



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

1/2009

117. Jahrgang • Januar - März

Inhaltsverzeichnis

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Veröffentlichungen und interessante Links, S. 1

Beförderung gefährlicher Güter

Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN
Genf, 23.-26.3.2009, S. 2

Veröffentlichungen und interessante Links, S. 5

Themen aus dem Bereich Technik/Zulassung

Fachausschuss für technische Fragen
3. Tagung – Bern, 11./12.2.2009 – S. 6

Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)

Binnenverkehrsausschuss (CTI) – Genf, 24.-26.2.2009 – S. 7
Arbeitsgruppe „Zollfragen, die den Verkehr betreffen“ (WP.30) –
Genf, 2.-6.2.2009 – S. 8
Arbeitsgruppe „Intermodale Beförderungen und Logistik“ – Genf,
19./20.3.2009 – S. 8
Interdisziplinäre Expertengruppe über Sicherung im Binnen-
verkehr – Genf, 15./16.1.2009 – S. 9

Weitere Tätigkeiten

JERID

Internationale Konferenz über den Eisenbahngüterverkehr
zwischen Asien und Europa – Prag, 4./5.3.2009 – S. 10

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE), Internationales Verkehrs- forum, Weltbank

Seminar über Strategien zur Überwindung von Hindernissen beim
Grenzübergang – Paris, 5./6.3.2009 – S. 12

Rechtsprechung

Bundesgerichtshof (Deutschland) – Urteil vom 14.2.2008 –
Begriff „Beförderungsvertrag“ (CMR), S. 13

Last but not least

**Echos aus der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-
Tagung, S. 13**

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

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)
Gryphenhübeliweg 30, CH - 3006 Bern
Tel.: + 41 31 359 10 10
Fax: + 41 31 359 10 11
E-mail : info@otif.org
Internet : www.otif.org

1/2009

117. Jahrgang – Januar - März

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.

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Veröffentlichungen und interessante Links

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3263/2009, p. 167 – Conditions générales. Attention, zone rouge ! (M. Tilche)

Idem, n° 3264/2009, p. 186 – Lettre de voiture électronique. Quelle valeur ? (M. Tilche)

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT) <http://www.cit-rail.org>, éditions/Ausgaben/editions 1/2009, 2/2009

European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht, Antwerpen, No. 2/2009, p. 143-149 – Quantum Corporation Inc. V. Plane Trucking Ltd. Revisited by German supreme court: Considerations on the German High Court's decision of 17 July 2008 [CMR case law]¹ (P. Laurijssen)

Institut für Mobilitätsforschung, Berlin, Studie "Ost-West-Güterverkehre 2030": www.ifmo.de

Transportrecht, Hamburg, Nr. 3/2009, S. 103-109 – Normenkonflikte zwischen den EG-Verordnungen Brüssel I, Rom I und Rom II und transportrechtlichen Rechtsinstrumenten (R. Wagner); S. 109-117 - Aktuelle transportrechtliche Probleme in Österreich (H. Jesser-Huß)

Uniform Law Review/Revue de droit uniforme, Rome, Unidroit, N° 2009-1/2, p. 390-323 – The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – A General Overview/ Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer – Un aperçu général (K. Lannan)

¹ Entscheidung des Bundesgerichtshofes I ZR 181/05: Die Vorschriften der CMR kommen grundsätzlich – sofern sich aus dem anwendbaren nationalen Recht nicht etwas anderes ergibt –

unmittelbar nur auf Verträge über unimodale grenzüberschreitende Straßengütertransporte zur Anwendung.

Beförderung gefährlicher Güter

Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN

Genf, 23. bis 26. März 2009

In der Zeit vom 23. bis 26. März 2009 fand in Genf die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung statt, um die Arbeiten an der Ausgabe 2011 der Gefahrgutvorschriften für den europäischen Landverkehr fortzusetzen. 22 Staaten, die Europäische Kommission und das Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sowie 16 Nichtregierungsorganisationen waren an dieser Tagung vertreten.

Normen

EN 15507:2008

Obwohl die Norm EN 15507:2008 (Verpackung – Verpackungen zur Beförderung gefährlicher Güter – Vergleichende Werkstoffprüfung von Polyethylen-sorten) lediglich Verfahren beschreibt, die den im RID/ADR beschriebenen Verfahren für die Verträglichkeitsprüfung entsprechen, sahen verschiedene Staaten praktische Schwierigkeiten bei der Anwendung der Norm. Bevor im RID/ADR auf diese Norm verwiesen wird, soll auf Einladung des Europäischen Verbands der Kunststoffverarbeiter (EuPC) eine informelle Arbeitsgruppe zur Lösung der Anwendungsprobleme tagen.

Probleme bei der Inbezugnahme von Normen

Die Internationale Privatwagen-Union (UIP) wies in einem informellen Dokument darauf hin, dass die Anwendung von im RID/ADR in Bezug genommenen Normen Probleme bereiten kann, da diese zum Teil auch nicht sicherheitsrelevante Bereiche oder Unterzitate auf andere Normen beinhalten.

In Erinnerung an das verabschiedete Verfahren für die Inbezugnahme von Normen wurde wiederholt, dass diese Probleme vor der Aufnahme eines Verweises von der Normen-Arbeitsgruppe behandelt und die problematischen Teile einer Norm im Zitat gegebenenfalls ausgeschlossen werden müssen.

Harmonisierung mit den UN-Modellvorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter

Sondervorschrift 274

Als Ergebnis früherer Diskussionen im Rahmen der Gemeinsamen Tagung und einer informellen Arbeits-

gruppe wurde bereits im März 2008 entschieden, das RID/ADR/ADN hinsichtlich der Zuordnung der Sondervorschrift 274 (Ergänzung der offiziellen Benennung für die Beförderung im Beförderungspapier durch die technische Benennung) anzupassen und diese Sondervorschrift bei verschiedenen Stoffen zu streichen. Gleichzeitig war die Gemeinsame Tagung jedoch der Meinung, dass die Beibehaltung der Sondervorschrift 274 bei 81 Stoffen gerechtfertigt ist und die UN-Modellvorschriften an das RID/ADR/ADN angepasst werden sollten.

Der UN-Expertenunterausschuss hat zwischenzeitlich beschlossen, die Zuordnung der Sondervorschrift 274 bei diesen Stoffen nachzuholen. Davon ausgenommen bleiben jedoch drei UN-Nummern für Medikamente (UN 1851, UN 3248 und UN 3249), um Bedenken bezüglich der Offenlegung kontrollierter medizinischer Stoffe Rechnung zu tragen, deren Identität bei der Beförderung zu praktischen und logistischen Problemen einschließlich Diebstahl sowie unerlaubte Verwendung und Verbreitung führen könnte. Die Gemeinsame Tagung beschloss darauf hin, bei diesen drei UN-Nummern den Verweis auf die Sondervorschrift 274 ebenfalls zu streichen, so dass in diesem Bereich nun eine vollständige Harmonisierung erreicht ist.

Weltweite multimodale Harmonisierung

Bei seiner 34. Tagung vereinbarte der UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter nach der Erörterung eines von 14 Nichtregierungsorganisationen unterbreiteten Dokuments, zusätzliche Anstrengungen zu unternehmen, um die Harmonisierung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf weltweiter Ebene zu verbessern, da immer noch Abweichungen bestehen, die zu einer Behinderung internationaler und multimodaler Beförderungen führen.

Die betroffenen internationalen Organisationen wurden gebeten, dem UN-Expertenunterausschuss Rückmeldungen zu geben, wobei auf Vorschriften in ihren internationalen Rechtsinstrumenten hingewiesen werden sollte, die von den UN-Modellvorschriften abweichen, und begründet werden sollte, warum diese Abweichungen aufgenommen wurden (s. Zeitschrift 4/2008, S. 45).

