



Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr

Zeitschrift
für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

2/2009

117. Jahrgang • April - Juni

Inhaltsverzeichnis

Arbeiten der allgemeinen Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

111. Tagung – Bern, 13./14.5.2009 – S. 15

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Revision des COTIF

Revisionsausschuss

24. Tagung – Bern, 23.-25.6.2009 – S. 16

Veröffentlichungen und interessante Links, S. 16

Beförderung gefährlicher Güter

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

86. Tagung – Genf, 5.-8.5.2009 – S. 17

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses

Brüssel, 11./12.6.2009, S. 18

Expertenausschuss für die Beförderung gefähr- licher Güter (UNECE)

35. Tagung – Genf, 22.-26.6.2009 – S. 20

Veröffentlichungen und interessante Links, S. 22

Themen aus dem Bereich Technik/Zulassung

Konsultation der Nicht-EG-Mitgliedstaaten über die TSI-Entwürfe

Workshop der OTIF – Zagreb, 2.-5.6.2009 – S. 22

Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)

63. Tagung – Genf, 30.3.-1.4.2009 – S. 23

Internationales Transportforum 2009

Leipzig, 26.-29.5.2009, S. 24

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisen- bahnen (OSShD)

Ministerkonferenz – XXXVII. Tagung – Astana, 4./5.6.2009 –
S. 25

Weitere Tätigkeiten

1. Internationales Forum der Transporteure des Mittelmeerraums

Aleppo, 26.-28.4.2009, S. 25

Besuch des Generalsekretärs in Jordanien

Amman, 29.4.-1.5.2009, S. 26

Workshop „Rail Transport between Europe and Asia“

Istanbul, 9./10.6.2009 – S. 26

Rechtsprechung

Cour d'Appel de Rouen (Frankreich) – Urteil vom 15.11.2007 –
Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden – Abgrenzung
zwischen der vertraglichen und außervertraglichen Haftung
(Landesrecht) – S. 27

Last but not least

In der guten alten Zeit, S. 31

**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

2/2009

117. 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.

Arbeiten der allgemeinen Organe der OTIF

Verwaltungsausschuss

111. Tagung

Bern, 13./14. Mai 2009

Zu seiner 111. Tagung trat der Verwaltungsausschuss am 13. und 14. Mai 2009 in Bern unter dem Vorsitz Spaniens zusammen.

Bei dieser Tagung mit voller Tagesordnung lag der Schwerpunkt der Beratungen des Ausschusses auf dem finanziellen Ergebnis 2008, den Personalangelegenheiten und der Vorbereitung der 9. Generalversammlung.

Im Finanzwesen genehmigte der Ausschuss den Bericht über die finanzielle Geschäftsführung 2008. Er setzte aufgrund der genehmigten Jahresrechnung die endgültigen Beiträge der Mitgliedstaaten für 2008 auf Frs. 3'099'660.- fest. Er nahm ebenfalls von der allgemeinen Finanzlage der OTIF, die er als zufriedenstellend bewertete, und von der Lage des Anlagevermögens Kenntnis.

Der Ausschuss genehmigte ebenfalls den Geschäftsbericht 2008.

Im Personalwesen genehmigte der Ausschuss einige Änderungen des Personalstatuts des Sekretariats der Organisation. Außerdem beschloss er, einerseits das Personal des Sekretariats zu verstärken, damit sich die Organisation den derzeitigen und den in naher Zukunft anstehenden Herausforderungen stellen kann, und andererseits die 9. Generalversammlung zu bitten, die nötigen Beschlüsse zu fassen, um seine Entscheidungen darüber zu bestätigen und zu unterstützen.

Bei der Vorbereitung der **9. Generalversammlung** behandelte der Ausschuss u. a. folgende Fragen: Wahl des Generalsekretärs für den Zeitraum vom 1. Januar 2010 bis zum 31. Dezember 2012, Bericht des Verwaltungsausschusses über seine Tätigkeit während der Amtszeit vom 1. Oktober 2006 bis zum 30. September 2009, Zusammensetzung des Ausschusses für die Amtszeit vom 1. Oktober 2009 bis zum 30. September 2012 und Höchstbetrag, den die Ausgaben zwischen 2010 und 2012 erreichen dürfen.

Zum Schluss forderte der Ausschuss den Generalsekretär auf, alles daran zu setzen, damit **Serbien** seinen finanziellen Verpflichtungen gegenüber der Organisation nachkommt.

Die 112. Tagung des Verwaltungsausschusses wird am 25. und 26. November 2009 abgehalten. Dabei handelt es sich um die erste Tagung des Verwaltungsausschusses in der von der 9. Generalversammlung beschlossenen Zusammensetzung.
(Übersetzung)

Rechtliche Angelegenheiten betreffend das COTIF

Revision des COTIF

Revisionsausschuss

24. Tagung

Bern, 23.-25. Juni 2009

Mit dieser Tagung trat der Revisionsausschuss nach rund zehnjähriger Unterbrechung erstmals wieder zusammen. Der Hauptzweck lag darin, die Anhänge E (CUI), F (APTU) und G (ATMF) des COTIF an mittlerweile im Bereich des Rechts der EG eingetretene Entwicklungen anzupassen. Zunächst musste sich der Ausschuss jedoch eine modernisierte Geschäftsordnung geben. Weiters nahm er die Gelegenheit wahr, durch Änderung der in seine Zuständigkeit fallenden Bestimmungen des Übereinkommens in Artikel 9 (Rechnungseinheit) den „Goldfranken“ zu eliminieren und sich durch Streichungen im Artikel 27 (Rechnungsprüfung) davon zu entlasten, bei jeder geringfügigen Änderung in den sehr ins Detail gehenden Bestimmungen eine Tagung abhalten zu müssen.

Für die Änderungen in den CUI konnte sich der Ausschuss auf die Ergebnisse einer „CUI-Gruppe“ aus Vertretern der Europäischen Kommission und des OTIF-Sekretariates sowie aus juristischen Sachverständigen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) und aus der Schweiz stützen, die in mehreren Tagungen strittige Inkompatibilitätsbereiche zwischen dem Recht der EG und den CUI identifiziert und entsprechende Lösungsvorschläge erarbeitet hatte.

In ähnlicher Weise hatte es eine seit 2004 bestehende „Gruppe Schweinsberg“, an der alle Mitgliedstaaten der OTIF, die Europäische Kommission und die Bereichsorganisationen teilnehmen konnten, unternommen, die technischen Anhänge APTU und ATMF an die seit ihrer Annahme erheblich ausgeweiteten Rechtsinstrumente der EG namentlich in den Bereichen Eisenbahnsicherheit und Interoperabilität anzupassen. Wie zu erwarten stand hier bis zuletzt das Bestreben im Vordergrund, immer noch klarer darzustellen, wann hinsichtlich der technischen Bestimmungen für das im internationalen Eisenbahnverkehr befindliche Eisenbahnmaterial das Recht der EG Priorität vor dem COTIF hat und wann nicht sowie welche technischen Zulassungen und Zertifikate wechselseitig anzuerkennen sind.

Der Revisionsausschuss folgte weitgehend den Vorschlägen der beiden Arbeitsgruppen und einigte sich neben den Änderungstexten auch auf entsprechende Erläuternde Bemerkungen. Da diese auch Bestimmungen z.B. über den Anwendungsbereich betreffen, für welche die Generalversammlung der OTIF zuständig ist, ist noch deren Votum abzuwarten, wofür sich bei der 9. Generalversammlung am 9. und 10. September 2009 Gelegenheit bietet.

Sollte es möglich sein, das Verfahren zur Inkraftsetzung der Änderungen noch im Oktober 2009 zu starten, könnten diese mit 1. Oktober 2010 wirksam werden. Die volle Wirksamkeit der Anhänge ist jedoch erst dann gewährleistet, wenn es durch die erfolgreiche Lösung der Inkompatibilitätsprobleme zur Zurücknahme der von zahlreichen Mitgliedstaaten eingelegten Vorbehalte der Nichtanwendung kommt.

Veröffentlichungen und interessante Links

Bulletin des transports et de la logistique, Paris, n° 3268/2009, p. 252-254 – Limitations d'indemnités. Panorama (M. Tilche)

Idem, n° 3270/2009, p. 282-284 – Conteneurs. Limites d'indemnités (M. Tilche)

Idem, n° 3271/2009, p. 297/298 – Déclaration d'intérêt spécial. A quoi bon ? (M. Tilche)

Idem, n° 3276/2009, p. 376/377 – Accident. Sort des « autres frais » (M. Tilche)

CIT-Info (Comité international des transports ferroviaires / Internationales Eisenbahntransportkomitee / International Rail Transport Committee, CIT) <http://www.cit-rail.org>, éditions/Ausgaben/editions 3/2009, 4/2009, 5/2009

DVZ - Deutsche Verkehrszeitung, Hamburg, Nr. 63/2009, S. 1 – Neues Recht für den Seetransport. Die Rotterdam Rules“ sollen Haag-Visby-Regeln ersetzen (P. Wörnlein)

Transportrecht, Hamburg, Nr. 4/2009, S. 145-149 – Implementation des Budapester Übereinkommens über den Vertrag für die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) (Th. Hacksteiner); S. 162-167 – Haftung bei der Personenbeförderung. Rechtliche Entwicklungen im Bereich der internationalen Personenbeförderung (K.F. Haak)

Idem, Nr. 5/2009, S. 213-215 – Passagierrechte und technische Defekte. Die Rechtsprechung des EuGH zu Art. 5 Abs. 3 VO 261/2004. Zugleich eine Anmerkung zum Urteil vom 22.12.2008, Rs. C-549/07 (Ch. Giesecke)

Idem, Nr. 6/2009, S. 233-239 – Neue Rechtsprechung zur Verjährung im Transportrecht (K.-H. Thume); S. 245-251 – Der Ausfall eines Zuges im internationalen Zugverkehr (W. Kunz)

Beförderung gefährlicher Güter

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

86. Tagung

Genf, 5. bis 8. Mai 2009

In der Zeit vom 5. bis 8. Mai 2009 fand in Genf die 86. Tagung der WP.15 statt, an der 24 Staaten, die Europäische Kommission sowie 6 Nichtregierungsorganisationen vertreten waren.

