



Zeitschrift

125. Jahr, Nr. 1 2017

OTIF

Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Verknüpfung Europas, Asiens und Afrikas durch ein einheitliches Eisenbahnrecht

ZUSAMMENFASSUNG

NEWS

OTIF

- 4 Memorandum of Understanding für ein großes Eisenbahnprojekt

COTIF

- 4 Die Inkrafttretensfrage

WEITERVERBREITUNG

- 5 Konsultationstag des ITF
5 Entwicklung der Beziehungen zur UNESCAP
6 Wissensaustausch
6 Ein Think Tank bei der OTIF

ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT

EISENBAHNTECHNIK

- 7 Grundsätze für die Notifizierung und Veröffentlichung von ETV nach ihrer Annahme durch den CTE
8 Senkung des Vorbeifahrgeräusches existierender Güterwagen

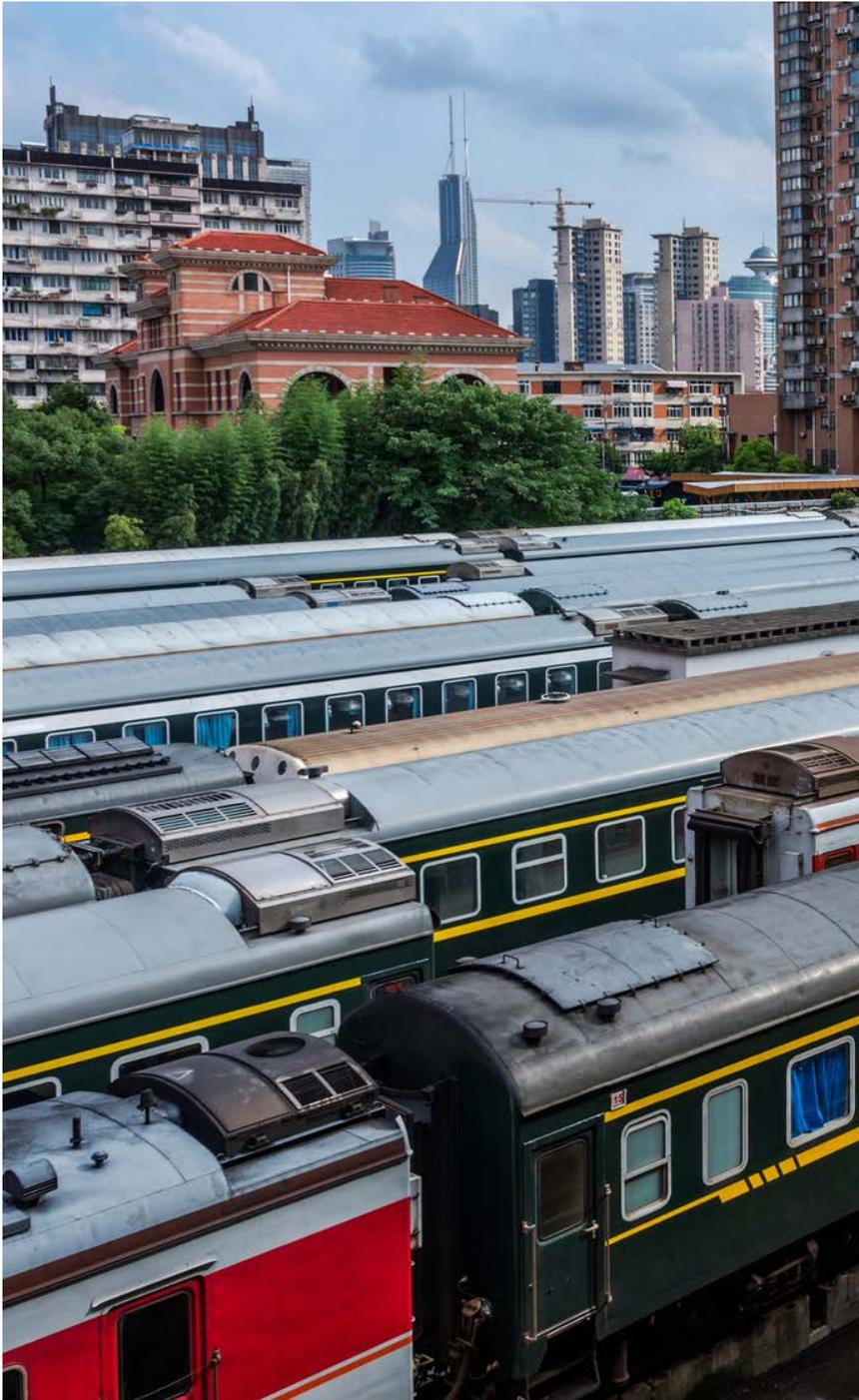
GEFÄHRLICHE GÜTER

- 12 7. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Prag, 22. bis 24. November 2016)
16 50. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter (Genf, 28. November bis 6. Dezember 2016)

TRANSPORTRECHT

- 19 Hin zu einem Einheitsvertrag für internationale Trassen
22 Erleichterung der Grenzübertrittsverfahren für Reisende: neuer Ansatz
25 Gerichtsstand: Urteil der Cour de Cassation (Kassationshof Frankreichs) vom 29. November 2016 (Nr. 14-20172)

VERANSTALTUNGSKALENDER



Photos

Valerio Compagnone OTIF
Eva Hammerschmiedová OTIF
Hamburger Hafen und Logistik AG
Stanislav Hájek
www.sus.admin.ch
www.nrc.nl



Seit 2013 legt das Sekretariat der OTIF bei der Definition der Eisenbahn den Fokus auf den Begriff des Netzes. Netz in dem Sinne, wie man es auch im Bereich der Informatik oder der Telekommunikation verwendet. Der Begriff soll sich dabei nicht auf die simple geografische Vernetzung eines Gebietes durch Eisenbahnlinien reduzieren. An erster Stelle ist vielmehr die Gesamtheit aller für die interne Funktionsfähigkeit der Eisenbahndienste nötigen Bestimmungen und Vorschriften gemeint. Diese Vorschriften bestehen und gelten *per definitionem* selbstverständlich für die nationalen Netze. Die OTIF hat sich nun dem Ziel verschrieben, dies auch für den internationalen Verkehr Realität werden zu lassen. Das seit 2016 von der OTIF getragene Konzept der Interoperabilität über die EU hinaus liefert eine mögliche Antwort; das rege Interesse Chinas und Japans an unseren Arbeiten veranschaulicht dies beispielhaft. Anfang des Jahres durften wir bereits Delegationen beider Länder begrüßen.

Bis zur Erreichung unseres Ziels liegt allerdings noch ein gutes Wegstück vor uns. Unsere aktive Partnerschaft mit dem Golf-Kooperationsrat um sein regionales Projekt zeigt, dass das, was wir zu bieten haben, in der Praxis zu konkreten Lösungen führt. Dennoch existieren – selbst auf europäischer

Ebene – noch verbesserungswürdige Bereiche; die internationalen Trassen sind ein solcher. Sie finden in dieser Ausgabe der Zeitschrift dazu auch einen innovativen Vorschlag zur Verbesserung der Lage, den ich gemeinsam mit Herrn Nicolas Czernecki, dem Vorsitzenden der Studiengruppe Wagenverwender des UIC und Vize-Vorsitzenden des JC–AVV, verfasst habe.

Ein Netz zeichnet sich auch dadurch aus, inwieweit es in der Lage ist, sich mit anderen Netzarten zu verknüpfen. In diesem Sinne ist die Intermodalität unserer oberstes Anliegen. Um ihrer zentralen Rolle im Verkehrswesen gerecht werden zu können, muss die Eisenbahn sich optimal in ihr Umfeld eingliedern. Die Frage der Schnittstellen ist in einer Welt, in der die Digitalisierung die Verkehrsdienste zuweilen gar in zerrüttender Weise zur Weiterentwicklung antreibt, eine ganz zentrale. Dieser Aspekt wird dieses Jahr in der Zeitschrift der OTIF allgegenwärtig sein.

Auch auf Zollfragen lässt sich der Begriff der Schnittstelle anwenden. So ist in dieser Ausgabe der Zeitschrift Nr. 1/2017 ebenfalls ein Artikel der Erleichterung des Grenzübertritts für Reisende gewidmet.

François Davenne

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING FÜR EIN GROSSES EISENBAHNPROJEKT

Am 19. März 2014 hatte das Sekretariat der OTIF den Generalsekretär, Herrn Al Schibli, zusammen mit einer Delegation des Golf-Kooperationsrates (GCC), bestehend aus Bahrain, Katar, Kuwait, Oman, Saudi-Arabien und den Vereinigten Arabischen Emiraten, empfangen. Dieser Besuch des GCC, der durch wiederholte Kontakte seit 2013 zustande gekommen war, fand seinen krönenden Abschluss in der Unterzeichnung einer Vereinbarung (*Memorandum of Understanding*). GCC und OTIF hatten sich damals auf den gegenseitigen Austausch von Informationen, auf Beratungen und Zusammenarbeit verständigt.

Zwei Jahre nach der Unterzeichnung der Vereinbarung ist diese bereits mit Leben ausgefüllt. Es besteht ein reger



Austausch zwischen OTIF und GCC und das Sekretariat der OTIF beteiligt sich an den Arbeiten des GCC, die ganz im Zeichen einer Umsetzung des COTIF stehen. In diesem Sinne wurde bereits mit der Verwirklichung des Eisenbahngroßprojektes des GCC begonnen und die Golfstaaten sind im Begriff, ihre Eisenbahngesetzgebung einzuführen.

Ebenfalls in diesem Licht zu sehen ist

die Veranstaltung „MiddleEastRail“ vom 7. und 8. März 2017, zu der auch der Generalsekretär der OTIF, Herr Davenne, und der Leiter der Abteilung für technische Interoperabilität, Herr Leermakers, nach Dubai gereist waren, um sich mit den Vertretern des GCC zu unterhalten. Das Sekretariat der OTIF freut sich über die guten Beziehungen mit dem GCC.

NEWS | COTIF

DIE INKRAFTTRETENSFRAGE

Im Auftrag des Verwaltungsausschusses wird der Generalsekretär der OTIF im Frühjahr 2017 eine neue Arbeitsgruppe ins Leben rufen.

Diese neue Arbeitsgruppe wird sich mit Artikel 34 des COTIF auseinandersetzen, in dem das Revisionsverfahren für von der Generalversammlung beschlossene Änderungen am COTIF geregelt ist. Artikel 34 legt die Bedingungen für das Inkrafttreten der Änderungen am Übereinkommen selbst sowie an seinen Anhängen fest.

In 2016 hat das Sekretariat der OTIF in einigen Mitgliedstaaten eine Umfrage zu den nationalen Genehmigungsverfahren für die von der 12. Generalversammlung angenommenen Änderungen am COTIF gestartet. Aus dieser Umfrage hat sich ergeben, dass das nationale Genehmigungsverfahren

in jedem Mitgliedstaaten immer dasselbe ist, ganz egal um welche Art Änderung am COTIF es sich handelt. Dies bedeutet, dass eine rein redaktionelle Änderung demselben nationalen Genehmigungsverfahren unterzogen wird wie eine weitreichende inhaltliche Änderung des Übereinkommens.

Darüber hinaus ist bei dem gegenwärtig angewendeten Verfahren das Inkrafttretensdatum einer von der Generalversammlung beschlossenen Änderung ungewiss. Die Erfahrung zeigt, dass sich das Inkrafttreten notwendiger und jahrelang verhandelter Änderungen, die daraufhin im Revisionsausschuss diskutiert und spätestens ein Jahr später von der Generalversammlung angenommen wurden, danach um weitere 4 bis 6 Jahre verzögert.

Das rechtliche Umfeld unterliegt ei-

nem ständigen und immer schneller voranschreitenden Wandel. Der Eisenbahnsektor muss in der Lage sein, sich daran genauso schnell anzupassen; eine Vereinfachung des Revisionsverfahrens des COTIF ist daher unabdingbar.

Die neue Arbeitsgruppe wird verschiedene Optionen für eine Vereinfachung untersuchen. Hierbei könnte sie sich auf die Studie von Frau Prof. Brölmann stützen, die an der Universität Amsterdam eine beigeordnete Professorenstelle für Völkerrecht bekleidet.



1 Für eine erste Analyse des Themas noch vor der Umfrage, vgl. Zeitschrift Nr. 2/2016, Seite 10ff.

KONSULTATIONSTAG DES ITF

Am 15. Dezember 2016 hat der Generalsekretär der OTIF, Herr Davenne, in Paris an einem Konsultationstag des Internationalen Transportforums (ITF) der OECD teilgenommen. Er ist der Einladung des ITF wie jedes Jahr gefolgt.

Dieser Tag bot eine gute Gelegenheit,

sich über zukünftige Themen der Gipfel 2017 oder 2018 des Internationalen Transportforums auszutauschen.

Herrn Davenne wurde auch die Möglichkeit gegeben, zum Thema der Eisenbahnvorschriften die Position der OTIF zu erläutern. Mit ihrem Auftrag

zur Harmonisierung der internationalen Eisenbahngesetzgebung nimmt die OTIF eine Schnittstellen- oder Brückenfunktion zwischen den sich unterscheidenden, sich ergänzenden und miteinander verknüpften rechtlichen und technischen Systemen ein.

ENTWICKLUNG DER BEZIEHUNGEN ZUR UNESCAP

Der Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen und seine Wirtschafts- und Sozialkommission für Asien und den Pazifik (UNESCAP) haben vom 5. bis 9. Dezember 2016 in Moskau die dritte Tagung der Ministerkonferenz für Verkehr organisiert.

Die Konferenz war in zwei Teile untergliedert:

- zuerst ein Treffen der hochrangigen Entscheidungsträger vom 5. bis 7. Dezember 2016;
- im Anschluss ein Ministertreffen vom 7. bis 9. Dezember.

Frau Hammerschmiedová hat als Rechtsexpertin der OTIF am Treffen der hohen Entscheidungsträger teilgenommen.

Unter dem Vorsitz von Herrn Nikolai Assaul, dem Vize-Minister für Verkehr der Russischen Föderation, haben die hohen Entscheidungsträger eine Tagesordnung bestehend aus acht großen Verkehrsthemen angenommen, darunter die Vernetzung der Infrastruktur auf regionaler Ebene, die betriebliche regionale Vernetzung des Verkehrs und die Verbesserung der Vernetzung zwischen Asien und Europa.

Frau Hammerschmiedová hat in ihrer



ersten Erklärung die OTIF als Forum präsentiert, in dem einerseits die Harmonisierung der Vorschriften des internationalen Eisenbahnverkehrs vorangetrieben wird und andererseits neutrale und ausbalancierte Lösungen gefunden werden, die den verschiedenen Entwicklungsstadien und Rechtskulturen in den einzelnen Mitgliedstaaten Rechnung tragen. Im Namen der Organisation hat sie den Wunsch geäußert, mit anderen internationalen Organisationen zusammenzuarbeiten.

Unter Tagesordnungspunkt 6 hat Frau Hammerschmiedová später die Ar-

beiten der OTIF als Zugpferd der Vernetzung zwischen Asien und Europa beschrieben. Sie hat den Entscheidungsträgern auch detaillierte Einblicke in das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) gegeben.

Zu Ende gegangen ist die dritte Ministerkonferenz für Verkehr mit der Annahme einer Ministererklärung und eines regionalen Aktionsplans für die nachhaltige Vernetzung des Verkehrs in Asien und dem Pazifik, Phase 1 (2017-2021).

WISSENSAUSTAUSCH

Am 23. Januar 2017 hatte die Rechtsabteilung der OTIF die Ehre, Herrn Professor Chia-Jui Cheng in Bern begrüßen zu dürfen.

Herr Cheng ist Professor des Völkerrechts an der Universität Suzhou und Generalsekretär des Wissenschaftsrates der Akademie für vergleichendes Recht Asiens in Peking.

Er hat im Rahmen seiner Recherchen zum internationalen Eisenbahnrecht um ein Gespräch mit den Rechtsexperten der OTIF gebeten. Eines der Kernthemen des Gespräches war das künftige einheitliche Eisenbahnrecht.

Die Ergebnisse seiner Arbeit werden in Englisch und Chinesisch veröffentlicht werden.



