



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES  
ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR  
INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

---

**Groupe de travail « RU CUI »  
Arbeitsgruppe „ER CUI“  
Working group "CUI UR"**

**CUI 1/3  
21.11.2014**

Original: DE

## **1. Tagung**

---

Stellungnahmen interessierter internationaler Organisationen und Verbände zur  
Revision der ER CUI

Beim Sekretariat sind Stellungnahmen zum Dokument CUI 1/2 vom Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) und vom Internationalen Verband der Tarifeure (IVT) eingegangen. Deren voller Wortlaut findet sich in der Anlage.

Beide Verbände gehen auf die vom Generalsekretär lancierte Frage nach einer neuen, den Bedürfnissen der Praxis besser entsprechenden Definition des Anwendungsbereichs der CUI ein und liefern hilfreiche Ideen dazu. Im Hinblick auf den Sinn und Zweck des COTIF muss ein Bezug zum internationalen Eisenbahnverkehr als Ausgangspunkt aller Überlegungen bleiben.

Es ist eines der Hauptanliegen des CIT, beim Abstecken eines neu definierten Anwendungsbereichs der ER CUI die Harmonisierung des Rechtsregimes für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur für die gesamte Transportkette zu bewahren.

Das CIT weist darauf hin, dass die Begriffe wie „internationale Trasse“, „internationale Zuteilung“, „internationaler Zug“, „internationaler Schienennetz-Nutzungsvertrag“, „internationale Schienenverkehrsdienstleistung“ in der Praxis unterschiedlich ausgelegt werden und zeigt anhand von Beispielen, inwieweit der heutige Anwendungsbereich beim Abstellen auf das eine oder das andere Kriterium der „Internationalität“ eingeschränkt wäre.

Wir verstehen die Auffassung des CIT, dass die Begriffe wie „internationaler Zug“ / „internationale Verkehrsleistung“ oder „internationale Trasse“ im Lichte der aus Sicht des COTIF unerlässlichen Forderung betrachtet werden müssen, nämlich dass der Nutzungsvertrag alle CIV/CIM Verkehre vom Ausgangs- bis zum Bestimmungspunkt abdecken sollte.

Es ist hingegen nicht zwingend, unbedingt nach einer Lösung zu suchen, die den durch die bisherige Auslegung sehr weit gewordenen Anwendungsbereich (s. Anlage zu Dok. CUI 1/2) abdecken würde. Eine Einschränkung dieses weiten Anwendungsbereichs sollte jedenfalls geprüft werden.

Die gesuchte Lösung sollte selbstverständlich mit dem Recht der EU kompatibel sein. Doch die Bedingungen für die Anwendung der ER CUI dürfen nicht so formuliert sein, dass deren Erfüllen durch die Mitgliedstaaten des COTIF, die nicht Mitglieder der EU sind, von vornherein ausgeschlossen wäre. Der IVT bietet ein allgemeiner formuliertes Kriterium an, das diskutiert werden könnte, nämlich „alle Infrastrukturnutzer (Eisenbahnunternehmen), die über Berechtigungen verfügen, die Infrastruktur in mindestens zwei Mitgliedstaaten der OTIF zu nutzen.“

## **Kommentar des CIT zu den Rahmenbemerkungen des Generalsekretärs der OTIF für die erste Tagung seiner Ad-hoc-Arbeitsgruppe CUI vom 10.12.2014**

Sehr geehrter Herr Generalsekretär,

Wir danken Ihnen für die Einladung und die Zusendung Ihrer Rahmenbemerkungen für die erste Tagung Ihrer Ad-hoc-Arbeitsgruppe CUI. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, Ihnen die ersten Überlegungen des CIT zu den Tagungsunterlagen vom 9. Oktober 2014 zu senden. Sollten Sie dazu Fragen haben, stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung. Wir danken Ihnen auch für die Gelegenheit, unsere Anliegen der Arbeitsgruppe präsentieren zu dürfen.