Es wurde daran erinnert, dass die Gemeinsame Tagung ihrem Mandat entsprechend systematisch jede Änderung der UN-Modellvorschriften prüft, um sie im RID/ADR/ADN widerzuspiegeln. Es kommt jedoch vor, dass einige dieser Änderungen nicht genügend ausgereift sind, um sie in die Gesetzgebung aufzunehmen, wie dies bei einigen Vorschriften für die Klasse 6.2 der Fall war und wo die Gemeinsame Tagung

dem UN-Expertenunterausschuss eine Informationsrückmeldung geliefert hat. Die Gemeinsame Tagung war der allgemeinen Auffassung, dass RID, ADR und ADN gut mit den UN-Modellvorschriften harmonisiert sind und die bestehenden Abweichungen im Zusammenhang mit dem europäischen Landverkehr gut begründet sind, ohne eine Behinderung internationaler multimodaler Transporte darzustellen.

Einige Delegationen waren jedoch der Auffassung, dass es zum Beispiel im Teil 2 betreffend die Klassifizierung Abweichungen in der Form gibt, wodurch die Staaten gezwungen werden, eine getrennte Übersetzung der Vorschriften für jeden Verkehrsträger anzufertigen, was vermieden werden könnte, wenn man sich auf einen einzigen Text für die Teile der Vorschriften einigen könnte, die alle Verkehrsträger betreffen.

Die Gemeinsame Tagung war sich einig, dass die Harmonisierung kein Selbstzweck sein sollte und nicht dazu führen dürfte, dass langjährige Vorschriften für den europäischen Landverkehr aufgegeben werden (z.B. Tankvorschriften des Kapitels 6.8). Nach Meinung verschiedener Delegierter wäre es besser, wie im Fall der Sondervorschrift 274 (siehe oben) einzelne Probleme aufzugreifen und schrittweise zu lösen.

Die Gemeinsame Tagung begrüßte eine vom Vereinigten Königreich vorgelegte tabellarische Darstellung von Unterschieden zwischen RID/ADR/ADN, IMDG-Code, technischen Anweisungen der ICAO und nationalen US-Vorschriften. Es wurde aber auch der Wunsch geäußert, dass diese Gegenüberstellung auch die Bestimmungen der UN-Modellvorschriften und gegebenenfalls Abweichungen von Staaten enthalten, die mit Europa auf dem Landweg verbunden sind.

Neue Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN

Offene Fragen aus der 44. Tagung des RID-Fachausschuss

Da die Norm EN 14025:2008 auch für Gastanks gilt, beschloss die Gemeinsame Tagung in der Tabelle der Normen in Unterabschnitt 6.8.2.6 bei dieser Norm nicht nur auf den Unterabschnitt 6.8.2.1, sondern auch auf den Unterabschnitt 6.8.3.1 zu verweisen.

Im Gegensatz zur Gemeinsamen Tagung hatte der RID-Fachausschuss im Zusammenhang mit der Einführung neuer Kennzeichnungsvorschriften für Beförderungsmittel, in denen in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter befördert werden, beschlossen, festzulegen, wer die Kennzeichnung anzubringen hat. Diese Präzisierung wurde auch deshalb für notwendig erachtet, da im Kapitel 3.4 im Gegensatz zu Kapitel 3.5

keine Bestimmung enthalten ist, welche Vorschriften des RID/ADR/ADN trotz der Freistellung anzuwenden sind.

Die Gemeinsame Tagung war der Ansicht, dass die vom RID-Fachausschuss angenommene Präzisierung für das ADR nicht notwendig ist, da diese Kennzeichnung, je nachdem, ob es sich um ein Fahrzeug oder einen Container handelt, vom Beförderer oder vom Verloader vorzunehmen ist.

Hinsichtlich der Festlegung der Bestimmungen, die bei Anwendung der Freistellung des Kapitels 3.4 zu beachten sind, entschied die Gemeinsame Tagung, konkrete Änderungsanträge abzuwarten. Verschiedene Delegierte waren jedoch der Ansicht, dass dabei die Klassifizierungsvorschriften des Teils 2 nicht ausdrücklich erwähnt werden müssten, da die Bestimmung des anwendbaren LQ-Codes die Anwendung des Teils 2 zwingend voraussetzt.

Hinweis im Beförderungspapier auf umweltgefährdende Stoffe

Wegen der Pflichten des Beförderers im Zusammenhang mit der richtigen Kennzeichnung der Beförderungsmittel sah es die Vertreterin Schwedens als notwendig an, im Beförderungspapier einen Hinweis darauf aufzunehmen, ob es sich beim beförderten Stoff um einen umweltgefährdenden Stoff handelt. Diese Notwendigkeit wurde von einer großen Mehrheit bestätigt.

Im Zusammenhang mit dem Antrag der UIC, das Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe in das Verzeichnis der Gefahrzettel in Absatz 5.2.2.2.2 aufzunehmen und bei allen Stoffen, welche die Nebengefahr der Umweltgefährdung aufweisen, in der Spalte 5 der Tabelle A dieses neue Gefahrzettel-Muster aufzunehmen, wurde daran erinnert, dass der UN-Expertenunterausschuss eine Liste der umweltgefährdenden Stoffe abgelehnt hatte, weil für die UN-Modellvorschriften im Gegensatz zum IMDG-Code und zum RID/ADR/ADN beschlossen wurde, die Umweltgefährdung nur als Hauptgefahr den UN-Nummern 3077 und 3082, nicht jedoch als Nebengefahr den übrigen Stoffen der Klassen 1 bis 9 zuzuordnen.

Verwendung von Druckgefäßen für die Beförderung von Chlorsilanen

Der Vertreter des Europäischen Rats der chemischen Industrie (CEFIC) wies darauf hin, dass bei der ab 1. Januar 2009 für Chlorsilane geltenden neuen Verpackungsanweisung P 010 Druckgefäße als zugelassene Verpackungsart vergessen worden seien. Während der

Absatz 4.1.3.6.1 zwar eine allgemeine Verwendung von Druckgefäßen für die Beförderung flüssiger und fester Stoffe zulässt, schreibt der Unterabschnitt 4.1.3.7 für ihre Zulassung vor, dass sie in der jeweiligen Verpackungsanweisung erwähnt sind.

Der Vertreter des CEFIC informierte die Gemeinsame Tagung, dass er dem UN-Expertenunterausschuss einen Antrag auf Korrektur der Verpackungsanweisung P 010 unterbreiten werde, und empfahl, vor dem 1. Juli 2009 eine multilaterale Sondervereinbarung zu initiieren, um die Beförderung von Chlorsilanen in Druckgefäßen bis zur Inkraftsetzung der Korrektur weiterhin zuzulassen. Bei Chlorsilanen handelt es sich um sehr gefährliche Stoffe, die in hochreiner Form unter anderem in der Elektronikindustrie verwendet werden. Druckgefäße gelten dabei als die sichersten Verpackungen, an die auch die Entnahmeeinrichtungen in den Reinräumen der Elektronikindustrie angepasst sind.