EIN THINK TANK BEI DER OTIF

Am 24. Januar 2017 hatte der Generalsekretär der OTIF, Herr François Davenne, das große Vergnügen, zwei Berater des unabhängigen japanischen *Think Tanks* „Mitsubishi Forschungsinstitut“ (*Mitsubishi Research Institute*) in Beglei-

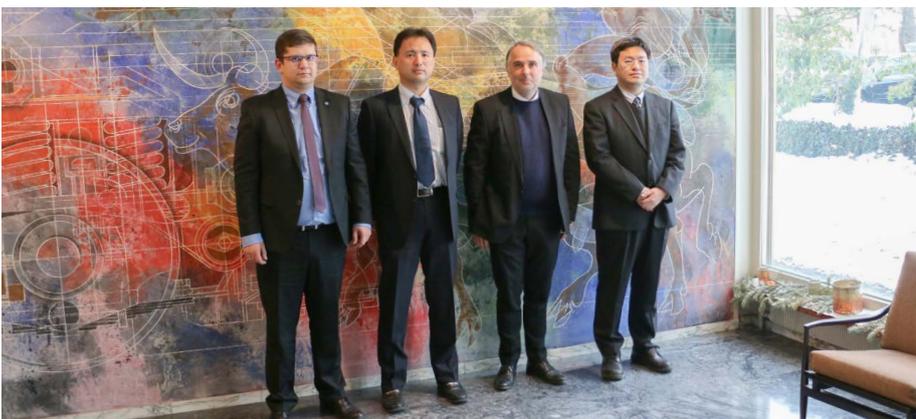
tung ihrer Dolmetscherin in Bern zu empfangen.

Die Herren Yoschikazu Ischihara und Ryosuke Mino haben den Generalsekretär im Rahmen des Forschungsprojektes zum rechtlichen

Rahmen und zur gegenseitigen Anerkennung für Fahrzeuge des Ministeriums für Land, Infrastruktur, Verkehr und Tourismus um ein Gespräch gebeten.

Das Gespräch verlief rund um die Kernthemen der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF und APTU und der Beitrittsbedingungen zur OTIF. Der Generalsekretär hat die OTIF und das Konzept der „Interoperabilität über die EU hinaus“ vorgestellt. So konnte er die Rollen der Organisation und des COTIF klar herausarbeiten.

Das Sekretariat der OTIF hat sich über den Besuch der Vertreter des Mitsubishi Forschungsinstituts sehr gefreut und dankt den Herren Ischihara und Mino herzlichst für ihr Interesse.



GRUNDSÄTZE FÜR DIE NOTIFIZIERUNG UND VERÖFFENTLICHUNG VON ETV NACH IHRER ANNAHME DURCH DEN CTE

Einheitliche technische Vorschriften (ETV) sind Rechtsvorschriften des COTIF, in denen technische, betriebliche oder funktionale Anforderungen festgelegt werden, die auf Teilsysteme, wie z. B. Fahrzeuge, anwendbar sind. Die ETV sind die OTIF-Entsprechung für die TSI der Europäischen Union. Hier soll nun erklärt werden, welche Grundsätze für die Veröffentlichung und Änderung von ETV² gelten, nachdem diese vom Fachausschuss für technische Fragen angenommen wurden.

ETV sind entscheidend für die Harmonisierung der Anforderungen auf zwischenstaatlicher Ebene. Mit ihnen wird sichergestellt, dass ein in einem Staat zugelassenes Eisenbahnfahrzeug auch in anderen Staaten verkehren kann, ohne erneut den (gesamten) Zulassungsprozess durchlaufen zu müssen.

Das Verfahren zur Entwicklung von ETV und die Beschlüsse über ihre Annahme sind in Anhang F zum Übereinkommen (APTU) geregelt. Um mit dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt und den rechtlichen Entwicklungen Schritt halten zu können, werden die ETV ständigen Änderungsverfahren unterzogen.

Vorbereitung

Die Vorbereitung, oder das Verfassen, der ETV und ihrer Änderungen ist Aufgabe des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) bzw. seiner Arbeitsgruppen. Zu diesem Zweck, also der Diskussion und dem Verfassen der ETV-Entwürfe, trifft die ständige Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) dreimal jährlich zusammen.

In Übereinstimmung mit Artikel 21 § 4 COTIF kann der „Generalsekretär [...] von sich aus Anträge zur Änderung des Übereinkommens vorlegen“. Dies umfasst auch Initiativen zu ETV. Darüber hinaus ist in Artikel 6 § 2 festgelegt, dass ein Antrag auf Annahme oder Änderung von ETV gemäß § 1 gestellt werden kann von:

- jedem Vertragsstaat;
- jeder regionalen Organisation gemäß Artikel 2, Buchst. x) der ATMF (zum gegenwärtigen Zeitpunkt erfüllt nur die Europäische Union diese Kriterien);
- jedem repräsentativen internationalen Verband, für dessen Mitglieder bei der Ausübung ihrer Tätigkeit das Vorhandensein von ETV für Eisenbahnmaterial aus Gründen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit unerlässlich ist.

Beschluss

In Übereinstimmung mit Artikel 20 § 1 b) COTIF und den Artikeln 6 und 8a APTU ist der CTE befugt, die Annahme einer ETV oder einer Vorschrift zur Änderung einer ETV zu beschließen. In der Praxis kann ein solcher Beschluss folgende Formen annehmen:

1. **Annahme einer neuen ETV** zu einem Teilsystem, Teilen davon oder einem anderen Thema gemäß Artikel 8 § 8 APTU, das bis dahin noch nicht von einer ETV abgedeckt war.
2. **Annahme einer ETV zur Ablösung einer bestehenden ETV:** In diesem Fall wird die bestehende ETV durch den Beschluss des CTE außer Kraft gesetzt und die neue ETV tritt an ihre Stelle. Ein solcher Beschluss wird gefasst, wenn die bestehenden Vorschriften umfassenden Änderungen unterzogen werden müssen, die einen Großteil der ETV betreffen.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt befinden sich 11 ETV in Kraft, die aufgrund des technischen Fortschritts und zur Wahrung der Äquivalenz mit den TSI der EU regelmäßig angepasst werden müssen. Die ETV sind auf der Website der Organisation verfügbar. (http://otif.org/de/?page_id=194).

3. **Änderung einer bestehenden ETV:** Das ursprüngliche Rechtsinstrument bleibt in Kraft, wird aber entsprechend dem CTE-Beschluss geändert. Mit der Änderung werden bestimmte Teile der ursprünglichen Vorschriften verbessert, neue Vorschriften hinzugefügt oder bestehende Vorschriften gestrichen. Die von der Änderung nicht betroffenen Teile der ursprünglichen ETV bleiben unberührt. Der Beschluss zur Änderung der ETV wird zum integralen Bestandteil Letzterer und vom Inkrafttretensdatum des Beschlusses an ist die ETV in Verbindung mit allen Änderungen zu lesen.

Alle diese Fälle gelten als „Änderungen“ im Sinne des Artikels 35 COTIF.

Notifizierung

Im Anschluss an den Beschluss des CTE zur Annahme oder Änderung der ETV, hat der Generalsekretär gemäß Artikel 35 § 1 COTIF die Pflicht, den Mitgliedstaaten diese Änderungen mitzuteilen. Er tut dies in Form eines

² Dieselben Grundsätze gelten neben den ETV auch für andere Bestimmungen, die unter den APTU oder ATMF entwickelt wurden, wie z. B. ATMF-Anlagen.

Rundschreibens. In den ersten beiden der oben aufgezählten Fällen betrifft die Mitteilung die gesamte ETV, im dritten Fall lediglich die Änderungen.

Mit dieser Mitteilung wird das Inkrafttretensverfahren der Änderung formell eingeleitet. Die Bedingungen dafür, dass die Änderungen nach ihrer Mitteilung in Kraft treten können, sind in Artikel 35 §§ 3 und 4 COTIF festgelegt.

Im Fall einer vom CTE beschlossenen Änderung tritt diese am ersten Tag des sechsten Monats nach dem Monat der Mitteilung in Kraft³.

Veröffentlichung

Gemäß Artikel 8 § 1 APTU müssen die ETV auf der Website der Organisation veröffentlicht werden. In § 3 desselben Artikels wird weiter präzisiert, dass die Veröffentlichung mindestens einen Monat vor dem Inkrafttreten zu erfolgen hat und dass das Inkrafttrittsdatum der ETV auf der Website anzugeben ist.

Bei Annahme einer neuen ETV: Die

Veröffentlichung erfolgt direkt. Das Sekretariat stellt die ETV in allen drei Sprachen im PDF-Format zur Verfügung.

Bei Annahme einer ETV zur Ablösung einer bestehenden ETV: Die Veröffentlichung folgt demselben Muster wie im ersten Fall. Darüber hinaus, und obwohl es im Übereinkommen nicht explizit vorgeschrieben ist, stellt das Sekretariat sicher, dass auch die vorherige Fassung auf der Website verfügbar bleibt. Dies kann einerseits deswegen wichtig sein, weil die Möglichkeit besteht, dass die vorherige Fassung während eines Übergangszeitraums anwendbar bleibt. Andererseits bietet es den Nutzen der Rückverfolgbarkeit; so können die Anforderungen ermittelt werden, auf deren Grundlage ein Fahrzeug in der Vergangenheit zugelassen wurde. Der Status der vorherigen ETV ändert sich in Übereinstimmung mit dem CTE-Beschluss; in den meisten Fällen bedeutet dies ihre Außerkraftsetzung.

Bei Änderung einer bestehenden ETV: Der CTE-Beschluss zur Änderung der ETV wird auf derselben Seite der Website veröffentlicht, auf der sich auch

die bereits veröffentlichte ETV befindet. Wenn eine ETV mehr als einmal geändert wird, werden alle Änderungsbeschlüsse veröffentlicht.

Zu Informations- und Dokumentationszwecken wird das Sekretariat auch konsolidierte Fassungen der geänderten ETV veröffentlichen. Eine konsolidierte Fassung enthält alle bis zum gegenwärtigen Datum vorgenommenen Änderungen. Da das ursprüngliche Instrument und die Änderungen in der Regel nicht gleichzeitig in Kraft treten, ergibt sich als Folge, dass nicht alle Vorschriften einer konsolidierten Fassung das gleiche Inkrafttrittsdatum haben. Aus diesem Grund dient eine konsolidierte Fassung lediglich der Information und enthält eine Ausschlussklausel zur Klarstellung ihres Status. In einer Tabelle auf der ersten Seite der konsolidierten ETV werden alle geltenden Änderungen aufgelistet. Eine konsolidierte Fassung ist als Dokumentationsinstrument gedacht und hat keinerlei Rechtskraft; die rechtlich bindenden Vorschriften, sind diejenigen, die vom Generalsekretär in Übereinstimmung mit Artikel 35 COTIF mitgeteilt werden.

Bas Leermakers

SENKUNG DES VORBEIFAHRGERÄUSCHES EXISTIERENDER GÜTERWAGEN

Urbanisierung bedeutet gleichzeitig eine Intensivierung des Verkehrs. Mehr Güterverkehr - mehr Lärm. Was sind die Ursachen der Lärmproblematik im Güterverkehr? Wo liegen mögliche Lösungen?

Kürzlich durchgeführte Studien haben gezeigt, dass exzessiver Eisenbahnlärm die menschliche Gesundheit negativ beeinflussen kann. Aus diesem Grund bemühen sich nun Eisenbahnsektor und Gesetzgeber gemeinsam um eine Reduzierung des Lärms. Die Ursachen der Eisenbahnlärmproblematik sind vielfältig, darunter Verkehrs- und Bevölkerungsdichte, Landschaftsräume usw. Aus eben diesen Gründen wird der Bekämpfung des Lärms nicht in allen Staaten die gleiche Priorität zugemessen.

Beschreibung des Problems

Hauptverursacher von Eisenbahnlärm ist das Rollgeräusch von Güterzügen. Die große Mehrheit der Güterwagen in Europa ist mit den sogenannten Laufflächenbremsen ausgerüstet, deren Bremswirkung durch Druck der Reibungselemente (Bremsklötze) auf die Lauffläche des Rades entsteht. Die Reibung erzeugt im Ergebnis eine Bremsung. Zur Herstellung der Bremsklötze wurde traditionell Gusseisen verwendet. Gusseisen ist ein

billiger und gut zu handhabender Werkstoff, hat aber den Nachteil, die Lauffläche des Rades aufzurauen. Raue Räder verursachen beim Laufen über die Schiene Vibrationen, welche das Vorbeifahrgeräusch erzeugen. Dieses Problem besteht nicht, wenn die Räder mit Scheibenbremsen ausgerüstet sind, was derzeit aber leider nur bei einer sehr geringen Anzahl an Güterwagen der Fall ist.

Durch den internationalen Charakter des Güterverkehrs haben national

³ Vorausgesetzt, das Inkrafttreten wird nicht durch Widersprüche vonseiten der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 35 § 4 COTIF verhindert.

eingeführte Maßnahmen nur wenig Auswirkungen. So hat beispielsweise die Schweiz 84 % ihrer alten Güterwagen mit Verbundstoff-Bremsklötzen nachgerüstet, welche als ‚leise‘ gelten. 60 % aller auf dem Schweizerischen Netz⁴ verkehrenden Güterwagen waren jedoch weiterhin mit Grauguss-Bremsklötzen ausgerüstet und somit lärmintensiv. Die Maßnahme war daher nicht wirklich effektiv, da ein Zug mit fast ausschließlich leisen Wagen und nur einigen wenigen lauten Wagen trotzdem ein lauter Zug bleibt.

Eine einfache technische Lösung

Die Rauheit der Lauffläche eines Rades kann beeinflusst werden durch die Art der verwendeten Bremsklötze. Im Gegensatz zu den traditionellen Grauguss-Bremsklötzen ist die Wirkung alternativer Reibungselemente in Form von Verbundstoff-Bremsklötzen eher eine polierende statt eine aufrauende, wodurch sich das Vorbeifahrgeräusch deutlich senkt. Wenn also alle derzeit mit Grauguss-Bremsklötzen ausge-

statteten Güterwagen auf Verbundstoff-Bremsklötze umgerüstet würden, würde sich dadurch der Eisenbahnlärm ganz erheblich verringern. Gegenwärtig gibt es zwei unterschiedliche Arten von Verbundstoff-Bremsklötzen: Bremsklötze des Musters K und solche des Musters LL. Während bei den LL-Bremsklötzen einfach die Graugusselemente durch Verbundstoffelemente ausgetauscht werden können, müssen bei K-Bremsklötzen zusätzliche Änderungen am Bremssystem des Fahrzeugs vorgenommen werden.

