



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

2/2008

116. Jahrgang • April - Juni

Inhaltsverzeichnis

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

Ratifizierung des Protokolls 1999

Griechenland, S. 15

Arbeiten der allgemeinen Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

109. Tagung – Bern, 21./22.5.2008 – S. 15

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Veröffentlichungen und interessante Links, S. 16

Beförderung gefährlicher Güter

Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15, UNECE)

84. Tagung – Genf, 5.-8.5.2008 – S. 16

Arbeitsgruppe „Erfahrungsaustausch für anerkannte Sachverständige“, des RID-Fachausschusses

3. Sitzung – Bern, 13.5.2008 – S. 18

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“, des RID-Fachausschusses

9. Sitzung – Bern, 14./15.5.2008 – S. 18

Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter

45. Tagung – Bern, 16.5.2008 – S. 21

Sonstige Rechtsfragen

Eisenbahnprotokoll Vorbereitender Ausschuss

2. Tagung – Rom, 8.-10.4.2008 – S. 22

Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen und Verbänden

Internationaler Verkehrsforum

Erste Tagung – Leipzig, 28./29.5.2008 – S. 22

Das Stichwort

Spurbreite der Schienen, S. 23

Rechtsprechung

Cour de Cassation (Frankreich) – Urteil vom 13.3.2008 – Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden – Verhalten des Reisenden (CIV 1980), S. 24

Cour de Cassation (Frankreich) – Urteil vom 13.3.2008 – Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden – Verhalten des Reisenden (Landesrecht), S. 26

Bücherschau

Kunz, Wolfgang (Herausgeber), Eisenbahnrecht, Systematische Sammlung mit Erläuterungen der deutschen, europäischen und internationalen Vorschriften, Fortsetzungswerk in Loseblattform, 22. Ergänzungslieferung, Stand 1.3.2008, S. 26

Last but not least

Humor, Ironie und Ungewöhnliches in den internationalen Gefahrttagungen, S. 27

**Jahresabonnement der Zeitschrift: sFr. 48,-
Bestellungen sind zu richten an:**

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)
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

2/2008

116. Jahrgang – April - Juni

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Quartalszeitschrift der OTIF

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

Offizielle Mitteilungen des OTIF-Sekretariates

Ratifizierung des Protokolls 1999

Griechenland

Griechenland hat seine Ratifikationsurkunde hinsichtlich des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999) am 2. Juni 2008 hinterlegt. Das COTIF in der Fassung des Protokolls 1999 (COTIF 1999) ist für Griechenland am Tag der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde in Kraft getreten. Griechenland hat bis zu diesem Tag die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM de facto angewendet (s. Zeitschrift 2/2006, S. 22).

Auf der Homepage der OTIF finden sich eine Übersicht über den Stand der Unterzeichnungen, Ratifizierungen, Annahmen und Genehmigungen des Protokolls von Vilnius mit seiner Anlage, COTIF 1999, und der Beitritte zu diesem Protokoll oder zum COTIF¹

¹ S. http://www.otif.org/html/d/pub_cotif_03_06_1999.php - OTIF - Veröffentlichungen - Übereinkommen - COTIF (3.6.1999) – Depositar (Generalsekretär) (Art. 36 COTIF) - Stand der Unterzeichnungen, Ratifizierungen, Annahmen, Genehmigungen, Beitritte und Inkrafttreten

einschließlich der von den Mitgliedstaaten angebrachten Vorbehalte und abgegebenen Erklärungen sowie die Texte der Vorbehalte und Erklärungen².

Arbeiten der allgemeinen Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

109. Tagung

Bern, 21./22. Mai 2008

Der Verwaltungsausschuss kam am 21. und 22. Mai 2008 unter dem Vorsitz des ständigen Vertreters Spaniens bei der OTIF, Herrn Botschafter Fernando Riquelme Lidón, zu seiner 109. Tagung zusammen.

Im Wesentlichen betrafen die Beratungen des Verwaltungsausschusses das finanzielle Ergebnis 2007. Der Ausschuss genehmigte den Bericht über die finanzielle Geschäftsführung 2007. Hierbei ist zu erwähnen, dass die Beiträge der Mitgliedstaaten zum ersten Mal entsprechend Artikel 26 COTIF 1999 und gemäß den Beschlüssen der 8. Generalversammlung zu den finan-

² S. http://www.otif.org/html/d/pub_cotif_03_06_1999.php - OTIF - Veröffentlichungen - Übereinkommen - COTIF (3.6.1999) - Erklärungen und Vorbehalte

ziellen Fragen im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des Protokolls von Vilnius berechnet wurden (s. Zeitschrift 3/2006, S. 35 ff.).

Da das Geschäftsjahr einen Ertragsüberschuss in Höhe von sFr. 350'204.01 aufwies, beschloss der Ausschuss, den größten Teil dieses Überschuss, nämlich sFr. 350'000.-, dazu zu verwenden, die endgültigen Beiträge der Mitgliedstaaten für 2007 zu senken, wobei der Rest des Überschusses dem Reservefonds zugeführt wurde. Der Ausschuss setzte auf der Grundlage der genehmigten Jahresrechnung die endgültigen Beiträge 2007 auf sFr. 2'770'023.- fest.

Der Ausschuss nahm von der allgemeinen Finanzlage der OTIF und dem Stand des Anlagevermögens Kenntnis und erachtete diese als zufriedenstellend.

Darüber hinaus genehmigte er den Geschäftsbericht 2007.

Im Übrigen beriet er die folgenden Fragen: Verfahren zur Bezeichnung der Delegierten im Ausschuss, Entwicklung der Anlagen der Organisation und künftige Ausrichtung betreffend den Reservefonds (s. Zeitschrift 4/2007, S. 68), Ausschreibung des Postens des Generalsekretärs, Stand der Verhandlungen zwischen der Europäischen Kommission und der OTIF bezüglich des Beitritts der Europäischen Gemeinschaft zum COTIF und Stand der Folgearbeiten zur Diplomatischen Konferenz von Luxemburg (Eisenbahnprotokoll), insbesondere Einrichtung des Registers für internationale Sicherungsrechte betreffend Eisenbahnrollmaterial (s. S. 22).

Die 110. Tagung des Verwaltungsausschusses findet am 12. und 13. November 2008 voraussichtlich in Bern statt.

(Übersetzung)

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Veröffentlichungen und interessante Links

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3220/2008, p. 261/262 – Transport routier. Avant la prise en charge (M. Tilche)

Idem, n° 3224/2008, p. 326-328 – Instructions de l'expéditeur. Devoirs et sanctions (M. Tilche)

Idem, n° 3226/2008, p. 358/359 – Manquants. Comment indemniser ?; Faute lourde. Le prix de l'incurie (M. Tilche); Vol. Circonstances inévitables (Jurisprudence CMR avec observations)

CITINFO (Comité international des transports ferroviaires, CIT) <http://www.cit-rail.org>, Publications, éditions 3, 4 et 5; Veröffentlichungen, Ausgaben 3, 4 und 5; Publications, Editions 3, 4 and 5

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 58-59/2008, S. 14 – Haftungsfälle bei Luftfracht. Nicht immer empfehlen sich die ADSp als alleinige Geschäftsgrundlage (P. Ettrich)

Idem, Nr. 68/2008, Beilage Luftfracht, S. 3 – Wie sich der Schadenersatz reduzieren lässt. Wenn sich Spediteur auf die Haftungsbegrenzung nach dem Montrealer Übereinkommen beruft, kann er kräftig sparen (E. Boecker)

Internationale Transport Zeitschrift (ITZ)/ Journal pour le transport international (JTI) / International Transport Journal (ITJ), Basel, n° 15-16/2008, S. 27 – Aus der Transportrechtspraxis. Ein Foto ist nicht Beweis genug (vorbehaltlos unterzeichneter CMR-Frachtbrief) (Spedlogsswiss)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 5/2008, S. 177-186 – Entwicklungen im Internationalen Privat- und Prozessrecht für Transportverträge in Abkommen und speziellen EG-Verordnungen (P. Mankowski); S. 201-205 – Der Frachtführer: Wie Gott in Frankreich. Der Durchgriffsanspruch des französischen Frachtführers auf Zahlung der Fracht [action directe en paiement du transporteur] (A. Gruber)

Beförderung gefährlicher Güter

Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15, UNECE)

84. Tagung

Genf, 5.-8. Mai 2008

24 Regierungen und 10 staatliche oder nicht staatliche internationale Organisationen, darunter die Europäische Kommission, nahmen an den Arbeiten dieser 84. Tagung unter dem Vorsitz von Herrn J. Franco (Portugal) teil.