Das CIT erachtet Ihre Überlegungen in den Rahmenbemerkungen als äußerst hilfreich und wir danken für die sorgfältige und fundierte Aufbereitung der Themen. Wir gehen mit Ihnen einig, dass die Neuformulierung des Anknüpfungspunktes für den Geltungsbereich der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI eine delikate und anspruchsvolle Aufgabe ist. Wir freuen uns, an der neuen Formulierung des Anwendungsbereiches der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI mitwirken zu dürfen und erachten Ihre Vorschläge als interessanten Einstieg für die Diskussion.

### **1. Anwendungsbereich der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI**

#### **a) Zum Anknüpfungspunkt der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI**

Aus der Sicht des CIT und seiner Mitglieder ist es für die Neuformulierung des Anwendungsbereiches zentral, dass das Ziel der rechtlichen Harmonisierung der Eisenbahn-Infrastrukturnutzung für die gesamte Beförderungskette einer internationalen Beförderung beibehalten wird, wobei es zu begrüßen wäre, wenn der Geltungsbereich der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI künftig klarer formuliert wäre.

Mit der von Ihnen angesprochenen Ausdehnung des Anwendungsbereiches der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI auf nationale Beförderungen durch die Übernahme in nationales Recht, ließe sich dieses Ziel erreichen, was wir daher in erster Priorität unterstützen.

Ihre Vorschläge für einen neuen Anknüpfungspunkt lassen eine spannende Diskussion zum Geltungsbereich erwarten, auf die wir uns freuen. Der vorgeschlagene Anknüpfungspunkt der internationalen Dienstleistung/Trasse/Nutzungsvertrag, ist aus Sicht des CIT dennoch lediglich als Rückfallebene zu wählen, da keiner dieser Anknüpfungspunkte die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI auf die Nutzung der Eisenbahn-Infrastruktur für internationale Beförderungen so umfassend abdeckt wie die heutige Formulierung. Nicht abgedeckt wären insbesondere Beförderungen, die mit *einem* einheitlichen Beförderungsvertrag *und* mit unterschiedlichen Zügen durchgeführt werden (z. B. ein

Fahrgast fährt mit einem einzigen Fahrschein von Bonn (D) nach Antwerpen (BE<sup>1</sup>) oder Güter werden mit einem CIM-Frachtbrief durch drei Länder befördert und im Mittleren umgeladen).

Als zentral erachten wir für die Diskussion wie auch für die neue Formulierung eine präzise Handhabung der Begriffe im Lichte der Praxis, die sich in den letzten zehn Jahren in Europa herausgebildet hat. Wir sollten im Auge behalten, dass die Begriffe „internationale Trasse“, „internationale Zuteilung“, „internationaler Zug“, „internationaler Schienennetz-Nutzungsvertrag“, „internationale Schienenverkehrsdienstleistung“ unterschiedlich interpretiert werden können und je nach Verständnis unterschiedlich große Teile des heutigen Geltungsbereiches der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI abdecken. Diesen Unterschieden ist für die Diskussion der Kriterien unseres Erachtens daher besondere Sorgfalt zu schenken.

Das CIT hat verschiedene Kriterien und Varianten für die Definition der in der Rahmenbemerkung erwähnten Begriffe geprüft. Dabei zeigte sich, dass insbesondere der Anknüpfungspunkt der „internationalen Trasse“ mehrere Nachteile haben kann. So lässt der Begriff einerseits unterschiedliche Interpretationen zu, was zu Rechtsunsicherheit führt, und deckt andererseits im Vergleich mit dem heutigen Anwendungsbereich lediglich einen Teil des Anwendungsbereiches der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI ab, der je nach Interpretation äußerst eng ausfallen kann.