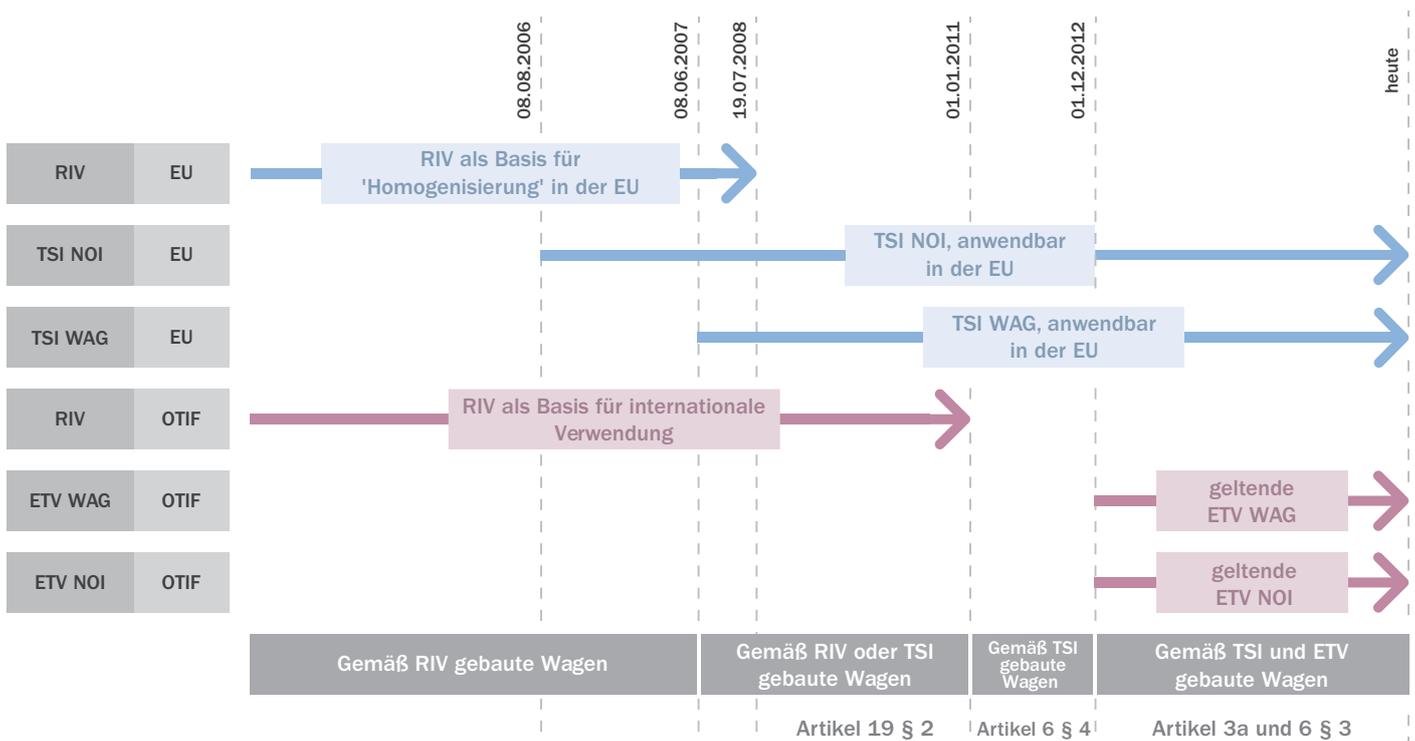
Seit 1. Dezember 2012 müssen alle neuen Güterwagen, die gemäß ATMF oder EU-Recht für den internationalen Verkehr zugelassen sind, der ETV Lärm bzw. der TSI Lärm entsprechen. Dies bedeutet, dass alle neuen Güterwagen als ‚leise‘ gelten und mit Verbundstoff-Bremsklötzen oder anderen ‚leisen‘ Bremssystemen wie Scheibenbremsen ausgerüstet sind. Die ETV NOI regelt nicht nur das Vorbeifahrgeräusch, sondern auch das Standgeräusch, Anfahrgeräusch und das Innengeräusch im Führerstand.

Die Umsetzung ist nicht so einfach

Obwohl die technische Lösung des Problems mit dem Vorbeifahrgeräusch von Güterwagen recht einfach erscheint, sieht es mit der Umsetzung etwas komplizierter aus. Zum einen ist es nämlich so, dass sich die Instandhaltungskosten bei mit Verbundstoff-Bremsklötzen ausgerüsteten Güterwagen erhöhen. Dadurch steigen die Kosten der Güterbeförderung mit der Eisenbahn, was die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene im Vergleich z. B. zur Straße beeinträchtigen kann.

Dem Wunsch einiger ihrer Mitgliedstaaten auf Verringerung des Güterverkehrslärms folgend hat die Europäische Kommission die Eisenbahnagentur der EU (ERA) beauftragt, die Möglichkeit einer Anwendung der TSI Lärm auf bestehende Güterwagen zu prüfen. In der Praxis bedeutet dies, dass alte, mit Grauguss-Bremsklötzen ausgerüstete Güterwagen beispielsweise innerhalb einer bestimmten Frist auf Verbundstoff-Bremsklötze

Unterschiedliche Rechtsgrundlage des COTIF und der EU-Vorschriften mit Relevanz für die Fahrzeugzulassung



⁴ Von Januar bis Juni 2016, Daten vom Bundesamt für Verkehr.

umgerüstet werden müssten.

Da die geplante Überarbeitung der TSI NOI Auswirkungen auf den dem COTIF unterstehenden internationalen Verkehr und die Äquivalenz zwischen COTIF und EU-Recht haben könnte, wurde das Sekretariat der OTIF von Beginn an aktiv in die Diskussion zu diesem Thema involviert.

Einige rechtliche Hürden müssen noch genommen werden, bis die TSI oder ETV auf bestehende Fahrzeuge angewendet werden können. Das Grundprinzip der ATMF und des Eisenbahnrechts der EU ist, dass TSI und ETV nur auf den Zulassungs- bzw. Inbetriebnahmeprozess eines Fahrzeugs Anwendung finden. Neue Anforderungen haben also generell keinen rückwirkenden Effekt und gelten nicht für bereits im Betrieb befindliche Fahrzeuge.

Das Recht, alte Fahrzeuge, die nicht alle neuen Anforderungen erfüllen, weiter verwenden zu dürfen, wird gelegentlich als „angestammtes Recht“ bezeichnet. Artikel 19 § 2 ATMF regelt angestammte Rechte für (alte) RIV-Wagen⁵, wodurch diese nicht direkt von neuen Lärmbestimmungen betroffen sind. Für diese Vorschrift (zu angestammten Rechten) gibt es in Artikel 54.2 des Recast der EU-Interoperabilitätsrichtlinie eine Entsprechung.

Für die Analyse der Anwendbarkeit angestammter Rechte und die Möglichkeit einer obligatorischen Nachrüstung ist der Zeitpunkt der ersten Inbetriebnahme eines Fahrzeugs ausschlaggebend.

Die COTIF-Bestimmungen zur Zulassung von Fahrzeugen wurden in den letzten Jahren entwickelt. Um einen umfassenden Überblick über die verschiedenen Rechtsgrundlagen für die Zulassung zu erhalten, ist es wichtig, nicht nur das COTIF, sondern auch die EU-Vorschriften genauestens unter die Lupe zu nehmen.

Ein grundlegender und vereinfachter Überblick über die verschiedenen für die Zulassung von Fahrzeugen relevanten Vorschriften ist in der Abbildung auf Seite 9 gegeben. Hier wird auch ersichtlich, dass die Zulassung bestehender Fahrzeuge nicht immer nach demselben Rechtssystem erfolgt sein muss. Eine detaillierte Analyse dazu findet sich in einem Arbeitsdokument der ständigen Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) auf der Website der OTIF.

Seit 2007 verfügt die EU über einen vollständigen Satz an TSI für Güterwagen (TSI WAG + TSI NOI). Dies bedeutet, dass alle nach 2007 in der EU zugelassenen Güterwagen leise und von rückwirkenden Lärmbestimmungen nicht betroffen sind.

Seit dem 1. Dezember 2012 besteht mit dem Inkrafttreten der ETV WAG und der ETV NOI Äquivalenz zwischen den EU- und den OTIF-Vorschriften. Folglich können alle ab diesem Datum zum internationalen Verkehr zugelassenen Güterwagen als leise angesehen werden, die von rückwirkenden Lärmbestimmungen nicht betroffen sein werden.

Bleibe lediglich rechtlich noch zu klären, ob und wie Nachrüstungen für vor Inkrafttreten der ETV und TSI zugelassene Fahrzeuge verbindlich vorgeschrieben werden können.

In Übereinstimmung mit der Beitrittsvereinbarung zwischen OTIF und EU und mit Artikel 3a § 3 ATMF unterliegen Fahrzeuge, die ausschließlich in EU-Mitgliedstaaten verkehren, dem geltenden nationalen und Unionsrecht. Insofern kann die EU für ausschließlich innerhalb der EU verkehrende Fahrzeuge Bestimmungen erlassen, die nicht zwangsläufig ATMF-konform sein müssen. Derartige Bestimmungen dürfen jedoch im internationalen Verkehr aus Nicht-EU-Vertragsstaaten kommende Fahrzeuge nicht an der Durchquerung der EU hindern, selbst wenn diese Fahrzeuge den EU-Regeln nicht entsprechen. Anders ausgedrückt würden EU-Bestimmungen zur obligatorischen Nach-

rüstung von Güterwagen mit Verbundstoff-Bremsklötzen nicht automatisch für Güterwagen aus Nicht-EU-Staaten gelten. Schlussfolgernd hätte also nur ein gemeinsamer EU/OTIF-Ansatz die gewünschte Wirkung.

Gleichzeitig wird der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) der OTIF in Artikel 19 § 5 ATMF ermächtigt zu beschließen, dass aus gerechtfertigten Gründen der Sicherheit oder Interoperabilität in die ETV aufgenommene Vorschriften ab einem bestimmten Zeitpunkt einzuhalten sind. Somit sind angestammte Rechte nicht absolut, und rückwirkend eingeführte Anforderungen können bereits vor Inkrafttreten der ETV zugelassenen Güterwagen verbindlich auferlegt werden. Die Beantwortung der Frage, ob für die geplante Lärmbestimmung „gerechtfertigte Gründe der Sicherheit oder Interoperabilität“ vorliegen, und wenn ja, ob die Güterwagen vor Ablauf einer bestimmten Frist mit Verbundstoff-Bremsklötzen ausgerüstet werden sollten, fielen dann dem CTE zu. Gemäß Artikel 7a APTU muss der CTE, bevor er eine Entscheidung trifft, die Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen für alle Vertragsstaaten, Betreiber und sonstigen Betroffenen abschätzen. Dabei sind auch die wirtschaftlichen Auswirkungen in Zusammenhang mit erhöhten Instandhaltungskosten nachgerüsteter Güterwagen mit einzuberechnen.

Leise Güterkorridore

Wie wir in diesem Artikel versucht haben zu erläutern, wird die obligatorische Nachrüstung alter Güterwagen nicht durchweg als die beste Lösung angesehen und ist zudem auch mit rechtlichen Hindernissen verbunden. Gleichzeitig stellt der Eisenbahnlärm in vielen Vertragsstaaten ein ernstes Problem dar, das in angemessener Weise behandelt werden sollte.

Anstelle des Bestrebens, alle Güter-

⁵ „Regolamento Internazionale Veicoli“ (RIV); Übereinkommen zwischen Eisenbahnunternehmen, auf dessen Grundlage Güterwagen international eingesetzt wurden. Das RIV wurde durch die TSI/ETV und (multilaterale) Verträge, wie den Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV - www.gcubureau.org), ersetzt.

wagen leise machen zu wollen, könnte nach alternativen Möglichkeiten gesucht werden, die hauptsächlich dort wirken, wo die Lärmproblematik akut ist. In diesem Sinne hat das Sekretariat der OTIF das Konzept der ‚leisen Güterkorridore‘ als möglichen Ansatz präsentiert. Bei diesem Konzept könnte das Vorbeifahrgeräusch als Kompatibilitätsparameter zwischen Netz und Fahrzeug definiert werden. Es läge dann in der Verantwortung des Eisenbahnunternehmens, auf den festgelegten Korridoren nur ‚leise‘ Güterwagen zu betreiben. Dieses Konzept orientiert sich an der Pflicht der Eisenbahnunternehmen sicherzustellen, dass beispielsweise die Betriebsgeschwindigkeit, die Achslast und die Spurweite der Fahrzeuge mit der Infrastruktur kompatibel sind.

In Artikel 6 § 2 ATMF lässt sich bereits eine Grundlage für ein solches Konzept finden, ohne dass bestehende Vorschriften geändert werden müssten. *„Eine Betriebszulassung gestattet den Eisenbahnverkehrsunternehmen den Betrieb eines Fahrzeugs nur auf einer Infrastruktur, die gemäß den Spezifikationen und den sonstigen Zulassungsbedingungen mit dem Fahrzeug kompatibel ist; dies ist vom Eisenbahnverkehrsunternehmen sicher zu stellen.“* Darüber hinaus wird in Artikel 15a ATMF klargestellt, dass Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und Halter die Informa-

tionen austauschen müssen, anhand derer das Eisenbahnunternehmen sicherstellen kann, dass seine Züge die Anforderungen der Infrastruktur erfüllen.

Der Vorteil dieses Ansatzes, das Vorbeifahrgeräusch zu einem Zug-Infrastruktur-Kompatibilitätsparameter zu machen, ist, dass Lärmbeschränkungen gezielt dort eingesetzt werden können, wo sie am meisten benötigt werden, ohne dass rückwirkende Vorschriften für die gesamte Fahrzeugflotte erlassen werden müssen. Aller Voraussicht nach werden vor allem stark befahrene Korridore, wie der Rotterdam-Genua-Korridor durch NL, DE, CH und IT, betroffen sein. Auf derart stark frequentierten Korridoren sind dann auch die relativen Nachrüstungskosten von Güterwagen auf die Kilometer umgerechnet vergleichsweise gering.

Schlussbemerkungen

Eisenbahnlärm ist ein heikles Thema, nicht nur für Staaten mit tatsächlichem Lärmproblem, sondern auch für andere Staaten. Dies ist vorwiegend auf die potenziellen wirtschaftlichen Auswirkungen von Lärmbeschränkungsmaßnahmen zurückzuführen, die zum einen in der ursprünglichen Investition bestehen, mehr aber noch in den höheren In-

standhaltungskosten während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs. Die Reduzierung des Eisenbahnlärms geht einher mit Kosten und rechtlichen Hindernissen, bestehend in angestammten Rechten älterer Wagen. Für den Eisenbahnsektor ist es daher essentiell, eine für alle Parteien akzeptable Lösung zu finden. Dabei muss auf das richtige Gleichgewicht geachtet werden, zwischen Lärmbeschränkungsmaßnahmen, dort, wo sie nötig sind, der Einhaltung der Rechtsvorschriften und der Wahrung der wirtschaftlichen Interessen des Eisenbahnsektors.

In diesem Zusammenhang hält das Sekretariat der OTIF die Einrichtung von leisen Güterkorridoren oder leisen Netzstrecken für vielversprechend. Obwohl auch dieser Ansatz seine Schwächen hat, wie u. a. einen administrativen Mehraufwand und mögliche Unklarheiten in Bezug auf lokale Bestimmungen und Beschränkungen der Interoperabilität, wäre der wirtschaftliche Nutzen erheblich, da die Nachrüstung der gesamten Flotte vermieden werden könnte und der Umsetzung keine größeren rechtlichen Hürden im Weg stünden.

Dragan Nešić
Bas Leermakers

7. TAGUNG DER STÄNDIGEN ARBEITSGRUPPE DES RID-FACHAUSSCHUSSES (PRAG, 22. BIS 24. NOVEMBER 2016)

Die 7. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe war die erste Sitzung des neuen Bienniums und befasste sich hauptsächlich mit Änderungsanträgen zum RID, die in die Ausgabe 2019 des RID einfließen werden, sowie mit Unfallberichten, die eventuell zu einer Änderung der Vorschriften führen könnten. Darüber hinaus wurden auch verschiedene Interpretationsfragen diskutiert und beantwortet.

Interpretationsfragen zum RID

Angabe des Eigentümers des Gefahrguts in Beförderungsdokumenten

Am 2. September 2016 ist in Polen ein neues Gesetz in Kraft getreten, nach dem der an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligte verpflichtet ist, in den gemäß Kapitel 5.4 RID vorgeschriebenen Beförderungsdokumenten Name und Anschrift des Unternehmens anzugeben, in dessen Eigentum sich das gefährliche Gut bei der Übergabe an den Beförderer befindet.

Die UIC stellte dazu die Interpretationsfrage, ob dieses Gesetz unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Artikels 3 RID bzw. des Artikels 1 Absatz 5 der Richtlinie 2008/68/EG auch für internationale Beförderungen nach oder durch Polen gelte. Darüber hinaus wurde die Frage gestellt, ob es unter Berücksichtigung der Bestimmungen der Richtlinie 2008/68/EG zulässig sei, Beförderer im polnischen Eisenbahngüterverkehr für fehlende Angaben über den Eigentümer des gefährlichen Gutes im Beförderungspapier verantwortlich zu machen.

Von mehreren Delegationen wurde die Unverhältnismäßigkeit des Gesetzes kritisiert, das nach Auskunft Polens der Bekämpfung des Schwarzmarktes von wenigen UN-Nummern (flüssige Brennstoffe) dienen soll, aber alle gefährlichen Güter und damit alle UN-Nummern erfasst.