Bericht der informellen Arbeitsgruppen

Gültigkeitsdauer von Baumusterzulassungen und Übergangsvorschriften für Normen

Die Gemeinsame Tagung nahm einen umfangreichen Antrag einer informellen Arbeitsgruppe an, der zum Ziel hat, die Gültigkeitsdauer von Baumusterzulassungen für Druckgefäße des Kapitels 6.2 und für Tanks, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeuge und MEGC des Kapitels 6.8 auf zehn Jahre zu beschränken oder aber zu verlängern, wenn die Stelle, welche die Baumusterzulassung ausgestellt hat, feststellt, dass die Baumusterzulassung nach Ablauf der zehn Jahre weiterhin mit den Vorschriften übereinstimmt. Der die Baumusterzulassung ausstellenden Stelle soll es darüber hinaus obliegen, die Baumusterzulassung zu entziehen, wenn innerhalb der Gültigkeitsdauer Vorschriften geändert werden, die zu einer Nichtkonformität der Baumusterzulassung mit den Vorschriften führt. Die Normentabellen des Abschnitts 6.2.4 und des Unterabschnitts 6.8.2.6 werden so verändert, dass aus ihnen klar hervorgeht, wann eine Norm für die Ausstellung oder die Verlängerung einer Baumusterzulassung verwendet werden darf und wann eine bestehende Baumusterzulassung, die auf der Grundlage einer zwischenzeitlich überholten Norm ausgestellt wurde, aus Sicherheitsgründen spätestens zurückgezogen werden muss.

Die Arbeitsgruppe stellte fest, dass diese neuen Bestimmungen auch für andere Umschließungsmittel gelten könnten, was aber erst in einem zweiten Schritt geprüft werden sollte.

Der Vertreter Belgiens wird für die nächste Gemeinsame Tagung noch einen Antrag vorlegen, welcher die allgemeine Weiterverwendung von Umschließungsmitteln regelt, die vor dem Ablauf oder dem Entzug einer Baumusterzulassung gebaut wurden.

Pflichten des Entladers

Nachdem bei der Gemeinsamen Tagung im März 2008 ein erneuter Antrag Spaniens, Pflichten des Entladers festzulegen, nicht verabschiedet werden konnte, wurde eine informelle Arbeitsgruppe beauftragt, die eventuellen Pflichten der mit dem Entladen beauftragten Unternehmen und eine Klarstellung der jeweiligen Rollen der verschiedenen Beteiligten festzulegen (siehe Zeitschrift 1/2008, S. 7).

Die von der Arbeitsgruppe entworfene Definition des Entladers, die neuen Pflichten des Entladers und die angepassten Pflichten des Empfängers wurden von der Gemeinsamen Tagung in ihrer Mehrheit angenommen. Der von der Arbeitsgruppe entworfene Text wird jedoch der nächsten Gemeinsamen Tagung nochmals zur zweiten Lesung unterbreitet.

Dabei könnte die eventuelle Aufnahme einer allgemeinen Bemerkung in Kapitel 1.4, aus der hervorgeht, dass eine festgelegte juristische Person die Rolle und die Pflichten mehrerer Beteiligter übernehmen kann, eine Präzisierung der gegenwärtigen Definitionen für den Verloader und den Befüller und die Überprüfung der Pflichten der Beteiligten bei der Entleerung von IBC ins Auge gefasst werden.

Verschiedenes

Antrag auf Beobachterstatus

Dem vom Europäischen Verband der Gefahrgutbeauftragten (EASA) gestellten Antrag auf Akkreditierung als Nichtregierungsorganisation im Rahmen der Gemeinsamen Tagung konnte zum jetzigen Zeitpunkt nicht entsprochen werden, da die üblicherweise geforderten Informationen zu seiner Rechtsstellung und der Nachweis seiner Repräsentativität bisher nicht vorgelegt werden konnten.

Interpretation des RID/ADR/ADN

Allgemeine Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.1.1

Die Vertreterin Schwedens erbat eine Klarstellung der Gemeinsamen Tagung, ob die allgemeine Übergangsvorschrift für eine Sendung die gleichzeitige Anwendung von Teilen der alten und Teilen der neuen Ausgabe

des RID/ADR zulässt oder ob jeweils die alte oder die neue Ausgabe jeweils in ihrer Gesamtheit angewendet werden muss.

Die WP.15 hatte sich für das ADR bereits beim Übergang zur neuen Struktur zu dieser Frage geäußert und vor dem Hintergrund, dass Vorschriftenänderungen verschiedene Beteiligte berühren können, eine flexible Handhabung empfohlen.

Die Gemeinsame Tagung bestätigte diese Auslegung und war der Meinung, dass für einen Beförderungsvorgang während der sechsmonatigen Übergangsfrist die gemischte Anwendung von Vorschriften der vorherigen Fassung und der neuen Fassung des RID und des ADR zugelassen werden sollte, sofern diese Vorschriften nicht voneinander abhängig sind. So sollte beispielsweise ein Absender seine Güter entsprechend den alten Vorschriften versenden können, ohne dass dies den Beförderer daran hindert, die ihn betreffenden neuen Vorschriften anzuwenden, sofern dies nicht die Sicherheit beeinträchtigt.

Ehrung von Jean-Daniel Dénervaud

Die Gemeinsame Tagung nahm Abschied von Herrn Jean-Daniel Dénervaud, der als Sekretär der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) über mehrere Jahrzehnte maßgeblich an den erfolgreichen Arbeiten der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung beteiligt war, und wünscht ihm einen glücklichen und gesunden Ruhestand.

Nächste Tagung

Die nächste Gemeinsame Tagung wird vom 8. bis 11. September 2009 in Bern und vom 14. bis 18. September 2009 in Genf stattfinden. Bei dieser Tagung wird die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit der 16. überarbeiteten Ausgabe der UN-Modellvorschriften im Vordergrund stehen, die von einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe im Mai 2009 vorbereitet wird.

Veröffentlichungen und interessante Links

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 2/2008, S. 36-39 – Termini tecnici (I.) – 43. Tagung des RID-Fachausschusses (Zagreb, 19. bis 23. November 2007) (J. Conrad)

Idem, Hamburg, Nr. 3/2008, S. 44-47 – Der lange Weg zum ADN (K. Ridder)

Idem, Hamburg, Nr. 3/2008, S. 48-51 – Termini tecnici (II.) – 43. Tagung des RID-Fachausschusses (Zagreb, 19. bis 23. November 2007) (J. Conrad)

Idem, Hamburg, Nr. 4/2008, S. 36-38 – Maschinenlesbare Kesselwagen (C. Staude)

Idem, Hamburg, Nr. 6/2008, S. 22-23 – Telematik gewinnt an Land (T. Rieckenberg)

Idem, Hamburg, Nr. 6/2008, S. 33 – Notifizierung für 2009 – 45. Tagung des RID-Fachausschusses (Bern, 16. Mai 2008) (J. Conrad)

Idem, Hamburg, Nr. 6/2008, S. 34-35 – Aufgeschoben, nicht aufgehoben – Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (Bern, 25. bis 28. März 2008) (J. Conrad)

Idem, Hamburg, Nr. 10/2008, S. 22-24 – Gezielte Entgleisung (D. Luther)

Idem, Hamburg, Nr. 11/2008, S. 49-51 – Gemeinsame Ziele für 2011 – Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (Genf, 15. bis 18. September 2008) (J. Conrad)

Idem, Hamburg, Nr. 12/2008, S. 42-43 – Arbeit in kleiner Runde – 44. Tagung des RID-Fachausschusses (Hamburg, 21. bis 23. Oktober 2008) (J. Conrad)

Der Gefahrgut-Beauftragte, Hamburg, Nr. 6/2008, S. 1-3 – RID/ADR/ADN – Knappe Mehrheit reicht nicht (J. Conrad)

Idem, Hamburg, Nr. 9/2008, S. 5 – RID/ADR 2009 – Änderungen 2009 (J. Conrad)

Idem, Hamburg, Nr. 10/2008, S. 1-5 – RID/ADR 2009, Teil 1 – Wenig Änderungen (J. Conrad)

Idem, Hamburg, Nr. 11/2008, S. 1-5 – RID/ADR 2009, Teile 2 und 3 (J. Conrad)