Schriftliche Weisungen

Interpretation der neuen Vorschriften

Bereits bei der 84. Tagung der WP.15 war eine Diskussion darüber geführt worden, inwieweit das in Unterabschnitt 5.4.3.4 ADR vorgegebene Muster der schriftlichen Weisungen verändert werden darf. Die WP.15 war damals mehrheitlich der Meinung, dass das vorgegebene Muster nicht verändert werden sollte und zusätzliche Informationen für den Fahrzeugführer, wie z.B. Notfalloffnummern, auf einem getrennten Beiblatt erscheinen sollten. Schweden griff dieses Thema bei dieser Tagung erneut auf, um von den übrigen Mitgliedstaaten Antworten zu den folgenden Fragen zu erhalten:

- Sind unterschiedliche Formate der schriftlichen Weisungen, wie z.B. Faltblätter erlaubt?
- Müssen die schriftlichen Weisungen in Farbe gedruckt sein oder genügen auch Schwarz/Weiß-Fotokopien?
- Ist es zulässig, auf den schriftlichen Weisungen Informationen anzubringen, wie Notfalloffnummern, Logos, Kontaktinformationen?

Die WP.15 bestätigte, dass der seit dem 1. Januar 2009 geltende Wortlaut des Unterabschnitts 5.4.3.4 für die schriftlichen Weisungen kein bestimmtes Format vorschreibt. Infolgedessen dürfen vom Format A4 abweichende Formate verwendet werden, sofern die schriftlichen Weisungen lesbar bleiben und die vierseitige Darstellung berücksichtigt wird. Wegen der Identifizierung der Gefahrzettel ist ein Farbdruck unbedingt erforderlich. Die WP.15 bestätigte ihre frühere Entscheidung, dass die Aufnahme zusätzlicher Angaben oder eines Firmenlogos nicht zulässig ist. Diese müssten in einem getrennten Dokument aufgeführt werden.

Aufnahme des Kennzeichens für umweltgefährdende Stoffe

Schweden unterbreitete auch einen Antrag auf Aufnahme des Kennzeichens für umweltgefährdende Stoffe in die in den schriftlichen Weisungen enthaltene Liste der Gefahrzettel, um dem Fahrer Hinweise auf die Gefahreigenschaften und Handlungsanweisungen zu geben. Verschiedene Delegationen sprachen sich gegen diesen Antrag aus, da dies für Stoffe der Klasse 9 (UN-Nummern 3077 und 3082), deren Hauptgefahr die Umweltgefährdung ist, zu einer Redundanz mit dem Gefahrzettel nach Muster 9 führen würde, und für Stoffe der übrigen Klassen, bei denen die Umweltgefährdung lediglich eine Nebengefahr darstellt, zu widersprüchlichen und unangemessenen Handlungsanweisungen bei einem Freiwerden dieser Stoffe führen könnte.

Nach Abschluss der Diskussionen im Rahmen der Gemeinsamen Tagung zur Identifizierung der umweltgefährdenden Stoffe und zu einer Angabe im Beförderungspapier wird Schweden entscheiden, ob ein überarbeiteter Antrag unterbreitet wird.

Angabe eines Verweises auf die ADR-Ausgabe

Schließlich unterbreitete Schweden einen Antrag, auf den schriftlichen Weisungen anzugeben, welcher Ausgabe des ADR diese Weisungen entsprechen. Dies würde bei Änderungen der schriftlichen Weisungen in künftigen Ausgaben des ADR die Kontrolle erleichtern, ob die Fahrer auch im Besitz der aktuellen Fassung sind. Dieser Antrag wurde abgelehnt, da diese Vorschrift dazu führen würde, dass schriftliche Weisungen auch dann neu gedruckt werden müssten, wenn in einer neuen Ausgabe des ADR gar keine Änderungen vorgenommen wurden.

Diese Diskussion ist auch für die Arbeit des RID-Fachausschusses von Bedeutung, da beabsichtigt ist,

auch in die RID-Ausgabe 2011 erstmalig Vorschriften für schriftliche Weisungen aufzunehmen.

Schulungsbescheinigung für die Führer von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter

Das Vereinigte Königreich hatte ein Dokument vorgelegt, mit dem das Kapitel 8.2 ADR (Vorschriften für die Ausbildung der Fahrzeugbesatzung) überarbeitet werden soll, um einerseits beschränkte Basiskurse und beschränkte Aufbaukurse für die Beförderung in Tanks zuzulassen, die auf bestimmte gefährliche Güter oder bestimmte Klasse(n) gefährlicher Güter begrenzt sind, und andererseits ein einheitliches Muster der ADR-Schulungsbescheinigung zu schaffen, wie es bereits bei der letzten Tagung von den Vertretern Portugals und der IRU gefordert worden war.

Diese Änderungen des Kapitels 8.2 wurden zum großen Teil angenommen, wobei die Diskussion zu bestimmten Einzelfragen, wie z.B. Übergangsvorschriften für alte Schulungsbescheinigungen, bei der nächsten Tagung noch fortgesetzt werden muss.

Straßentunnelbeschränkungen für die Durchfahrt von Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern

Die WP.15 nahm von den in verschiedenen ADR-Vertragsparteien ergriffenen Maßnahmen zur Kategorisierung von Tunneln gemäß Abschnitt 1.9.5, für die bis zum Ablauf der Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.1.12 am 31. Dezember 2009 Beschränkungen für die Durchfahrt festgelegt werden sollen, Kenntnis.

Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern

Der Vertreter der Russischen Föderation teilte mit, dass für internationale Beförderungen auf dem Gebiet der Russischen Föderation von in Abschnitt 1.10.5 aufgeführten gefährlichen Gütern mit hohem Gefährdungspotenzial, für die ein Sicherheitsplan zu erstellen ist, eine vorherige Genehmigung der Föderationsbehörden erforderlich ist.

Ansteckungsgefährliche Stoffe

Die WP.15 nahm von einem Dokument der Weltgesundheitsorganisation (WHO) über die Klassifizierung von Proben und Kulturen Kenntnis, die das Schweinegrippe-Virus A(H1N1) enthalten. Danach sind von Menschen oder Tieren entnommene Proben, bei denen der Verdacht auf eine Infektion mit dem Schweinegrippe-Virus A(H1N1) besteht, unter der UN-Nummer 3373

Biologischer Stoff, Kategorie B, zu befördern, während Viruskulturen unter der UN-Nummer 2814 Ansteckungsgefährlicher Stoff, gefährlich für Menschen, zu befördern sind.

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses

Brüssel, 11./12. Juni 2009

Am 11. und 12. Juni 2009 fand auf Einladung des belgischen Service Public Fédéral Mobilité et Transports in Brüssel die 10. Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses statt, bei der insbesondere die Frage der Ausrüstung von Wagen zur Beförderung gefährlicher Güter mit Entgleisungsdetektoren und die Überwachung der Hauptluftleitung im Vordergrund stand.

Entgleisungsdetektion

Herr Dr. Walter (Fa. Knorr-Bremse) informierte über die Tests des Entgleisungsdetektors EDT 101, die auf Wunsch Schwedens und Finnlands zwischen Januar und April 2009 bei tiefen Umgebungstemperaturen durchgeführt worden sind. Dabei waren fünf Kesselwagen mit Entgleisungsdetektoren und einer GPS/GSM-Einheit ausgerüstet. Während der Tests herrschten Durchschnittstemperaturen von -15 °C, Temperaturen von ≤ -25 °C wurden im Testzeitraum nur an drei Tagen erreicht. Ein schriftlicher Bericht über die Tests, bei denen keine Fehlauflösung festgestellt wurde, wird im Herbst 2009 fertig gestellt sein und dem RID-Fachausschuss unterbreitet werden.

Der Vertreter Deutschlands informierte über die Diskussionen im Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit der Europäischen Kommission zum Thema Entgleisungsdetektion und über die Beratung des von der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA) vorgelegten Berichtsentwurfs mit Mitgliedern des RID-Fachausschusses.

Der Vertreter der ERA erinnerte daran, dass bei der am 2. April 2009 in Lille abgehaltenen Sitzung mit Vertretern der Europäischen Kommission, der ERA und des RID-Fachausschusses der allgemeine Ansatz der Untersuchung der ERA nicht in Frage gestellt worden sei, während unterschiedliche Ansichten zur Empfehlung der ERA bestanden hätten. Die endgültige Entscheidung der Europäischen Kommission über den Bericht falle nun auf politischer Ebene, und zwar zum Einen im Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -

sicherheit (12. Juni 2009) und zum Anderen im Gefahrgutregulierungsausschuss (6. Juli 2009).

In der anschließenden Diskussion wurden unter anderem folgende Punkte hervorgehoben:

- Da es nur wenige Entgleisungen mit Gefahrgut gibt, ist die von der ERA verwendete Datenbasis für eine verlässliche Statistik nicht ausreichend.
- Es wird ein gewisser Widerspruch darin erkannt, dass für eine Entgleisungsdetektion bei der Beförderung gefährlicher Güter seitens der ERA keine Empfehlung erteilt wird, gleichzeitig aber in der TSI Hochgeschwindigkeitsverkehr eine schnelle Feststellung einer Entgleisung gefordert wird.
- Es sollten parallel die Ursachen für Entgleisungen untersucht werden (z.B. Zustand der Infrastruktur, Zustand des Wagenmaterials, menschliches Versagen). Dies geht aber über den Kompetenzbereich des RID-Fachausschusses und seiner Arbeitsgruppe hinaus.
- Es ist unverständlich, warum eine ausgereifte Technik nicht europaweit zum Einsatz kommen kann, obwohl bereits der Nachweis geführt werden konnte, dass diese Technik das Ausmaß von Unfällen verringern kann (Cornaux/Schweiz).
- Neben der Fa. Knorr-Bremse gibt es zwischenzeitlich zwei weitere Anbieter von Entgleisungsdetektoren, die aber noch keine UIC-Zulassung haben. Darüber hinaus beabsichtigt ein vierter Anbieter, einen Entgleisungsdetektor zu entwickeln, der anstelle der Messung der Vertikalanschläge eine Messung der Geometrie der Gleise und der Räder vornimmt. Diese entstehende Konkurrenzsituation kann zu sinkenden Preisen und zu einer früheren als in der Studie angenommenen Amortisation führen.