Aufgrund seiner ersten Einschätzung möchte das CIT daher (wie eingangs erwähnt lediglich im Sinne einer Rückfallebene) den Anknüpfungspunkt der „*Trassenbestellung(en) für einen internationalen Zuglauf*“ als Alternative für den Anwendungsbereich zur Diskussion stellen, da dies einerseits die geringste Einschränkung des heutigen Anwendungsbereichs bedeuten würde<sup>2</sup> und andererseits in der Umsetzung auf die in Europa regulierten Inhalte der zwingend auszutauschenden Informationen einer Trassenbestellungsmeldung gemäß der TSI TAP/TAF

---

<sup>1</sup> Derzeit werden täglich 4 Verbindungen mit einem RE (Bonn – Köln) und einem ICE (Köln – Brüssel) angeboten, für die ein einziges Ticket ausgestellt werden kann (Quelle: sbb.ch). Für die Thalys-Verbindung müssen zwei Tickets ausgestellt werden (der Thalys hat ein globales Fahrkartenpreissystem – IRT). Die gesamte Reise unterliegt heute den ER CIV. Durch das Kriterium „internationaler Zug“ würden für dieselbe Reise zwei unterschiedliche Haftungssysteme zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber zur Anwendung kommen z. B. für einen Rückgriff gegen den Infrastrukturbetreiber.

<sup>2</sup> Mit diesem Kriterium ließen sich alle Infrastrukturnutzungsverträge für einen „internationalen Zug“ harmonisieren, unabhängig davon, ob

- die Trasse vorkonstruiert oder ad-hoc konstruiert (tailor made) wurde,
- die Trasse „international“ oder national zugeteilt wurde,
- ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen die Beförderung (unabhängig vom gewählten Betriebsmodell) durchführen, oder ob
- ein (multilateraler/„internationaler“) oder mehrere nationale Infrastrukturnutzungsverträge zwischen einem bzw. mehreren Eisenbahnunternehmen und einem bzw. mehreren Infrastrukturbetreibern über die Nutzung der Infrastruktur für die betreffende Beförderung abgeschlossen wird bzw. werden.

Auch bei diesem Anknüpfungspunkt wäre künftig nicht mehr die gesamte Infrastrukturnutzung während einer internationalen Beförderung gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM/CIV von den Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI abgedeckt. Nicht abgedeckt – und damit nicht harmonisiert – wären insbesondere Teile der Infrastrukturnutzung für Beförderungen, die mit einem einheitlichen Beförderungsvertrag aber mit unterschiedlichen Zügen durchgeführt werden (Beisp.: ein Fahrgast fährt mit einem Fahrschein von Bonn (D) nach Brüssel (BE) oder Güter, die mit einem CIM-Frachtbrief versendet werden, werden unterwegs umgeladen bzw. der entsprechende Güterwagen wird rangiert).

abgestellt werden kann. „International“ kann analog zur Definition des „grenzüberschreitenden [...] Dienstes“ in den Punkten 4 und 5 des Artikels 3 der Richtlinie 2012/34/EU in Bezug auf die Mitgliedstaaten der OTIF verstanden werden.

Im Vergleich zum heute geltenden Anwendungsbereich würde mit dem Anknüpfungspunkt der „Trassenbestellung(en) für einen internationalen Zuglauf“ ein erheblicher Umfang der heutigen Infrastrukturnutzung während einer internationalen Beförderung gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM/CIV künftig nicht mehr von den Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI erfasst.

## **b) Zur Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI auf Serviceeinrichtungen**

Mit Blick auf die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI auf Serviceeinrichtungen hat sich sowohl im Rahmen der Diskussionen innerhalb der Ausschusses CUI des CIT als auch im Rahmen der Verhandlungen mit den Infrastrukturbetreibern zur Aktualisierung der E-GTC-I das Verständnis durchgesetzt, dass sich deren Geltung auf diejenigen Serviceeinrichtungen beschränken sollte, für die der Betrieb der Einrichtung nach nationalem Recht dem Infrastrukturbetreiber übertragen wurde, was wir daher in der Arbeitsgruppe gerne als Variante zur Diskussion stellen möchten.

## **2. Zur Haftungserweiterung in Artikel 8 § 1 c)**

Zur Erweiterung der Haftung auf Vermögensschäden, die nach nationalem Recht geschuldet sind, erlauben wir uns eine Präzisierung: Die Änderungsanregung des CIT zur Haftungserweiterung in Art. 8 § 1 c) zielte auf Entschädigungen ab, die der Beförderer dem Endkunden (also dem Reisenden bzw. dem Versender) zu leisten hat. Um allfälligen Missverständnissen zu anderen Entschädigungen nach nationalem Recht vorzubeugen, regen wir an, zu prüfen, ob es angebracht wäre, die Kunden als Empfänger der Entschädigung in der Formulierung selbst oder in den Erläuternden Bemerkungen explizit zu nennen.

