

47 Staudinger (Fn. 7), (3666).

48 Vgl. Artikel 10 Abs. 1 S. 1 Richtlinie 93/13/EWG: „Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens am 31. Dezember 1994 nachzukommen.“

49 Auch der Betreiber der Bahn-Infrastruktur ist Erfüllungsgehilfe des Bahnbeförderers, vgl. Tavakoli, Privatisierung und Haftung der Eisenbahn, Baden-Baden 2001, S. 337.

50 Vgl. dazu Wenzel, Neue Juristische Wochenschrift 2002, 3353 (3357).

51 Neu gefasst durch Artikel 2 Zivilprozessreformgesetz vom 17.7.2001 (BGBl. 2001 I 1887).

52 Erforderlich ist eine mit der angestrebten Revision geltend gemachte Beschwerde, die 20 000,- € übersteigt, § 26 Nr. 8 des Einführungsgesetzes zur Zivilprozessordnung, vgl. auch Bundesgerichtshof, Neue Juristische Wochenschrift 2002, 2720 und 3180.

53 Übergangsvorschrift zum Gesetz zur Reform des Zivilprozesses vom 27. Juli 2001 eingefügt durch Artikel 3 Zivilprozessreformgesetz vom 17. Juli 2001 (BGBl. 2001 I 1887) geändert durch Artikel 5 Abs. 1a Gesetz zur Modernisierung des Schuldrechts vom 26. November 2001 (BGBl. 2001 I 3138).

54 Sammlung der Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts 82, 159; NJW 01, 1267; Jarass/Pieroth, Grundgesetz, 6. Auflage 2002, Artikel 101 Rn. 12.

gesetzlichen Richter gemäß Artikel 101 Abs. 1 Satz 2 Grundgesetz⁵⁵ verletzt sein.

(Aus: Transportrecht, Hamburg, Heft 4/2004, S. 170-174)

Sonstige Informationen

Transport & Logistics Forum 2005

Brüssel, 15. Februar 2005

Das Transport & Logistics Forum 2005 wurde von der Anwaltskanzlei Lawfort, die eine der größten Kanzleien in Belgien ist, veranstaltet. Dieses Forum bot dem Vertreter des Generaldirektors der OTIF die Gelegenheit, als Keynote speaker vor rund 100 Vertretern aus dem Bereich des Transportrechts und der Transportwirtschaft auf das bevorstehende Inkrafttreten des COTIF und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM 1999 aufmerksam zu machen und auf die sich daraus ergebenden Rechtsfolgen hinzuweisen.

Die Veranstaltung diente ihm ferner dazu, auf die Möglichkeiten hinzuweisen, die die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM als Rechtsgrundlage für multimodale Beförderungen bieten. Schließlich gab sein Referat noch einen kurzen Überblick über die Bemühungen der verschiedenen internationalen Instanzen, rechtlich befriedigende Lösungen für multimodale Beförderungen zu finden.

Nach der gemeinsamen Sitzung mit einleitenden Referaten konnten die angesprochenen Fragen in so genannten „break out sessions“, die für jeden Verkehrsträger (Strasse, Luft, See und Schiene) gesondert organisiert waren, vertieft werden. In der gemeinsamen Schlussitzung wurde kurz über die Ergebnisse dieser „break out sessions“ berichtet.

Die Teilnehmer aus der Verkehrswelt, die vor allem aus praktischen Arbeitszusammenhängen kamen, zeigten an den vom Vertreter der OTIF behandelten rechtlichen Fragen durchaus Interesse. Sämtliche Vorträge werden über die Homepage des Veranstalters, www.lawfort.be zugänglich gemacht werden.

⁵⁵ Vgl. auch Schulze-Fielitz, in: Dreier (Herausgeber), Grundgesetz-Kommentar, Band 3, 2000, Artikel 101 Rn. 61; Schmidt-Bleibtreu/Klein, Kommentar zum Grundgesetz, 9. Auflage 1999, Artikel 101 Rn. 8a; Sensburg, Neue Juristische Wochenschrift 2001, 1259; Füber, Deutsches Verwaltungsblatt 2001, 1574; Tillmanns, Bayrische Verwaltungsblätter 2002, 723.

Bücherschau

Allégret, Marc, Taïana, Philippe, *Transport ferroviaire interne* (Eisenbahnbinnenverkehr), *Juris-Classeur commercial*, Heft 630 (11, 2004 – Aktualisierung zum 30.9.2004)

Das Heft 630 behandelt auf etwa fünfzehn Seiten die Feststellung der Schäden (Gutachten), die Lagerung und den Verkauf von Gütern sowie die weiteren Verfahren im Rahmen des Vertrags über die Binnenbeförderung von Gütern mit der Eisenbahn (in Frankreich).