Idem, Hamburg, Nr. 12/2008, S. 1-3 – Feuerwerk – Falsche Klassen (U. Fuchs)

Idem, Hamburg, Nr. 12/2008, S. 9-10 – RID/ADR 2009, Teil 3, Kapitel 3.3 – Lithium-Batterien & Co. (J. Conrad)

Idem, Hamburg, Nr. 1/2009, S. 6-7 – RID/ADR 2009, Kapitel 4 – Neue Verpackungsvorschriften (J. Conrad)

Idem, Hamburg, Nr. 2/2009, S. 11-12 – RID/ADR 2009, Teil 5 – Vorschriften für den Versand (J. Conrad)

Themen aus dem Bereich Technik/Zulassung

Fachausschuss für technische Fragen

3. Tagung

Bern, 11./12. Februar 2009

Durchbruch bei der Revision der APTU und ATMF

Aus vier Jahren intensiver Arbeit innerhalb der sogenannten „Schweinsberg“-Gruppe sind Änderungsanträge zu diesen beiden technischen Anhängen zum COTIF mit dem Ziel hervorgegangen, ihre Kompatibilität mit den gegenwärtigen Regelungen der Europäischen Gemeinschaft (EG) herzustellen. Die Anträge (nur im Englischen) wurden dem Fachausschuss für technische Fragen bei seiner 3. Tagung im Februar 2009 vorgelegt, wo die Mitgliedsstaaten ihre Zufriedenheit ausgedrückt haben, dass der von der Generalversammlung erteilte Auftrag nun erfüllt sei. Der Fachausschuss hat sich bereit erklärt, die Anträge mit einigen Änderungen dem Revisionsausschuss der OTIF im Juni 2009 zu ihrer endgültigen Annahme vorzulegen.

Die angenommenen überarbeiteten APTU und ATMF werden 12 Monate nach ihrer Notifikation an die Mitgliedstaaten in Kraft treten.

Nationale Fahrzeugregister (NVR)

Der Fachausschuss für technische Fragen nahm ein Dokument an, wodurch jedem Nicht-EG-Mitgliedstaat der OTIF (außer Norwegen und Liechtenstein, welche das EG-Recht anwenden) angewiesen wird, ein NVR einzurichten, das die Zulassungsdaten aller neuen, erneuerten oder umgerüsteten Eisenbahnfahrzeuge enthält, die in einem Staat zuzulassen sind. Sobald das NVR funktionsfähig ist, wird kein Fahrzeug in Betrieb genommen werden können, bevor es im NVR ordentlich registriert worden ist. Unter anderem wird das Register Informationen über den Halter und über die für die Instandhaltung zuständige Stelle für das Fahrzeug enthalten. Die am 1. August 2009 in Kraft getretenen Regelungen und die NVR müssen spätestens 12 Monate ab diesem Datum funktionsfähig sein. Bestehende Fahrzeuge müssen spätestens 24 Monate ab diesem Datum im NVR aufgenommen werden.

Das angenommene Einleitungsdokument zu den NVR, welches auch detaillierte, mit den EG-Regelungen identischen Spezifikationen für NVR in der Gemein-

schaft sowie Hinweise auf aufzunehmende Datenelemente, ihr Format, Zugangsrechte, Einschränkungen sowie den zwingenden oder optionalen Charakter eines Elementes enthält, kann der Website der OTIF entnommen werden¹.

Die NVR werden später über Internet an die bei der Europäischen Eisenbahnagentur (Valenciennes) beherbergten Suchmaschine angeschlossen, um eine vollständige, die Informationen über alle europäischen Eisenbahnfahrzeuge enthaltende Datenbank zu bilden, davon ausgenommen die Fahrzeuge mit 8-stelligen Fahrzeugnummern (russischer Standard).

APTU-Anlagen

Der Fachausschuss für technische Fragen nahm die vier folgenden APTU-Anlagen an, die allgemeine Anforderungen enthalten: „Grundlegende Anforderungen“, „Teilsysteme“ (Liste und Begriffsbestimmungen), „Technisches Dossier“ und „Prüfungsorgan – Qualifikationen und Unabhängigkeit“. Diese OTIF-Regelungen sind mit den einschlägigen EG-Regelungen identisch und sind am 1. August 2009 in Kraft getreten. Sie können der Website der OTIF entnommen werden².

VKM-Regelungen (Fahrzeughalterkennzeichnungskodierungen)

Der Fachausschuss für technische Fragen nahm eine kleine Änderung zu den VKM-Registrierungsregelungen in Punkt 3.1.6 mit folgendem Wortlaut an: „Die nationalen Behörden, die Agentur oder die OTIF können die Registrierung einer beantragten VKM ablehnen, wenn die gebildete Buchstabenkombination zu Verwirrung oder Täuschung führen könnte. In diesem Fall ist ein begründeter Beschluss herauszugeben“. Der neue Wortlaut ist am 1. April 2009 in Kraft getreten.

Memorandum of Understanding (MoU) über die Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM)

Der Fachausschuss für technische Fragen wurde informiert, dass das Sekretariat die Möglichkeit für die Nicht-EG-Mitgliedstaaten der OTIF zur Unterzeichnung eines MoU, das schon von 10 EG-Mitgliedstaaten unterzeichnet worden ist, verschafft hat. Das MoU

¹ http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/06_tech_zulass/05_notification_09/A_94-20_1_2009_e_NVR_Decision_-_ADOPTED_.pdf

² <http://www.otif.org/en/technology/notifizierung.html>

umfasst viele Anlagen, die die vollständige Spezifikation für die Bewertung und Zertifizierung der ECM bilden. Wird das MoU unterzeichnet und werden die Spezifikationen und Regeln beachtet, so werden die Zertifikate gegenseitig und bedingungslos von den Behörden und Eisenbahnverkehrsunternehmen der Staaten anerkannt, die das MoU unterzeichnet haben. Das Sekretariat hat ausdrücklich den Nicht-EG-Mitgliedstaaten der OTIF, insbesondere denjenigen, die ein erhebliches Eisenbahngüterverkehrsaufkommen mit den EG-Mitgliedstaaten haben, empfohlen das MoU zu unterzeichnen. Die EG-Sicherheitsrichtlinie macht die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) dafür verantwortlich, dass die Züge sicher sind, einschließlich der „fremden“ Wagen, aus denen sich der Zug zusammensetzt. Das MoU und die Zertifizierung werden für Halter von privaten Wagen, die zertifizierte ECM heranziehen, das Risiko mindern, dass ihre Wagen von jedem EVU, das den Wagen für eine (durchgehende) Beförderung übernimmt, angehalten und gründlich geprüft werden; das Risiko, das mit solchen Verspätungen verbunden ist, würde dem Geschäft von Haltern, die Eisenbahngüterbeförderungen anbieten, ein Ende setzen.

Eine kurze Darstellung des MoU ist der Website der OTIF zu entnehmen³. Der vollständige Text des MoU mit all seinen Anhängen kann auch von der Website der OTIF heruntergeladen werden⁴.
(Übersetzung)

Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE)

Binnenverkehrsausschuss (CTI)

71. Tagung

Genf, 24.-26. Februar 2009

Wie üblich nahm die OTIF zumindest teilweise an der jährlichen Tagung des Binnenverkehrsausschusses der UNECE, die vom 24. bis 26. Februar 2009 stattfand, teil.

Die Debatte über politische Orientierungen (s. Zeitschrift 1/2008, S. 8) war dieses Jahr den „Auswirkungen der Globalisierung auf Verkehr, Logistik und Handel“ gewidmet. Mehr als 300 Personen nahmen an der gemeinsam vom CTI und vom Handelsausschuss der UNECE veranstalteten Konferenz über dieses Thema teil. Der Generalsekretär vertrat die OTIF bei der Debatte. Die Schlussfolgerungen der Konferenz werden als UNECE-Beitrag zu den Arbeiten des Internationalen Verkehrsforums 2009 dienen, dessen Thema lautet: „Verkehr für eine globale Wirtschaft: Herausforderungen und Chancen in der Weltwirtschaftskrise“.