Verkehrsträgerübergreifende Fragen

Die Arbeitsgruppe nahm, wie der RID-Fachausschuss, die **Finalisierung der Ausgabe 2009 des ADR** vor (s. S. 21).

Multidisziplinäre Expertengruppe für die Sicherung der Binnentransporte

Die Arbeitsgruppe nahm vom Bericht dieser Gruppe und der Forderung des Binnenverkehrsausschusses, die Umsetzung des Kapitels 1.10 des ADR mit der Unterstützung der anderen betroffenen internationalen Organisationen zu bewerten, Kenntnis. Es wurde daran erinnert, dass das Thema der Sicherung ständig auf der Tagesordnung der Tagungen der Arbeitsgruppe beibehalten wird. Es wurde bemerkt, dass eine Studie innerhalb der Europäischen Kommission in Gange ist, um die Umsetzung und die Angemessenheit der Bestimmungen betreffend die Sicherung für die drei Landverkehrsträger zu bewerten und der Bericht mit den Ergebnissen dieser Studie im Laufe des Oktobers finalisiert werden könnte. Der Vorsitzende kündigte seine Absicht an, den Vertragsparteien des ADR, die nicht Mitglieder der Europäischen Union sind, einen ähnlichen Fragebogen wie den von der Europäischen Kommission für ihre Studie verwendeten zu übermitteln. Der Vorsitzende teilte auch mit, dass er sofern möglich der multidisziplinären Expertengruppe einen Bericht über die Lage vorlegen werde; die Arbeitsgruppe war jedoch der Auffassung, dass es unrealistisch wäre, bis Dezember ausführliche Schlussfolgerungen über die tatsächliche Umsetzung in allen ADR-Vertragsparteien zu erwarten.

Allgemeiner Leitfaden zur Risikoberechnung

Die Arbeitsgruppe dankte dem Vertreter Deutschlands für seine Arbeit im Hinblick auf die Anpassung an die Straßentransporte der vom RID-Fachausschuss angenommenen Richtlinien für die Risikobewertung bei der Eisenbahnbeförderung von gefährlichen Gütern. Das erarbeitete Dokument habe den Vorteil, den zuständigen Behörden ein Mittel zu liefern, um die Verkehrseinschränkungen auf ihrem Gebiet festzulegen und zu begründen. Der Antrag auf Aufnahme eines nicht zwingenden Verweises im ADR auf diesen allgemeinen Leitfaden betreffend die Risikoberechnung wurde angenommen. Da die Arbeitsgruppe den Wunsch äußerte, über mehr Zeit für die detaillierte Untersuchung des Inhalts dieses allgemeinen Leitfadens zu verfügen, wurde beschlossen, diesen Verweis in eckigen Klammern beizubehalten. Der Vertreter Deutschlands bat die Delegationen, die dies wünschten, ihm rasch ihre Bemerkungen zum Inhalt dieses Dokumentes zukommen zu

lassen, um falls erforderlich eine überarbeitete Fassung bei der nächsten Tagung vorlegen zu können.

Kode für die ordnungsgemäße Verstaueung und Handhabung

Die Arbeitsgruppe bestätigte die Aufnahme eines bei der vorherigen Tagung angenommenen nicht zwingenden Verweises im ADR auf diesen Kode der Europäischen Kommission. In Beantwortung einer Frage der Russischen Föderation teilte die Vertreterin der Europäischen Kommission mit, dass dieser Kode zurzeit in alle Amtssprachen der Europäischen Union und auch ins Russische übersetzt werde.

Entwurf einer Europäischen Richtlinie

Die Arbeitsgruppe bemerkte, dass der Entwurf der sog. „fusionierten“ Richtlinie des Rates der Europäischen Union und des Europäischen Parlaments betreffend den Binnentransport von gefährlichen Gütern (anwendbar auf alle Landverkehrsträger) im Laufe des Junis 2008 endgültig angenommen werden könnte, mit einer Umsetzung zum 30. Juni 2009, vorbehaltlich der Genehmigung in zweiter Lesung durch das Europäische Parlament.

Information zur Website der UNECE

Die Arbeitsgruppe bat das Sekretariat, auf der Grundlage der Informationen, welche die Delegationen ihnen übermitteln werden, auf seiner Website eine E-Mail-Adresse anzugeben, unter der die zuständigen Behörden kontaktiert werden können, sowie die Links zu den verschiedenen Online verfügbaren Sprachfassungen des ADR oder zu jeder anderen Information, wie diese Fassungen zugänglich sind.

Sechzehntes Wirtschafts- und Umweltforum der Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE)

Das Sekretariat unterrichtete die Arbeitsgruppe darüber, dass es bei diesem in Kürze stattfindenden Forum (Prag, 12.-21.5.2008) einen Bericht über die Beförderung gefährlicher Güter und die anwendbaren internationalen Regelungen vorlegen werde. Dieser Bericht enthalte insbesondere Entwürfe die darauf abzielen, die Anpassung der nationalen Regelungen an das ADR zu fördern, die Umsetzung des Übereinkommens zu bewerten und den Beitritt neuer Staaten zu erleichtern.

ADN

Die Arbeitsgruppe nahm vom Inkrafttreten am 29. Februar 2008 des Europäischen Übereinkommens über die

internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) Kenntnis.

ADR-spezifische Bestimmungen

CMR

Es wurde betont, dass das vom Binnenverkehrsausschuss angenommene Zusatzprotokoll zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) hinsichtlich der Verwendung des Austauschs elektronischer Daten (EDI) Konsequenzen auf die laufenden Arbeiten im Rahmen des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter und demzufolge auf die Bestimmungen betreffend die Dokumentation im ADR haben könnte.

Stand des ADR-Übereinkommens

Die Arbeitsgruppe nahm vom Beitritt Moldawiens zum Änderungsprotokoll von 1993 und dessen Annahme durch Griechenland Kenntnis, womit sich die Zahl der Vertragsstaaten dieses Protokolls nunmehr auf 31 beläuft. Der Vertreter Deutschlands teilte mit, dass seine Regierung die entsprechende Urkunde für die Ratifizierung hinterlegt habe. Die Arbeitsgruppe äußerte den Wunsch, dass die elf anderen Vertragsstaaten des ADR (Aserbaidschan, Belarus, Bosnien-Herzegowina, Kroatien, ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Kasachstan, Malta, Marokko, Montenegro, Serbien, Ukraine) die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um dieses Protokoll zu ratifizieren oder ihm beizutreten und somit sein Inkrafttreten zu ermöglichen.