Die Vertreter der Industrie verwiesen auf Schwierigkeiten bei der

praktischen Umsetzung des Gesetzes. In den *International Commercial Terms (Incoterms)*, welche die Rechte des Käufers und Verkäufers im internationalen Warenhandel regeln, werde keine Aussage zum Übergang des Eigentums getroffen. Es könne passieren, dass die Angabe im Beförderungsdokument zum Zeitpunkt der Übergabe des gefährlichen Gutes zur Beförderung während der Beförderung nicht mehr der Realität entspreche, weil zwischenzeitlich ein Zahlungseingang beim Verkäufer erfolgt sei.

Die ständige Arbeitsgruppe vertrat die Auffassung, dass der Artikel 3 des Anhanges C und der Artikel 1 § 5 der Richtlinie 2008/68/EG den Mitgliedstaaten grundsätzlich das Recht einräume, Gesetze aus anderen Gründen als denen der Sicherheit zu erlassen, wies aber auch darauf hin, dass eine solche Maßnahme zu den genannten praktischen Problemen führe und damit den freien

Dies war die erste Sitzung der ständigen Arbeitsgruppe, die von Frau Caroline Bailleux (Belgien) geleitet wurde. 20 Staaten, die Europäische Union, die Eisenbahngesellschaft der Europäischen Union (ERA) und das Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sowie vier Nichtregierungsorganisationen waren an dieser Tagung vertreten.

Warenverkehr behindere.

Die Europäische Kommission machte darauf aufmerksam, dass dieses polnische Gesetz gegenüber der Europäischen Kommission nicht notifiziert worden sei, und erklärte, dass von der Europäischen Kommission eine Analyse vorgenommen werde, wobei auch eine eventuelle Behinderung des freien Warenverkehrs geprüft werde.



Photo by Stanislav Hájek

Pflichten der Betreiber von Güterterminals

Die ständige Arbeitsgruppe setzte sich mit einer Frage Spaniens zu den Pflichten der Betreiber von Eisenbahngüterterminals, die diesen als Beteiligten an der Beförderung gefährlicher Güter gemäß RID obliegen, auseinander.

Grundsätzlich sind im vorliegenden Fall drei Rechtsbereiche betroffen, und zwar das allgemeine Eisenbahnrecht, das Umweltrecht (Seveso-Richtlinie 2012/18/EU) und das Gefahrgutrecht (Richtlinie 2008/68/EG). Letzteres gilt, wenn es sich um ein öffentlich zugängliches Terminal handelt. In diesem Fall müsste in vertraglichen Regelungen des Terminalbetreibers festgelegt werden, wer als Beförderer gilt und wer die Pflichten des Beförderers erfüllen muss. Innerhalb abgeschlossener Bereiche findet die Richtlinie 2008/68/EG jedoch keine Anwendung. Stattdessen muss die Seveso-Richtlinie angewendet werden, so dass in diesem Fall aus gefahrgutrechtlicher Sicht nur die Schnittstelle zwischen dem Netz des öffentlichen Verkehrs und dem Terminal betrachtet werden muss.

Eine allgemeine Interpretation ist aber schwierig, weil sie auch abhängig davon ist, ob ein Terminal vom Anwendungsbereich der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit (2004/49/EG) bei der jeweiligen Umsetzung in nationales Recht ausgeschlossen worden ist.

Änderungsanträge zum RID

Stickstoff, verdichtet (UN 1066) als Schutzmittel

In die Ausgabe 2013 des RID wurden in Abschnitt 5.5.3 erstmals Vorschriften für Wagen und Container aufgenommen, die Stoffe enthalten, die bei der Verwendung zu Kühl- oder Konditionierungszwecken eine Erstickungsgefahr darstellen können. Als Beispiele sind in Abschnitt 5.5.3 Trockeneis (UN 1845), tiefgekühlter flüssiger Stickstoff (UN 1977) und tiefgekühltes flüssiges Argon (UN 1951) aufgeführt.

Die Russische Föderation unterbreitete der ständigen Arbeitsgruppe einen Antrag, der darauf abzielte, den Anwendungsbereich des Abschnitts 5.5.3 zusätzlich auf Stoffe, die eine Erstickungsgefahr darstellen können und zu Schutzzwecken verwendet werden, auszudehnen. Als Beispiel nannte der russische Vertreter verdichteten Stickstoff (UN 1066), der als Schutzmittel bei der Beförderung von Terephthalsäure in der Russischen Föderation und den GUS-Ländern verwendet werde.

Die ständige Arbeitsgruppe sah keine Notwendigkeit für eine explizite Erwähnung der Stoffe, die zu Schutzzwecken verwendet werden, da die Verwendung zu Schutzzwecken unter die Verwendung zu Konditionierungszwecken subsumiert werden kann. Die Aufnahme von verdichtetem Stickstoff (UN 1066) in den Titel des Abschnitts 5.5.3

würde aber möglicherweise eine Klarstellung herbeiführen.

Da jegliche Änderungen des Abschnitts 5.5.3 zuerst auf UN-Ebene beschlossen werden müssten, wurde die Russische Föderation gebeten, einen angepassten Antrag dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter zu unterbreiten.

Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS

Beschlüsse der OSShD-Kommission für Transportrecht

Am 6. und 7. Oktober 2016 fand in Warschau die jährliche Sitzung der OSShD-Kommission für Transportrecht im Bereich der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter statt. Das ursprüngliche Ziel der Sitzung war es, die mit dem RID harmonisierten Änderungsvorschläge für die Ausgabe 2017 der Anlage 2 zum SMGS formell zu genehmigen, damit sie am 1. Juli 2017 für die OSShD-Mitgliedstaaten in Kraft treten könnten. Nachdem die Russische Föderation bereits in der vorangegangenen Sitzung der Expertengruppe einen Vorbehalt gegen die Aufnahme von Verweisen auf EU-Richtlinien und EN-Normen in die Anlage 2 zum SMGS eingelegt hatte, hielt sie an ihrer Ablehnung auch in der Sitzung der OSShD-Kommission fest. Da die für die Anlage 2 zum SMGS vorgeschlagenen Änderungen eine Einheit darstellten, wurde beschlossen, über alle Änderungen gemeinsam abzustimmen. Diese Abstimmung führte nicht zu der für die Organe der OSShD erforderlichen Einstimmigkeit.

Beim jährlichen Treffen zwischen der OSShD und der OTIF am 21. Oktober 2016 in Warschau wurden die negativen Konsequenzen einer Nichtannahme der Änderungen 2017 zur Anlage 2 zum SMGS besprochen. Im Eisenbahnverkehr müsste weiterhin die am 1. Juli 2015 in Kraft getretene Anlage 2 zum SMGS angewendet werden, während im Straßenverkehr in denjenigen SMGS-Mitgliedstaaten, die gleichzeitig Vertragsparteien des



Container-Terminal im Hamburger Hafen

ADR sind, das ADR 2017 gilt. Dies würde zu großen Problemen im intermodalen Verkehr führen, und zwar insbesondere bei der Beförderung der 2017 neu in die Regelwerke aufgenommenen Gefahrgüter.

Als mögliche Lösung für die entstandene unerwünschte Situation wurde vorgeschlagen, die Sitzung der zeitweiligen Arbeitsgruppe der OSShD zur Anlage 2 zum SMGS im Februar 2017 durch eine Sitzung der Expertengruppe zur Anlage 2 zum SMGS und einer anschließenden Sitzung der OSShD-Kommission für Transportrecht zu ersetzen. Die OSShD-Kommission könnte in dieser Sitzung über die Annahme der Änderungen 2017 zur Anlage 2 zum SMGS neu entscheiden und das rechtzeitige Inkrafttreten der Änderungen zum 1. Juli 2017 sicherstellen.

Informationen der ERA

Leitlinien zum Einsatz von Entgleisungsdetektoren

Bei der letzten Sitzung der Arbeitsgruppe „Entgleisungsdetektion“ (Bern, 19. und 20. April 2016) wurde ein Schlussbericht für die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses erarbeitet, in dem die ERA unter anderem gebeten wurde, so bald wie möglich Leitlinien oder beste Verfahren herauszugeben, die den Sektor bis zur Verfügbarkeit neuer technischer Spezifikationen beim Umgang mit Entgleisungsdetektoren unterstützen würden.

Die ERA unterbreitete der ständigen Arbeitsgruppe die von ihr entwickelten Leitlinien. Sie betonte die Dringlichkeit dieses Dokumentes, weil die Entwick-

lung, Annahme und Inkraftsetzung entsprechender technischer Spezifikationen einige Zeit in Anspruch nehmen würden. Da die Teilnehmer bei diesen Leitlinien noch Verbesserungspotenzial sahen, wurden sie gebeten, der ERA ihre Kommentare mitzuteilen.

Verschiedenes

Entgleisung eines Güterzuges in Dailiens (Schweiz)

Am 25. April 2015 kam es in Dailiens in der Schweiz zur Entgleisung eines Güterzuges. Der Zug war aus 22 Güterwagen zusammengesetzt, von denen 14 mit gefährlichen Gütern beladen waren. Fünf dieser mit gefährlichen Gütern gefüllten Wagen entgleisten, kippten um und wurden beschädigt, wodurch der Inhalt von zwei Kesselwagen (Schwefelsäure und Natronlauge) in die unmittelbare Umgebung des Gleises entweichen konnte. Die direkte Ursache für das Entgleisen des Zuges war der Verlust eines Achslagers eines der nachfolgend umgekippten Wagen.

Die schweizerische Unfalluntersuchungsstelle hat in ihrem Untersuchungsbericht mehrere Sicherheitsempfehlungen formuliert, von denen

die Mehrheit in den für die Eisenbahntechnik zuständigen Gremien diskutiert werden sollte.

Auf Wunsch der Schweiz befasste sich die ständige Arbeitsgruppe mit einer der aus dem Bericht hervorgehenden Empfehlungen betreffend die Verantwortung des Eisenbahninfrastrukturbetreibers, sein Netz auf die in der Nähe der Gleise gelegenen hervorstehenden Elemente (in diesem Fall Gleisvermessungspunkte), welche bei einem Unfall zu einer Beschädigung von Tanks führen können, zu überprüfen und gegebenenfalls zu entfernen. Die ständige Arbeitsgruppe sprach sich gegen eine Ergänzung der in Unterabschnitt 1.4.3.6 RID aufgelisteten Pflichten des Infrastrukturbetreibers aus, weil sie sich diesbezüglich nicht als das für diese Problematik kompetente Gremium ansah. Die ERA machte auf die europäische Gesetzgebung aufmerksam, die beim Auftreten von Problemen in Bezug auf die Eisenbahninfrastruktur eine Risikoanalyse durch den Infrastrukturbetreiber vorsieht. Nur dieser könne dann aufgrund der Ergebnisse der Risikoanalyse über die gegebenenfalls notwendigen Maßnahmen entscheiden.



Eisenbahnunfall in Tilburg (Niederlande)

Am 6. März 2015 ereignete sich in Tilburg in den Niederlanden ein Eisenbahnunfall, bei dem ein Personenzug nach dem Überfahren eines Halt zeigenden Signals auf den letzten mit gefährlichen Gütern beladenen Kesselwagen eines abgestellten Güterzuges aufgefahren ist. Dabei wurde der Kesselwagen, der mit keinen Einrichtungen zur Verhinderung von

Überpufferungen oder zur Begrenzung von Schäden bei Überpufferungen ausgestattet war, beschädigt, und es kam zum Austritt von Gefahrgut (Butadiene der UN-Nummer 1010).

Die Vertreter der Niederlande informierten die ständige Arbeitsgruppe über die Empfehlungen, die die niederländische Sicherheitsbehörde nach der Unfalluntersuchung herausgegeben hatte. Diese Empfehlungen betrafen unter anderem die Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Sondervorschrift TE 25 (Verhinderung von Überpufferungen oder Begrenzung von Schäden bei Überpufferungen) auf alle Kesselwagen für die Beförderung gefährlicher Güter und die Forderung, dass der letzte Wagen eines Güterzuges kein Gefahrgut enthalten darf.

Die ständige Arbeitsgruppe machte auf die negativen Konsequenzen der vorgeschlagenen Maßnahmen aufmerksam. Überpufferungsschutzmaßnahmen würden unausweichlich entweder zu einer geringeren Menge der je Wagen beförderten gefährlichen Güter oder zu längeren Zügen führen. Dies würde wiederum auf höhere Kosten und einen wirtschaftlichen Nachteil der Eisenbahnbeförderung gegenüber der Straßenbeförderung hinauslaufen. Die Umsetzung der vorgeschlagenen Zugbildungsmaßnahme würde eine Zunahme der Rangierbewegungen und damit verbunden eine Erhöhung der potentiellen Risiken bedeuten.

Darüber hinaus wurde daran erinnert, dass die ständige Arbeitsgruppe sich bereits nach dem Unfall im belgischen Godinne (11. Mai 2012) mit Überlegungen über die Risiken der Zugbildung befasst hatte. Der belgische Infrastrukturbetreiber hatte anlässlich des Unfalluntersuchungsberichts die verfügbaren Statistiken ausgewertet und die Maßnahmen in

Bezug auf die Zugbildung als nicht zweckmäßig eingestuft.

Die niederländische Delegation wurde gebeten, bei der Weiterverfolgung der von ihrer Sicherheitsbehörde empfohlenen Maßnahmen die Wirtschaftlichkeit, die zusätzlichen Risiken und die im RID-Fachausschuss und in seiner ständigen Arbeitsgruppe bereits geführten einschlägigen Diskussionen zu berücksichtigen.

Chlortransporte in der Schweiz

Da in der Schweiz kein Chlor mehr hergestellt wird, kann es nur aus dem Ausland bezogen werden. Die Großverbraucher im Wallis importieren Chlor zurzeit vor allem aus Frankreich (Raum Lyon/Grenoble) und transportieren es per Bahn entlang des Genfersees.

Die Schweiz machte darauf aufmerksam, dass aufgrund der Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung in diesem Gebiet die Risiken ohne entsprechende Sicherheitsmaßnahmen in Zukunft zu stark steigen würden. Aus diesem Grund hatte eine nationale Arbeitsgruppe in einer Gemeinsamen Erklärung klare Ziele für die zu erreichende Risikosenkung und ein entsprechendes Maßnahmenpaket festgelegt. Diese Maßnahmen beinhalten unter anderem:

- den Bezug von Chlor aus Italien statt aus Frankreich, um Transportwege zu reduzieren und Agglomerationen zu meiden;
- Mindestanforderungen an Kesselwagen, die teilweise über das RID hinausgehen und zusätzlich zum RID gelten;
- Chlorbeförderungen in Ganzzügen (kurze Sonderzüge nur mit Chlorwagen);
- grundsätzliche Geschwindigkeitsreduktion der Chlorganzzüge auf

40 km/h;

- Entfernung der in der Nähe der Gleise gelegenen hervorstehenden Elemente (z. B. Gleisvermessungspunkte, siehe oben) durch den Eisenbahninfrastrukturbetreiber.

Die Teilnehmer der ständigen Arbeitsgruppe stellten die internationale Verträglichkeit dieser Maßnahmen vor allem in Bezug auf die Interoperabilität in Frage, worauf die Schweiz erklärte, dass aufgrund der heutigen Risikoeinschätzung Transitverkehre durch die Schweiz von diesen Maßnahmen nicht betroffen seien. Darüber hinaus seien alle Maßnahmen nur für die Unterzeichner der Gemeinsamen Erklärung verpflichtend. Falls die Notwendigkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen auch allgemein für internationale Beförderungen von Chlor festgestellt werden sollte, würde die Schweiz der ständigen Arbeitsgruppe entsprechende Anträge unterbreiten.

Verabschiedungen

Die ständige Arbeitsgruppe verabschiedete die Herren Stanislav Hájek (Tschechische Republik), Steen Riis Thomsen (Dänemark) und Bo Zetterström (Schweden) in den wohlverdienten Ruhestand. Sie bedankte sich bei ihnen für ihre langjährige aktive Teilnahme an ihren Arbeiten und den Arbeiten des RID-Fachausschusses.

Nächste Tagung

Die achte Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird in der Woche vom 20. bis 24. November 2017 in den Niederlanden stattfinden.