Der Vertreter der ERA erklärte, dass die ERA in ihrem Bericht den Entgleisungsdetektor nicht in Frage gestellt, jedoch betont habe, dass vor einer zwingenden Einführung von Entgleisungsdetektoren die Prävention einer Entgleisung besser untersucht werden müsste. Da die Eisenbahnunternehmen eine Risikoevaluierung durchführen müssten, könnte dies auf nationaler Ebene zu einer freiwilligen Ausrüstung mit Entgleisungsdetektoren führen. Dies sei unter den von der nationalen Sicherheitsbehörde festzulegenden Bedingungen möglich.

Die Arbeitsgruppe war sich schließlich einig, dass in der Arbeitsgruppe keine weitere technische Diskussion mehr geführt werden muss, um die politische Entscheidung des RID-Fachausschusses vorzubereiten.

Überwachung der Hauptluftleitung/Bremsluftkontrolle

Herr Dr. Walter (Fa. Knorr-Bremse) stellte in einer Präsentation verschiedene Unfälle vor, die ihre Ursache in einer mangelhaften oder nicht durchgeführten Bremsprobe hatten.

Er erläuterte, dass es momentan mehrere technische Möglichkeiten gebe, menschliches Fehlverhalten an dieser Stelle auszuschließen:

- a) Anbringen eines an die Hauptluftleitung angeschlossenem Zugschlussgerätes am letzten Wagen, das insbesondere den Druck der Hauptluftleitung misst und im Notfall auch vom Triebfahrzeugführer ausgelöst werden kann, um die Hauptluftleitung zu entlüften. Probleme stellen hierbei das Gewicht des Gerätes (ca. 15 kg), die Rücksendung und die Diebstahlgefahr dar;
- b) Sensoren im Bremssystem der Lok, die den Volumenstrom in der Hauptluftleitung beim Einbremsen und Lösen messen, und ein Softwarealgorithmus, der aus diesem Messergebnis die Länge der Hauptluftleitung bzw. die Anzahl der Wagen schätzt;
- c) elektronisch gesteuerte Güterwagenbremse, die in Nord- und Südamerika, in Südafrika und in Australien bereits eingeführt ist, die aber eine elektrische Versorgung der Güterwagen voraussetzt.

Wegen der vorgenannten Probleme, sei zum jetzigen Zeitpunkt nach seiner Ansicht die Messung des Volumenstroms in der Hauptluftleitung vorzuziehen.

Der Vertreter Deutschlands hatte in einem Dokument die bisherigen Erkenntnisse der Arbeitsgruppe zur Überwachung der Hauptluftleitung zusammengestellt und diejenigen Unfälle in Deutschland in den Jahren 1997 bis 2008 zusammengetragen, deren Ursachen in einer fehlerhaften Bremsprobe begründet waren.

Er bat die übrigen Staaten, ihre Unfalldaten nachzuliefern, und bat die ERA, sich dieser Frage anzunehmen. Vor dem Hintergrund, dass technische Lösungen existierten und in anderen Teilen der Welt

eingesetzt würden, sei es politisch nicht vermittelbar, wenn eine entsprechende Technik in Europa nicht zum Einsatz käme.

Der Vertreter der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA) erklärte, dass für sicherheitstechnische Weiterentwicklungen des europäischen Eisenbahnsystems die Anforderungen der Sicherheitsrichtlinie zu beachten seien. Danach müssten die Eisenbahnbeförderungsunternehmen und der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ein Sicherheitsmanagementsystem betreiben, mit dem sie die Sicherheit selbst überwachen. Auf nationaler Ebene müssten sich die Sicherheitsbehörde und die Stelle für Unfalluntersuchungen auf der Grundlage der jährlich zu erstellenden Berichte über die Sicherheit Gedanken darüber machen, wie die Sicherheit auf nationaler Ebene weiterentwickelt werden kann.

Aus der weiteren Diskussion ging hervor, dass der ERA offenbar ein mehrheitliches Votum des für die Sicherheit der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter zuständigen RID-Fachausschusses und der darin vertretenen EU-Mitgliedstaaten nicht als Auftrag für weitere Untersuchungen ausreicht. Gemäß ihren Regelungen benötige die ERA dazu ein Mandat der Europäischen Kommission oder, da es sich um eine Frage des Eisenbahnsystems handelt, des Ausschusses für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit. Die Mitgliedstaaten wurden daher durch den Vorsitzenden aufgerufen, über ihre Vertreter im Gefahrgutregulierungsausschuss der Europäischen Kommission die Weiterverfolgung technischer Maßnahmen zur Verhinderung menschlicher Fehler bei der Bremsprobe zu fordern.

Sonstiges

Die Vertreterin Belgiens stellte einen Unfallbericht über eine am 9. Juli 2008 erfolgte Entgleisung dreier Kesselwagen vor. Unfallursächlich sei unter anderem die falsche Stellung des Bremshebels eines Wagens ("LEER" statt "BELADEN") gewesen. Sie erinnerte dabei an den Unfallbericht Schwedens über eine Entgleisung am 28. Februar 2005 in Ledsgård, bei der ebenfalls die falsche Stellung des Bremshebels unfallursächlich gewesen sei. Sie ergänzte, dass die durch die Entgleisung zweier Wagen entstandenen Schäden durch einen Entgleisungsdetektor vermindert worden wären.

Expertenausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (UNECE)

35. Tagung

Genf, 22. bis 26. Juni 2009

In der Zeit vom 22. bis 26. Juni 2009 hat unter dem Vorsitz von Herrn R. Richards (USA) und dem stellvertretenden Vorsitz von Herrn C. Pfauvadel (Frankreich) die 35. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter stattgefunden, bei der 26 Staaten und 26 Nichtregierungsorganisationen vertreten waren. Dies war die erste Sitzung des Bienniums 2009/2010, dessen Beschlüsse im Rahmen der Harmonisierung in die Ausgabe 2013 des RID/ADR/ADN übernommen werden.

Interpretation der Verpackungsanweisungen P 902 und LP 902

Die Verpackungsanweisungen P 902 und LP 902 gelten für die Beförderung von UN 3268 Airbag-Gasgeneratoren, Airbag-Modulen und Gurtstraffern. Es werden Verpackungen vorgeschrieben, die den Prüfanforderungen für die Verpackungsgruppe III entsprechen müssen und die eine Bewegung der Gegenstände und ein unbeabsichtigtes Auslösen verhindern. Diese beiden Verpackungsanweisungen enthalten jedoch auch eine Erleichterung, wonach auch eine unverpackte Beförderung vom Herstellungsort zur Montagefabrik in besonders ausgerüsteten Handhabungseinrichtungen, Wagen/Fahrzeugen oder Containern möglich ist.

Da die Herstellungs- und Montageorte oft sehr weit voneinander entfernt liegen, stellte Schweden die Möglichkeit der unverpackten Beförderung in Frage. Die Arbeitsgruppe für Explosivstoffe sah jedoch keine Probleme bei dieser Erleichterung, da die Sondervorschriften 280 und 289, die ein gleiches Sicherheitsniveau wie bei verpackten Gegenständen garantieren, weiterhin anwendbar bleiben. Die Arbeitsgruppe erkannte jedoch, dass die Darstellung in den beiden Verpackungsanweisungen durch die Einfügung von Überschriften verbessert werden könnte.

Informationen im Beförderungspapier bei der Beförderung von Feuerwerkskörpern

Als Folge der Feuerwerkskatastrophe in Enschede (Niederlande) im Jahr 2000 wurde in das RID/ADR eine Bestimmung aufgenommen, dass bei der Beförderung von Feuerwerkskörpern im Beförderungspapier zu vermerken ist, welche zuständige Behörde die Klassifi-

zierung der Feuerwerkskörper anerkannt hat. Kontrollen, die in verschiedenen Häfen Europas nach der Inkraftsetzung dieser Bestimmung stattgefunden haben, haben jedoch gezeigt, dass Beförderungspapiere diese Angabe enthalten, obwohl entweder überhaupt keine Klassifizierung vorgenommen wurde oder die Sendungen entgegen ihrer tatsächlichen Klassifizierung mit der niedrigsten Gefahr (1.4G) gekennzeichnet waren (s. auch Zeitschrift 3/2008, S. 32).

Um die Gefahr falsch deklarerter Sendungen zu reduzieren, wurde nun auf Antrag Deutschlands und des Vereinigten Königreichs eine Bestimmung aufgenommen, die im Beförderungspapier die Angabe einer konkreten Referenznummer für die Klassifizierung vorschreibt.

Verpackungsanweisung P 010 – Verwendung von Druckgefäßen

Auf Antrag des Europäischen Rats der chemischen Industrie (CEFIC) wurde in der neuen, für alle Chlorsilane geltenden Verpackungsanweisung P 010 die Verwendung von Druckgefäßen zugelassen, wie dies bereits nach den bisher geltenden Verpackungsanweisungen möglich war. Da diese Verpackungsanweisung P 010 im Rahmen der Harmonisierung neu in die Ausgabe 2009 des RID/ADR/ADN aufgenommen wurde und die aktuelle Fassung des RID/ADR/ADN damit die Beförderung in Druckgefäßen nicht zulässt, hatte Belgien zur Sicherstellung der bisher geübten Praxis parallel für den europäischen Landverkehr die multilateralen Sondervereinbarungen RID 3/2009 und M 207 initiiert, die bisher von Deutschland, Frankreich, Österreich, der Schweiz, Slowenien und dem Vereinigten Königreich gegengezeichnet worden sind (s. auch Zeitschrift 1/2009, S. 3).

UN 3028 BATTERIEN (AKKUMULATOREN), TROCKEN, KALIUMHYDROXID, FEST, ENTHALTEND, elektrische Sammler

Der UN-Expertenunterausschuss stellte fest, dass die Sondervorschrift 304 in Kapitel 3.3 zu zahlreichen Missverständnissen in Bezug auf den Anwendungsbereich der UN-Nummer 3028 (Batterien (Akkumulatoren), trocken, Kaliumhydroxid, fest, enthaltend, elektrische Sammler) führt, da in dieser Sondervorschrift Batteriearten erwähnt werden, die nicht der ursprünglichen Definition entsprechen. Auf Antrag des Sekretariats wurde ein geänderter Wortlaut angenommen, der präzisiert, dass diese Eintragung nur für Batterien mit trockenem Kaliumhydroxid Anwendung findet, die in nicht aktiviertem Zustand befördert und

erst vor der Verwendung durch die Hinzufügung von Wasser aktiviert werden.