## **3. Neu: Zum Vorbehalt des nationalen Rechts in Artikel 5bis § 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI**

Als zusätzlichen Punkt möchten wir anregen, die Notwendigkeit des Vorbehaltes des nationalen Rechts in Artikel 5bis § 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI zu hinterfragen, soweit es sich um nationale Regelungen des Privatrechts und insbesondere des Haftungsrechts handelt. Das CIT erachtet es sowohl als Widerspruch zur zwingenden Natur der Haftungsregelungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI gemäß Artikel 4 als auch in seiner Wirkung als problematische Schwächung der Harmonisierung der Haftungsregelungen für internationale Beförderungen, dass nationales Recht Vorrang gegenüber den Haftungsregelungen in Artikel 8 und 9 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI haben soll.

## **4. Zur Möglichkeit, im Laufe der Diskussion weitere Punkte vorzuschlagen**

Das CIT geht davon aus, dass es auch später noch möglich sein wird, weitere Punkte zur Haftungsregelung in die Diskussionen einzubringen. Unsere Mitglieder haben angesichts der

neuen Situation einer grundsätzlicheren und tiefgreifenderen Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI den Bedarf geäußert, auch weitere neue Aspekte zu diskutieren (bspw. die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI auf Leerzüge, zusätzliche Haftungsarten, neue Haftungsfragen im Zusammenhang mit Vertragsparteien der neu abzuschließenden Verträge wie die Haftung von Antragstellern gemäß der Richtlinie 2012/34/EU, wenn diese keine Eisenbahnunternehmen sind).

Wir danken Ihnen erneut für die Gelegenheit, an der Weiterentwicklung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI mitwirken zu dürfen, und freuen uns auf die Zusammenarbeit in Ihrer Ad-hoc-Arbeitsgruppe CUI.

Mit freundlichen Grüßen

sig. Cesare Brand  
Generalsekretär

sig. Myriam Enzfelder  
Senior Legal Adviser

## Stellungnahme des Internationalen Verbandes der Tarifeure (IVT)

Der IVT dankt für die mit Schreiben vom 9.10.2014, GZ A 91-01/502.2014 ausgesprochene Einladung zur Teilnahme an der 1. Tagung der Arbeitsgruppe „Revision der ER CUI“ am 10. Dezember 2014.

Zu den Fragen im mit der Einladung versandten Dokument CUI 1/2 erlaubt sich der IVT folgende Stellungnahme abzugeben:

### Zum Anwendungsbereich der ER CUI

1. *Kann man die „Durchführung internationaler Beförderungen im Sinne von ER CIV/CIM“ als Kriterium des Anwendungsbereichs der CUI beibehalten?*

Es ist sicherlich nicht unproblematisch, dass derzeit die Anwendung der Regelungen über die Rechtsbeziehungen zwischen Infrastrukturbetreibern und Infrastrukturnutzern (Eisenbahnunternehmen) davon abhängig ist, ob der Infrastrukturnutzer (das Eisenbahnunternehmen) Verträge mit Dritten gemäß ER CIM/CIV abgeschlossen hat oder abgeschlossen haben könnte.

2. *Welche weiteren Kriterien kämen in Betracht?*

Grundzweck des COTIF ist es, dass für den Eisenbahnverkehr möglichst einheitliche Regelungen gelten, wenn nicht bloß ein einziger Mitgliedstaat betroffen ist. Demgemäß könnte der Anwendungsbereich der ER CUI sich auf alle Infrastrukturnutzer (Eisenbahnunternehmen) beziehen, die über Berechtigungen verfügen, die Infrastruktur in mindestens zwei Mitgliedstaaten der OTIF zu nutzen.

3. *Sollte der Anwendungsbereich der CUI mit dem der Trassenverträge für internationale Verkehre verknüpft werden?*

Der Begriff „Trassenverträge“ erscheint zu spezifisch.