Mobile Einheiten zur Herstellung von Explosivstoffen (MEMU)

Die Arbeitsgruppe nahm diese neue Bestimmungen für die Verwendung, die Herstellung, die Ausrüstung und die Kennzeichnung der Tanks, Container für lose Schüttung und Sonderabteile für Explosivstoffe für diese mobilen Einheiten an.
(Übersetzung)

Arbeitsgruppe „Erfahrungsaustausch für anerkannte Sachverständige“ des RID-Fachausschusses

3. Sitzung

Bern, 13. Mai 2008

29 Experten von 11 Mitgliedstaaten und der UIP nahmen am Sitz der OTIF an dieser 3. Sitzung unter dem Vorsitz von Herrn Stefan Dernbach (Deutschland) teil, deren Ziel in der Zeitschrift 3/2006, S. 47-48 präzisiert ist. Der RID-Fachausschuss nahm von den erzielten Ergebnissen Kenntnis (s. S. 21). Der detaillierte Bericht¹ ist auf der Website der OTIF eingestellt.
(Übersetzung)

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses

9. Sitzung

Bern, 14.-15. Mai 2008

Die folgenden Staaten haben an den Beratungen dieser Tagung am Sitz der OTIF teilgenommen: Deutschland, Belgien, Kroatien, Frankreich, Spanien, Niederlande, Tschechische Republik, Vereinigtes Königreich, Schweden und Schweiz. Die Europäische Kommission und die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) waren ebenfalls vertreten. Daneben nahmen der internationale Eisenbahnverband (UIC) und die internationale Privatgüterwagen-Union (UIP) teil. Der Vorsitz wurde von Herrn Reiner Kogelheide (UIP/Deutschland) geführt.

Mindestabstand von 300 mm zwischen Kopfträger-ebene und Tank – Übernahme einer Bestimmung aus dem UIC-Merkblatt 573

Belgien schlug vor, diese im UIC-Merkblatt 573 vorgeschriebene Bestimmung, die bisher weder in den Technischen Spezifikationen (TSI) noch im RID erscheint, in das RID zu überführen.

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs hatte bei der 44. Sitzung des RID-Fachausschusses den Einwand vorgetragen, dass der geforderte Abstand von 300 mm zwischen der Kopfträger-ebene und dem am weitesten vorstehenden Punkt am Tank bei im Vereinigten

¹ www.otif.org/html/d/rid_CExp_RID_rapport2008.php

Königreich verwendeten Kesselwagen in der Regel unterschritten werde, um den geringeren Tankfassungsraum, der sich durch das geringere Lichtraumprofil ergebe, durch eine größere Länge des Tanks auszugleichen. In den Fällen, in denen die 300 mm nicht eingehalten werden können, würden jedoch Überpufferungsschutzeinrichtungen vorgeschrieben. Belgien hat dies durch die alternative Anwendung der in der Sondervorschrift TE 25 vorgesehenen Maßnahmen berücksichtigt.

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs schlug einen anderen Wortlaut vor, der einerseits berücksichtigt, dass Kesselwagen im Vereinigten Königreich, für die die Sondervorschrift TE 25 Anwendung findet, bereits einen Mindestabstand von 300 mm aufweisen, und für andere Kesselwagen andererseits – wie im Vereinigten Königreich bisher üblich – einen Überpufferungsschutz vorsieht.

Bezüglich der Übernahme der Vorschrift aus dem UIC-Merkblatt bestand in der Arbeitsgruppe Konsens. Allerdings konnte keine Einigung erzielt werden, in welcher Form die Alternative in das RID aufgenommen werden sollte:

- Soll die Alternative auf das Vereinigte Königreich begrenzt werden oder soll die Alternative für alle in den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) "Konventionelle Eisenbahninfrastruktur" aufgeführten Fälle eines eingeschränkten Lichtraumprofils gelten?
- Muss dieser Sonderfall in das RID aufgenommen werden oder kann er durch eine Ausnahme zur EU-Rahmenrichtlinie geregelt werden?

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs legte während der Sitzung einen neuen Wortlaut vor, der vorläufig in eckigen Klammern angenommen wurde. Die Vertreter des Vereinigten Königreichs und der Europäischen Eisenbahn-Agentur werden bis zur nächsten Tagung des RID-Fachausschusses um Prüfung gebeten, ob diese nationale Abweichung in das RID aufgenommen werden kann.

Tropfleckagen

Der Vertreter Deutschlands fasste den Sachstand des Forschungsvorhabens des deutschen Mineralölwirtschaftsverbandes zusammen. Die Hauptursache für Undichtigkeiten/Tropfleckagen sei in den Restmengen im Füll- und Entleerungssystem in Verbindung mit unzureichend verschlossenen Verschlusseinrichtungen zu sehen. Er erklärte, dass Deutschland nach Abschluss

des Forschungsvorhabens konkrete Änderungsanträge stellen werde. Das Forschungsvorhaben wurde von verschiedenen Teilnehmern begrüßt, und es wurde die Hoffnung zum Ausdruck gebracht, dass die Vorschriftenänderungen das Problem der Tropfleckagen lösen werden.

Auswertung der Schreiben und der übersandten Forschungsberichte der Association of American Railroads (AAR)

Die Arbeitsgruppe nahm von einer Pressemitteilung über die in den USA geplanten Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und zur Geschwindigkeitsreduzierung von Eisenbahnkesselwagen Kenntnis, in denen inhalationstoxische Stoffe befördert werden.

Reduzierung von Leckagen

Der Vertreter Deutschlands erläuterte auf Nachfrage, dass bestimmte Armaturen, die wegen einer Krümmung nicht vollständig entleert werden können, in Deutschland nicht mehr zugelassen würden. Der Vorsitzende ergänzte, dass diesbezüglich die Ergebnisse des deutschen Forschungsvorhabens abgewartet werden sollten.

Tank und Tankbodenschutz

Der Vorsitzende erläuterte, dass Unfalluntersuchungen ergeben hätten, dass Flankenfahrten nicht zu vergleichbaren Schadensausmaßen geführt haben wie Überpufferungen und dass deshalb der in den Dokument der AAR angesprochene Flankenschutz nicht weiterverfolgt worden sei.

Betriebsverfahren

Es wurde erinnert daran, dass die Weiterverfolgung der Themen Geschwindigkeitsbegrenzung und Umfahrung von Ballungsräumen ausgeschlossen wurde, weil eine diesbezügliche Regelung nicht im RID erfolgen kann und deshalb auf nationaler Ebene erfolgen muss. Allerdings wurde auch bemerkt, dass bestimmte Fragen in Zukunft auch auf internationaler Ebene geregelt werden können, wenn Telematiklösungen zur Verfügung stehen (z.B. Heißläuferortung durch Telematik statt durch ortsfeste Anlagen).

Berichte über Ereignisse bei der Beförderung gefährlicher Güter gemäß Abschnitt 1.8.5 RID

Der Vertreter Schwedens stellte die Ergebnisse der Untersuchung eines Unfalls vor, der sich 2005 in Ledsgård ereignet hat und über den er die Arbeitsgruppe bereits unterrichtet hatte.

Unfallursächlich sei die falsche Stellung der Bremshebel an den Kesselwagen ("LEER" statt "BELADEN") gewesen. Dieser Unfall zeige erneut auf, dass es keine wirksamen Barrieren gebe, welche die Abfahrt eines Zuges mit nicht ausreichender Bremskraft verhindern.

Die Ergebnisse aus der Unfalluntersuchung hätten gezeigt, dass die Energieaufnahme der an den Kesselwagen angebrachten Schutzschilde relativ gering sei und dass höhere Werte durch die Art der Befestigung (z.B. Schrauben statt Schweißnähte) erreicht werden könnten.

Darüber hinaus sei bei Puffern von Wagen, die sich zum Zeitpunkt des Aufpralls in einer Kurve befunden haben, festgestellt worden, dass es zu einer Überpufferung gekommen ist, bevor das Energieverzehrelement des Puffers ansprechen konnte. In diesen Fällen hätten der Tankschild und der Tank noch mehr Energie aufnehmen müssen.