Die Frage des Gutachtens ist von Bedeutung, da der Beförderer einer Ergebnispflicht unterliegt und eine Haftungsvermutung im Falle des Verlustes oder der Beschädigung des Gutes oder bei verspäteter Ablieferung auf ihm lastet. Er kann sich jedoch von dieser Haftungsvermutung befreien, indem er den Beweis eines Haftungsbefreiungsgrundes liefert, d. h. den oftmals „verderblichen“ Beweis von Fakten - wie z. B. die Zusammensetzung der Sendung, den Schutz des Gutes, die Innenverpackung der Versandstücke oder der Container, den Zustand der beförderten verderblichen Güter – die „photographiert“ werden müssen, solange sich das Gut noch in diesem Zustand befindet. Demzufolge ist es wichtig, dass der Beweis dieser Fakten rasch erstellt und sichergestellt wird.

Die Autoren analysieren zunächst eingehend das vom Code de Commerce (Handelsgesetzbuch) bereits zu seinen Anfängen im Jahre 1807 in seinem Artikel 106 vorgesehene Sonderverfahren zur Erstellung von Gutachten, wobei diese Vorschriften durch ein Gesetz vom 12. Februar 1927 ergänzt und verbessert wurden, um schließlich mit Erlass vom 18. September 2000 in Artikel L. 133-4 des Handelsgesetzbuches übernommen zu werden.

Anschließend stellen sie die anderen Beweismittel (Rechtsgutachten, außergerichtliches Gutachten und einseitiges Gutachten) vor, um danach die Fragen des Transfers des Gutes in ein öffentliches Lager, des Verkaufs des Gutes und der Übergabe des Gutes an die Domänenverwaltung („administration des Domaines“) zu behandeln.

Auch wenn die Literatur und die Rechtsprechung ihren berechtigten Platz in diesem Heft finden, wurden die praktischen Überlegungen dennoch nicht vernachlässigt. Der Kommentar zu den betrachteten Vorschriften ist klar dargestellt und - wie üblich - sind ihm Schlüsselpunkte, eine analytische Zusammenfassung sowie ein alphabetischer Index vorangestellt.

Das Heft ist von einem der besten Rechtsexperten auf dem Gebiet des nationalen und internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts mitverfasst und empfiehlt sich allen im Bereich des Rechts tätigen Fachleuten. (Übersetzung)

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), *Eisenbahnrecht: Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften*, Fortsetzungswerk in Loseblattform, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, ISBN 3-7890-3536-X, 17. Ergänzungslieferung, Stand 30. September 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 3/2004, S. 77). Neben dem Herausgeber wirken 20 weitere Autoren mit.

Mit der 17. Ergänzungslieferung wächst der Umfang der Sammlung weiter an, so dass sie nun vier statt drei Bände umfasst. Die ersten zwei Bände sind dem Recht der Bundesrepublik Deutschland, der dritte ist dem Recht der einzelnen deutschen Bundesländer und dem europäischen Recht gewidmet; der vierte Band deckt die Kategorien „Internationales Recht“, „Empfehlungen/Vorschriften/Tarife“ und „Sonstiges Recht“ ab. Jeder Band enthält eine Schnellübersicht und ein Inhaltsverzeichnis bezüglich der gesamten Sammlung.

Einen großen Teil der 17. Ergänzungslieferung bildet eine Neufassung der Erläuterungen zum Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (160 Seiten). Diese Erläuterungen, deren Autor der Herausgeber selbst ist, beleuchten die rechtliche Stellung der DB AG aus verschiedensten Blickwinkeln, unter Berücksichtigung der Rechtsprechung und mit zahlreichen weiter führenden Hinweisen auf Fachliteratur.

Der Teil „Europäisches Recht“ wurde durch die Aufnahme zweier Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft betreffend den Umweltschutz erweitert und aktualisiert.

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

Langenscheidt Collins Active German-English/English-German Dictionary, Langenscheidt Collins Aktives Wörterbuch Deutsch-Englisch/Englisch-Deutsch, 959 Seiten, erste Ausgabe, ISBN 3-468-10401-4, Langenscheidt Verlag, München, 2004.

Dieses Werk gehört zu einer Reihe von Wörterbüchern, die vom Langenscheidt Verlag in Zusammenarbeit mit Collins Dictionaries herausgegeben werden. Es erscheint in einem neuen Format auf der Grundlage eines neuen Konzeptes. Es enthält mehr als 85'000 Stichwörter und Wendungen in jeder Sprache und zielt hauptsächlich auf den aktiven Sprachgebrauch ab. Präzise „Info-Fenster“ erklären kulturelle und landeskundliche Hintergründe aus dem täglichen Leben und verhelfen so zu einem tieferen Verständnis für Sprache, Land und Leute. Die Verwendung von „Schlüsselwörtern“ (z. B. Modalverben, Präpositionen) ist ebenfalls klar und präzise erklärt. Die Stichwörter erscheinen in blau und der Haupttext in Schwarz, so dass das Wörterbuch optisch attraktiv und leicht zu nutzen ist.

Ein 60-seitiger Anhang "Language in Action" (Sprache in Aktion) bietet eine zusätzliche Hilfe in Alltagssituationen, wie z. B. dem Verfassen von Briefen, E-Mails, dem Führen von Telefonaten und der Beschriftung von Umschlägen für Sendungen in verschiedene Staaten.