Bezüglich der im Zusammenhang mit den Arbeiten des Ausschusses im Allgemeinen stehenden Fragen standen verschiedene Punkte auf der Tagesordnung, welche die OTIF besonders interessierten: Verkehr und Sicherheit sowie Erleichterung des Grenzübertritts im internationalen Eisenbahnverkehr.

Der Ausschuss genehmigte den vom Vorsitzenden der Interdisziplinären Expertengruppe über **Sicherung im Binnenverkehr** vorgelegten Bericht, welche ihre letzte Tagung am 15. und 16. Januar 2009 abgehalten hat (s. S. 9). Dieser hat einen doppelten Ansatz zu der Frage in der UNECE vorgeschlagen: einerseits das eingeleitete Verfahren fortzusetzen und die Frage der Sicherung systematisch in die Tagesordnung der subsidiären Gremien des CTI aufzunehmen (vertikaler Ansatz), andererseits der Interdisziplinären Expertengruppe eine Koordinierungsrolle für all das, was innerhalb dieser subsidiären Gremien gemacht wird, zu übertragen (horizontaler Ansatz). Der Ausschuss vereinbarte, die Interdisziplinäre Expertengruppe jedes Jahr zu reaktivieren, um die von den subsidiären Gremien des

³ http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/06_tech_zulass/01_CTE_03/CTE3_INF_7_e.pdf

⁴ http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/06_tech_zulass/01_CTE_03/A_93-02_1_2008_rev1_e_MoU.pdf

CTI besprochenen Fragen zu diskutieren und als Plattform für den Austausch guter Praktiken zu dienen. Der CTI beschloss ebenfalls, diese Frage in die Tagesordnung seiner nächsten Tagung aufzunehmen.

Bezüglich der **Erleichterung des Grenzübertritts im internationalen Eisenbahnverkehr** begrüßte der Ausschuss die Genehmigung des Entwurfs für eine Anlage 9 zum Übereinkommen über die Erleichterung des Grenzübertritts im Güterverkehr von 1982 durch die Arbeitsgruppe „Zollfragen, die den Verkehr betreffen“ (WP.30) bei ihrer Tagung im Februar 2009. Dieser Entwurf wird demnächst dem Verwaltungsausschuss zur Annahme unterbreitet. Der Ausschuss hob hervor, wie wichtig die Koordinierung aller innerstaatlich betroffenen Regierungsbehörden für die Annahme des Entwurfs für den Anhang 9 sei. Hinsichtlich des Entwurfs für ein neues Abkommen zur Erleichterung des Grenzübertritts für Reisende im Eisenbahnverkehr hat der Ausschuss die Vertragsparteien zum bestehenden Abkommen von 1952 gebeten zu bestätigen, dass sie Änderungen wie diejenigen, die von der OTIF und der OSSHD vorgeschlagen wurden, unterstützen werden, nachdem mehr Staaten dem Abkommen beigetreten sind (s. Zeitschrift 1/2008, S. 9).

Was den Eisenbahnverkehr betrifft, begrüßte der Ausschuss die Beschlüsse der Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“, im Jahre 2009 einen Workshop über die Eisenbahnbeförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität zu veranstalten und eine informelle „Task force“ für **Sicherungsfragen im Eisenbahnwesen** aufzustellen (s. Zeitschrift 4/2008, S. 48).
(Übersetzung)

Arbeitsgruppe „Zollfragen, die den Verkehr betreffen“ (WP.30)

121. Tagung

Genf, 2.-6. Februar 2009

Bei der genannten Tagung der Arbeitsgruppe war die OTIF an den ersten beiden Tagen vertreten.

Am ersten Konferenztag, an dem Berichte über Aktivitäten anderer Gremien der ECE/UNO sowie anderer Organisationen innerhalb und ausserhalb der Vereinten Nationen behandelt wurden, ergab sich eine längere Diskussion darüber, ob das TIR – Übereinkommen am besten geeignet sei, den sogenannten „SAFE Framework of Standards“ der Weltzollorganisation (WCO) in international einheitlicher Weise

rechtsverbindlich umzusetzen. Darin sind Vorgaben für die Zollbehörden und Wirtschaftsbeteiligten mit dem Ziel enthalten, einerseits entsprechende Sicherungssysteme zum Schutz aller Handels- und Verkehrssysteme für die internationale Lieferkette (supply chain) einzuführen bzw. zu verbessern, andererseits diese mit der Aufrechterhaltung eines funktionierenden Handels und Verkehrs in Einklang zu bringen. Das TIR – Übereinkommen mit seiner Grundausrichtung auf den Strassenverkehr erscheint aus Sicht der Eisenbahn hierfür nicht ideal geeignet.

Am zweiten Konferenztag wurde der gemeinsame Entwurf von OSJD und OTIF für einen neuen Anhang 9 „Erleichterung der Verfahren für den Grenzübertritt im internationalen Eisenbahngüterverkehr“ zum Übereinkommen über die Erleichterung des Grenzübertritts im Güterverkehr von 1982 („Harmonisierungsübereinkommen“) beraten und mit einer von der EG beantragten Ergänzung sowie unter Vorbehalt einiger redaktioneller Anpassungen, insbesondere im französischen Wortlaut, angenommen. Im Interesse einer raschen Inkraftsetzung sprach sich die Arbeitsgruppe dafür aus, dass der hierfür zuständige Verwaltungsausschuss (AC.3) möglichst bereits im Anschluss an ihre 122. Tagung (15.-19.6.2009) spätestens aber in Verbindung mit ihrer 123. Tagung (28.9.-2.10.2009) tagen sollte.

Arbeitsgruppe „Intermodale Beförderungen und Logistik“

51. Tagung

Genf, 19./20. März 2009

Die Arbeitsgruppe „Intermodale Beförderungen und Logistik“ (WP.24) ist am 19. und 20. März in Genf für ihre 51. Tagung zusammengetreten: diese fand unter dem Vorsitz von Hr. Viardot (Frankreich) und dem stellvertretenden Vorsitz von Hr. Maillard (Belgien) statt.

Gleich von Anfang an drängte sich dem Vorsitzenden folgende Feststellung auf: die **globale Krise** wirkt sich nicht nur auf das Verkehrswesen und andere Segmente der Wirtschaft, sondern auch auf die Einrichtungen aus. In der Tat waren nur ca. zehn Mitgliedstaaten von den insgesamt 56 Mitgliedstaaten der UNECE sowie genauso viele internationale Organisationen und Verbände, darunter die OTIF, bei dieser Tagung vertreten.

Deshalb sowie zwecks der weiteren Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den subsidiären Gremien des

Binnenverkehrsausschusses und ihrer Funktionsweise wird eine virtuelle Gruppe freiwilliger Personen ein Arbeitsprogramm über die Tätigkeiten und Funktionsweise der WP.24 für die kommenden Jahre erarbeiten. Die WP.24 wird dieses Arbeitsprogramm bei ihrer nächsten Tagung im Oktober 2009 prüfen.

Die WP.24 hat ebenfalls zur Kenntnis genommen, dass das Verkehrsvolumen im intermodalen Verkehr in Europa 2008 um ca. 1% (im Vergleich zu 2007) zurückgegangen ist, wobei ein erheblicher Rückgang in der zweiten Jahreshälfte 2008 und in den ersten zwei Monaten des Jahres 2009 zu verzeichnen war. Die WP.24 hat daher beschlossen, eine virtuelle Expertengruppe zur Untersuchung der Auswirkung der gegenwärtigen Finanz- und Wirtschaftskrise auf den intermodalen Verkehr zu errichten. Diese virtuelle Gruppe wird ihren Bericht der WP.24 im Oktober 2009 vorlegen.