In der Diskussion wurden insbesondere folgende Punkte angesprochen:

- Da die Bremsproblematik kein gefahrgutspezifisches Problem ist, sollte die ERA gebeten werden, eine Lösung für den gesamten Eisenbahnverkehr zu suchen
- Ziel des Schutzschildes ist nicht die Energieaufnahme, sondern der Schutz des Tanks vor der Stanzwirkung der Puffer. Aus diesem Grund werden auch großflächige Schutzschilde gewählt, die den gesamten Tankboden abdecken. Dennoch sollte auf der Grundlage eines technischen Dokuments die Frage der besseren Befestigung der Tankschilde geprüft werden.
- Da der Unfallbericht gezeigt hat, dass die Energieverzehrelemente bei richtiger Funktion an allen Puffern 70 % der Gesamtenergie des Aufpralls bei 39 km/h hätten aufnehmen können, sollte geprüft werden, wie in Kurvenfahrten das Abgleiten von Puffern und damit die Einschränkung der Wirksamkeit von Energieverzehrelementen verhindert werden kann.

Handbuch Kesselwagen

Der Vertreter Deutschlands schlug die Einrichtung eines Archivs auf der Website der OTIF vor, in das alle Beteiligten ihr Wissen einbringen können.

Überwachung der Hauptluftleitung / Bremsluftkontrolle

Der Vorsitzende erinnerte daran, dass der RID-Fachausschuss den Vertreter der ERA um Prüfung gebeten hatte, ob die Frage der Überwachung der Hauptluftleitung von seiner Agentur für den gesamten Eisenbahnverkehr weiterverfolgt werden könnte.

Der Vertreter der ERA erläuterte, dass die Frage der Zugschlusseinrichtung von seiner Agentur derzeit bearbeitet werde, allerdings in erster Linie unter dem Aspekt der Erkennbarkeit des Zuges von hinten (Zugschlusssignal). Er sicherte zu, in diesem Zusammenhang auch die Überwachung der Hauptluftleitung zu prüfen, konnte jedoch nicht garantieren, dass dieser Aspekt bereits in dem für Ende 2008 vorgesehenen Zwischenbericht enthalten sein werde.

Der Vorsitzende des RID-Fachausschusses erinnerte erneut daran, dass verschiedenste Unfallauswertungen gezeigt hätten, dass Bremsprobleme zu schweren Unfällen geführt haben. Dieser Umstand sollte zu einer Änderung der TSI führen. Sollte diese Notwendigkeit von der ERA nicht erkannt werden, wäre der RID-Fachausschuss gezwungen, seine Arbeiten an einer Lösung für den Gefahrgutbereich fortzusetzen. Er äußerte den Wunsch, dass der RID-Fachausschuss die Möglichkeit erhält, den ERA-Zwischenbericht zu prüfen, bevor der Abschlussbericht veröffentlicht wird. Diesen Wunsch werde er auch bei der Sitzung des Interoperabilitätsausschusses der Europäischen Kommission vortragen.

Vorschläge für die RID-Ausgabe 2009

Die Vertreterin Belgiens schlug vor, auch auf dem Kesselwagen einen Hinweis darauf vorzusehen, ob die nächste durchzuführende Prüfung eine Zwischenprüfung ist, die nach einer für die RID-Ausgabe 2009 bereits angenommenen Vorschriftenänderung bis zu drei Monate nach der festgesetzten Frist durchgeführt werden darf. Dies würde eine Erleichterung für das Eisenbahnkontrollpersonal bedeuten, das anderenfalls jeweils auf die Wagenbühne klettern müsste, um die Angaben auf dem Tankschild überprüfen zu können.

Eine Mehrheit der Arbeitsgruppe sprach sich für den modifizierten Antrag der Vertreterin Belgiens aus. Einige Delegationen waren jedoch nach diesem Beschluss der Ansicht, dass für die Umsetzung keine Eile geboten und eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2011 ausreichend sei.

Eisenbahnfestigkeit von Kesselwagen

Der Vertreter der UIP führte aus, dass der Absatz 6.8.2.1.2 eine Formulierung hinsichtlich der an Kesselwagen vorzunehmenden Prüfung der Eisenbahnfestigkeit enthalte, die zu Interpretationsproblemen führe. Er erläuterte, dass das ursprüngliche Versuchsprogramm nach ORE RP 17 zwischenzeitlich in die Norm EN 12663 überführt worden sei, die anstelle von Versuchen auch die Berechnung mit der Finite-Elemente-Methode (FEM) zulasse. Er wünschte eine Meinungsbildung darüber, ob der Wortlaut angepasst werden sollte, um verschiedene Interpretationsmöglichkeiten auszuschließen.

Die Arbeitsgruppe bat den Vertreter der UIP für die nächste Sitzung einen Text zu formulieren, in dem die Normen benannt werden, nach denen die Eisenbahnfestigkeit nachgewiesen werden muss. Die zitierte Norm müsste daraufhin überprüft werden, ob die darin enthaltenen Anforderungen ausreichend sind. (Übersetzung)

Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter

45. Tagung

Bern, 16. Mai 2008

16 Mitgliedstaaten (Quorum erreicht) sowie die Europäische Kommission, das CIT, die UIC, die UIP und die ERA (Europäische Eisenbahngesellschaft) nahmen an den Arbeiten dieser Sondertagung unter dem Vorsitz von Herrn H. Rein (Deutschland) am Sitz der OTIF teil.

Diese kurze Tagung war der **Finalisierung der Ausgabe 2009 des RID** in Folge der letzten Beschlüsse der Gemeinsamen Tagung RID/ADR/ADN vom März 2008, die offen gebliebene Fragen, insbesondere zu Normen, betrafen, gewidmet. Außerdem wurden zahlreiche redaktionelle und materielle Ergänzungen und Änderungen angenommen. Der RID-Fachausschuss hat sich darüber hinaus den letzten Beschlüssen angepasst, die von der kürzlich stattgefundenen Tagung der WP.15 für das ADR angenommen wurden, insbesondere jenem, dem UN-Expertenunterausschuss die Frage der Abweichungen bei den radioaktiven Stoffen zwischen den von der IAEA und den UN-Modellvorschriften angenommenen Änderungen.

Im Zusammenhang mit dem **Huckepackverkehr** nahm der Fachausschuss den Antrag des Sekretariates an, auf die schriftlichen Weisungen für die Fahrer als Anlage zum Beförderungspapier zu verzichten, da die WP.15 ein neues Konzept für diese Weisungen verabschiedet hat, das nur noch ein einheitliches Muster für alle gefährlichen Güter vorsieht. Der Vertreter der UIC begrüßte diese Entscheidung, da Anlagen zum Beförderungspapier ein großes Hindernis im CIT/UIC-Projekt „elektronischer Frachtbrief“ darstellen. Er erklärte, dass er in der nächsten Sitzung über dieses Projekt informieren werde. Der Vorsitzende regte an, das neue Konzept der schriftlichen Weisungen auch in das RID aufzunehmen, um dem Triebfahrzeugführer einheitliche Handlungsanweisungen zu geben und dadurch nationale Regelungen zu ersetzen. Deutschland werde einen diesbezüglichen Antrag unterbreiten.

Bezüglich des **Erfahrungsaustauschs für Sachverständige** für Tankprüfungen (Tagung vom 13. Mai 2008 in Bern) äußerte der Vorsitzende den Wunsch nach einer größeren Teilnahme von Sachverständigen. Er bat die Mitgliedstaaten, die vom Erfahrungsaustausch erzielten Ergebnisse auf nationaler Ebene weiterzugeben. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs wies darauf hin, dass verschiedene dem Erfahrungsaustausch unterbreitete Dokumente nicht unter dessen Zuständigkeitsbereich fielen und dass dies zukünftig besser berücksichtigt werden sollte.