Mehrere Experten vertraten dabei die Ansicht, dass andere Batterien, die trockenes Kaliumhydroxid enthalten, d.h. gewöhnliche Batterien, die im Supermarkt gekauft werden können, weder bei der Verteilung noch bei der Sammlung zum Recycling oder zur Entsorgung eine besondere Gefahr darstellen.

Um den Bedürfnissen des Seeverkehrs Rechnung zu tragen, wonach Nickel-Metallhydrid-Batterien nicht in der Nähe von Wärmequellen gelagert werden dürfen, wurde die neue UN-Nummer 3496 BATTERIEN, NICKELMETALLHYDRID mit einem Verweis auf die neue, von der IMO zu erarbeitende Sondervorschrift 117 aufgenommen.

Kennzeichnung von Lithium-Ionen-Batterien mit der Nennenergie in Wattstunden

Die Sondervorschrift 188 enthält als Voraussetzung für die Freistellung von Lithium-Ionen-Batterien mit einer Nennenergie von höchstens 100 Wattstunden die Kennzeichnung dieser Batterien mit der Nennenergie. Vor dem 1. Januar 2009 hergestellte Batterien dürfen jedoch bis zum 31. Dezember 2010 auch ohne diese Kennzeichnung befördert werden.

Diese Übergangsvorschrift wurde nun vom UN-Expertenunterausschuss als zu einschränkend angesehen, weil dies unter anderem die Rücksendung von Batterien im Garantiefall erschweren würde. Darüber hinaus wurde angeführt, dass beispielsweise eine Nachkennzeichnung von Großpackmitteln (IBC) mit der höchstzulässigen Stapellast auch nur dann vorgeschrieben wird, wenn das Großpackmittel wieder aufgearbeitet oder repariert wird.

Einrichtungen mit Lithium-Batterien, die während der Beförderung absichtlich aktiviert sind

Die Freistellung der Sondervorschrift 188 gilt für in Ausrüstungen eingebaute Batterien nur, wenn die Batterien gegen Beschädigung und Kurzschluss geschützt sind und eine unbeabsichtigte Auslösung der Ausrüstung verhindert wird. Auf Antrag der Schweiz wurde der Absatz e) der Sondervorschrift 188 so ergänzt, dass Einrichtungen, die während der Beförderung absichtlich aktiviert und nicht in der Lage sind, eine gefährliche Hitzeentwicklung zu erzeugen (z.B. Sender für die Identifizierung mit Hilfe elektromagnetischer Wellen (RFID), Uhren, Sensoren), dieser Bedingung nicht entsprechen müssen. Dabei orientierte

man sich an einer Richtlinie, die von der ICAO bereits zu dieser Frage erarbeitet worden ist.

Die Schweiz hat zwischenzeitlich auch der Gemeinsamen Tagung, WP.15 und dem RID-Fachausschuss einen Antrag unterbreitet, mit dem diese Präzisierung bereits in die Ausgabe 2011 des RID/ADR/ADN aufgenommen werden soll.

Kennzeichnung von Großverpackungen

Das Kapitel 6.6 für den Bau und die Prüfung von Großverpackungen enthält im Gegensatz zu den Kapiteln 6.1 und 6.3 für Verpackungen und dem Kapitel 6.5 für Großpackmittel (IBC) keine Vorschriften über die Mindestgröße und den Anbringungsort der Kennzeichnungen. Auf Antrag Schwedens wird nun wie in den Kapiteln 6.1, 6.3 und 6.5 eine Zeichenhöhe von mindestens 12 mm vorgeschrieben, wobei eine Übergangsvorschrift die Anwendung dieser neuen Vorschrift erst ab dem 1. Januar 2014 vorsieht.

Kennzeichnung von Versandstücken

Der Unterabschnitt 5.2.1.2 a) der UN-Modellvorschriften enthält zwar die Vorschrift, dass die Versandstückkennzeichnungen "gut sichtbar und lesbar" sein müssen, eine Festlegung der Mindestgröße fehlte jedoch bisher. Bereits im Jahr 2004 war von Schweden ein Antrag eingebracht worden, wie für die Verpackungskennzeichnungen eine Zeichenhöhe von 12 mm vorzuschreiben, was jedoch damals mit der Begründung abgelehnt wurde, dass dies zu zusätzlichen Kosten für die Industrie führen könnte, ohne dass sichergestellt sei, dass diese Bedingung zu Vorteilen bei den Einsatzkräften führt.

In der Überzeugung, dass die Versandstückkennzeichnung ein wichtiger Informationsbestandteil für die Einsatzkräfte ist, und vor der dem Hintergrund der Tatsache, dass auch die Gefahrgutvorschriften der IATA eine Mindestgröße vorschreiben, unternahm Schweden bei dieser Tagung einen erneuten Versuch, der auch eine Übergangsvorschrift bis 31. Dezember 2013 umfasste. Dieser Antrag wurde angenommen.

Mit dem logischen Antrag, das in Unterabschnitt 5.2.1.1 enthaltene Beispiel einer Versandstückkennzeichnung (offizielle Benennung für die Beförderung und nachgestellte UN-Nummer) an die in Absatz 5.4.1.4.1 festgelegte Reihenfolge für die Angaben im Beförderungspapier (1. UN-Nummer, 2. offizielle Benennung für die Beförderung) anzupassen, hatte Schweden indes keinen Erfolg

Veröffentlichungen und interessante Links

Gefährliche Ladung, Hamburg, Nr. 4/2009, S. 38-39 – Durch sensibles Gebiet – Verkehrsführung für Gefahrgut-Transporte (J. Wolf)

Idem, Nr. 4/2009, S. 44-47 – Genfer Frühlingstag – Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (Genf, 23. bis 26. März 2009) (J. Conrad)

Idem, Nr. 6/2009, S. 16-17 – Telematik im Anmarsch (S. Klein)

Idem, Nr. 6/2009, S. 32-35 – Wichtige Modifikationen – 86. Tagung der WP.15 (Genf, 5. bis 8. Mai 2009) (J. Conrad)

Idem, Nr. 7/2009, S. 26-27 – Vor 40 Jahren ... – Explosion auf dem Bahnhof Hannover-Linden (K. Ridder)

Der Gefahrgut-Beauftragte, Hamburg, Nr. 3/2009, S. 8-10 – RID/ADR 2009, Teil 6 – Prüfvorschriften (J. Conrad)

Idem, Nr. 3/2009, S. 4-5 – Gemeinsame Tagung – Harmonie im Quartett (J. Conrad)

Idem, Nr. 7/2009, S. 1-3 – WP.15 – Feinschliff fürs ADR (J. Conrad)

Idem, Nr. 7/2009, S. 8-9 – Schweiz – Hohe Sicherheitsanforderungen (H. Stoll, P. Kuhn)

Themen aus dem Bereich Technik/Zulassung

Konsultation der Nicht-EG-Mitgliedstaaten über die TSI-Entwürfe

Workshop der OTIF

Zagreb, 2.-5. Juni 2009

Nach langen Bemühungen ist es dem Sekretariat der OTIF gelungen, für die Nicht-EG-Mitgliedstaaten (MS) die Möglichkeit zu erhalten, am Verfahren zur Konsultation über TSIs teilzunehmen. Dieses Verfahren wurde bei der 3. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (Bern, 11./12.2.2009) angekündigt.

Anfang März 2009 erhielt das Sekretariat der OTIF von der Europäischen Kommission drei TSIs für die konventionelle Eisenbahn (TSI Energie, TSI Infrastruktur und TSI Lokomotiven und Reisezugwagen) zur Konsultation der Nicht-EG-Mitgliedstaaten.

Reagierend auf das Rundschreiben der OTIF vom 31. März 2009 ernannten die Nicht-EG-Mitgliedstaaten Koordinatoren, denen der Auftrag erteilt wurde, sich mit dem internen (innerstaatlichen) Konsultationsverfahren zu beschäftigen. Das Sekretariat der OTIF leitete dieses Verfahren als Pilotverfahren in die Wege.

Als erster Schritt war das Workshop über die TSIs, dessen Zweck es war, den Koordinatoren und Experten der Nicht-EG-MS der OTIF Grundinformationen über die Rechtssetzung der Europäischen Gemeinschaft bezüglich des Eisenbahnsektors, der relevanten TSIs und des eigentlichen Konsultationsverfahrens zu vermitteln.

Mehrere Orte sind für das Abhalten dieses Workshops in Betracht gezogen worden und mehrere OTIF-MS haben angeboten, es zu beherbergen. Zum Schluss fand das Workshop auf freundlicher Einladung des Ministeriums für See, Transport und Infrastruktur in Zagreb (Kroatien) statt. Die Idee, das Workshop auf „lokaler“ Ebene zu organisieren, wurde geschätzt, da damit Reisekosten herabgesetzt wurden und eine größere Zahl von Vertretern aus der Region teilnehmen konnten. An dem Workshop nahmen nicht nur Regierungsvertreter, sondern auch Vertreter der Benutzer der OTIF-Regelungen wie die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Eisenbahnindustrie teil; Wissenschaftler aus dem Transportbereich nahmen auch aktiv teil. Insgesamt nahmen 47 Delegierte aus Bosnien-Herzegowina, Kroatien, der EJR Mazedonien, Montenegro und der Schweiz teil. Die CER nahm als internationale Organisation mit 72 Mitgliedern aus europäischen Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen aus EG- und Nicht-EG-Ländern am Workshop teil.

Die während des Workshops benutzte Sprache war Englisch, da es die Arbeitssprache der ERA ist. Die OTIF stellte Simultanübersetzung aus dem Kroatischen/ins Kroatische bereit, was auch Experten aus den Nachfolgestaaten Jugoslawiens, die Englisch nicht oder nur wenig können, erlaubte teilzunehmen.

Der Zweck, Grundinformationen über den rechtlichen Rahmen der Eisenbahninteroperabilität und das Entwerfen von TSIs, insbesondere über Struktur und Inhalt aller relevanten TSIs zu vermitteln, wurde erreicht. Diese Informationen wurden den Teilnehmern in Form

von Vorträgen dargeboten, welche von Vertretern der ERA hervorragend vorbereitet worden waren.