Unter den weiteren auf der Tagesordnung der WP.24 stehenden Punkten räumt die OTIF den beiden folgenden Punkten ein besonderes Interesse ein: Verfahren zur Erleichterung des Grenzübertritts im Zusammenhang mit intermodalen Beförderungen im paneuropäischen Rahmen sowie Annäherung und Angleichung der Haftpflichtsysteme im intermodalen Verkehr.

Was die **Erleichterung des Grenzübertritts** anbelangt, hat die WP.24 vor allem den Stand des Entwurfs für einen Frachtbrief CIM/SMGS zur Kenntnis genommen, welcher vom CIT vorgestellt wurde (s. Zeitschrift 4/2008, S. 40).

Sie führte dagegen eine lebhafte Diskussion über die Frage der **Annäherung und Harmonisierung der zivilrechtlichen Haftpflichtsysteme**, insbesondere über die neuen **Rotterdam Regeln**, namentlich über das neue Übereinkommen betreffend Verträge über die internationale Güterbeförderung ganz oder teilweise zur See, das vom UNCITRAL erarbeitet und von der Generalversammlung der Vereinten Nationen am 11. Dezember 2008 angenommen wurde (s. Zeitschrift 3/2008, S. 34 und Zeitschrift 1/2008, S. 9). Dieses neue Übereinkommen wird zur Unterzeichnung in Rotterdam am 23. September 2009 aufgelegt. Es wird in Kraft treten, wenn mindestens 20 Staaten es ratifiziert haben oder ihm beigetreten sind.

Die WP.24 war der Ansicht, dass das neue Übereinkommen den besonderen Anforderungen des intermodalen Landverkehrs in Europa nicht genüge. Sie hat daher beschlossen, diese Frage bei ihrer Tagung im Oktober 2009 erneut zu prüfen mit dem Zweck, in enger Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission

(DG TREN) die mögliche Auswirkung und den Mehrwert dieses Übereinkommens für den intermodalen Verkehr in Europa zu ermitteln.
(Übersetzung)

Interdisziplinäre Expertengruppe über Sicherung im Binnenverkehr

5. Tagung

Genf, 15./16. Januar 2009

Bei der genannten Tagung der Arbeitsgruppe war die OTIF durch den stellvertretenden Generalsekretär vertreten. Der erste Konferenztage behandelte die Tagesordnungspunkte "Vorbeugung: Forschung und Innovation" sowie „Belastbarkeit: Schutz kritischer Infrastrukturen und Planung zur Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebs“ im Rahmen eines Seminars, an dem eine Vielzahl von Projekten und Aktivitäten vorgestellt wurden, darunter:

- INSECTT: Intermodal Security on Combined Transport Terminals (UIRR), Empfehlungen zu Sicherungszielen Risikoanalysen, Sicherungsplänen und Ausbildung im Bereich des kombinierten Verkehrs Strasse - Schiene);
- COUNTERACT: Cluster of User Networks in Transport and Energy relating to Anti-Terrorist Activities (UITP, UIRR u.a.), Rahmen für gezielte Studien im Bereich Energie-, Passagier- und Gütertransport, z.B. bei der Anstellung heranzuziehende amtliche Dokumente, Sicherungszonen in Stadtgebieten für Güter mit hohem Gefährdungspotential, Indizes für die terroristische Attraktivität bestimmter Standorte, Informationsaustausch zwischen LEAs (Law Enforcement Authorities) und der Transportwirtschaft;
- GISE: Globally Integrated Security Environment (University of New Hampshire, USA), unterschiedlichste Studien u.a. zur Sicherung der Seidenstrasse;
- BMSC: Border Management Staff College (OSCE), eine Ausbildungsstätte für gegenwärtiges und künftiges leitendes Personal von mit Grenzsicherung befassten Behörden;
- ESRIF: European Security Research and Innovation Forum (Europäische Kommission, DG

ENTR), agiert unter dem 7. Forschungs-Rahmenprogramm der EG (FP7), zahlreiche Projekte u.a. im Bereich Sicherung im Binnenverkehr;

- TAPA: Transported Asset Protection Association, weltweite Selbsthilfeorganisation der Industrie im Bereich wertvoller Produkte,
- EOS: European Organisation for Security, europäische Organisation der privaten Anbieter und Nutzer von Produkten und Lösungen im Sicherungsbereich;
- CBRA: Cross-border Research Association (Universität Lausanne), Mitarbeit bei zahlreichen Studien u.a. im Bereich Sicherung der Lieferkette;
- CSP: Customs Security Programme (Europäische Kommission, GD TAXUD), Umsetzung der Programme der WCO im Bereich Sicherung insbesondere auch in verbindliche Rechtsinstrumente, jüngstes Beispiel die Richtlinie 2008/114/EG vom 8. Dezember 2008 über die Ermittlung und Ausweisung europäischer kritischer Infrastrukturen und die Bewertung der Notwendigkeit, ihren Schutz zu verbessern (ABl. Nr. L345 vom 23.12.2008, S.75).

In weiterer Folge prüfte die Arbeitsgruppe die Rückmeldungen der verschiedenen Dienste der ECE/UNO über deren Aktivitäten und Standpunkte hinsichtlich des Sicherungsbereichs, wobei der Beitrag der SC.1 (Straßenverkehr) noch aussteht. In diesem Rahmen wurde erwähnt, dass die entsprechende Einheit für den Eisenbahnverkehr (SC.2) eine eigene Task Force zum Thema Sicherung eingesetzt hat, woran auch die OTIF beteiligt sein wird, und dass in der WP.24 (kombinierter Verkehr) Überlegungen hinsichtlich eines Fragebogens zum Thema „Sicherung an Umladestellen“ bestehen.

Nach Abstimmung mit den Tagungsteilnehmern wird der Endbericht der Arbeitsgruppe dem Binnenverkehrsausschuss mit dem Vorschlag vorgelegt, die Arbeitsgruppe in etwa einem Jahr zur Überprüfung der weiteren Fortschritte erneut einzuberufen.

Weitere Tätigkeiten

JERID

Internationale Konferenz
über den Eisenbahngüterverkehr
zwischen Asien und Europa

Prag, 4./5. März 2009

An der von JERID, einem auf logistische Beratung, Informationssysteme und andere Dienstleistungen für den nationalen und internationalen Schienengüterverkehr spezialisierten Unternehmen, in Zusammenarbeit mit UIC, OSJD und IBS organisierten Konferenz hat für die OTIF der stellvertretende Generalsekretär teilgenommen.

In seiner Präsentation hob er u. a. die Bedeutung bestimmter Erweiterungen des territorialen Anwendungsbereichs des COTIF und seiner Anhänge für den Eisenbahnverkehr zwischen Asien und Europa hervor. Ein schrittweises Vorgehen durch Unterstellung einzelner Strecken wie z.B. in der Ukraine oder beim vorgesehenen Beitritt von Russland erscheint dabei geeignet, die Schwierigkeiten einer kurzfristigen generellen Abkehr vom bisher angewandten Rechtssystem zu vermeiden und die Umstellung zu erleichtern. Das Beispiel Russlands, eine Seestrecke und anschließende Eisenbahnstrecke gemeinsam der CIM/CIV zu unterstellen, könnte künftig z.B. auch im Falle der Anrainer des Kaspischen Meeres in Betracht kommen. Ebenso könnten wichtige Grenzterminals wie Brest in Weißrussland und deren Anschlussstrecken der CIM unterstellt werden. Für dem COTIF unterliegende Verkehre aus Drittstaaten in das Gebiet der EG ist auf Grund der vorgesehenen Maßnahmen (Textadaptierungen, authentische Interpretation) volle Kompatibilität mit dem Recht der EG gewährleistet. Der Beitritt von Nicht-Mitgliedstaaten der EG zur OTIF dient der Sicherung von deren Interessen u. a. durch Teilnahme am Entstehungsprozess neuer TSI, Mitspracherechte in OTIF - Gremien, spezielle Tagungen für Nicht-Mitgliedstaaten der EG und Kooperation mit anderen internationalen Organisationen.