Bezüglich der **Zusammenarbeit mit dem Interoperabilitätsausschuss der Europäischen Union** erklärte der Vorsitzende, dass er in seiner Funktion als Vorsitzender des RID-Fachausschusses an der letzten Sitzung des Interoperabilitätsausschusses der Europäischen Kommission teilgenommen habe, in der er über das Gefahrgutrecht und seine Verknüpfungen zu anderen Rechtsbereichen referiert habe. Er sei sich sicher, dass es in Zukunft eine bessere Zusammenarbeit geben werde. Er äußerte jedoch den Wunsch, dass auch der Interoperabilitätsausschuss seine Arbeit auf Relevanz für den Gefahrgutbereich überprüfe und entsprechende Informationen an den RID-Fachausschuss weiterleite. Der Vertreter der Europäischen Kommission bestätigte, dass die vom Vorsitzenden aufgezeichnete Zusammenarbeit in Zukunft funktionieren werde. (Übersetzung)

Sonstige Rechtsfragen

Eisenbahnprotokoll

Vorbereitender Ausschuss

2. Tagung

Rom, 8.-10. April 2008

Der Vorbereitende Ausschuss (PrepCom) zur Errichtung des Internationalen Registers für rollendes Eisenbahnmateriale gemäß dem Protokoll von Luxemburg (s. Zeitschrift 2/2007, S. 20 ff) hielt seine zweite Tagung am 8.-10. April 2008 am Sitz des Internationalen Instituts für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT) in Rom unter der gemeinsamen Leitung Schwedens und der Vereinigten Staaten von Amerika ab.

An der Sitzung hat in Vertretung der OTIF als Ausschussmitglied der stellvertretende Generalsekretär teilgenommen.

Hauptaufgabe dieser Tagung des Ausschusses war die abschliessende Prüfung der zur Ausschreibung des Projekts über die Errichtung und den Betrieb des Internationalen Registers eingegangenen Angebote und Vergabe des Projekts. Diese erfolgte an das Unternehmen CHAMP Cargosystems S.A. mit Sitz in Luxemburg.

Als nächster Schritt werden nunmehr Verhandlungen über den Vertrag zwischen der Aufsichtsbehörde und dem in Aussicht genommenen Registerführer über die Errichtung und Führung des Registers aufgenommen. Diesem Vertrag werden neben den einschlägigen Bestimmungen der Kapstädter Übereinkommens und des Protokolls von Luxemburg die noch weiter zu entwickelnde Registerordnung sowie Verfahrensregeln für die Nutzung des Registers durch dessen Kunden zugrunde liegen.

Für die Vertragsverhandlungen wurde ein Verhandlungsteam aus den beiden Vorsitzenden des PrepCom und je einem Vertreter von OTIF und UNIDROIT nominiert, zu dem für spezifische Fragen wie Haftung/Versicherung entsprechende Experten beigezogen werden.

Die nächste Sitzung des PrepCom (in Bern) wird in Zeitnähe zum Vertragsabschluss und zur Feststellung der vollen Betriebsbereitschaft des Registers stattfinden. Unter der Voraussetzung, dass in der Zwischenzeit auch

die Bedingungen für das Inkrafttreten des Protokolls (Ratifikationen etc. durch vier Staaten, Bestätigung der vollen Betriebsbereitschaft) erfüllt sind, könnte das Register noch 2009 in Betrieb gehen.

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Internationales Verkehrsforum

Erste Tagung

Leipzig, 28./29. Mai 2008

Der Generalsekretär nahm am Ersten Internationalen Verkehrsforum teil, das zwar weder formell als internationale Organisation noch von den Verhandlungsinhalten oder pragmatischen Zielen als direktes Nachfolgeorgan der früheren CEMT (Europäische Verkehrsministerkonferenz/Conférence Européenne des Ministres des Transports) gelten kann, von den Mitgliedstaaten der CEMT aber gerade wegen seiner besonderen Form des Auftritts und der Inhalte von den Ministern als Ersatz für das frühere Format gesehen wird.

An den beiden Veranstaltungstagen beschäftigten sich die über 900 Teilnehmer aus allen 51 Mitgliedstaaten des internationalen Verkehrsforums mit dem Zentralthema „Transport und Energie: Die Herausforderung des Klimawandels“. Der Kongressverlauf war in zwei Teile geteilt; am ersten Tag kamen hauptsächlich Industrie- und Verbandsvertreter zu Wort, während am zweiten Tag – nach der zentralen politischen Eröffnungsveranstaltung – vor allem die Leiter von staatlichen, regionalen und kommunalen Regierungen diskutierten. Mit Ausnahme weniger Einzelfälle wurden die Gespräche in Form von Paneldiskussionen geführt, zu deren Verlauf auch aus dem jeweiligen Plenum Fragen gestellt und Beiträge geliefert werden konnten.

Höhepunkt in der schon angesprochenen politischen Zentralveranstaltung am Mittag des 29. Mai war der Auftritt der deutschen Bundeskanzlerin, Frau Dr. Merkel, die Rede des Exekutivsekretärs der UN-Klimarahmenkonvention de Boer und des Vertreters des Trägers des Friedensnobelpreises von 2007, dem „Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)“, Dr. Rajendra Pachauri. Es konnte nicht überraschen, dass die Spitzenpolitiker, ebenso wie die Teilnehmer an den Paneldiskussionen die Rolle des Verkehrssektors für die Auslösung und weitere Beschleunigung des Klimawandels klar herausstellten. So soll der zu erwartende

Anstieg der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in Industrieländern bis zu 2010 um 30,5% gegenüber dem Basisjahr 1990 steigen. Dies ist der stärkste Emissionsanstieg im Vergleich zu anderen Sektoren, die Treibhausgase ausstossen. Bis 2030 erwartet die Internationale Energieagentur sogar ein Anstieg der verkehrsbedingten Emissionen um 80% auf globaler Ebene. Hinzu kommt, dass – z.B. nach Auffassung des Exekutivsekretärs der UN-Klimarahmenkonvention – alle aktuellen Verkehrstrends den wissenschaftlich geforderten Zielvorgaben zur Reduktion der von ihm ausgehenden Treibhausgasemissionen diametral entgegenlaufen. Für die Industrieländer würde dies bedeuten, bis zum Jahr 2020 zu einer Reduzierung der nationalen Emissionen um 25-40% gegenüber 1990 zu kommen. Angesichts dessen und mangels entschlossenen Gegensteuerns vertraten viele Redner die Auffassung, dass erst die Einbeziehung des Verkehrssektors in das bestehende Emissionssystem zu kosteneffizienten Treibhausgasreduktionen führen würde. Auch Frau Dr. Merkel setzte sich für den Emissionshandel im Verkehrssektor ein und betonte dabei insbesondere die Notwendigkeit der Berücksichtigung des Seeverkehrs.

Gegenüber diesen klaren Feststellungen, konnte nicht überraschen, dass in vielen Einzelbeiträgen erfolgreiche Bemühungen um die Reduktion von Treibhausgasemissionen geschildert wurden. Dabei wurde deutlich, dass es gerade bei Berücksichtigung der erzielten Effekte, aber auch im Hinblick auf die Akzeptanz in der Bevölkerung, die Auswirkungen auf das Bruttoinlandsprodukt und die Mobilität für Personen und Güter offensichtlich genug Beispiele für sog. „best practices“ gibt, die nur andernorts berücksichtigt werden müssten, um die entsprechenden positiven Effekte zu erzielen. Um hierfür ein – zugegebenermaßen – besonders drastisches Beispiel zu geben, sei darauf hingewiesen, dass nur durch den öffentlichen Nahverkehr in der Stadt New York 20 Tonnen CO₂ pro Jahr und Einwohner emittiert werden, während es in Stockholm nur 3,5 Tonnen sind.