Am Ende des Workshops kamen die Teilnehmer zum Schluss, dass sie ihre Kenntnis der Grundsätze der TSIs und der sich in der Planung befindlichen besonderen Regelungen erheblich verbessert hatte.

Die gesamten Dokumente und Vorträge vom Workshop in Zagreb können von der Website der OTIF¹ heruntergeladen werden.
(Übersetzung)

Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen und Verbänden

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)

63. Tagung

Genf, 30. März - 1. April 2009

Die UN-Wirtschaftskommission für Europa, die nur alle 2 Jahre zusammentritt, befasste sich während einer Generalausprache und drei anschließenden Panelsitzungen mit der generellen wirtschaftlichen Situation Europas in Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise. In der Generalausprache, an der zumeist Minister bzw. Staatssekretäre teilnahmen, waren hochinteressante Informationen über die durchaus unterschiedlichen politischen Strategien einzelner Mitgliedstaaten zur Milderung bzw. Bekämpfung der Auswirkungen dieser Krise zu erhalten.

In den drei Paneldiskussionen konzentrierten sich die Teilnehmer auf Fragen einer verbesserten Wirtschaftsintegration in Europa, der Verbesserung der Nutzung innovativer Wirtschaftspolitik und der Verbesserung der wirtschaftlichen Zusammenarbeit.

Auch die Paneldiskussion waren vergleichsweise hochrangig besetzt. Auch aus diesem – eher protokollarischen Grund - aber vor allem wegen der hochinteressanten Themenstellung hat der Generalsekretär an dieser Tagung der ECE am 30. März 2009 teilgenommen.

¹ <http://www.otif.org/en/technology/consultations-workshops-and-presentations.html>

Im Hinblick auf die Ziele und Aufgaben der OTIF ergab sich aus den Beiträgen der Vortragenden in der Generalausprache, dem Direktor der Europaabteilung des Internationalen Währungsfonds, Herrn Belka, dem Staatssekretär des Wirtschaftsministeriums der Schweiz, Herrn Gerber, und dem stellvertretenden Aussenministers der Russischen Föderation, Herrn Jakovenko, die eindeutige gemeinsame Forderung nach Handelserleichterungen. Dabei wurde vom Internationalen Währungsfonds ausdrücklich auf die Erleichterungen des grenzüberschreitenden Verkehrs gedrungen. In diesen Beiträgen, wie auch in den Paneldiskussionen, die sich mit dieser Frage befassten, wurde hervorgehoben, dass Erleichterungen des grenzüberschreitenden Handels und damit des grenzüberschreitenden Verkehrs mit vergleichsweise geringem finanziellen und administrativen Aufwand erreicht werden können, der angesichts der weltweit gefassten Beschlüsse zur finanziellen Unterstützung der Konjunkturentwicklung, des Bankensektors und wichtiger Industriezweige ausschliesslich von politischem Willen abhängig ist, der vergleichsweise leicht aufzubringen sein müsste. Daraus ergibt sich für die OTIF eine Situation, in der auch sie von den ihr zur Verfügung stehenden Instrumentarien zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs Gebrauch machen muss. Dies dürfte zu allererst bedeuten, dass der Ausschuss für die Erleichterung des Eisenbahnverkehrs nach Artikel 13 COTIF 1999 – wie vom Verwaltungsausschuss bereits im November 2008 beschlossen – im Jahr 2010 seine Arbeit aufnehmen muss. Nach einem vom Direktor der Entwicklungsabteilung der WTO, Herrn Roberts, vorgestellten Gutachten seiner Organisation führt eine Investition von 1 Dollar in die Handelserleichterung (z.B. durch verstärkten Einsatz von IT-gestützten Prozessen) zu einer Zunahme des Handelsumfangs von 1'500 Dollar.

Auch die von vielen Vortragenden und besonders eindringlich von der Schweiz erhobene Warnung vor protektionistischen Tendenzen weist in die gleiche Richtung, da gerade auch im Eisenbahnsektor viele Hindernisse im grenzüberschreitenden Verkehr auf eben solche protektionistischen Praktiken und Rechtsetzungen zurückzuführen sind.

Entsprechende Handlungserfordernisse für die OTIF ergeben sich auch aus den – zum gegenwärtigen Zeitpunkt allerdings nur als Vermutungen zu qualifizierenden – Betrachtungen vieler Diskussionsteilnehmer über die Situation, die sich wirtschaftspolitisch ergeben wird, wenn die drängendsten Auswirkungen der gegenwärtigen Krise überwunden sein werden. Alle Teilnehmer, die zu dieser Frage Stellung nahmen, vertraten die Auffassung, dass diese „Wirtschaftswelt“

nichts oder sehr wenig mit derjenigen zu tun haben wird, die vor Beginn der Krise existierte. Es werde keine Rückkehr zum „Ausgangspunkt“ geben; vielmehr werden sich Wirtschafts- und Handelspolitik auf globaler, regionaler und nationaler Ebene in einem stark veränderten Umfeld orientieren, bewähren und stabilisieren müssen. Auch diese Erwartungen bedeuten vor dem Hintergrund der konstitutiven Ziele der OTIF und ihrer Handlungsmöglichkeiten, dass verstärkte Anstrengungen auf die Erleichterung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs gerichtet werden müssen. Denn eine der wenigen Sicherheiten, die bei der gegenwärtigen Situation bestehen, liegt darin, dass ein erleichterter grenzüberschreitender Eisenbahnverkehr in jedem Fall einen Beitrag zur Verbesserung der Situation darstellen wird, unabhängig davon, wie sich diese nach einem Abflauen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise darstellen wird.

Internationales Transportforum 2009

Leipzig, 26.-29. Mai 2009

Das diesjährige Transportforum fand unter türkischer Präsidentschaft wiederum in Leipzig statt. An der Jahreskonferenz nahmen 52 Verkehrsminister und 800 weitere Delegierte von Regierungen, internationalen und nationalen Organisationen und Verbänden sowie der Privatindustrie teil, zu denen auch der Generalsekretär gehörte. Hauptsprecher waren der neue US-Verkehrsminister LaHood, der Vizepräsident der Europäischen Kommission, Verkehrskommissar Tajani und der frühere Präsident der EBRD, Attali. Der Kongress stand unter dem Titel „Transport for a Global Economy – Challenges and Opportunities in the down turn“. In 13 Foren, „roundtables“ und Diskussionsplattformen diskutierten die Teilnehmer Schwerpunktthemen der Verkehrspolitik mit besonderem Augenmerk auf die Auswirkungen, die die globale Finanz- und Wirtschaftskrise auf die internationalen Handels- und Verkehrsströme hat. Die Organisation und der äussere Ablauf der Veranstaltung waren wie im Jahr 2008 ausgezeichnet. Dadurch konnte die Hauptzielsetzung der Veranstaltung, leitende Vertreter der unterschiedlichen Bereiche des Verkehrssektors zu Fachdiskussionen und informellen Kontakten zusammenzubringen, wiederum voll erreicht werden. Auffällig war allerdings, dass z.B. verschiedene „roundtables“ zu inhomogen zusammengesetzt waren, was den Rang, die Perspektive und die Fachkompetenz der verschiedenen Teilnehmer anging. Es macht wenig Sinn an einem „roundtable“ den Verkehrsminister der Russischen Föderation mit dem Vertreter einer europäischen Güterbahn zusammenzubringen. Auffällig war ausserdem, dass die Europäische Kommission in

keinem der Fachgesprächskreise vertreten war. Gerade die fachlichen Diskussionen könnten bei zukünftigen Tagungen ausserdem noch stärker fokussiert und damit für die Teilnehmer gewinnbringender werden, wenn die Vertreter der unterschiedlichen „stakeholder“ des Eisenbahnsektors darauf verzichten würden, allseits bekannte, ausschliesslich interessenorientierte Meinungen zu vertreten. Hier sollte in Zukunft mehr Mut aufgebracht werden, die fachbezogene Kompetenz einzubringen und weniger politikorientiert aufzutreten. Es kann daher nicht überraschen, dass die „Kernbotschaften“ der Minister, die am Ende der Konferenz verabschiedet wurden, überraschungsfrei blieben. Detailliertere Informationen finden sich auf der Website des Internationalen Verkehrsforums¹.

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

Ministerkonferenz

XXXVII. Tagung

Astana, 4./5. Juni 2009

An der vom obersten Entscheidungsorgan dieser Organisation alljährlich abgehaltenen Tagung, zu der die OTIF wie bisher eingeladen war, nahm der stellvertretende Generalsekretär teil. In seiner Begrüßungsansprache hob der Verkehrsminister Kasachstans die großen Anstrengungen seines Landes um die Steigerung und Verbesserung des internationalen Eisenbahngüterverkehrs namentlich in den Relationen mit China aber auch den Anrainern des Kaspischen Meers hervor. Zugleich erfährt die kasachische Industrie für Eisenbahnmaterial eine erhebliche Ausweitung. Nach diskussionsloser Annahme des Tätigkeitsberichts und des Berichts der Buchprüfungskommission über 2008 wurden die Arbeiten der Kontaktgruppe OSShD/ERA zum Thema „Verhältnis der Schienennetze der Spurweiten 1435 und 1520mm zwischen EU und non – EU“ als besonders wichtig und nützlich hervorgehoben und angeregt, dass sich künftig auch China beteiligt. Die Arbeiten hinsichtlich Umsetzung umfassender Verbesserungspläne für die OSShD-Korridore 2, 3, 4, 6, 10 und 12 werden nächstes Jahr in Bezug auf die Korridore 5, 7, 8 und 13 fortgesetzt. Was die Arbeiten der von Russland geleiteten Arbeitsgruppe über die Verbesserung der OSShD Grunddokumente, namentlich den

¹ <http://www.internationaltransportforum.org>

Entwurf für die Statuten der OSShD anbelangt, sehen sich die Mitglieder der OSShD, die der EG zugehören, in die Pflicht genommen, Inkompatibilitäten mit dem Recht der EG zu vermeiden. Die Klärung des entsprechenden Koordinationsverfahrens soll jedoch erst im Rahmen der Vorbereitung der Diplomatischen Konferenz zur Annahme der Grunddokumente erfolgen. Als weitere Punkte folgten Zwischenberichte über die Revisionen von SMPS und SMGS, die Verabschiedung des Arbeitsprogramms für 2010 und für danach, die Beitragsschulden von Mitgliedern, die Budgets des Komitees der OSShD für 2009 und 2010 und die Entscheidung, dass der Sitz des Komitees weiterhin Warschau sein soll. Die XXXVIII. Tagung der Ministerkonferenz soll vom 17. bis 18. Juni 2010 in der Tschechischen Republik stattfinden. Wie bisher wird an den beiden vorangehenden Tagen die vorbereitende Sitzung der bevollmächtigten Vertreter der Mitglieder der Ministerkonferenz abgehalten.