Nachstehend kann nur eine Auswahl aus der Fülle von Informationen gegeben werden, die den Beiträgen des mit 38 Präsentationen von 35 Vortragenden überaus dichten Programms zu entnehmen waren:

- China will der Finanzkrise u. a. mit einem Investitionsprogramm zur Errichtung zusätzlicher Eisenbahninfrastruktur im Ausmaß von jeweils mehr als 10000 km in den Jahren 2009 und 2010 begegnen. Davon sollen allerdings hauptsächlich der Binnenpersonenverkehr sowie im Güterverkehr Kohletransporte und die Eisenbahnbeförderung weiterer von Aufschließungsprogrammen erfasster Bodenschätze profitieren. Bereits vorher geplante Ausbauten z.B. der zweigleisige Ausbau Urumchi - Dostyk sollen aber nicht beeinträchtigt sein.
- Ein Konsortium von Speditionsunternehmen aus China, der Mongolei, Russland, Polen, Tschechien und Deutschland bemüht sich, in Konkurrenz zu Routen aus China über die TransSib (Übergang Manzhouli/Zabaikalsk, dort neuer Containerterminal) und Kasachstan (Übergang Alashankou/Dostyk), die Verbindung über die Mongolei (Übergang Erenhot-Erlian/Dzaminuud) zu intensivieren. Demselben Ziel widmet sich das International Freight Forwarding Center der Mongolischen Eisenbahnen.
- Die Verbindung aus Nordkorea zur TransSib wird durch den geplanten Bau der Strecke von Najin (NK) nach Chasan (RU) vorangetrieben.
- Die Intensivierung der Verbindung über Kasachstan profitiert davon, dass sich in Astana eine Produktionsstätte für Lokomotiven mit einem Jahresausstoß von 600 Stück befindet. Über Kasachstan gehen auch die Bahnverbindungen Richtung Europa aus Usbekistan, Kirgisistan und Tadschikistan.
- Die Attraktivität und Intensivierung der Verbindungen über das Kaspische Meer mittels Eisenbahnfähren z.B. von Aktau (KZ) und Tukmenbashi (TM) jeweils nach Baku (AZ) wird durch hohe Beförderungspreise der Fähren behindert.
- Dem Vorwurf, die Kosten auf den Bahnverbindungen über Russland seien durch Erhöhungen der Frachtraten zum Ausgleich von Wertverlusten des Rubels aber auch durch gestiegene Nebenkosten, z.B. für Sicherungsmaßnahmen, erheblich gestiegen, begegnete der Vertreter des Coordination Council of the Transsiberian Transport (CCTT), indem er auf Verbesserungen beim Angebot z.B. von speziellen 80' langen, zur Aufnahme von zwei Containern à 40' geeigneten, Flachwagen sowie auf den Umstand hinwies, dass die Tarife für den Transit in Privatwagen und von Containern in Containerganzzügen 2009 nicht gegenüber 2008 angehoben wurden. Lediglich für Wagen im Eigentum der RZD gab es einen Anstieg um 20%.
- Eine Steigerung des Aufkommens ließe sich im gesamten Verkehr zwischen Asien und Europa erzielen, wenn neben exklusiven Zügen für einzelne Großkunden, z.B. der Elektronikbranche, vermehrt auch „öffentliche“ Züge angeboten würden, die mehreren auch kleineren Kunden zur Verfügung stehen.
- Der Anteil der Eisenbahn am Gesamtfrachtaufkommen Asien Europa beträgt rund 1%. Eine Steigerung auf rund 5% erscheint nach Überwindung der Folgen der Finanzkrise realistisch. Dies umso mehr, als das Gesamthandelsvolumen zwischen Asien und Europa mittlerweile über jenem zwischen Asien und Nordamerika liegt. Die Nachfrage nach Transporten von Asien Richtung Europa beträgt aber derzeit das siebenfache der Nachfrage nach Transporten von Europa Richtung Asien. Da gegenwärtig die asiatischen Seehäfen nicht mehr überlastet und die Seefrachtraten drastisch gesunken sind (das Preisverhältnis See-Bahnbeförderung beträgt ca. 1:5), droht der Markt für viele Eisenbahnverkehre in diesen Relationen zusammenzubrechen. Andere Vorteile der Bahnverbindungen wie die um etwa die Hälfte kürzere Beförderungsdauer, Vermeidung von wechselnden, extremen Klimazonen und die höhere mögliche Nutzlast für Container fallen so nicht mehr ausreichend ins Gewicht.
- Es sollte das Augenmerk jedoch nicht nur auf den Bahnverkehr Asien – Europa gelegt werden, vielmehr ist ein gesteigertes Potenzial im innerasiatischen Verkehr und insbesondere im Verkehr China- Russland zu verzeichnen, das auch für europäische Unternehmen nutzbar ist.
- Aus Sicht der Transportindustrie stellt das Nebeneinanderbestehen der beiden Frachtrechtssysteme CIM/SMGS zwar auch ein Hindernis für den Ausbau des Eisenbahnverkehrs Asien – Europa dar, jedoch sind andere Elemente wie Spurweitenwechsel, schwierige Zollverfahren, überaltertes Wagenmaterial, unkoordinierte Preispolitik der Beförderer zunächst bedeutsamer.

- Ganz unterschiedlich wurden die Aussichten bezüglich der Verlängerung von Breitspurverbindungen nach Westen, namentlich von der Ukraine über die Slowakei nach Wien eingeschätzt. Während Bahnvertreter aus Tschechien und der Slowakei auf ausstehende Machbarkeitsstudien verwiesen und vorzugsweise Ausbaupläne für Übergangsbahnhöfe wie Čierna nad Tisou und Mat'ovce skizzierten, ging namentlich der Vertreter des CCTT von einer politisch abgesicherten Realisierung des Projekts aus.
- Für Belterminal, einen seit Ende 2008 zu 90% im Eigentum von OKD Doprava, dem zweitgrößten Eisenbahnbeförderer in Tschechien, stehenden Umschlagplatz nahe der polnisch weißrussischen Grenze bei Brest, bestehen umfangreiche Ausbaupläne, die zu einer erheblichen Verbesserung und Erweiterung des Bahngüterverkehrs auf den betreffenden Verbindungen im Ost – Westverkehr führen können.
- Als weitere Maßnahmen zur Verbesserung von in und außerhalb der EG bestehenden regionalen und nationalen technischen Bahnsystemen in Hinsicht auf Leistungsfähigkeit, Sicherheit und optimale Ressourcenausnutzung wurden IT-Lösungen wie z.B. die Forschungsdatenbank INTEGRAIL vorgestellt. Diese soll durch Vernetzung der Informationssysteme und wechselseitige Verfügbarmachung von Daten z.B. die Frage klären können, ob bestimmte Lokomotiven eines EVU mit einer bestimmten Eisenbahninfrastruktur kompatibel sind.