Insbesondere die Vertreter aus Lehre und Forschung vertraten entschlossen die Meinung, dass der Staat direkten Einfluss auf die Belastung durch den Strassenverkehr und zugleich zur Förderung der Schiene hat, während sog. „softmeasures“ zur Beeinflussung von Angebot und Nachfrage deutlich weniger Effekte generieren. Auch viele Politiker, wie z.B. der schweizerische Verkehrsminister Leuenberger sprachen sich für den Erlass von Vorschriften statt für „incentivisation“ (finanzielle Förderung) aus und hoben die Bedeutung einer zukunftsorientierten Stadtplanung, z.B. durch die Annäherung von Arbeits- und Wohnstätten hervor.

Die Minister verabschiedeten eine Schlusserklärung¹ aus der allerdings insbesondere auf Initiative der USA, Australiens und anderer Staaten harte Festlegungen und Forderungen gestrichen wurden, die noch im Entwurf des von Generalsekretär Jack Short geleiteten Sekretariats des internationalen Transportforums enthalten waren.

Die nächste Veranstaltung des internationalen Transportforums zum Thema „Transport und Globalisierung“ wird vom 27. bis 29. Mai 2009 wiederum in Leipzig stattfinden, das damit zunächst – wie von den Ministern beschlossen – zum festen Veranstaltungsort für diese Kongresse wird.

Das Stichwort

Spurbreite der Schienen

Man sagt, Gott habe die Welt in einer Woche erschaffen, weil er keine „Kompatibilitätsprobleme“ hatte.

Diese Geschichte ist ein gutes Beispiel für die Zwänge, denen die Ingenieure, die nach Ihm kamen, ausgesetzt sind:

Warum beträgt der Standardabstand zwischen zwei Eisenbahnschienen in Kanada 4 Fuß und 8,5 Zoll (1,435 Meter)?

Weil die kanadischen Eisenbahnen nach dem gleichen Muster wie die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika gebaut wurden, um die Beförderung von Gütern von einem Land zum anderen zu erleichtern.

Demnach stellt sich die zweite Frage: Warum wurden die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika mit einer Spurbreite von 4 Fuß und 8,5 Zoll gebaut?

Weil sie auf die gleiche Weise wie in England von ausgewanderten englischen Ingenieuren gebaut wurden, die dachten, dass dies eine gute Idee sei, da dadurch englische Lokomotiven auf den amerikanischen Eisenbahnschienen verwendet werden könnten.

Formulieren wir also die Frage erneut: Warum haben die Engländer ihre Eisenbahnen so gebaut?

¹ www.internationaltransportforum.org

Weil die ersten Eisenbahnlinien von den gleichen Ingenieuren gebaut wurden, die auch die Straßenbahnen gebaut haben, und diese Spurbreite damals für Straßenbahnen verwendet wurde.

Warum haben sie dann diese Spurbreite für die Straßenbahnen verwendet?

Weil die ersten Personen, die Straßenbahnen gebaut haben, die gleichen waren, wie jene, die die Karren gebaut haben und sie die gleichen Methoden und Werkzeuge benutzt haben.

OK, doch warum hatten die Karren eine Spurbreite von 4 Fuß und 8,5 Zoll?

Weil überall in Europa und in England die Straßen bereits Spurrillen hatten (fest definierte Spuren im Boden), die diese Spurbreite aufwiesen, und eine andere Spurbreite einen Achsbruch der auf diesen Straßen verkehrenden Karren zur Folge gehabt hätte.

Und warum wiesen diese Straßen Spurrillen mit dieser Spurbreite auf?

Tatsächlich wurden die ersten bedeutenden Straßenverbindungen in Europa vom römischen Reich gebaut, um die Entfaltung der römischen Legionen zu beschleunigen.

Ja, doch warum entschieden sich die Römer für diese Spurbreite?

Weil es sich bei den ersten Karren um römischen Kampfwagen handelte. Diese wurden von zwei Pferden gezogen. Diese Pferde galoppierten Seite an Seite und mussten ausreichend voneinander entfernt sein, um sich nicht zu behindern. Um eine bessere Stabilität des Karrens sicherzustellen, durften die Räder sich nicht in der Verlängerung der von den Pferden hinterlassenen Hufabdrücke befinden, aber auch nicht zu weit auseinander liegen und die Seiten des Karrens überragen, da dies zu Unfällen beim Kreuzen von zwei Karren hätte führen können.

So erklärt sich die Spurbreite der Schienen in Kanada (4 Fuß und 8,5 Zoll) durch die Tatsache, dass 2000 Jahre zuvor auf einem anderen Kontinent die römischen Karren entsprechend der durchschnittlichen Maße des Hinterteils der Kampfpferde gebaut wurden!!!

Interessante Folge dieser Geschichte: Beim Betrachten der amerikanischen Raumfähre auf ihrer Startrampe können wir die beiden am Haupttank befestigten Zusatztanks bemerken.

Das Unternehmen, das diese Tanks herstellt, befindet sich in Utah ... Die Ingenieure, die sie entworfen haben, hätten diese gerne etwas breiter ausgelegt, doch sollten diese Tanks per Eisenbahn bis zum Startort befördert werden. Die Eisenbahnlinie zwischen dem Werk und Cap Canaveral führt durch einen Tunnel unter den Rocky Mountains. Die Zusatztanks mussten durch diesen Tunnel passen. Der Tunnel ist etwas breiter als das Eisenbahngleis und dieses ist etwa so breit wie die Hinterteile von zwei Pferden ...

Schlussfolgerung:

Beim Bau der amerikanischen Raumfähre, die man als eines der hochentwickeltesten Transportmittel unseres Planeten bezeichnen kann, mussten die Ingenieure den Zwang einer 2000 Jahre alten Konzeption berücksichtigen, die sich auf die Breite des Hinterns von zwei nebeneinander stehenden Pferden belief!!!

Geschichte der Eisenbahn, kanadische Version.
(Übersetzung)

Rechtsprechung

Cour de Cassation (Frankreich)

Urteil vom 13. März 2008¹

Die festgestellten Elemente des Sachverhaltes – Übereinstimmung des Ortes, an dem das Opfer auf das Gleis gestürzt ist, mit einem Kreuz auf einem in seiner Tasche gefundenen Plan und vorheriger Abwurf seines Gepäcks auf das Gleis, was der Hypothese eines Zufalls widerspricht, – stützen schwerwiegende, präzise und übereinstimmende Vermutungen einer absichtlichen Handlung des Opfers, aus denen geschlossen werden darf, dass der Sturz des Reisenden die Folge eines Verhaltens war, das nicht dem gewöhnlichen Verhalten von Reisenden entspricht.

¹ Urteil Nr. 162

Vgl. Artikel 26 § 2 Buchstabe b) CIV 1980²

Zum einzigen Rechtsmittel:

In der Erwägung, dass Herr X., der einen Zug in Barcelona bestieg, um über Avignon und Genf nach Bern zu reisen, am 7. Mai 1997 schwer verletzt auf den Eisenbahngleisen gefunden wurde; dass die schweizerische Unfallversicherungsanstalt (SUVA) die SNCF auf Erstattung der ihrem Versicherten gezahlten Beträge verklagt hat; dass das Gericht mit Urteil vom 9. Februar 2001 dem Anspruch mit der Begründung stattgegeben hat, dass ein Verschulden des Opfers nicht nachweisbar war;

Des Weiteren, in der Erwägung, dass die SUVA gegen das (Berufungs-)Urteil (Aix-en-Provence, 30. Juni 2004), mit dem ihre Forderung gegen die SNCF auf Erstattung der dem Opfer gezahlten Sozialleistungen abgewiesen wurde, Beschwerde eingelegt hat.