Katarina Guricová

50. TAGUNG DES UN-EXPERTENUNTERAUSSCHUSSES FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER (GENF, 28. NOVEMBER BIS 6. DEZEMBER 2016)

Die 50. Tagung des UN-Expertenunterausschusses war die letzte Sitzung des Bienniums 2015/2016, deren Beschlüsse die gemeinsame Grundlage für alle verkehrsträgerspezifischen Gefahrgutvorschriften bilden. Im Rahmen der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter werden diese Beschlüsse auch in die Ausgaben 2019 des RID, des ADR und des ADN übernommen.

Vom 28. November bis 6. Dezember 2016 fand unter dem Vorsitz von Herrn Duane Pfund (Vereinigte Staaten von Amerika) die 50. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter statt, bei der 22 stimmberechtigte Staaten, 2 Beobachterstaaten, 6 Regierungsorganisationen und 34 Nichtregierungsorganisationen vertreten waren. Da alle Beschlüsse des UN-Expertenunterausschusses Auswirkungen auf die Gefahrgutvorschriften der einzelnen Verkehrsträger haben, war auch die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) als Verkehrsträgerorganisation vertreten.

Klassifizierungsfragen

Neue Klassifizierungsvorschriften für die Klasse 8

Der UN-Expertenunterausschuss prüfte erneut die neuen Klassifizierungsvorschriften für ätzende Stoffe der Klasse 8 und beantwortete die bei der letzten Tagung offen gebliebenen Fragen (siehe auch Zeitschrift 4/2016, Seite 8). Für die Zuordnung zu Verpackungsgruppen auf der Grundlage einer Berechnungsmethode wurden Berechnungsbeispiele aufgenommen.

In Bezug auf den Verweis auf die Ausgabe 2015 der OECD-Richtlinien Nr. 404, 430, 431 und 435 im neuen Absatz 2.2.8.3.2 vertrat der UN-Expertenunterausschuss die Ansicht, dass in der Praxis für Klassifizierungen, die vor dem Inkrafttreten dieser neuen Vorschriften vorgenommen wurden,

die von der OECD aufgestellten Grundsätze aufrechterhalten werden sollten. Nach diesen Grundsätzen sind Prüfergebnisse, die auf der Grundlage einer gestrichenen Richtlinie oder einer früheren Ausgabe einer aktualisierten Richtlinie erzielt wurden, akzeptabel, sofern die Prüfung vor dem Stichtag der Streichung der Richtlinie oder der Streichung der früheren Ausgabe einer aktualisierten Richtlinie begonnen wurde. Die Streichung wird 18 Monate nach der Entscheidung des OECD-Rats wirksam.

Der UN-Expertenunterausschuss unterstrich erneut, dass die überarbeiteten Klassifizierungsvorschriften für die Klasse 8 eine größtmögliche Harmonisierung mit den Vorschriften des Global harmonisierten Systems zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien (GHS) im Transportbereich darstellen.

Gefährliche Güter in Maschinen, Geräten oder Gegenständen

Seit 2013 befasst sich der UN-Expertenunterausschuss auf Antrag des Vereinigten Königreichs mit dem Thema der gefährlichen Güter in Maschinen, Geräten oder Gegenständen. Ausgangspunkt der Diskussionen war die Feststellung, dass in der Vergangenheit immer mehr gefährliche Güter unter der Eintragung UN 3363 Gefährliche Güter in Maschinen oder Gefährliche Güter in Geräten befördert wurden, einer Eintragung, die im europäischen Landverkehr von den Gefahrgutvorschriften freigestellt ist. Auch erhielten die zuständigen Behörden in der Vergangenheit

Bei dieser Sitzung wurden neben der Annahme neuer Änderungen auch die bei den drei letzten Sitzungen des UN-Expertenunterausschusses verabschiedeten Änderungen in den UN-Modellvorschriften erneut überprüft, um sie dem UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter und das Global harmonisierte System zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien (GHS) (Genf, 9. Dezember 2016) zur endgültigen Beschlussfassung zu unterbreiten.

Hauptdiskussionspunkte waren die Klassifizierungsvorschriften für ätzende Stoffe, die Aufnahme neuer Vorschriften für die Beförderung von Gegenständen, die gefährliche Güter enthalten, und wie bereits im letzten Biennium die Beförderung von Lithiumbatterien.

zahlreiche Anträge, diverse Gegenstände, die unterschiedlichste gefährliche Stoffe in verschiedenen Mengen enthalten, von den Vorschriften freizustellen. Diese Anfragen führten in den meisten Fällen dazu, dass diese Gegenstände, Maschinen oder Geräte der UN-Nummer 3363 oder einer Eintragung zugeordnet werden mussten, die dem im Gerät enthaltenen gefährlichen Stoff entsprach. Allerdings konnte die UN-Nummer 3363 gemäß der Sondervorschrift 301 der UN-Modellvorschriften nur dann verwendet werden, wenn die enthaltenen gefährlichen Stoffe die Mengengrenzen für begrenzte Mengen nicht überschrit-

ten. Auch war es nicht immer möglich, den Gegenstand einer geeigneten Stoffeintragung zuzuordnen oder den Gegenstand nach den aus einer Stoffeintragung resultierenden Verpackungsvorschriften zu verpacken.

In vielen Fällen war darüber hinaus die Zuordnung zur UN-Nummer 3363 fragwürdig, da die für diese UN-Nummer geltenden Einschränkungen nicht beachtet wurden. Eine Zuordnung zu der Eintragung des im Gegenstand enthaltenen gefährlichen Stoffes wurde in den meisten Fällen deshalb nicht in Erwägung gezogen, weil eine Beförderung als Gegenstand naheliegender erschien. In vielen Fällen handelte es sich auch um große und teure Maschinen oder Geräte, die nur einmalig versandt wurden. Die Eintragung UN 3363 wurde damit zu einer Auffangeintragung für Gegenstände, für welche die Entscheidung über die korrekte Zuordnung zu schwierig war.

Nach langen Diskussionen in den vergangenen vier Jahren einigte sich der UN-Expertenunterausschuss nun darauf, die UN-Nummer 3363 für diejenigen Gegenstände beizubehalten, die nur gefährliche Güter im Rahmen der in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 7a zugelassenen Grenzwerte für begrenzte Mengen enthalten. Darüber hinaus wurde entschieden, insgesamt 12 neue UN-Nummern für Gegenstände, die gefährliche Stoffe der einzelnen Gefahrgutklassen enthalten, aufzunehmen. Für Gegenstände, für die bereits exaktere offizielle Benennungen für die Beförderung existieren, dürfen die neuen UN-Nummern nicht verwendet werden. Auch sind die neuen UN-Nummern nicht für Gegenstände anwendbar, welche Stoffe der Klasse 1, 6.2 oder 7 enthalten.



In einem PKW eingebauter Gasspeicher

Gegenstände, die giftige Gase der Klasse 2, gefährliche Güter der Klasse 4.2, 4.3, 5.1 oder 5.2 oder Stoffe der Klasse 6.1 mit einer Inhalationstoxizität, für die die Verpackungsgruppe I erforderlich ist, enthalten, müssen unter den von der zuständigen Behörde zugelassenen Bedingungen befördert werden.

In Kapitel 4.1 werden Verpackungsanweisungen für Verpackungen und Großverpackungen aufgenommen, wobei unter bestimmten Umständen auch eine unverpackte Beförderung zugelassen wird. Verpackungen und unverpackte Gegenstände müssen mit Gefahrzetteln versehen sein, welche die Gefahren der in den Gegenständen enthaltenen gefährlichen Stoffe signalisieren. Gegebenenfalls muss auch das Kennzeichen bzw. der Gefahrzettel für Lithiumbatterien angebracht werden.

Verpackung

Beförderung von Gastanks für Kraftfahrzeuge

In den letzten Jahren hat der Bestand an Kraftfahrzeugen, die mit brennbaren Gasen betrieben werden, stark zugenommen. In diesem Zusammenhang müssen im Rahmen von Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten, von Aktivitäten zur Qualitätssicherung der Fahrzeuge und ihrer Komponenten sowie der umweltgerechten Entsorgung auch Gasspeicher mit unterschiedlichen Füllungsgraden befördert werden (siehe Zeitschrift 3/2015, Seite 23).

Während im europäischen Landverkehr bereits in die Ausgabe 2013 des RID, des ADR und des ADN eine neue Sondervorschrift 660 aufgenommen wurde, welche die Beförderung von Gasspeichersystemen regelt, enthielten die UN-Modellvorschriften, der IMDG-Code sowie die Technischen Anweisungen der ICAO bisher keine Möglichkeit der regulären und rechtskonformen Beförderung derartiger Gasspei-

chersysteme.

Um diese Beförderungen weltweit zu ermöglichen, nahm der UN-Expertenunterausschuss eine Sondervorschrift an, die auf Grundlage der Sondervorschrift 660 des RID/ADR erarbeitet wurde. Diese neue Sondervorschrift enthält neben Verweisen auf ECE-Regelungen zusätzliche Verweise auf ISO-Normen. Gasspeichersysteme für verflüssigtes Erdgas (LNG) werden im Gegensatz zum RID/ADR von dieser neuen Sondervorschrift zum jetzigen Zeitpunkt nicht erfasst, weil insbesondere bei länger dauernden Seebeförderungen die Isolierung der LNG-Tanks nicht ausreichend ist, um eine sichere Beförderung zu gewährleisten.

Höchstzulässiger Fassungsraum für Kombinationsverpackungen

In der Verpackungsanweisung P 001 wird der höchstzulässige Fassungsraum von Fässern aus Kunststoff (1H1) für die Verpackungsgruppe I auf 250 Liter begrenzt. Dieselbe Höchstgrenze findet sich bei Kombinationsverpackungen, die aus einem Kunststoffgefäß in einem Fass aus Stahl oder Aluminium (6HA1, 6HB1) bestehen. Für Kombinationsverpackungen, die aus einem Kunststoffgefäß in einem Fass aus Kunststoff bestehen, ist allerdings der höchstzulässige Fassungsraum auf 120 Liter begrenzt.

Diese Inkohärenz ist vermutlich bislang unentdeckt geblieben, weil bisher kein wirtschaftliches Interesse an Kombinationsverpackungen 6HH1 mit einem Fassungsraum von mehr als 120 Litern bestand, da diese wesentlich teurer als normale Fässer aus Kunststoff sind. Zwischenzeitlich besteht jedoch eine solche Nachfrage, insbesondere für die Verpackung hochreiner Stoffe der Verpackungsgruppe I.

Nachdem anhand eines Prüfberichts nachgewiesen werden konnte, dass Kombinationsverpackungen 6HH1 mit einem Fassungsraum von 250 Litern die Baumusteranforderungen für die Verpackungsgruppe I erfüllen, genehmigte der UN-Expertenunterausschuss die Erhöhung des höchstzulässigen Fassungsraums.

Verpackungsanweisungen P 902 und LP 902

Die Verpackungsanweisung P 902 regelt die Verpackung von UN 3268 Sicherheitseinrichtungen mit elektrischer Auslösung. Unter diese UN-Nummer fallen unter anderem Airbag-Gasgeneratoren, Airbag-Module und Gurtstraffer. Die Verpackungsanweisung sieht vor, dass die Gegenstände vom Herstellungsort zur Montagefabrik auch unverpackt in besonders ausgerüsteten Handhabungseinrichtungen oder Güterbeförderungseinheiten befördert werden dürfen. Um Zwischenaufenthalte im Rahmen der Verteilerkette miteinzubeziehen, wurde beschlossen, die Vorschriften für die unverpackte Beförderung in den Verpackungsanweisungen P 902 und LP 902 anzupassen.

Großverpackungen für kleine Produktionsserien und Prototypen von Lithiumbatterien

In die 19. Ausgabe der UN-Modellvorschriften und in die RID/ADR-Ausgabe 2017 wurde die Verpackungsanweisung P 910 aufgenommen, die für Produktionsserien von höchstens 100 Zellen und Batterien der UN-Nummern 3090, 3091, 3480 und 3481 und für Vorproduktionsprototypen von Zellen und Batterien dieser UN-Nummern gilt.

Zahlreiche Batterien und Ausrüstungen, die Batterien enthalten, sind jedoch so groß, dass sie nicht in die gemäß Verpackungsanweisung P 910 zugelassenen Verpackungen passen. Sie müssen daher momentan unter den von der zuständigen Behörde genehmigten Bedingungen unverpackt befördert werden.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied eine Verpackungsanweisung für Großverpackungen aufzunehmen, die sich am Text der Verpackungsanweisung P 910 orientiert. Allerdings gilt diese Verpackungsanweisung nur für einzelne Batterien oder einzelne Ausrüstungen, die Zellen oder Batterien enthalten. Auf eine Bestimmung bezüglich der Beförderung in unverpacktem Zustand wurde verzichtet, weil diese bereits aus Absatz (3) der Verpackungsanweisung P 910 abgeleitet werden kann.

Es wurde auch daran erinnert, dass der UN-Expertenunterausschuss in der Vergangenheit bereits Einigkeit darüber erzielt hat, dass in den Fällen, in denen eine Verpackungsanweisung eine Beförderung in unverpacktem Zustand zulässt, keine Begrenzungen in Bezug auf die Masse bestehen. Diese Interpretation sollte aber in eine zukünftige Ausgabe der UN-Modellvorschriften aufgenommen werden.

Beschädigte oder defekte Lithiumbatterien

Die Beförderung beschädigter oder defekter Lithiumbatterien ist momentan in der Sondervorschrift 376 und in den Verpackungsanweisungen P 908 und LP 904 geregelt. Zellen und Batterien, die unter normalen Beförderungsbedingungen zu einer gefährlichen Reaktion neigen, müssen nach den von der zuständigen Behörde genehmigten Bedingungen befördert werden.

Die Internationale Organisation der Automobil-Hersteller (OICA) hat eine Analyse der von den verschiedenen zuständigen Behörden festgelegten Bedingungen durchgeführt und dabei gewisse Ähnlichkeiten festgestellt, die es erlauben sollten, standardisierte Verpackungsanweisungen zu formulieren. Wegen der rasanten Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität und dem zunehmenden Bedürfnis, Lösungen für bei einem Unfall beschädigte Batterien zu finden, erschien es dringend angezeigt, bei der Beförderung beschädigter oder defekter Batterien standardisierte Verfahren zu verwenden, um Einzelzulassungen durch die zuständigen Behörden auf weniger Transportfälle zu beschränken.

In der Zukunft könnte über innovative und praktikable Beförderungslösungen nachgedacht werden, die für alle Arten beschädigter oder defekter Lithiumbatterien anwendbar sind. Bei solchen Verpackungen müsste die tatsächliche Beschädigung unter Verwendung von Maßnahmen zur Begrenzung und/oder zur Vermeidung von Schäden berücksichtigt werden. Die Ausarbeitung der notwendigen Einzelheiten, wie beispielsweise die Festlegung eines

allgemein anwendbaren Prüfverfahrens für verschiedene Zellen und Batterien, wird jedoch noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

Der UN-Expertenunterausschuss nahm nach langen Diskussionen eine Anpassung der Sondervorschrift 376 und die Aufnahme zweier neuer Verpackungsanweisungen für die Beförderung beschädigter oder defekter Lithiumzellen oder -batterien, die unter normalen Beförderungsbedingungen zu einer schnellen Zerlegung, gefährlichen Reaktion, Flammenbildung, gefährlichen Wärmeentwicklung oder einem gefährlichen Ausstoß giftiger, ätzender oder entzündbarer Gase oder Dämpfe neigen, an. Verpackungen für solche Batterien müssen zusätzliche Leistungsanforderungen erfüllen, die durch eine von der zuständigen Behörde festgelegte Prüfung überprüft werden müssen. Die Verpackungsanweisungen enthalten darüber hinaus Kriterien, die für diese Prüfung herangezogen werden können.

Dokumentation

Prüfbericht für Lithiumbatterien

Der Abschnitt 38.3 des Handbuchs Prüfungen und Kriterien sieht für die Zuordnung von Lithiumbatterien der UN-Nummern 3090, 3091, 3480 und 3481 die Durchführung verschiedener Prüfungen vor. Der UN-Expertenunterausschuss entschied nun, in den Gefahrgutbeförderungsvorschriften die Anforderung aufzunehmen, dass Hersteller und Lieferanten von Lithiumbatterien einen Prüfbericht zur Verfügung stellen müssen. In Abschnitt 38.3 des Handbuchs Prüfungen und Kriterien werden die Mindestangaben, die dieser Prüfbericht enthalten muss, wie Herstellerangaben, Prüflabor, Beschreibung der Batterien und durchgeführte Prüfungen, festgelegt.