**Wirtschaftskommission der Vereinten
Nationen für Europa (UNECE),
Internationales Verkehrsforum, Weltbank**

**Seminar über Strategien zur Überwindung von
Hindernissen beim Grenzübergang**

Paris, 5./6. März 2009

Die Weltbank, die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen und das Internationale Transportforum, die Nachfolgerorganisation der früheren Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT), veranstalteten an den o.a. Tagen ein Seminar über Fragen der Erleichterung des Grenzübergangs im Transportwesen. Die Veranstaltung war als Vorbereitung für die zweite Jahrestagung des Inter-

nationalen Transportforums gedacht und eingerichtet, die vom 26.-29. Mai 2009 in Leipzig stattfand.

An dem Seminar nahmen fast 100 Experten von Regierungen, internationalen Organisationen und Firmen teil. Es wurden mehr als 30 Präsentationen angeboten.

Der Generalsekretär hat an diesem Seminar vor allem deswegen teilgenommen, weil innerhalb der OTIF das Thema zukünftig eine deutlich grössere Bedeutung einnehmen wird. Dies hängt damit zusammen, dass der von COTIF 1999 eingerichtete Ausschuss für Erleichterung im Eisenbahnverkehr im Jahr 2010 seine Arbeit aufnehmen wird. Gerade vor dem Hintergrund der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise müssen sich dabei die Anstrengungen auch im Eisenbahnsektor darauf richten, die handels- und damit verkehrserleichternden Massnahmen mit Priorität zu verfolgen, die bei dem Einsatz einfacher administrativer und geringer finanzieller Mittel einen maximalen Wachstumserfolg für Handel und Verkehr versprechen. Das Seminar, das auf der Basis einer hervorragenden Veranstaltungsorganisation durch das Internationale Transportforum vor allem durch die hohe Fachkompetenz der Teilnehmer, aber auch durch deren klaren Realismus und ihre grosse Offenheit bei der Ansprache der Probleme gekennzeichnet war, liess überraschend offensichtlich werden, welche zentrale Funktion Erleichterung beim Grenzübergang zu Gunsten aller Verkehrsträger übernehmen müssen. Nach Untersuchungen der Welthandelsorganisation (WTO) führen Investitionen von 1 Dollar in solche Erleichterungsmassnahmen direkt oder indirekt zu einer Zunahme des Handelsumfangs von 1'500 Dollar. Gerade im Bereich der administrativen Abläufe an den Grenzen zeigt sich, dass sich selbst ohne, oder äusserst geringe finanzielle Unterstützung durchgreifende Verbesserungen erreichen können. Beispiel hierfür sind die Möglichkeiten, den gegenseitigen „Wettbewerb“ unterschiedlicher, an der Grenze tätiger Behörden um möglichst hohe sog. Kontrollerfolge oder des Umfangs der für den jeweiligen Staat erreichte Einnahmen durch ein abgestimmtes Zusammenwirken mit dem Ziel kundenorientierten Verhaltens zu ersetzen.

Eindeutig ist auch, dass der an vielen Grenzen des eurasischen Kontinents bestehende Trend zu einer möglichst hohen Zahl von Einzelkontrollen dadurch ersetzt werden muss, dass Transporte aufgrund realistischer Risikoabschätzungen eine unterschiedliche und möglichst förderliche Behandlung erfahren, je niedriger das Risiko ist, dass durch diese Transporte Grenzübergangsbestimmungen verletzt werden können.

Äusserst bemerkenswert war, dass von Teilnehmern unterschiedlicher Vertreter des Verkehrssektors das Problemfeld „Korruption an den Grenzen“ nicht nur mit schonungsloser Offenheit ausgesprochen, sondern auch mit prioritärer Relevanz für Verbesserungsmaßnahmen versehen wurde.

Das Schlussdokument des Seminars¹ enthält nicht nur die hoch interessanten Ergebnisse des Seminars, die jedem Leser der Zeitschrift zur Lektüre empfohlen werden können. Besonders erfreulich ist, dass es gelang, in dem Schlussdokument einen kurzen Teil unterzubringen, der sich mit speziellen, nur den Eisenbahnverkehr betreffenden Fragen im Zusammenhang mit der Erleichterung des Grenzübertritts befasst.

Rechtsprechung

Bundesgerichtshof (Deutschland)

Urteil vom 14. Februar 2008²

Der Begriff des Beförderungsvertrages im Sinne von Artikel 1 CMR ist autonom und damit losgelöst von den nationalen Begrifflichkeiten zu bestimmen. Die Fixkostenspedition unterfällt dem Geltungsbereich der CMR, unabhängig davon, ob dies in nationalen (unvereinheitlichten) Rechtsvorschriften ausdrücklich bestimmt ist.

Vgl. Artikel 1 CMR³

(Aus: European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht Nr. 6/2008,

¹ <http://www.internationaltransportforum.org/Proceedings/Border2009/index.html>

² I ZR 183/05; Vorinstanzen: Landgericht Köln, Oberlandesgericht Köln

³ Das Gleiche, d.h. dass der Fixkostenspediteur dem Frachtführer gleich steht und dem Frachtrecht unterliegt, würde im Anwendungsbereich der ER CIM gelten. Siehe auch die in der Zeitschrift 1/2003 (S. 10-13) veröffentlichte Rechtsprechung (Österreich). Im Urteil des deutschen Bundesgerichtshofs finden sich Hinweise auf Rechtsprechung anderer Vertragsstaaten der CMR betreffend den Begriff „Beförderungsvertrag“ im Sinne von Artikel 1 Abs. 1 CMR. Demnach betrachtet die Rechtspraxis in England und in Belgien den für eigene Rechnung handelnden und nicht zur Rechenschaft verpflichteten „Spediteur“ als „carrier“, während in Frankreich die Ansicht vertreten wird, dass der „commissionnaire de transport“ keinesfalls der CMR unterworfen sei. In den Niederlanden sind die Ansichten geteilt.

S. 747 ; diese Leitsatzentscheidung ist auch im Internet veröffentlicht, s. www.bundesgerichtshof.de)

Last but not least

Echos aus der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung

Bei der Diskussion über die Geschäftsordnung, die sich die Gemeinsame Tagung gegeben hat, hat sich unser Störenfried (Fortsetzung des Feuilletons) zu der Frage des Quorums und der Abstimmungsregeln gemeldet (s. Zeitschrift 3/2008, S. 32). Er wies nochmals darauf hin, dass die Abstimmungsregeln im UN-Expertenunterausschuss sehr flexibel seien. So sei am Vormittag der Antrag eines großen, einflussreichen und wohlhabenden Landes mit knapper Mehrheit zurückgewiesen worden und am Nachmittag habe dessen Vertreter um erneute Abstimmung gebeten, da es ihm während der Mittagspause doch gelungen sei, einige Delegierten von der Begründetheit seines Antrags zu überzeugen. Unser Störenfried bedauerte, dass er nicht wie diese anderen Delegierten am überzeugenden Gespräch teilnehmen können; in Wirklichkeit bedauerte er wohl eher das gute Essen im exquisiten Restaurant des 7. Stocks des Palais des Nations. Er fügte jedoch hinzu, dass es mindestens eine Flasche Grand Cru Classé gekostet hätte, bis er ins Gespräch kommen könne.

Auch bedauerte er, dass die großen Länder in der Regel nie versucht hätten, seinen Widerstand auf harte Probe zu stellen, denn er möge gutes Fleisch und es sei wohlbekannt, dass das Fleisch schwach sei und er somit nicht sicherstellen könne, dass sein Widerstand dann nicht nachlasse, insbesondere wenn nach gutem Essen ein Grand Armagnac aus den 40er Jahren auch noch aufgetischt werde. Ihr Erzähler befürchtet, dass dieser große Moderator und Komiker der Sitzungen somit nie die Grenzen seines Widerstandes gegen die Versuchung kennen wird... (Übersetzung)