4. *Wenn der Anwendungsbereich mit der „Nutzung internationaler Trassen“ verknüpft wäre, wäre dies dann nicht viel praktischer und klarer als das Kriterium der „Durchführung internationaler Beförderungen im Sinne von ER CIV/CIM“?*

Diese Frage ist mit Hinweis auf die Antwort zu Frage 2 grundsätzlich zu bejahen. Der Ausdruck „internationale Trassen“ erscheint jedoch zu spezifisch.

5. *In diesem Fall würde die Nutzung der Infrastruktur von „internationalen“, d. h. grenzüberschreitenden Zügen das neue und einzige Kriterium. Mit Blick auf die Entschädigung des Beförderers für indirekte Schäden wäre auch das Rückgriffsrecht des Beförderers im Fall von an den Kunden gemäß nationalem Recht geleisteten Entschädigungen abgedeckt, sofern es Fahrgäste oder Güter betrifft, die im Binnenverkehr in „internationalen“ Zügen befördert werden.*

Im Sinne der Antwort zu Frage 2 würde es sich nicht um die Nutzung durch „internationale“, d. h. grenzüberschreitende Züge sondern um die Nutzung der

Infrastruktur durch „internationale Nutzer“, d.h. solche (Eisenbahnunternehmen), die bei Nichtanwendbarkeit der ER CUI von uneinheitlichem Haftungsrecht etc. im Verhältnis zum Infrastrukturbetreiber betroffen sein könnten.

6. *Sollte/müsste der Anwendungsbereich der CUI innerhalb der EU also auf alle nationalen Netze ausgeweitet werden?*

Dies wäre im Interesse der Rechtseinheitlichkeit zu begrüßen.

### **Zur Serviceinfrastruktur**

7. *Sollen die Bestimmungen der ER-CUI auf alle – oder zumindest die meisten – an die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur angeschlossenen Dienstleistungen angewendet werden?*

Eine desbezügliche Ausweitung des derzeitigen Anwendungsbereichs sollte mit größter Behutsamkeit geprüft werden, insbesondere müssten in diesem Fall die von dieser Ausweitung betroffenen „der Eisenbahninfrastruktur angeschlossenen Dienstleistungen“ klar definiert sein.

### **Zur Haftung**

8. *Kann das Problem direkter Schäden durch eine abgeänderte Definition des Anwendungsbereichs der CUI gelöst werden?*

Davon ist auszugehen, weil der Anwendungsbereich im Sinne der obigen Ausführungen zu 2. und 5. nur noch von der Qualifikation des Geschädigten als „internationaler Infrastrukturnutzer“ und nicht von dessen Verhältnis zu Dritten abhängig wäre.

9. *Sollten die CUI-Regelungen, was indirekte Schäden (Rückgriffsrechte) anbelangt, ausgeweitet werden, um weitere Schadenstatbestände abzudecken?*

Grundsätzlich ja.

10. *Wenn ja, sollte der Rückgriff bei Entschädigungszahlungen seitens des Beförderers, die sich auf eine andere gesetzliche Grundlage stützen als die ER CIV/CIM, abgedeckt sein?*

Grundsätzlich ja, sofern die „andere gesetzliche Grundlage“ ausreichend klar definiert ist (Recht das im Mitgliedstaat anwendbar ist, in welchem sich die Infrastruktur befindet oder der Infrastrukturbetreiber seinen Sitz hat?).

11. *Ist es notwendig, eine Parallelität zwischen Artikel 8 § 1 und 9 § 1 zu erreichen? Soll zusätzlich zur Haftung des Beförderers für Personenschäden (Buchst. a) und für Sachschäden des Infrastrukturbetreibers (Buchst. b) ein neuer Buchstabe c) eingeführt werden, um auch Vermögensschäden des Infrastrukturbetreibers (indirekte Schäden) abzudecken?*

Grundsätzlich ja, sofern auch in diesem Fall die Rechtsgrundlage, auf die sich die Entschädigungszahlungen seitens des Infrastrukturbetreibers stützen, ausreichend klar definiert ist.