Weitere Tätigkeiten

1. Internationales Forum der Transporteure des Mittelmeerraums

Aleppo, 26.-28. April 2009

Auf Einladung der syrischen Eisenbahnen (CFS) fand die o.a. Konferenz unter Beteiligung der Verkehrsminister Syriens, des Irak und Jordaniens, der Generaldirektoren der Eisenbahnen der Türkei, des Irak, Syriens und Jordaniens sowie einer Vielzahl von Hafendirektoren, Präsidenten der Zollverwaltungen, internationale Handelskammern und verschiedener Verbände der Transportindustrie statt. Zu den mehr als 25 Präsentationen, bei denen es sich allerdings in der Mehrzahl um Darstellungen der Struktur und Arbeitsweise der vertretenen Institutionen handelte, gehörte auch die des Generalsekretärs, die sich – wiederum – mit der Rolle der Erleichterungen beim Grenzübertritt im internationalen Eisenbahnverkehr befasste. Auf besonderes Interesse stiess seine Betonung des Problembereichs „Korruption/Betrug/Diebstahl“, dass allerdings auch von offizieller staatlicher Seite in vielen Staaten der Region und darüber hinaus als eines der Kernprobleme für effizientere Abläufe bei den Grenzkontrollen gesehen wird.

Zwar wurde am Ende der Konferenz von den wichtigsten Beteiligten ein Schlusssdokument unterzeichnet, das allerdings dadurch geprägt ist, dass es aufgrund der innerstaatlichen Strukturen in Syrien erst verabschiedet werden konnte, nachdem alle interessierten Seiten die

für sie wesentlichen Punkte darin untergebracht oder solche, die sie störten, daraus entfernt worden waren. Angesichts des Umstandes, dass sowohl Strassen- und Schienentransportunternehmen auf der einen Seite, aber auch Zollbehörden auf der anderen Seite wichtige Beiträge zu der Konferenz geliefert hatten, kann es nicht verwundern, dass es sich bei diesem Schlussdokument nur um die Wiedergabe des „kleinsten gemeinsamen Nenners“ handelt. Der Generaldirektor der syrischen Eisenbahn kündigte an, dass im Jahr 2010 eine Folgeveranstaltung organisiert werden soll.

Besuch des Generalsekretärs in Jordanien

Amman, 29. April - 1. Mai 2009

Aus Veranstaltungen der Regionalversammlung der UIC für den Mittleren Osten (RAME) im Mai 2008 waren Absichten des Königreichs Jordanien bekannt geworden, das derzeit bestehende Eisenbahnnetzwerk zu modernisieren und auszubauen und um die Herstellung einer leistungsfähigen Verbindung zum Irak zu erweitern. Dabei hatte die jordanische Seite darauf hingewiesen, dass auch das nationale Eisenbahnrecht, das noch aus den 50-er Jahren stammt, reformiert werden würde. Dabei sollte das Hauptaugenmerk darauf gerichtet werden, dieses nationale Eisenbahnrecht so auszugestalten, dass es sich später in den Rahmen internationaler Haftungsregime einpasst. Angesichts der Mitgliedschaft Syriens und des Irak in der OTIF, musste dies zu der Annahme führen, dass mit einem solchen internationalen Rechtsregime nur das COTIF gemeint sein konnte.

Der Generalsekretär hat deswegen bereits im Oktober 2008 schriftlich angeboten, den jordanischen Behörden bei allen in diesem Zusammenhang durchzuführenden Arbeiten beratend zur Seite zu stehen. Aus Anlass seines Besuchs in Aleppo (Syrien) vom 26. bis 29. April 2009 bot sich die Möglichkeit an, anschliessend zu entsprechenden Gesprächen nach Amman zu reisen. Das jordanische Verkehrsministerium hat auf einen entsprechenden Vorschlag mit einer sofortigen Einladung an den Generalsekretär reagiert und bereits im Vorfeld erkennen lassen, dass Jordanien vor dem Hintergrund der geschilderten Entwicklungen und Absichten interessiert sei, der OTIF als assoziiertes Mitglied beizutreten.

In den Gesprächen, die der Generalsekretär in Amman unter anderem mit dem Generalsekretär des jordanischen Verkehrsministeriums führte, wurde schnell klar, dass die grundsätzliche Entscheidung in Jordanien für die Beantragung einer solchen assoziierten Mitglied-

schaft dem Grundsatz nach bereits gefallen war. Die Gespräche konzentrierten sich deswegen hauptsächlich auf Verfahrensfragen, Aspekte des Mitgliedbeitrages und einer zukünftigen Umwandlung der assoziierten Mitgliedschaft in eine Vollmitgliedschaft. Die dabei gegebenen Informationen haben die jordanische Seite offensichtlich in den Beitrittsabsichten so weit bestärkt, dass der jordanische Verkehrsminister in dem Gespräch, zu dem er den Generalsekretär empfing, die direkte Entscheidung traf, dass alle dafür erforderlichen Arbeiten auf nationaler Ebene sofort eingeleitet werden sollten.

Die Ausbauabsichten Jordaniens zielen auf ein letztlich etwa 1'600 Kilometer umfassendes Netzwerk, das auf der einen Seite die Grenze zu Syrien über Amman mit dem am Roten Meer gelegenen Hafen Aqaba verbinden und gleichzeitig Linien zur irakischen und saudi-arabischen Grenze schaffen wird. Das Projekt soll bis zum Jahr 2013 abgeschlossen sein. Die Finanzierung in Höhe von insgesamt 6,4 Mrd. Dollar soll bereits sichergestellt sein und das Gesamtprojekt die volle Unterstützung des jordanischen Königs geniessen.

Dem Generalsekretär wurde angekündigt, dass die endgültige Regierungsentscheidung über den Beitritt Jordaniens zur OTIF möglicherweise so rechtzeitig getroffen wird, dass die Beitritturkunde noch vor der Generalversammlung der OTIF (9./10.9.2009) in Bern hinterlegt werden kann.

Workshop „Rail Transport between Europe and Asia“

Istanbul, 9./10. Juni 2009

Aus den im Jahre 2005 in Teheran geknüpften Kontakten zwischen den Generalsekretären und den Sekretariaten der OTIF und der Economic Cooperation Organisation (ECO)¹ hat sich eine Zusammenarbeit entwickelt, die es ermöglicht hat, einen gemeinsamen Workshop zum Thema „Eisenbahnverkehr zwischen Europa und Asien“ für Mitgliedstaaten beider Organisationen in einem der Staaten, die beiden Organisationen angehören, nämlich der Türkei, zu veranstalten. Der Workshop fand am 9. und 10. Juni 2009 in Istanbul auf freundliche Einladung und mit einer wesentlichen organisatorischen Unterstützung der Türkischen Staatsbahnen (TCDD) statt.

¹ <http://www.ecosecretariat.org>

Zwecks einer weiteren Entwicklung und Konkretisierung der Zusammenarbeit der OTIF mit der ECO wurde bei der Eröffnung des Workshops ein entsprechendes Memorandum of Understanding unterzeichnet.

Über 50 Teilnehmer aus 8 Staaten nahmen am Workshop teil. Vertreter von Staaten wie Pakistan und Jordanien nahmen überhaupt zum ersten Mal an einer Veranstaltung der OTIF teil. Das Programm des Seminars war so gestaltet, dass einerseits die für die Region Zentralasiens und für die Verkehre zwischen Europa und Asien wichtigen Tätigkeitsbereiche und Dokumente beider Organisationen vorgestellt und andererseits die Probleme der Staaten in der Region formuliert wurden, die mit Hilfe beider Organisationen gelöst werden könnten. Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) und der Internationale Eisenbahnverband (UIC), die ihrerseits allgemeine Bedingungen zwecks einheitlicher Anwendung einiger Anhänge des COTIF ausgearbeitet haben, entsandten ebenfalls Referenten zu diesem Workshop.

Die ECO stellte die von ihr initiierten, auf den Strecken Istanbul-Almaty (Türkei-Iran-Turkmenistan-Uzbekistan-Kasachstan) und Islamabad-Teheran-Istanbul (Pakistan-Iran-Türkei) zunächst im Testbetrieb verkehrenden Container- und Reisezüge vor. Das vollständige Programm und alle Präsentationen sind auf der Website der OTIF veröffentlicht.²

Im Rahmen und am Rande des Workshops wurden lebhafte Diskussionen geführt und neue Kontakte geknüpft. Die veranstaltenden Organisationen hoffen, dass die sich aus dem Workshop ergebenden Lösungsansätze z.B. hinsichtlich der Ausweitung des einheitlichen Rechtsregimes COTIF auf die gesamte neue Verbindungsstrecke Islamabad-Teheran-Istanbul von den betroffenen Staaten weiter verfolgt werden.