Nächste Tagung

Die 51. Tagung wird vom 3. bis 7. Juli 2017 in Genf stattfinden und wird mit den Arbeiten an der 21. überarbeiteten Ausgabe der UN-Modellvorschriften beginnen.

Jochen Conrad

HIN ZU EINEM EINHEITSVERTRAG FÜR INTERNATIONALE TRASSEN

Seit ihrer Ausarbeitung in 1999 greifen die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur (ER CUI) dem Recht der EU mit einer einfachen Idee vor: einem einheitlichen Rahmen für die Verträge zur Zuweisung von internationalen Trassen. Nun, da das vierte Eisenbahnpaket angenommen ist und die Umsetzung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes ankündigt, ist die Frage aktueller denn je. Der Generalsekretär der OTIF und der Vize-Vorsitzende des Joint Committee des Allgemeinen Vertrages für die Verwendung von Güterwagen skizzieren hier eine vertragliche Lösung, mit der dem Sektor basierend auf den ge- glückten Erfahrungen mit dem AVV die Verwaltung internationaler Trassen ermöglicht werden soll.

Mit den ER CUI wird von jeher ein doppeltes Ziel verfolgt:

- die Festlegung eines Verwendungsvertrages für internationale Trassen;
- die Schaffung eines einheitlichen Haftungsrahmens.

Paradoxerweise hat das zweite Ziel bereits einen gewissen Erfolg erlebt, ohne dass die internationale Trasse rechtlich eindeutig zu bestimmen wäre. RailNetEurope (RNE) und das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) haben mit der Unterstützung der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und der Europäischen Eisenbahninfrastrukturbetreiber (EIM) Europäische allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (E-AGB-I) ausgearbeitet. Dieses Vertragsinstrument liefert den Akteuren einen gemeinsamen Ansatz in Bezug auf das Haftungssystem.

Der Begriff der internationalen Trasse selbst bleibt hingegen verschwommen. Weder in der Richtlinie 2012/34/EU noch in den CUI lässt sich eine eindeutige Definition finden. Im Vergleich zur Reglementierung des internationalen Verkehrs hat die Öffnung der Eisenbahnmärkte *de facto* den Zugang zum Binnenmarkt begünstigt. Die CUI haben dem Bedarf des Sektors somit umfassend vorgegriffen und die Fragen des Zugangs zu internationalen Trassen und ihrer Verwaltung stellen sich seit einigen Jahren nicht mehr wirklich. Die Einführung eines europäischen Eisenbahnraumes vollzieht sich jedoch mittels einer verstärkten Effizienz auf Langstrecken. Im europäischen Rahmen ist die modale Stärkung des

Verkehrsträgers Eisenbahn ohne einen reibungslosen und fließenden internationalen Verkehr, und insbesondere ohne einen einfachen Mechanismus zur Trassenzuweisung, nicht denkbar.

Um dies zu erreichen, hat sich eine vom Sekretariat der OTIF eingerichtete Arbeitsgruppe zur Revision der CUI in 2015 und 2016 um die Klärung des Begriffs der internationalen Trasse bemüht. Somit fehlt dem Sektor jetzt nur noch ein gemeinsames Instrument für ihre Verwaltung. Wie nun die positive Erfahrung mit dem Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen auf die koordinierte Verwaltung internationaler Trassen zu übertragen ist, soll in diesem Artikel behandelt werden.

Mit der Revision der ER CUI wird ein klar abgesteckter Haftungsrahmen für internationale Trassen geschaffen

Der gegenwärtige Anwendungsbereich der ER CUI ist nicht eindeutig. Sie gelten nämlich nur für den internationalen Eisenbahnverkehr, während die Infrastrukturkapazitäten auf nationaler Ebene zugewiesen werden. Rein rechtlich gesehen gibt es somit keine internationalen Trassen. Infolgedessen galt es, den Begriff des internationalen Eisenbahnverkehrs präzise zu bestimmen, so dass die Haftungsregeln darauf angewendet werden können.

Der aus den Arbeiten der Arbeitsgruppe hervorgegangene Textentwurf gibt die folgende Definition für internationalen Eisenbahnverkehr:

„*internationaler Eisenbahnverkehr*“ einen

Verkehr, der die Nutzung einer internationalen Trasse oder mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Trassen erfordert, die sich in mindestens zwei Staaten befinden und von den betroffenen Infrastrukturbetreibern koordiniert sind (Artikel 3 Buchst. aa).

In Übereinstimmung mit dem Entwurf für Artikel 1 müssten für eine Anwendung der ER CUI die folgenden drei Bedingungen erfüllt sein:

- Bestehen eines Verwendungsvertrages für Eisenbahninfrastruktur in einem Mitgliedstaat;
- Ausführung des Vertrages im Rahmen einer internationalen Eisenbahnverkehrsleistung;
- Durchführung zum Zwecke internationaler Beförderung im Sinne der ER CIV oder CIM.

Das Sekretariat der OTIF wartet derzeit auf die Bestätigung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe durch ihre Mitglieder, woraufhin es seinen Entwurf Anfang 2018 dem Revisionsausschuss vorlegen kann. Da es sich bei der Revision des Anwendungsbereiches faktisch um eine simple Klarstellung handelt, können die ER CUI unabhängig vom Inkrafttretensdatum der Änderungen umgesetzt werden, die von der Generalversammlung genehmigt werden müssen.

Ungeachtet dessen, dass der europäische Rahmen im Revisionsprozess wichtig war, muss auch die Möglichkeit einer Anwendung der CUI über die EU hinaus gestärkt werden. 41 Mitgliedstaaten der OTIF wenden gegenwärtig die ER CUI an und könnten so die Revision dazu nutzen, ihre Praktiken zu harmonisieren.

Ein allgemeiner Vertragsrahmen für die Zuweisung internationaler Trassen muss noch bestimmt werden

Der Fokus der Richtlinie 2012/34/EU liegt auf den Marktzugangsregeln; in diesem Sinne enthält sie präzise

- Bedingungen für die Öffnung der Eisenbahnmärkte;
- Entgeltregelungen für die Infrastruktur, zur Gewährleistung einer effektiven Öffnung.

Auch in der Richtlinie 2012/34/EU ist der Begriff der Infrastruktur recht breit gehalten, er umfasst den Zugang zu den grundlegenden, für die Durchführung von Eisenbahndiensten notwendigen Einrichtungen: Personen- und Güterbahnhöfe, Instandhaltungswerkstätten usw. Zur vollständigen Umsetzung des europäischen Eisenbahnmarktes wurde der Rahmen ergänzt um:

- die technischen Richtlinien zur Interoperabilität (2008/57/EG) und zur Sicherheit (2004/49/EG), die die Existenz tatsächlich europäischer Züge möglich machen;
- die Bestimmung von neun Güterkorridoren in der Verordnung (EU) Nr. 913/2010, auf denen einheitliche Anlaufstellen eingerichtet wurden.

Da Richtlinien jedoch in nationales Recht umgesetzt werden müssen, kann es zu voneinander abweichenden Lösungen mit mangelnder Harmonisierung im internationalen Verkehr kommen, die die volle Ausnutzung der Skaleneffekte eines einheitlichen Rahmens verhindern. Die europäische Verordnung zu den Korridoren, die unmittelbar anwendbar ist, sieht auf jedem Korridor eine interne Koordination vor, jedoch keine allgemeine Harmonisierung.

Es hält aber die Akteure nichts davon ab, in einem gemeinsamen Rahmen zu arbeiten. Die Initiative „*Freight CEO initiative*“ des UIC und der CER beruht genau wie die Initiative des ERFA „*Boosting International Rail Freight*“ bei den TEN-T Tagen im Juni 2016 auf dieser Logik, indem sie zwölf Verbesserungsvorschläge für eine bessere Integration des europäischen Gü-

terverkehrsnetzes herausstellt. Einige von ERFA angesprochene Punkte – wie die Investitionspläne oder die Verallgemeinerung von Qualitätsindikatoren – liegen außerhalb des in diesem Artikel behandelten Rahmens; die Initiative zeigt jedoch, dass der Rechtsrahmen den Sektor nicht daran hindert, sich zu organisieren.

Das Experiment mit dem AVV: eine auf den CUV basierende Selbstregulierung

Die Reform der Eisenbahnmärkte hat den Sektor der integrierten Vorschriften zur Verwendung von Güterwagen beraubt, die er sich während des Monopolzeitalters gegeben hatte. Da das vom UIC getragene RIV mit der neuen Rechtslage unvereinbar geworden war, musste der internationale Güterverkehrssektor mit dem Zeitpunkt der Öffnung der Märkte reformiert werden, zumal die Frage der koordinierten Verwaltung der Wagenflotten im europäischen Recht offen blieb.

Die Europäische Union hatte es versäumt, die Zeit nach dem RIV im Detail zu regeln, und so hat der Sektor hat sich also selbst dieser vertraglichen Freiheit im öffentlichen Unionsrecht bedient. Die ER CUV bildeten dabei eine solide völkerrechtliche Grundlage für die Festlegung der Haftung der einzelnen Akteure.

Auf dieser Basis haben die Verfasser des AVV einen multilateralen Vertrag geschaffen, der die Rechte und Pflichten der Wagenhalter und Eisenbahnunternehmen in Europa und darüber hinaus regelt, und dies auf einheitliche Weise auf der Grundlage eines einfachen Beitritts. Der Erfolg dieses Vertrages seit 2006 lässt sich nicht

leugnen, es gelingt sogar, die fortlaufenden Entwicklungen des europäischen Rechts, wie die Schaffung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle, zu integrieren.

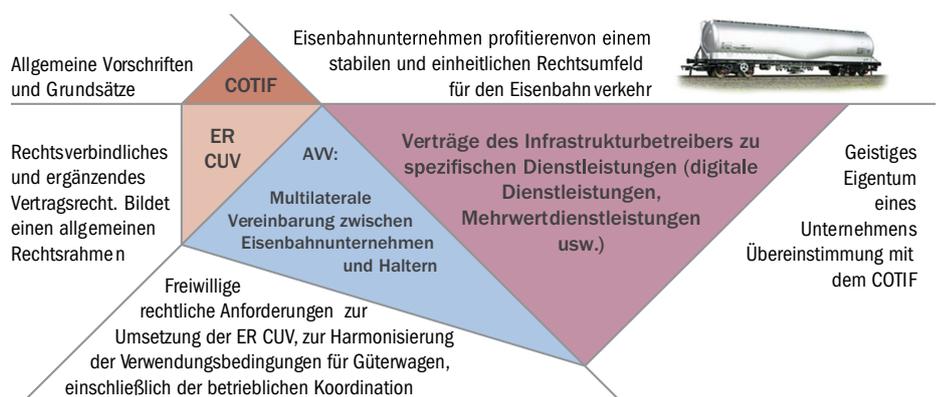
So beschränkt sich der AVV nicht ausschließlich auf Haftungsfragen, welche das Kernstück der ER CUV bilden, sondern erstreckt sich auch auf technische und betriebliche Fragen der komplexen Welt der Güterwagen, darunter:

- die praktische Umsetzung der Verwendung der Wagen, die Bedingungen zum Umgang mit in der Obhut der Eisenbahnunternehmen an den Wagen aufgetretenen Schäden und deren Wiederinstandsetzung;
- der Informationsaustausch zwischen teilnehmenden Eisenbahnunternehmen und Haltern;
- die Umsetzung der Kennzeichnung;
- die Übergabe- und Annahmeverfahren für Fahrzeuge zwischen den Eisenbahnunternehmen.

In diesem Sinne verkörpert der AVV auf vertraglicher Ebene ein vollständiges „Ökosystem“ für die Verwendung von Güterwagen im internationalen Verkehr, wie Abbildung 1 verdeutlicht.

Die Regulierung des Güterwagensektors vollzieht sich folglich nicht ausschließlich auf Ebene des AVV. Klar ist, dass ein allgemeiner völkerrechtlicher Rahmen auf den Sektor anwendbar ist, und zwar sowohl auf die technischen Vorschriften mit den verschiedenen technischen Zulassungsverfahren als auch auf den in der TSI TAF geregelten Informationsaustausch. Ziel des AVV es nicht, neue Regeln zu schaffen, sondern die bestehenden Regeln auf kostengünstige, koordinierte und abgestimmte Art und Weise für alle Beteiligten anwendbar zu machen.

Abbildung 1: Funktionsweise des AVV



Die Dynamik des AVV könnte eine Erfahrung sein, die sich auf die Verwaltung internationaler Trassen übertragen lässt

Die Tatsache, dass dem Zugang zum Binnenmarkt in der Richtlinie 2012/34/EU der Vorrang eingeräumt wird, steht derzeit einem gemeinsamen Rahmen für die Verwaltung internationaler Trassen noch im Wege. Der Bedarf an solch einem einheitlichen Rahmen lässt sich *de facto* auch durch die Lancierung von Wettbewerb bei Güter- und Fahrgastdienstleistungen nicht aus dem Weg räumen. Dieser Rahmen ist im Eisenbahnverkehr von Natur aus komplexer als im Straßenverkehr. Die Eisenbahn ist ein integriertes Netz, dessen Verwaltungsmodalitäten eines hohen Maßes an Integration bedürfen. Zur Verdeutlichung reicht ein Blick in die Komplexität der Schienennetz-Nutzungsbedingungen jedes Infrastrukturbetreibers.

Die Verfahren zur Trassenzuweisung sind in der Mehrzahl der EU-Mitgliedstaaten im nationalen Recht geregelt. So verwundert es nicht, dass die Infrastrukturbetreiber in Richtlinie 2012/34/EU lediglich zur Zusammenarbeit verpflichtet werden (z. B. in Artikel 37 zu den Entgeltregelungen oder in Artikel 40 zur Zuweisung der Fahrwegkapazitäten). Diese Rollenverteilung ist normal in einem Rechtsinstrument, das sich vor allem um die Öffnung der Märkte bemüht.

In Artikel 5 CUI hingegen ist vorgesehen, dass Infrastrukturbetreiber und Beförderer ihre Beziehungen in einem Nutzungsvertrag regeln, welcher alle nötigen Einzelheiten zur Festlegung der administrativen, technischen und finanziellen Nutzungsbedingungen umfasst⁶. Dieser Vertrag ist entsprechend den geltenden Gesetzen und Bestimmungen des Staates zu schließen, in dem sich die Infrastruktur befindet.

Nun wäre es jedoch möglich – dem Beispiel des AVV folgend – nach Rahmenbedingungen zu suchen, um dem internationalen Verkehr die administrative Bürde zu erleichtern. In jedem

Fall könnten die Anwendungsbedingungen des europäischen Rechts und ihre Umsetzung, u. a. unter den Akteuren eines umkämpften Marktes (Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen) Gegenstand eines gemeinsamen Standpunkts werden.

Neue Wege zur Erschaffung eines multilateralen Vertrages

Mit der Revision der CUI wird nun die erforderliche völkerrechtliche Grundlage zur Schaffung eines aus dem AVV inspirierten multilateralen Vertrages gelegt. Die zusätzliche Schwierigkeit ist hier jedoch, dass man sich nicht auf eine bestehende Regelung wie den RIV stützen kann. Um die nötigen Konvergenzpunkte zu finden, wird man also alle betroffenen Akteure um einen Tisch versammeln müssen. Aspekte, die Gegenstand eines solchen multilateralen Vertrages sein könnten, sind ohne Anspruch auf Vollständigkeit:

- die haftungsbezogenen Rahmenbedingungen für die EVU einerseits und die IB andererseits, ausgehend von den E-AGB-I;
- die betriebliche Koordination;
- die Einrichtung eines gemeinsamen Informationssystems, das die Basis einer gemeinschaftlichen Nummerierung für internationale Züge bilden könnte;
- die Festlegung einheitlicher Zuweisungsverfahren, mit denen, zumin-

dest was die Korridore anbelangt, internationale Trassen als solche identifiziert werden;

- die Berücksichtigung der Güteranlagern;
- die Frage der Zuweisung von Trassen in letzter Minute.