1. Laut dem Rechtsmittel hat das Berufungsgericht im Hinblick auf Artikel 26 des Anhangs A, „Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck“, des Übereinkommens von Bern vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr sein Urteil ohne rechtliche Grundlage gefällt, indem es die SNCF vollständig von ihrer Haftung freigesprochen hat, ohne zu prüfen, ob das Verhalten des Herrn X. die Merkmale der höheren Gewalt aufgewiesen hat, insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Unfall hätte vermieden werden können, wenn die SNCF ein geeignetes System installiert hätte, das ein Öffnen der Türen während der Fahrt verhindert hätte.

2. Des Weiteren hat das Berufungsgericht laut dem Rechtsmittel im Hinblick auf Artikel 26 des Anhangs A, „Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck“, des Übereinkommens von Bern vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr sein Urteil ohne rechtliche Grundlage gefällt, indem es nicht geprüft hat, ob unabhängig vom Verhalten des Herrn X. die SNCF nicht selbst ein Verschulden trifft, indem sie den Zug nicht mit einem System ausgestattet hat, das ein Öffnen der Türen während der Fahrt verhin-

dert, und dieses Verschulden nicht zum Schaden beigetragen hat.

In der Erwägung jedoch, dass gemäß Artikel 26 des Anhangs A, „Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck“, des Übereinkommens von Bern vom 9. Mai 1980 „die Eisenbahn für den Schaden haftet, der dadurch entsteht, dass ein Reisender durch Unfall im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb während seines Aufenthaltes in den Fahrzeugen oder beim Ein- oder Aussteigen getötet, verletzt oder sonst in seiner körperlichen oder in seiner geistigen Gesundheit beeinträchtigt wird ... von dieser Haftung ganz oder teilweise in dem Maße befreit wird, in dem der Unfall auf ein Verschulden des Reisenden oder auf ein Verhalten des Reisenden zurückzuführen ist, das nicht dem gewöhnlichen Verhalten von Reisenden entspricht“; dass das Berufungsgericht, das festgestellt hat, dass der Ort, an dem das Opfer gestürzt ist, mit einem Kreuz übereinstimmt, das auf einem Plan eingezeichnet war, der in der Tasche des Opfers gefunden wurde, und dass der vorherige Abwurf seines Gepäcks auf das Gleis der Hypothese eines Unfalls widerspricht, zu dem Schluss hat kommen können, dass die Tatbestände schwerwiegende, präzise und übereinstimmende Vermutungen einer absichtlichen Handlung darstellen, und die Schlussfolgerung hat ziehen können, dass der Sturz des Herrn X. auf ein Verhalten zurückzuführen war, das nicht dem gewöhnlichen Verhalten eines Reisenden entsprach; dass das Berufungsgericht sein Urteil rechtlich ausschließlich mit diesen Gründen begründet hat.

Aus diesen Gründen weist der Kassationshof die Beschwerde ab.

...

(Veröffentlicht auf der Website:
<http://www.courdecassation.fr>, s. Jurisprudence, publications, documentation, Actualité jurisprudence, Urteil vom 13. März 2008, Nummer 05-11.800)
 (Übersetzung)

2 Gemäß Artikel 26 § 2 Buchst. b) CIV 1999 stellt das „Verhalten des Reisenden, das nicht dem gewöhnlichen Verhalten von Reisenden entspricht“ keinen zusätzlichen Haftungsbefreiungsgrund mehr dar; im gegebenen Falle würde sich die Frage stellen, ob der Unfall auf ein Verschulden des Reisenden zurückzuführen war. Vgl. auch die in der Zeitschrift 4/2001, S. 100-102 und 4/2005, S. 81/82 veröffentlichte Rechtsprechung.

Cour de Cassation (Frankreich)

Urteil vom 13. März 2008¹

Den Reisenden, der in einen fahrenden Zug einsteigen wollte, trifft ein Verschulden; dieses Verschulden war jedoch nicht die ausschließliche Ursache des Unfalls, da es weder ein System zur Verhinderung des Öffnens der Türen während der Fahrt, noch ein System zur Überwachung des gesamten Bahnsteigs und des Zugs oder eine Warnansage vor der Abfahrt gab; die Anwesenheit einer genügenden Anzahl von Bahnangestellten auf dem Bahnsteig oder ein System mit Kameras, das eine Überwachung des gesamten Zugs ermöglichen würde, hätten den Unfall verhindern können. Der Beförderer, der für die Sicherheit des Reisenden objektiv haftet, kann sich von seiner Haftung nicht teilweise² befreien.

Vgl. Artikel 1147 des französischen Zivilgesetzbuches³

Zum einzigen Rechtsmittel der Hauptbeschwerde:

In Anbetracht des Artikels 1147 des Zivilgesetzbuches ;

In der Erwägung, dass am 26. September 1999 Frau Y., Reisende an Bord des Zuges von Marseille nach Toul, sich bei einem Halt im Bahnhof von Avignon auf den Bahnsteig begeben hat und ihr beim Versuch, in den sich in Bewegung setzenden Zug wieder einzusteigen, das Bein oberhalb des Knies abgetrennt wurde; dass sie die SNCF auf Entschädigung des ihr entstandenen Schadens verklagt hat;

Des Weiteren in der Erwägung, dass die Spruchrichter beim Urteil, mit dem sie den Beförderer auf Entschädigung in Höhe der Hälfte des erlittenen Schadens verurteilt haben, davon ausgegangen sind, dass das Verhalten des Opfers, das mit dem Versuch, in den sich in Bewegung setzenden Zug wieder einzusteigen, gegen die Bestimmungen des Artikels 74 der Verordnung vom 22. März 1942 betreffend die Bahnpolizei verstoßen hat, nicht die Merkmale der höheren Gewalt aufwies und nicht die ausschließliche Ursache des Unfalls darstellte,

1 Urteil Nr. 163

2 Hätte es sich um eine internationale Beförderung im CIV-Regime gehandelt, hätte man an dieser Stelle im Sinne der Einleitung des Absatzes und der Einleitung von Artikel 26, § 2 b) CIV 1980 logischerweise eher erwartet, dass sich der Beförderer zu einem – eher geringen – Teil, aber keinesfalls völlig von seiner Haftung befreien kann.

3 Vgl. Artikel 26 § 2 Buchstabe b) CIV

zu dessen Zeitpunkt es weder ein System zur Verhinderung des Öffnens der Türen während der Fahrt, noch ein System zur Überwachung des gesamten Bahnsteigs und des Zugs oder eine Warnansage vor der Abfahrt gab, und die Anwesenheit einer genügenden Anzahl von Bahnangestellten auf dem Bahnsteig oder ein System mit Kameras, das eine Überwachung des gesamten Zugs ermöglichen hätte, den Unfall hätte verhindern können;

dass das Berufungsgericht mit diesem Urteil gegen den oben genannten Text verstoßen hat, da der Beförderer, der für die Sicherheit des Reisenden objektiv haftet, sich von dieser Haftung nicht teilweise befreien kann und das Verschulden des Opfers, vorausgesetzt, dass die Merkmale der höheren Gewalt gegeben sind, in jedem Fall nur zu einer vollständigen Haftungsbefreiung führen kann.