Rechtsprechung

Cour d'Appel de Rouen

Urteil vom 15. November 2007¹

1. **Da der Beförderungsvertrag des Reisenden, der am Bestimmungsort heil angekommen und aus dem Zug ausgestiegen ist, beendet ist, kann die Haftung des Beförderers auf vertraglicher Grundlage nicht geltend gemacht werden, wenn der Reisende, der danach den Zug wieder bestiegen hat, um sein vergessenes Gepäck zu holen, sich beim nochmaligen Aussteigen - aus dem bereits fahrenden Zug - verletzt hat.²**
2. **Auf deliktischer (außervertraglicher) Grundlage trifft die SNCF gemäß Artikel 1384 des französischen Code civil die objektive Haftung für den Schaden durch den Zug, der unter ihrer Aufsicht stand und direkt den Unfall verursacht hat. Sie kann sich von dieser Haftung nur dann befreien, wenn sie beweist, dass das Verschulden des Opfers die ausschließliche Ursache des Unfalls war und die Merkmale der höheren Gewalt oder eines unabwendbaren und unvorhersehbaren Umstandes aufweist. Wie es die Warntafeln und -ansagen beweisen, ist ein solches Verhalten eines Reisenden keinesfalls unvorhersehbar. Das Gericht bewertete den Anteil zu Lasten der SNCF mit 20%.**

Vgl. Artikel 1384 des französischen Code civil

Tatbestand und Verfahren:

Herr D. erlitt am 16. November 2001 im Bahnhof der SNCF von B. einen Unfall. Er hatte an Bord des Zuges, der zwischen Paris und Le Havre verkehrt, in Richtung B. Platz genommen und stieg aus, als der Zug im Bahnhof hielt. Nach ein paar Schritten auf dem Bahnsteig merkte er, dass er im soeben verlassenen Zugabteil seine Aktenmappe vergessen hatte. Er stieg also in den Zug wieder ein, der sich normal in Richtung

¹ R.G.: 06/03264

² Die gleiche Frage nach dem Zeitpunkt der Beendigung des Beförderungsvertrags stellt sich auch bei einem Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Reisenden gemäß CIV.

² <http://www.otif.org/news/ausbildungskurs.html>

Le Havre wieder in Bewegung gesetzt hat. Zur Eingangstür dann stürzend, welche geschlossen und durch ein vom Schaffner vor Abfahrt des Zuges aktiviertes System blockiert war, zwang er die Tür auf, betrat die erste Stufe des Trittbretts und stürzte auf den Bahnsteig, da der Zug an Geschwindigkeit zugenommen hatte.

Mit Schriftsatz vom 1., 3. und 10. Dezember 2004 verklagte Herr D. die SNCF, die Mutuelle SMAPRI und die Caisse Primaire d'Assurance Maladie (CPAM) von Bolbec, an deren Stelle die Krankenkasse von le Havre trat, vor dem Tribunal de Grande Instance von Rouen.

Mit Urteil vom 9. Juni 2006 wies das Tribunal de Grande Instance von Rouen die Klagen des Herrn D. mit der Begründung ab, dass auf vertraglicher Grundlage der Beförderungsvertrag mit dem Aussteigen aus dem Zug beendet und der Reisende heil am Bestimmungsort angekommen sei, so dass die Vertragshaftung der SNCF weder auf vertraglicher Grundlage, noch auf der quasideliktischen Grundlage des Artikels 1384 des Code civil geltend gemacht werden könne, dass nur der schuldhaft und hartnäckige Wille des Reisenden, die bei Abfahrt des Zuges blockierte Tür aufzuzwingen, die ausschliessliche Schadensursache sei und jener Wille für die SNCF das Merkmal eines unvorhersehbaren und unabwendbaren Umstandes habe. Ebenfalls wurden die Klagen der CPAM abgewiesen. Das Urteil wurde gegenüber der Mutuelle SMAPRI als wirksam erklärt.

Herr D. legte Berufung gegen diesen Entscheid ein.

Er beantragt, das Urteil abzuändern und:

1. die SNCF für den Unfall und die erlittenen Schäden haftbar zu erklären:

- hauptsächlich, auf der Grundlage der Vertragshaftung (Art. 1147 und 1148 des Code civil), da die Erfüllung des Beförderungsvertrags die Pflicht für den Beförderer mit einbezieht, den Reisenden mit seinem Gepäck heil an den Bestimmungsort zu befördern.

Er behauptet, dass die Tatsache, dass der Reisende, der in den stehenden Zug wieder eingestiegen ist, um sein Gepäck zu holen, dadurch im vertraglichen Anwendungsbereich des Beförderungsvertrags verbleibt; dass sich der Beförderer von seiner Haftung nur dann befreien kann, wenn er nachweist, dass das ausschliessliche Verschulden des Opfers das Merkmal der höheren Gewalt aufweist, was nicht der

Fall ist; dass die Cour de Cassation, die ähnliche Fälle gekannt hat, hat befinden können, dass „Nachdem es zur Kenntnis genommen hat, dass das Schliesssystem der Zugtüren einem Reisenden während einer kurzen Zeitspanne zwischen den 5 bis 6 Sekunden nach der Abfahrt und dem Zeitpunkt, wo der Zug die Geschwindigkeit von 7 km pro Stunde erreicht, ermöglicht, aus dem Zug auszusteigen, stellt das Urteil fest, dass die Tatsache, dass der Reisende aus dem fahrenden Zug ausgestiegen ist, kein unvorhersehbares Ereignis für die SNCF darstellte, da dies hinsichtlich des eingesetzten Systems möglich, wenn auch gefährlich, blieb.“ (2. ZivK, 23.01.2003 /2).

- Hilfsweise, auf der Grundlage der Delikts haftung (Art. 1384 Abs. 1 des Code civil), da eine Haftungsvermutung zu Lasten der SNCF durch den unter ihrer Aufsicht stehenden Zug, der die direkte Schadensursache ist, vorliegt, von der sie sich nur durch den Nachweis des ausschliesslichen, die Merkmale der höheren Gewalt aufweisenden Verschuldens des Opfers oder eines unvorhersehbaren und unabwendbaren Umstandes, der die ausschliessliche Schadensursache ist, zu befreien vermag.

2. Dementsprechend die SNCF zu verurteilen, ihm folgendes zu zahlen:

- 2 000 € für die zeitweilige Arbeitsunfähigkeit
- 90 000 € für die dauerhaft verminderte Arbeitsfähigkeit
- 7 500 € für die erlittenen Schmerzen (5/7)
- 900 € für die ästhetische Beeinträchtigung (1/7).

3. Hilfsweise und für den Fall, dass sein Verschulden zur Schadensentstehung beigetragen hat, festzustellen, dass dieses Verschulden derartiger Natur ist, dass es den Schadenersatz nicht um mehr als 30 % des erlittenen Schadens verringert.

Schließlich beansprucht er eine Entschädigung in Höhe von 1500 € in Anwendung des Artikels 700 der neuen Zivilprozessordnung (NCPC).

Die **CPAM von Le Havre** bezieht sich auf die Schlussfolgerungen von Herrn D., um die Haftung der SNCF sowohl auf vertraglicher als auch auf deliktischer Grundlage zu begründen und beantragt, die SNCF zu verurteilen,

- ihr ihre abschließend auf 131 912,62 € bezifferte Forderung zu erstatten, davon 77 543,02 € für die Spital-, Pflege-, Arznei-, Transport- und sonstigen Kosten, die auf den Teil der zeitweiligen Vermögensschäden einzuziehen sind und 54 369,60 € für künftige Kosten, die auf dauernden Vermögensschäden einzuziehen sind, mit den dazugehörigen, gesetzlichen Zinsen vom Zeitpunkt der Klage an, welche durch einen am 30. September 2005 vor dem Tribunal de Grande Instance vorgelegten Schriftsatz erhoben wurde;
- ihr die Pauschalentschädigung von 910 € und, auf der Grundlage des Artikels 700 NCPC, den Betrag von 2 109,80 €, d. h. 609,80 € für das erstinstanzliche Verfahren und 1 500 € für das Berufungsverfahren, zu zahlen.

Die SNCF beantragt die Bestätigung des angefochtenen Urteils.

Sie macht geltend, dass mit dem Aussteigen des Herrn D. der Beförderungsvertrag beendet war und jener sich nicht mehr im Anwendungsbereich des Vertrags befand; eine Verurteilung gemäss Artikel 1147 des Code civil kommt daher nicht in Betracht, da die SNCF die ihr auferlegte Sicherheitspflicht erfüllt hat und Herr D. heil am Bestimmungsort angekommen ist; auf der Grundlage der Deliktshaftung, welche einzig und allein Anwendung finden kann, behauptet sie, dass das Fehlverhalten und die Leichtfertigkeit des Herrn D., der die Regel verletzt hat, wonach es formell verboten ist, aus einem fahrenden Zug auszusteigen, die ausschliessliche Schadensursache sind und für die SNCF einen zugleich unvorhersehbaren und unabwendbaren Umstand darstellt, der sie von ihrer Haftung befreit.

Sie beantragt, Herrn D. zu verurteilen, ihr als Entschädigung 1 500 € auf der Grundlage des Artikels 700 NCPC zu zahlen, und ihm die Verfahrenskosten aufzuerlegen.

Die **Mutuelle SMAPRI** wurde ins Anwaltsbüro gemäss Artikel 656 ff. NCPC zitiert.

Für das vollständige Vorbringen der Beweismittel der Parteien, die nachfolgend geprüft werden, wird auf ihre Schriftsätze verwiesen, welche jeweils am 22. Mai 2007, am 20. April 2007 und am 20. März 2007 vom Berufungskläger, Herrn D., von der SNCF und von der CPAM von Le Havre zugestellt wurden.

Begründung

Hinsichtlich der Haftung:

Es soll zunächst die anwendbare Rechtsgrundlage bestimmt und geprüft werden, ob der Beförderungsvertrag des Reisenden, Herrn D., von Paris Saint-Lazare nach B. mit dem tatsächlichen Aussteigen des Reisenden, der einige Schritte auf dem Bahnsteig im Bahnhof gemacht hatte, bevor ihm bewusst wurde, dass er sein Gepäck vergessen hatte, was ihn dazu veranlasste, wieder in den Zug zu steigen, um sein Gepäck zu holen, zwischen den Vertragsparteien beendet war.

Die Beförderung einer Person umfasst als Nebenleistung die Beförderung des mitgeführten Handgepäcks, die somit eine Rechtsgrundlage hat, wenn auch sie nicht zu einem getrennten oder zusätzlichen Entgelt Anlass gibt, so dass ein Berufungsgericht, dessen Urteil von der Cour de Cassation bestätigt wurde, befinden konnte, dass der Beförderungsvertrag erst dann beendet worden sei, als eine Reisende, die mit einem Reisebus gereist sei, ihr Gepäck wieder in Besitz genommen habe (Cour de Cassation, Zivilkammer, 1.-2.3.1993).

Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass in dem von Herrn D. erwähnten Fall die Cour de Cassation feststellt, dass *„die erstinstanzlichen Richter folgern konnten, dass zum Zeitpunkt des Unfalls Frau S. so anzusehen sei, als sei sie noch nicht aus dem Fahrzeug ausgestiegen, da sie im Moment, wo sie aussteigen wollte, ihr Gepäck noch nehmen musste, welches innerhalb des Fahrzeugs geblieben sei, und dass der Beförderer, der nicht behauptete, dass Frau S. einen Fehler dadurch begangen habe, dass sie selbst gegangen sei, ihr Gepäck zu holen, noch einer Erfolgspflicht unterlegen sei, was die Sicherheit der Reisenden betreffe.“*

Es hat in den Gegebenheiten des vorgenannten Entscheids eine Kontinuität im Verhalten der Reisenden gegeben, die normalerweise gegangen ist, ihr Gepäck aus dem Innenraum des Reisebusses zu holen, bevor sie den Reisebus verlassen hat, so dass der Beförderungsvertrag also erst dann beendet wurde, als sie ihr mitgeführtes Gepäck wieder genommen hat, wobei der

Beförderer gegenüber der von ihm beförderten Reisenden einer Erfolgspflicht unterlegen blieb.

Anders verhält es sich im hiesigen Fall, wo der am Bestimmungsort angekommene Reisende den Zug verlassen und einige Schritte auf dem Bahnsteig des Bahnhofs gemacht hat, bevor es ihm bewusst wurde, dass sein Gepäck im Zug geblieben war.

So ist er aus eigenem Antrieb und unerlaubterweise in den Zug wieder eingestiegen, welcher zur Weiterfahrt nach Le Havre einsetzte, nachdem er in B. so lange angehalten war, um den Reisenden, die an diesem Bestimmungsort angelangt waren, das Aussteigen zu ermöglichen.

Daraus folgt, dass Herr D., als er in den Zug, welcher nach einem anderen Bestimmungsort weiterzufahren einsetzte, wieder eingestiegen ist, um sein Gepäck zu holen, nicht über einen gültigen Fahrausweis verfügte, welcher sich nicht allein durch die Tatsache verlängerte, dass das Gepäck, welches unter seiner Aufsicht stand und ihn begleiten sollte, im Zug geblieben war.

Die Haftung des Beförderers für den nachfolgenden Unfall ist also nicht auf vertraglicher Rechtsgrundlage gegeben, da der Beförderungsvertrag des Herrn D., der mit heiler Haut an den Bestimmungsort angekommen ist, beendet war.

Auf der deliktischen Grundlage des Artikels 1384 des Code civil ist daran zu erinnern, dass sich der Unfall ereignete, als Herr D., nachdem er die Tür aufgezwungen hatte, aus dem fahrenden Zug gestürzt ist; dass zu Lasten der SNCF eine Haftungsvermutung durch den Zug, der unter ihrer Aufsicht steht und direkt den Unfall verursacht hat, vorliegt, von der sie sich erst dann befreien kann, wenn sie den Nachweis des ausschließlichen, die Merkmale der höheren Gewalt aufweisenden Verschuldens des Opfers oder eines unvorhersehbaren und unabwendbaren Umstandes erbringt, worauf ausschließlich der Schaden zurückzuführen ist.

Im hiesigen Fall behauptet die SNCF, dass der Unfall allein auf das Verschulden des Herrn D. zurückzuführen ist, der gegen die von ihr gegebenen Sicherheitsanweisungen verstossen, indem er die Eingangstür des Zuges aufgezwungen hat, deren Blockierung erst dann eintreten kann, wenn der Zug eine bestimmte Geschwindigkeit erreicht hat, und dass dieses Verschulden für sie unabwendbar und unvorhersehbar ist.

Das Verschulden des Herrn D. besteht darin, dass er die Tür des dann fahrenden Zuges aufgezwungen hat, was zwei Fahrgäste (Herr L. und Frau L.) haben feststellen können, und dass er entgegen den nochmals schriftlich angegebenen Sicherheitsregeln, die Tür nicht zu öffnen, bevor der Zug hält, aus dem fahrenden Zug ausgestiegen ist.

Es kann mit der SNCF zugegeben sein, dass vom Zeitpunkt der Abfahrt des Zuges an eine vollständige Blockierung der Türen unmöglich ist und dass das Verriegelungssystem, das progressiv greift, während der Zug an Geschwindigkeit zunimmt, am besten geeignet ist, die Sicherheit aller Fahrgäste zu gewährleisten; das heißt, dass von der Abfahrt des Zuges an das Öffnen/Schliessen der Türen ferngesteuert ist, dass es ab 7 km pro Stunde zu einer Blockierung kommt, nach der ab 15 km pro Stunde die Verriegelung folgt.

Unter diesen Umständen ist das Verhalten eines Reisenden, dem es gelingt, unter Anwendung einer gewissen Kraft die Tür unmittelbar nach der Abfahrt zu öffnen, unabwendbar, da im Zeitpunkt der Abfahrt, in dem die Blockierung noch nicht wirkt, kein technisches Mittel der Leichtsinnigkeit eines unvernünftigen und leichtfertigen Reisenden entgegenwirken kann.

Allerdings ist ein solches Verhalten keineswegs unvorhersehbar, wie es die Warntafeln beweisen, welche den Reisenden angeben, dass sie die Türen nicht vor Anhalten des Zugs öffnen dürfen oder auch die Warnansagen, welche sie darauf hinweisen, als die Geschwindigkeit des Zuges abnimmt und das Öffnen möglich, wenn auch gefährlich, ist, weil die Türen nicht mehr blockiert sind, dass sie nicht aussteigen dürfen, bevor der Zug hält.

So legt die SNCF nicht dar, dass das Verschulden von Herrn D. die Merkmale der höheren Gewalt aufweist, dass heißt gleichzeitig diejenigen der Unvorhersehbarkeit und der Unabwendbarkeit.

Dennoch muss die ausgeprägte, schuldhaft Unvorsichtigkeit des damals 68-jährigen Fahrgastes, welche darin bestanden hat, die Zugtür aufzuzwingen und aus dem fahrenden Zug - entgegen der elementarsten Vorsichtsgebote und den von der SNCF gegebenen Anweisungen - zu « springen », zu einer Haftungs- teilung von 80 % zu Lasten von Herrn D. und von 20 % zu Lasten der SNCF führen.

Hinsichtlich des Schadens:

Aus dem Bericht vom 1. Dezember 2003, welcher vom Sachverständigen des Versicherers von Herrn D. erstellt worden ist, ergeben sich:

- eine zeitweilige Arbeitsunfähigkeit vom 6. November 2001 bis zum 7. März 2002, wobei das Datum für die Heilung der Wunden auf den 21. November 2003 festgesetzt ist;
- eine um 45 % dauerhaft verminderte Arbeitsfähigkeit;
- auf 5/7 angesetzte, erlittene Schmerzen;
- eine ästhetische Beeinträchtigung von 1/7.

Da die SNCF keine Schlussfolgerung über die Bemessung des Schadens vorgelegt hat, so soll sie dazu aufgefordert sein, es im Rahmen der Vorlage der Schriftsätze zu tun, um dem Widerspruchsprinzip zu genügen.

Aus diesen Gründen sagt die Cour d'Appel de Rouen,

indem sie das angefochtene Urteil abändert,

unter Berücksichtigung des Artikels 1384 des Code civil,

- dass die SNCF für den am 6. November 2001 von Herrn D. erlittenen Unfall in einem auf 20 % begrenzten Ausmaß haftet, da das Opfer zur Entstehung seines eigenen Schadens zu 80 % beigetragen hat;
- setzt das Verfahren betreffend die Schadenersatzansprüche von Herrn D. und die Erstattungsansprüche der CPAM von Le Havre aus;
- fordert die SNCF auf, ihre Schlussfolgerung betreffend den Ersatz des vom Opfer erlittenen Schadens für die Vorlage der Schriftsätze vom 15. Januar 2008 vorzulegen, auf die die Rechtsache verlagt wird;
- setzt das Verfahren betreffend weitere Ansprüche aus, bis über das Ganze entschieden wird, und verlagt ebenfalls ihre Entscheidung betreffend die Prozesskosten.

(Direkte Mitteilung)
(Übersetzung)

Last but not least**In der guten alten Zeit**

Der einzigartige Chronist (und bevorzugte Chronist, wie es die Humoristen sagen) dieses Teiles der Zeitschrift tritt demnächst in den Ruhestand. Dabei nimmt er die Gelegenheit zu einem Rückblick wahr.

In den Achtziger Jahren, zur guten alten Zeit der Harmonisierung zwischen RID und ADR und zur Zeit, da in der gemeinsamen RID/ADR-Tagung nur teilweise auf das, was innerhalb des UN-Expertenunterausschusses vor sich ging, Rücksicht genommen wurde, war eine Arbeitsgruppe damit beauftragt, die neuen Rubriken (UN-Nummern) in die bestehenden Klassen, insbesondere in den ehemaligen Anhang VIII aufzunehmen, um diejenigen Stoffe zu ermitteln, die in Tanks befördert werden konnten, was die UN-Modellvorschriften noch nicht vorsahen, und ihnen eine Gefährkennzeichnungsnummer (die berühmte Code Kemmler) zu erteilen. Dabei ist zu betonen, dass zur Erhaltung einer UN-Nummer für einen spezifischen Stoff ein jährliches Volumen von 2000 Tonnen zu belegen war. Bei einem gewissen Stoff, an dessen Namen sich Ihr Chronist nicht mehr erinnert (es mochte sich wohl um Harz oder Gummi bzw. Kautschuk handeln) fragten sich die Delegierten, ob sich eine Tankbeförderung rechtfertigte, da man sich nicht wirklich im Klaren war, wozu er diente. Ein Delegierter erklärte, er sei in der Zusammensetzung des Stoffes der Sauger für Babyfläschchen enthalten und sich eine Tankbeförderung seines Erachtens nicht rechtfertigen würde. Ein anderer Delegierter entgegnete, er sei auch in der Zusammensetzung des Stoffes der Kondome enthalten, worauf die Arbeitsgruppe die Entscheidung traf, dass sich die Tankbeförderung rechtfertigte!!!

(Übersetzung)