Abbildung 2 zeigt eine mögliche Ausgestaltung eines solchen Instrumentes.

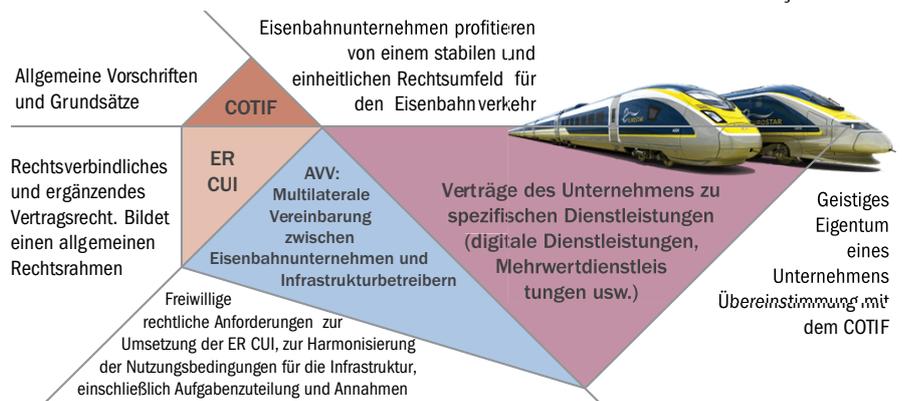
Der AVV wird derzeit von UIC, ERFA und UIP verwaltet. Es scheint naheliegend, für dieses neue Projekt mindestens RNE, CER, UIC und ERFA ins Boot zu holen. Auch eine Beteiligung des EIM und des CIT wäre zielführend. Zwei Grundvoraussetzungen sind für den Erfolg des Unterfangens jedoch unerlässlich:

- die Verankerung in einem völkerrechtlichen Instrument; diese Funktion könnten die überarbeiteten CUI erfüllen;
- die Berücksichtigung der wettbewerbsrechtlichen Frage, die für die Schaffung eines multilateralen Rechtstextes zu einem derart heiklen Thema ganz zentral ist.

Vor dem Hintergrund dieser beiden Aspekte könnte die OTIF ein legitimes Forum sein, wo die Einrichtung eines Projektteams diskutiert wird, welches mit der Vorkonfigurierung eines „AVV der Trassen“ zu betrauen wäre. Sie steht als Garant für Neutralität und Nichtdiskriminierung. Das Sekretariat der OTIF könnte in gemeinsamer Organisation mit freiwilligen Stakeholdern ein Seminar zu diesem Thema durchführen und dort seine juristische Expertise und Neutralität einbringen.

Nicolas Czernecki
François Davenne

Abbildung 2: Möglicher Rahmen für einen einheitlichen Nutzungsvertrag für die Infrastruktur



⁶ Diese vertragliche Freiheit wird jedoch eingeschränkt durch die völkerrechtlichen Pflichten, die sich für die Infrastrukturbetreiber infolge der Vielzahl der zur Umsetzung des europäischen Rechts von den Staaten gewählten Lösungen ergeben.

ERLEICHTERUNG DER GRENZÜBERTRITTSVERFAHREN FÜR REISENDE: NEUER ANSATZ

Staaten, regionale internationale Organisationen und zwischenstaatliche internationale Organisationen, die im Eisenbahnsektor aktiv sind, diskutieren seit mehr als zehn Jahren über die Notwendigkeit, den Grenzübertritt für Reisende im internationalen Eisenbahnverkehr zu erleichtern sowie über geeignete Maßnahmen dafür. Es handelt sich hier um ein übergreifendes Thema für die gesamte internationale Gemeinschaft, bei dem die richtige Balance zwischen individueller Bewegungsfreiheit, dem öffentlichen Interesse und einem nahtlosen internationalen Verkehr gefunden werden muss. Angesichts der Wichtigkeit des Themas und der Schwierigkeiten beim Finden einer Lösung, schlägt das Sekretariat der OTIF vor, für dieses komplexe Thema eine neuen Herangehensweise – das sogenannte „Soft Law“ (weiches oder nicht zwingendes Recht) – in Betracht zu ziehen.

Die OTIF und die historische Entwicklung der Erleichterung der Grenzübertrittsverfahren für Reisende

Ziel der OTIF ist es, den internationalen Eisenbahnverkehr in jeder Hinsicht zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern, indem sie u. a. auf eine zügige Beseitigung von Hindernissen beim Grenzübertritt im internationalen Eisenbahnverkehr unter Berücksichtigung besonderer öffentlicher Belange hinwirkt, soweit diese Hindernisse ihre Ursache im staatlichen Verantwortungsbereich haben (Artikel 2 § 1 COTIF).

Die Vorgängerorganisation der OTIF, das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI), hat bereits früher schon seine Unterstützung und Expertise angeboten für die Entwicklung anderer internationaler Instrumente zu diversen Aspekten des internationalen Eisenbahnverkehrs, einschließlich Erleichterungen beim Grenzübertritt von Gütern, Personen und Gepäck. So finden sich bereits in 1951 und 1952 Artikel zu diesem Thema in der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr, die vom OCTI seit 1893 veröffentlicht wurde.

Am 10. Januar 1952 wurde das Internationale Abkommen zur Erleichterung des Grenzüberganges für Reisende und Gepäck im Eisenbahnverkehr angenommen und trat am 1. April 1953 in Kraft. Dieser internationale Rechtstext entstand auf Initiative des

UIC. Derzeit zählt das Abkommen lediglich 10 Vertragsstaaten: Albanien, Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Portugal und die Schweiz. In der Praxis finden zwischen diesen Staaten keine oder nur sehr eingeschränkte Grenzkontrollen statt.

Auf seiner 66. Tagung in 2004 hat der Binnenverkehrsausschuss der UNECE die Einrichtung einer internationalen Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern interessierter Mitgliedstaaten und internationaler Organisationen befürwortet, die sich detailliert mit allen relevanten Aspekten des Grenzübertritts befassen sollte. Mit Blick auf ein breit angewendetes internationales Rechtsinstrument zur Erleichterung des internationalen Verkehrs, wurden seither Diskussionen und Verhandlungen darüber geführt, ob das Abkommen aus dem Jahre 1952 geändert oder gar ein neues Übereinkommen zu diesem Thema angenommen werden sollte. Das Sekretariat der OTIF hat sich an diesen Diskussionen beteiligt, jedoch mit schwankendem Involvierungsgrad. In 2007 haben OTIF und OSShD beispielsweise einen gemeinsamen Entwurf für ein neues internationales Übereinkommen zur Erleichterung des Grenzübertritts von Reisenden und Gepäck im Eisenbahnverkehr vorgelegt.

Ein Jahrzehnt und zahlreiche Diskussions- und Verhandlungsrunden später liegen immer noch keine konkreten

Ergebnisse vor. Die aktuellen Verhandlungen stützen sich auf den ersten neuen Übereinkommensentwurf, den die OSShD im August 2015 vorgelegt hat. Die jüngste Fassung des Übereinkommensentwurfs ist der Arbeitsgruppe für Eisenbahnverkehr der UNECE (ECE/TRANS/SC.2/2016/3) von der Russischen Föderation und der OSShD am 21. Oktober 2016 übermittelt worden. Das Sekretariat der OTIF wird seine Kommentare und Vorschläge zu diesem Entwurf einreichen.

Übereinkommensentwurf über die Erleichterung der Verfahren für den Grenzübertritt von Personen, Gepäck und Ladung (Expressgut) im internationalen Eisenbahnverkehr

Das Ziel des Übereinkommensentwurfes lässt sich aus seiner Präambel herleiten: die Erleichterung und Beschleunigung des Grenzübertritts im internationalen Eisenbahnverkehr von Reisenden, Gepäck und Ladung (Expressgut). Von grundlegender Wichtigkeit ist dabei jedoch die Frage, ob sich die von einzelnen Staaten verfolgten Ziele mit dem vorgeschlagenen internationalen Rechtsinstrument in seiner derzeitigen Form erreichen lassen. Um diese Frage beantworten zu können, muss der Übereinkommensentwurf analysiert werden.

Wie im Entwurf festgelegt, können Staaten sowie regionale Organisationen für wirtschaftliche Integration Parteien

des Übereinkommens werden.

Anstatt spezifische, verbindliche Regeln aufzustellen, zielt der in Artikel 2 abgesteckte Anwendungsbereich darauf ab, die Zusammenarbeit rechtlich einzurahmen und die Bandbreite der möglichen Aktionen festzulegen. Dazu gehören:

- a) Organisation der Zusammenarbeit zwischen den Parteien und Koordination der von staatlichen Kontrollbehörden durchzuführenden Arbeiten zur Erleichterung des Grenzübertritts im internationalen Eisenbahnverkehr;
- b) Bestimmung eines Maßnahmenkatalogs zur Festlegung der Bedingungen für die Ausübung staatlicher Kontrollen und die Harmonisierung der Dokumentationsanforderungen für staatliche Kontrollverfahren;
- c) Verbesserung der Effizienz von Eisenbahnkontrollstellen und Verringerung der für staatliche Grenzkontrollen benötigten Zeit;
- d) Koordinierung der Arbeiten der Beschäftigten der Grenz-, Zoll- oder sonstigen staatlichen Behörden der Parteien, die die staatlichen Grenzkontrollen durchführen, sowie der Beförderer der Parteien.

Artikel 3 sieht vor, dass die Bestimmungen dieses Übereinkommens den Abschluss bilateraler Vereinbarungen zwecks Erreichung der Ziele des Übereinkommens und zur Entwicklung praktischer Anwendungsmechanismen nicht verhindern sollten. Tatsächlich ist der Abschluss bilateraler (oder multilateraler) Vereinbarungen nicht lediglich eine Option, sondern eine unabdingbare Voraussetzung für die wirksame Umsetzung des Übereinkommensentwurfs. Diese Schlussfolgerung lässt sich anhand der folgenden Bestimmungen verdeutlichen:

- Staatliche Kontrollbehörden [...] **führen gemeinsam festgelegte** Aktionen zur Kontrolle der Dokumente der Reisenden und ihres

Handgepäcks, Gepäcks sowie der Ladung aus (Artikel 6 § 1);

- Die staatlichen Kontrollstellen, die Art und Weise der sowie die Verfahren und zeitliche Planung für die Ausübung der staatlichen Kontrollen und den Transfer der Fahrgastdaten an staatliche Kontrollstellen sind von den Parteien in Gesetzen **und separaten bilateralen oder multilateralen Vereinbarungen** festzulegen (Artikel 6 § 2);
- Die Parteien [...] **können vereinbaren**, dass internationale Reisezüge Eisenbahnkontrollstellen ohne Halt durchfahren können (Artikel 6 § 3);
- Die Parteien **können** in separaten Abkommen **vereinbaren**, dass ein Reisezug ohne anzuhalten und ohne Grenz-, Zoll- oder sonstige in der nationalen Gesetzgebung der Parteien vorgeschriebene staatliche Kontrollen vom Staatsgebiet einer Partei durch das Staatsgebiet einer anderen Partei fahren darf (Artikel 6 § 4);
- Die Parteien **einigen sich auf den Ort** für die Ausübung der staatlichen Kontrollen in bilateralen oder multilateralen Vereinbarungen. Wenn die Parteien dies **beschließen**, können staatliche Kontrollen von ihren staatlichen Kontrollbehörden gemeinsam durchgeführt werden (Artikel 14 §§ 1 und 2).
- usw.

Die Sprache des Übereinkommens und insbesondere Ausdrücke wie „shall make every effort“ (werden sich nach Kräften bemühen), „seeks to reduce“ (wird sich bemühen [...] zu reduzieren), „shall seek“ oder „shall endeavour“ (werden sich bemühen) zeigen den überwiegend unverbindlichen Charakter des Übereinkommensentwurfs. Die Rechtswirkung derartiger Bestimmungen ist „weich“; sie begründen keine spezifischen Rechte und Pflichten, sondern beschreiben die Pflicht, sich zu „bemühen“ [etwas zu tun].

Betreffend die Arten der staatlichen Kontrollen und mögliche Orte und Methoden für ihre Durchführung legt der Übereinkommensentwurf lediglich eine Spanne möglicher Maßnahmen

und ihrer Durchführung fest. Die Folge dessen ist, dass die Arten der staatlichen Kontrollen ausschließlich von Staaten oder regionalen Organisationen, auf die die Zuständigkeit in diesen Fragen übertragen wurde, bestimmt werden. Darüber hinaus hängen die spezifischen Umsetzungsanordnungen von einer Reihe Faktoren geografischer, technischer und finanzieller Natur ab. Es scheint daher schwierig, bestimmten Arten der Durchführung staatlicher Kontrollen beim Grenzübertritt eine „politische“ Priorität einzuräumen.

Im gesamten Text gibt es nur sehr wenige Bestimmungen, die spezifische Pflichten festlegen. Einige davon sind zudem recht umstritten. So wird in Artikel 7 § 2 beispielsweise vorgeschrieben, dass Infrastrukturbetreiber Informationen zum Zeitplan von Zügen und Änderungen daran, zur Zusammensetzung internationaler Reisezüge und zur Streichung und/oder Bestimmung neuer Züge zum Zweck anschließender Mitteilung an die staatlichen Kontrollbehörden unverzüglich auszutauschen haben. Tatsächlich liegt die Verwaltung des Eisenbahnverkehrs und der Netzkapazitäten jedoch außerhalb des klar umrissenen Anwendungsbereichs dieses Übereinkommensentwurfs. Es stellt sich daher die Frage, ob die oben genannte Mitteilung an die Behörden nicht vom Eisenbahnunternehmen vorgenommen werden sollte, welches die internationale Beförderung von Reisenden organisiert und durchführt. Zudem müssen die von den Behörden benötigten Informationen und die Anforderungen an den Inhalt dieser Informationen klar bestimmt sein, da lediglich erforderliche Informationen weitergegeben werden sollten, und zwar auf sichere und angemessene Art und Weise. Die Rechtswirkung dieser Bestimmung ist also zumindest zweifelhaft.

Artikel 9 und Artikel 10 § 2 behandeln die Genehmigung des Grenzübertritts und die Freistellung von Pass- und Visumsformalitäten für autorisierte Mitarbeiter staatlicher Kontrollstellen. Es ist jedoch fraglich, ob solch eine allgemeine Regel eingeführt werden

kann, ohne an spezifische Bedingungen geknüpft zu werden, auf die sich benachbarte Staaten geeinigt haben.

Aus dem oben Genannten ergibt sich, dass die Bestimmungen in den meisten Fällen darauf abzielen, die Zusammenarbeit durch Festlegung einer Bandbreite optionaler Maßnahmen einzurahmen, ohne dabei präzise Pflichten und Rechte der Parteien zu begründen. Aus diesem Grund wird das Übereinkommen keine direkte und unmittelbare Rechtswirkung entfalten, sondern als Grundlage (Leitfaden) für spezifische bilaterale Vereinbarungen und rechtliche Maßnahmen dienen. Mit anderen Worten sind weitere Rechtsakte zur Umsetzung dieser Bestimmungen zur Erreichung der Ziele des Übereinkommens unerlässlich.

Nichtsdestoweniger kann dieser Übereinkommensentwurf bis zu einem gewissen Grad eine wertvolle Grundlage für verbindliche bilaterale Vereinbarungen sein und in Bezug auf zur Erleichterung der Grenzübertrittsverfahren zu ergreifende Maßnahmen einen maßgebenden und flexiblen Leitfaden für die Parteien darstellen.

Neuer Ansatz – „Soft Law“

Der Übereinkommensentwurf umfasst anstelle von unflexiblen und verbindlichen Vorschriften eine Reihe sehr allgemein gehaltener Grundsätze und möglicher Maßnahmen.