Aus diesen Gründen und ohne dass es erforderlich wäre, über die Nebenbeschwerde zu entscheiden:

hebt das Kassationsgericht das am 30. März 2004 vom Berufungsgericht in Aix-en-Provence gesprochene Urteil in allen seinen Punkten auf; versetzt demzufolge die Sache und die Parteien wieder in den Zustand vor dem Urteil und verweist sie erneut an das Berufungsgericht in Aix-en-Provence in anderer Besetzung.

(Veröffentlicht auf der Website:

<http://www.courdecassation.fr>, siehe Jurisprudence, publications, documentation, Actualité jurisprudence, Urteil vom 13. März 2008, Nummer 05-12.551)

(Übersetzung)

Bücherschau

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, 22. Ergänzungslieferung, Stand 1. März 2008

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 (zuletzt s. Zeitschrift 3/2007, S. 64). Neben dem Herausgeber wirken rund 20 weitere Autoren mit.

Die Sammlung umfasst vier Bände und deckt alle Bereiche des im Eisenbahnwesen anzuwendenden Rechtes ab. Den größten Teil der Sammlung bilden nationale deutsche Gesetze und sonstige Vorschriften. Auf Bundesebene erlassene Vorschriften sind in den ersten zwei Bänden und jene der einzelnen deutschen Bundesländer im Band III zu finden. Allgemeine Bedingungen für verschiedene Leistungen im Eisenbahnsektor und Gesetze sowie sonstige Vorschriften, die nicht eisenbahnspezifisch sind, jedoch auch im Eisenbahnbereich Anwendung finden (Arbeitsrecht, Verwaltungsverfahren u.ä.), wurden in Band IV aufgenommen. Während dem „Europäischen Recht“ ein Abschnitt des Bandes III gewidmet ist, bildet die Kategorie „Internationales Recht“ einen Abschnitt des Bandes IV. Jeder Band enthält eine alphabetische Schnellübersicht der Gesetze, Verordnungen und sonstigen Vorschriften sowie ein Inhaltsverzeichnis bezüglich der gesamten Sammlung. Mit der 22. Ergänzungslieferung kommt ein Register hinzu.

Im Übrigen bezieht sich die 22. Ergänzungslieferung (520 Seiten) vor allem auf den Abschnitt „Deutsches Recht“ und berücksichtigt zwischenzeitlich eingetretene Änderungen der Gesetzestexte. Was die Kommentierungen anbelangt, wurden die Erläuterungen von Kunz zum Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen (von 1993, zuletzt geändert im Oktober 2006) überarbeitet und erweitert. Ferner wurden die Erläuterungen von Kühlwetter zum Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (von 1993, zuletzt geändert im April 2007) angepasst.

Der Band IV enthält im Abschnitt „Internationales Recht“ das COTIF. Nachdem der Herausgeber mit den Erläuterungen zu den Anhängen F (APTU) und G (ATMF) angefangen hat (s. Zeitschrift 1/2006, S. 18), folgt nun ein kurzer Text mit Erläuterungen zum Anhang C (RID). Dieser orientiert sich hauptsächlich an den dazu von der OTIF veröffentlichten erläuternden Bemerkungen und berücksichtigt einige mittlerweile eingetretene Entwicklungen nicht. Dies betrifft etwa die 2004 in Kraft getretene Änderung von Kapitel VII des SOLAS-Übereinkommens, womit der IMDG-Code großteils verbindlich wurde, das Inkrafttreten des ADN am 29. Februar 2008 und das demnächst zu erwartende Inkrafttreten einer die Richtlinie 96/49/EG ersetzenden Richtlinie über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland. Der Hinweis auf eine Lücke im RID trifft angesichts umfassender Regelungen für ungereinigte leere Umschließungsmittel nicht mehr zu. Zu Artikel 5 § 1 Buchstabe a wäre die Ergänzung hilfreich, dass diese Bestimmungen im RID unter „Versand als Expressgut“ angeführt sind.

Die systematische Sammlung „Eisenbahnrecht“ ist ein praktischer Arbeitsbehelf für Eisenbahnfachleute. Die ausgeklügelte Rubrizierung führt den Benutzer schnell und zuverlässig zu den gerade benötigten Informationen, so dass er trotz der Informationsflut die Übersicht behält.

Last but not least

Humor, Ironie und Ungewöhnliches in den internationalen Gefahrguttagungen

Trotz allen Ernstes in diesen Tagungen fehlt es nicht an Humor und Ironie, im Übrigen auch nicht an Ungewöhnlichem. So ist der Spielverderber, von dem vor Kurzem in dieser Rubrik die Rede war, in seiner Rolle als Zorro, der nichts durchgehen lässt, mehr und mehr dem Unmut der Delegierten im UN-Expertenunterausschuss ausgesetzt, nachdem ein Vorsitzender dieses Unterausschusses erklärt hatte, ihm heute leider zum zweiten Mal Recht geben zu müssen. Die benutzten Redewendungen reichen dabei von „der Tag beginnt sehr schlecht ...“ oder „heute scheine ich nicht in Form zu sein ...“ oder aber auch „wider Erwarten ...“ bis zu „dies stört mich zwar, doch ...“. Besagter Zorro scheut auch nicht mehr seinen Kritikern zu erwidern „das gefällt mir zwar nicht, ich bin jedoch gezwungen, diesen Antrag zu unterstützen ...“. Er hat sich sogar erlaubt, gegenüber dem Vertreter der Bahamas und ehemaligen Vorsitzenden des Unterausschusses, der als erster die Lunte angezündet hatte, seiner Überraschung darüber kund zu tun, dass es solche Probleme an den Stränden Bahamas geben kann. Diese Zwischenfälle haben mittlerweile auf die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung übergegriffen.

Bei den Abstimmungen kann man nicht selten feststellen, dass etwa zehn Delegationen darauf warten, dass der Vertreter eines einflussreichen großen Staates seine Karte hebt, um einem Antrag zuzustimmen oder ihn abzulehnen, um sodann genauso zu handeln. So fällt es manchmal schwer, einen vernünftigen Antrag durchzubringen, und manchmal leicht, einen unvernünftigen durchzubringen. Man kann sich zu Recht fragen, ob sie unter diesen Umständen nicht in der Lage sind in Kenntnis der Sache abzustimmen, da es ihnen vielleicht an fachkundigen Experten fehlt oder weil sie einfach nicht die Zeit gefunden haben, die Dokumente zu lesen.

Bei den Beratungen sind es praktisch immer die gleichen Delegationen, die das Wort ergreifen, manchmal sogar mehrmals, um auf die anderen Wortmeldungen zu antworten, so dass, wenn die Beratungen sich in die Länge ziehen, der Vorsitzende sich gezwungen sieht, für Ordnung zu sorgen, indem er das Wort nur noch den Delegationen erteilt, die sich noch nicht geäußert haben, es sei denn, dass jene, die dazu neigen, das Mikrofon zu monopolisieren, noch neue Argumente vorzubringen haben. Man sollte, wie bei den politischen Fernsehdebatten, die Redezeit chronometrisch begrenzen. Man könnte auch auf eine alte Methode der Indianer zurückgreifen, wo der Häuptling in den demokratischen Zusammenkünften des Stammes – wir wissen nicht, ob es sich um die Sioux, die Irokesen oder andere handelt – jedem erlaubt, sich zu äußern, unter der Voraussetzung, dass er dabei nur auf einem Bein steht; sobald derjenige, der das Wort hat, sein zweites Bein auf den Boden stellt, muss er schweigen und sich wieder auf den Boden setzen. Es ist schwierig zu schätzen, wie viel Zeit gewonnen werden könnte, doch könnten die fünftägigen Tagungen bestimmt schon am Mittwochabend zu Ende gehen. Ein Versuch wäre es wert.

Jetzt wissen Sie Bescheid!
(Übersetzung)