Dieses Wörterbuch ist Bestandteil einer langfristigen Zusammenarbeit zwischen Langenscheidt und Collins. Damit wird sichergestellt, dass erfahrene englische und deutsche Autoren beider Verlage den Inhalt entwickeln, überarbeiten und aktualisieren und somit eine authentische und moderne Verwendung der Sprache sowie eine zuverlässige Übersetzung sicherstellen. Das Wörterbuch berücksichtigt die deutsche Rechtschreibreform, enthält Hinweise zur Aussprache und eine Liste der unregelmässigen Verben in beiden Sprachen. Für die Lerner der deutschen Sprache ist die Liste der regelmäßigen deutschen Wortendungen mit Angabe des Wortgeschlechts und der Deklination von besonderer Hilfe.

(Übersetzung)

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

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3063/2005, p. 5-7 – Faute lourde. Echec via contrats types ? (M. Tilche)

Idem, n° 3065/2005, p. 42 – Dangereux. Par petites touches (N. Grange, J.-M. Fabre)

Idem, n° 3068/2005, p. 93/94 – Dommages au conteneur. Quelle responsabilité ? (M. Tilche)

Idem, n° 3069/2005, p. 118/119 – Fluvial. Entrée en vigueur de la CMNI (Ch. Hübner)

Idem, n° 3070/2005, p. 133/134 – Transport multimodal. Le défi (M. Tilche)

Idem, n° 3075/2005, p. 226/227 – Faute inexcusable (M. Tilche, interview avec Me Cornette) ; p. 227/228 – Billet d'humeur. Les sanglots longs... (J. Putzeys)

CIT Info, Berne, N° 1/2005, p. 1/2- Optimisation de l'interface entre les droits des transports CIM/SMGS / Optimierung der transportrechtlichen Schnittstelle CIM/SMGS / Improving the interface between CIM and SMGS law (M. Sack); p. 3 – Un ou deux contrats de transport ? / Ein oder zwei Beförderungsverträge? / One or two contracts of carriage?

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 19/2005, S. 9 – Alles normal bei den Tanks. Din und Bam informierten Hersteller und Halter über zahlreiche neue Normen im Tankkapitel des ADR/RID 2005 (N. Ebeling)

European Transport Law/Droit européen des transports, Antwerpen, N°1/2005, p. 11-51 – The harmonization of intermodal liability arrangements (K.F. Haak) ; p. 53-82 – La nouvelle COTIF ou l'espace juridique ferroviaire en mutation (M. Kopecky)

Fiata Review, Glattbrugg, N° 56/2005, p. 8/9 – Air freight liabilities and limits – AFI (Airfreight Institute) makes a call for clarity

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 2/2005, S. 30-32 – Recht und Technik (Dokumentation, 41. Tagung des RID-Fachausschusses) (J. Conrad)

Journal pour le transport international, Bâle, n° 3-4/2005, p. 14 – L'Est et l'Ouest doivent s'entendre (H. Hof)

Litra (Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr)/ VAP (Verband schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer), Uitikon/Zürich, (Handbuch, 79 Seiten), Standortbestimmung aus der Praxis:

Liberalisierung des Bahngüterverkehrs und Verkehrsverlagerung durch die Schweizer Alpen (K. Metz)¹

Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Wien, Nr. 3-4/2004, S. 24-29 – Das sogenannte „Dritte Eisenbahnpaket“ als Fortsetzung der Integration des europäischen Eisenbahnsystems (K. Gstettenbauer)

Shipping & Transport Lawyer International, London, p. 24-28 – Better the devil you know? UNCITRAL Draft Instrument, and El Greco (S. Derrington)

Transidit, Recueil de jurisprudence et d'information en droit des transports (Publication trimestrielle de l'Institut du Droit International des Transports – IDIT), Rouen, N° 41/2004, p.1-5 – La jurisprudence française sur l'action directe en paiement dans le transport routier de marchandises (I. Bon-Garcin, F. Létacq)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 11-12/2004, S. 421-425 – Der „elektronische“ Luftfrachtbrief (E. Ruhwedel); S. 425-439 – Die Reichweite der europäischen Verkehrsrechtskompetenz. Zum Fortbestand der bilateralen Binnenschiffahrtsabkommen der Bundesrepublik Deutschland nach der EU-Osterweiterung (K. Otte, B. von Bodungen)

Idem, Nr. 1/2005, S. 9-17 – Die Bestimmung des Teilstreckenrechts im Multimodaltransportvertrag ohne doppelte Anwendung Internationalen Privatrechts (O. Hartenstein); S. 22/23 – Haftung und Haftungsausschluss in den Eisenbahninfrastrukturnutzungsbedingungen der DB Netz AG (K.-H. Gimmler, D. Steinborn)

Idem, Nr. 2/2005, S. 59-62 – Nochmals: Multimodalvertrag, Güterumschlag und anwendbares Recht (R. Herber)

Idem, Nr. 3/2005, S. 89-102 – Intermodal transport under unimodal arrangements. Conflicting conventions: the UNCITRAL/CMI draft instrument and the CMR on the subject of intermodal contracts (K. Haak, M. Hoeks)

¹ Disponible sur l'Internet / verfügbar im Internet / available on the Internet: www.litra.ch; www.cargorail.ch