Gestützt auf die obige Analyse stellt sich die Frage nach der Wahl einer geeigneten Rechtsform: Hard law (bindender Vertrag) oder Soft Law (nicht bindendes Rechtsinstrument). Die Wahl der Rechtsform sollte auf der Grundlage des Inhalts der vorgeschlagenen Bestimmungen erfolgen. Allerdings müssen prozedurale Aspekte bezüglich Annahme und Inkrafttreten dabei gebührend berücksichtigt werden. Zahlreiche angenommene Verträge sind nämlich *de facto* nie

in Kraft getreten. Dieses Problem tritt selbst dann auf, wenn nur eine sehr geringe Anzahl von Ratifizierungen erforderlich ist, wie die Fälle des Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und mit Binnenschiffen (CRTD) aus 1989, des Übereinkommens über internationale Zolltransitverfahren für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter unter dem SMGS-Frachtbrief aus 2006 oder des Europarat-Übereinkommens für die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch umweltgefährdende Tätigkeiten aus 1993 zeigen.

Im Sinne des übergeordneten Ziels der Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs schlägt das Sekretariat der OTIF mit Blick auf die nützlichen Leitfäden des Übereinkommensentwurfes die Erwägung eines Soft Law-Ansatzes vor.

In diesem Zusammenhang sollte zunächst das Konzept „Soft Law“ näher erläutert werden. Vier Aspekte bieten sich hierzu besonders an [...]. Erstens: Soft Law beschreibt i. d. R. eine gemeinsame Erwartung an die Führung internationaler Beziehungen, da es häufig innerhalb des Rahmens internationaler Organisationen entsteht oder geformt wird. Zweitens: Soft Law wird durch Völkerrechtssubjekte geschaffen[...]. Drittens: Bestimmungen des Soft Law haben die in der internationalen Gesetzgebung vorgeschriebenen Verfahrensebenen nicht (alle) durchgelaufen; sie entstammen keiner formellen Rechtsquelle und haben daher keine verbindliche Rechtskraft. Viertens: Soft Law zeichnet sich – trotz seines nicht bindenden Charakters – durch eine gewisse Rechtsnähe und dabei vor allem auch durch die Fähigkeit, gewisse Rechtswirkungen zu erzeugen, aus⁷.

In den vergangenen Jahren ist die Rolle des Soft Law in den internationalen Beziehungen immer wichti-

ger geworden⁸. Ferner wird Soft Law als Element in der internationalen Gesetzgebung zunehmend wertgeschätzt und sein Einfluss im Völkerrecht ist offensichtlich⁹. Beispiele solcher Soft Law-Ansätze sind Resolutionen, Empfehlungen, Erklärungen, Verhaltenskodizes, Leitfäden usw., die von internationalen Organisationen herausgegeben werden (z. B. UNO, OECD, WZO usw.).

Eines der jüngsten und relevantesten Beispiele ist die Ministererklärung zu nachhaltigen Verkehrsverbindungen in Asien und dem Pazifik (E/ESCAP/MCT(3)/11), angenommen von den Verkehrsministern und Vertretern der Mitglieder und assoziierten Mitglieder der Wirtschafts- und Sozialkommission der Vereinten Nationen für Asien und den Pazifik (UNESCAP), die bei der Ministerkonferenz für Verkehr vom 5. bis 9. Dezember 2016 in Moskau anwesend waren. Im Ergebnis dieser Erklärung wurde das „Model Sub-regional Agreement on Transport Facilitation“ (Subregionale Mustervereinbarung zur Erleichterung des Verkehrs) angenommen. Diese Mustervereinbarung soll als gemeinsamer Rahmen für subregionale Vereinbarungen zur Erleichterung des Straßenverkehrs dienen. Dieses Muster kann dazu verwendet werden, neue subregionale Vereinbarungen zu entwerfen und auszuhandeln, sowie zur Änderung bestehender Vereinbarungen.

Vor dem Hintergrund des nicht zwingenden Charakters des Übereinkommensentwurfes und möglicher Schwierigkeiten bei Annahme und Inkrafttreten würde durch den Soft Law-Ansatz wahrscheinlich die Unterstützung für die zügige Annahme solcher Vorschriften/Leitfäden wachsen, und die unmittelbare Einführung eines flexiblen Rechtsinstrumentes als Leitfaden für Staaten würde ermöglicht.

Aleksandr Kuzmenko

⁷ D. Thürer: Soft Law. In: R. Bernhardt (Hrsg.): *Encyclopaedia of Public International Law. Volume IV* (2000), S. 454.

⁸ D. Thürer: Soft Law. In: R. Bernhardt (Hrsg.): *Encyclopaedia of Public International Law. Volume IV* (2000), S. 460.

⁹ A. E. Boyle: *Some Reflections on the Relationship of Treaties and Soft Law. International and Comparative Law Quarterly* (1999), Vol. 48, S. 901ff.

GERICHTSSTAND: URTEIL DER COUR DE CASSATION (KASSATIONSHOF FRANKREICHS) VOM 29. NOVEMBER 2016 (N° 14-20172)¹⁰

Am 23. Juni 2011 haben die Europäische Union und die OTIF eine Vereinbarung geschlossen, in der die Modalitäten der Anwendung des Rechtes des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und des Rechtes der EU im Eisenbahnwesen präzisiert wurden. Die höchste französische Gerichtsstanz hat ein Urteil erlassen, das eine besondere Auslegung des Artikels 2 dieser Vereinbarung bestätigt.

In der Zeitschrift 1/2015 (S. 22-25) haben wir einen Artikel veröffentlicht, der sich auf das in der Vorinstanz in der gleichen Rechtssache ergangene Urteil bezogen hat (Urteil des Appellationshofes Paris vom 6.3.2014).

Zusammenfassung

Gegenstand des Rechtsstreites vor den französischen Gerichten war eine Entschädigung für Transportschäden aus einer internationalen Eisenbahnbeförderung von Gütern (fabrikneue Kraftfahrzeuge) aus Rumänien nach Frankreich. Zu den Schäden ist es infolge der Entgleisung des Zuges auf dem Staatsgebiet Österreichs gekommen. Der österreichische Infrastrukturbetreiber, die ÖBB Infrastruktur, die auf Gewährleistung beklagt wurde, wendete ein, dass französische Gerichte nicht zuständig seien, und verwies auf Artikel 46 und 51 § 4 CIM, die spezifische Gerichtsstandregelungen enthalten, und auf Artikel 51 § 6 CIM, der es verbietet, Rückgriffsverfahren in ein Entschädigungsverfahren einzubeziehen, das der aus dem Beförderungsvertrag Berechtigte angestrengt hat. Nachdem die Berufungsinstanz (Appellationshof Paris) die Zuständigkeit französischer Gerichte bestätigt hat, und zwar mit dem Hinweis auf die Verordnung (EG) Nr. 44/2001 und auf Artikel 2 der Vereinbarung über den Beitritt der EU zum COTIF, hat die ÖBB Infrastruktur eine Kassationsbeschwerde eingereicht. Ebenso haben die ÖBB Produktion (Traktionär

und die Rail Cargo Austria (ausführender Beförderer) Kassationsbeschwerden eingereicht. All diese Rechtsmittel wurden vom Kassationshof abgewiesen.

Auszug aus den Entscheidungsgründen des Kassationshofes

„In Anbetracht der Tatsache, dass im Urteil berücksichtigt ist, dass Artikel 2 der Vereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr über den Beitritt der Europäischen Union zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 besagt, dass unbeschadet des Ziels und des Zwecks des Übereinkommens, den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern, sowie unbeschadet seiner uneingeschränkten Anwendung gegenüber anderen Vertragsparteien des Übereinkommens Vertragsparteien des Übereinkommens, die Mitgliedstaaten der Union sind, in ihren Beziehungen untereinander die Rechtsvorschriften der Union anwenden und dementsprechend die Vorschriften aufgrund des Übereinkommens nicht anwenden, außer wenn für den betreffenden Gegenstand keine Unionsvorschriften bestehen; dass aus einzig und allein diesen Gründen, die im Klagegrund genannten Gründe außer Acht gelassen, der

Appellationshof, der mittels einer unbestrittenen Auslegung der Beitrittsvereinbarung der EU zum COTIF den Bestimmungen zur internationalen Zuständigkeit der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 vom 22. Dezember über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handels-sachen gegenüber denen des COTIF Vorrang gegeben hat, seine Entscheidung rechtlich begründet hat.“

Bemerkung

Im Allgemeinen muss man feststellen, dass Veröffentlichungen von Urteilen, die sich auf die ER CIM/COTIF beziehen, nicht so zahlreich sind wie Veröffentlichungen betreffend Urteile, in denen die CMR angewendet und ausgelegt wird. Dies gilt sowohl für Fachzeitschriften wie „Bulletin des transports et de la logistique“ (Frankreich), „Transportrecht“ (Deutschland) oder „European Transport Law“ (Belgien) als auch für elektronische Medien. Im Hinblick auf eine bestimmte Parallelität zwischen der CMR und den ER CIM sowie auf die Tatsache, dass im Laufe der Zeit sich die eine Regelung von der anderen inspiriert hat (die CMR bei ihrem Entstehen, die ER CIM bei der Revision in 1999), kann man sich jedes Mal die Frage stellen, ob der von einem Gericht oder einem Gerichtshof auf den Straßenverkehr angewendete Grundsatz in gleicher Weise auf den Eisenbahnverkehr angewendet werden sollte. Die Frage

¹⁰ Veröffentlicht – einschließlich aller Kassationsbeschwerden - auf <https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?idTexte=JURITEXT000033530478>

stellt sich um so mehr, wenn es sich um Urteile der höchsten nationalen Gerichtsinstanzen oder des Gerichtshofes der EU handelt. Was die Regeln betreffend die gerichtliche Zuständigkeit anbelangt, sind die Bestimmungen der CMR (Art. 31) und der ER CIM (Art. 46) tatsächlich vergleichbar.¹¹ Gibt es Gründe, die gegen die Anwendung gleicher Grundsätze sprechen?

In der Vergangenheit ging es im Bereich des Straßenverkehrs um die Frage der Anwendung der Bestimmung der CMR betreffend die (internationale) gerichtliche Zuständigkeit (Art. 31) oder der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (im Weiteren nur „Verordnung“) in Bezug auf Rechtsstreitigkeiten in Fällen von Transportschäden bei internationaler Beförderung auf der **Straße**. Zwei Urteile des Gerichtshofes der EU – mit bestimmten Einschränkungen zu Gunsten der besonderen Regelung der CMR – sind hierzu ergangen (in der Rechtsache C-533/08 am 4.5.2010¹² und in der Rechtssache C-157/13 am 4.9.2014¹³). Im Interesse des Verkehrsträgers Eisenbahn sollten

die vom Europäischen Gerichtshof im Bereich des Straßenverkehrs geschaffenen Grundsätze gleichermaßen auf den Eisenbahnverkehr angewendet werden, und zwar unabhängig von der Tatsache, dass die EU dem COTIF/CIM beigetreten ist, während sie im Falle der CMR nicht zu den Vertragsparteien zählt.

Mit seinem Urteil vom 29. November 2016 hat die höchste gerichtliche Instanz Frankreichs nun eine klare Meinung zu dieser Frage – zu Gunsten der Verordnung – in einem Fall von Transportschäden bei internationaler Beförderung auf der **Schiene** geäußert. Sie hat sich dabei allerdings nicht auf Artikel 71 der Verordnung (auf den sich beide CMR-Urteile beziehen), sondern nur auf Artikel 2 der Vereinbarung über den Beitritt der EU zum COTIF gestützt. Sie hat sich in diesem Fall der von der Vorinstanz (Appellationshof Paris) vorgenommenen Auslegung angeschlossen.

Es gibt Regelungen betreffend den Gerichtsstand in allen Anhängen des COTIF, die Verträge regeln, d.h. in den Anhängen A, B, D und E. Sollte im Hinblick auf die Argumente des Appellationshofes und des Kassationshofes das gleiche Prinzip auf alle diese Bestimmungen angewen-

det werden? Werden diese – auf dem Gebiet der EU – durch die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (bzw. durch die Nachfolge-Verordnung (EU) 1215/2012) zur Gänze verdrängt?

Das Urteil des Kassationshofes wurde im „Bulletin des Transports et de la Logistique“ N° 3624 (vom 19.12.2016, S. 731-732) kritisch besprochen (Autorin: Marie Tilche). Weitere Autoren werden vielleicht folgen.

Wir teilen die im Bulletin des transports et de la logistique vertretene Position insoweit, als wir eine Lösung bedauern würden, bei der es zu einer distributiven Anwendung der Zuständigkeitsbestimmungen käme: Nicht-EU-Staaten blieben den CIM unterstellt (oder einem anderen Übereinkommen, das den Gerichtsstand regelt), EU-Staaten der EU-Verordnung.“

Der Rechtsdienst der OTIF wird die Literatur und weitere Entwicklungen der Rechtsprechung zum Thema verfolgen.

Eva Hammerschmiedová

¹¹ S. Erläuternde Bemerkungen, Artikel 46 CIM, Ziff. 2: Die Anknüpfungspunkte in den Buchstaben a) und b) wurden aus Artikel 31 § 1 CMR übernommen. Die für „Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle“ („succursale ou agence“) verwendeten Begriffe stimmen überein mit den in Artikel 5 Ziff. 5 EuGVÜ benutzten Anknüpfungsmerkmalen. Zur Auslegung kann daher die Rechtsprechung des EuGH als ratio legis herangezogen werden. (http://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/03_erlaeut/05_CIM_d_Kons_Erl_Bemerkungen.pdf)

¹² Veröffentlicht auf <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:62008CJ0533&from=FR> (DE)

¹³ Veröffentlicht auf http://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf?jsessionid=9ea7d2dc30d59ca5344caab542bf9a4fdf5906e-5fa09.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxyKc350?doclang=DE&text=&pageIndex=0&part=1&mode=DOC&docid=157352&occ=first&dir=&cid=736141

VERANSTALTUNGSKALENDER 2017

DATUM	TAGUNGEN	ORT
13. - 17. März	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	Bern - Schweiz
3. - 4. Mai	Arbeitsgruppe „Änderung des Revisionsverfahrens des COTIF“	Bern - Schweiz
13. - 14. Juni	Fachausschuss für technische Fragen 10. Tagung	Bern - Schweiz

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2017

DATUM	TAGUNGEN	ORG.	ORT
8. - 9. März	Task Force for the application of TSI Noise to existing wagons	ERA	Lille - Frankreich
21. März	ERA Working Party on European Vehicle Register	ERA	Valenciennes - Frankreich
23. März	Ausschuss CIM	CIT	Bern - Schweiz
24. März	Arbeitsgruppe Multimodalität	CIT	Bern - Schweiz
27. - 29. März	Internationale Konferenz der OSShD	OSShD	Warschau - Polen
25. April	ERA Working Party on European Vehicle Register	ERA	Valenciennes - Frankreich
25. - 27. April	Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter	UNECE	Genf - Schweiz
8. - 12. Mai	Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (102. Tagung)	UNECE	Genf - Schweiz
16. Mai	Ausschuss CUI	CIT	Bern - Schweiz
17. Mai	Arbeitsgruppe CIV/SMPS	CIT	Bern - Schweiz
17. Mai	ERA Working Party on European Vehicle Register	ERA	Lille - Frankreich
22. - 24. Mai	Expertengruppe Unified Railway Law-15. Tagung- (SC.2/GEURL)	UNECE	Genf - Schweiz
23. - 25. Mai	Zeitweilige Arbeitsgruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen
30. Mai	ERA Working Party on European Vehicle Register	ERA	Lille - Frankreich
31. Mai - 2. Juni	Forum international des transports	OECD	Leipzig - Deutschland
6. Juni	ERA Working Party on European Vehicle Register	ERA	Lille - Frankreich
6. - 9. Juni	Ministerkonferenz der OSShD, XLV. Tagung	OSShD	Russland
22. Juni	Ausschuss CIV	CIT	Bern - Schweiz

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wenn Sie sich für die vierteljährlich erscheinende Veröffentlichung der OTIF, die Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr, anmelden möchten, senden Sie uns bitte eine E-Mail an folgende Adresse: media@otif.org

Es ist ebenfalls möglich, die Zeitschrift auf der Website der OTIF (www.otif.org) unter „Medien“ einzusehen. Wir bedanken uns für Ihre Treue und wünschen viel Spaß beim Lesen!

Die Redaktion

Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Bern

Tel. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11 | info@otif.org | www.otif.org