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

Assemblée générale
Generalversammlung
General Assembly

AG 12/13 Add. 8
30.09.2015

Original: DE

KONSOLIDIERTE ERLÄUTERNDE BEMERKUNGEN

ER CUI

Tel. +41 (0) 31 359 10 10 Fax +41 (0) 31 359 10 11 info@otif.org Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Berne/Bern

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI)

Erläuternde Bemerkungen [1]

Allgemeines

Entstehungsgeschichte

1. In einer Analyse der Folgen der Richtlinie 91/440/EWG vom 29. Juli 1991, die das Sekretariat[2] den Mitgliedstaaten am Anfang des Jahres 1993 zukommen ließ, wies das Sekretariat darauf hin, dass die Trennung zwischen Betrieb der Infrastruktur und Beförderungsleistung zu neuen Rechtsbeziehungen und Vertragsverhältnissen führt. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind in einem solchen Fall Kunden und Vertragspartner der Infrastrukturbetreiber, während die Reisenden, die Versender von Gütern und die Einsteller von Privatwagen nicht in unmittelbaren Vertragsbeziehungen mit den Betreibern der Infrastruktur stehen, sondern ausschließlich mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen als Beförderer oder als Verwender von Wagen.

2. In einem im darauf folgenden Jahr erstellten Fragenkatalog betreffend eine Revision des COTIF 1980 stellte das Sekretariat unter anderem die Frage, ob der Beförderer für Schäden einstehen sollte, die durch die Infrastruktur verursacht werden, und ob Rückgriffsansprüche zwischen Beförderer und Betreiber der Infrastruktur in Einheitlichen Rechtsvorschriften zu regeln oder einer Regelung durch die Parteien bzw. durch das Landesrecht zu überlassen seien.

3. Fast alle Mitgliedstaaten und befragten internationalen Organisationen und Verbände sprachen sich in ihren Antworten dafür aus, dass der Beförderer dem Kunden gegenüber für Schäden einzustehen habe, die durch den Betrieb der Infrastruktur oder durch Schäden an ihr verursacht wurden, dass ihm jedoch ein Rückgriffsrecht gegenüber dem Betreiber der Infrastruktur zustehen müsse. Hingegen vertrat die große Mehrheit der Mitgliedstaaten die Auffassung, dass dieses Rückgriffsrecht nicht in einheitlichen, im Rahmen der OTIF ausgearbeiteten Rechtsvorschriften geregelt, sondern dem Landesrecht oder der Vereinbarung der Parteien überlassen werden sollten (s. Zusammenfassung der Antworten, Zeitschrift 1994, S. 124 und 126).

4. Bei den Beratungen der 3. Generalversammlung (14.-16.11.1995) und bei der 3. Tagung des Revisionsausschusses (11.-15.12.1995, s. Niederschrift S. 2), die sich mit dem Entwurf des Sekretariates für neue Einheitliche Rechtsvorschriften CIM (ER CIM) vom 5. Mai 1995 befasst hatte, sowie in weiteren Expertengesprächen setzte sich schließlich die Auffassung durch, dass eine international einheitliche Regelung der Beziehungen zwischen Betreiber der Infrastruktur und Beförderer zweckmäßig und wünschenswert sei.

---

[1] Artikel, §§ usw. ohne nähere Bezeichnung sind solche der ER CUI; Hinweise auf Niederschriften von Tagungen ohne nähere Angabe des Gremiums betreffen Tagungen des Revisionsausschusses, soweit sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt.

[2] Damals: das “Zentralamt“

5. Das Verhältnis Beförderer/Kunde/Betreiber der Infrastruktur wurde bei der 4. Tagung des Revisionsausschusses (25.-29.3.1996) in den ER CIM in der Form gelöst, dass der Betreiber der Infrastruktur *ex lege* zum Erfüllungsgehilfen des Beförderers erklärt wird, so dass dieser seinen Kunden gegenüber für Schäden, die durch Mängel im Bereich der Infrastruktur verursacht sind, einzustehen hat. Ansprüche der Kunden gegen den Betreiber der Infrastruktur können diesem gegenüber nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen der ER CIM geltend gemacht werden (Art. 41 § 2 CIM).

6. Der vom Sekretariat ausgearbeitete Entwurf Einheitlicher Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur wurde samt erläuternden Bemerkungen mit Rundschreiben vom 1. Juli 1996 den Mitgliedstaaten sowie den interessierten internationalen Organisationen und Verbänden zugesandt (Entwurf veröffentlicht in Zeitschrift 1996, S. 181-187, erläuternde Bemerkungen in Zeitschrift 1996, S. 187-195). Der Entwurf wurde vom Revisionsausschuss in erster Lesung bei der 9. Tagung (9.-13.12.1996) sowie in zweiter Lesung bei der 17. Tagung (2. Sitzung, 5.5.1998) angenommen.

7. Die vom Revisionsausschuss angenommenen Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (ER CUI) beruhen auf dem Grundgedanken, dass den Parteien eines solchen Vertrages möglichst weitgehende Freiheit in der Gestaltung ihrer vertraglichen Beziehungen eingeräumt werden soll, dass jedoch die Haftung einheitlich und verbindlich geregelt werden muss. Damit können vor allem die Probleme vermieden werden, die sich aus unterschiedlichen landesrechtlichen Haftungsregelungen ergeben könnten.

8. Die ER CUI regeln - abgesehen von Artikel 6 § 1 Satz 1 und 2 (s. Ziff. 3 der Bemerkungen zu Art. 6) - ausschließlich die vertraglichen Beziehungen zwischen dem Betreiber der Infrastruktur und dem Beförderer; sie sollen sicherstellen, dass die Regelung nicht durch konkurrierende andere Ansprüche (deliktische oder quasideliktische Ansprüche) unterlaufen wird. Ansprüche, auf welchem Rechtsgrund sie auch beruhen, können daher nur unter den in den ER CUI vorgesehenen Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden (Art. 19). Auch Ansprüche gegen Hilfspersonen, für die der Betreiber oder der Beförderer haftet, werden in diese Regelung einbezogen, um eine Umgehung zu verhindern (vgl. auch Art. 41 § 2 CIM).

9. Die ER CUI regeln hingegen nicht andere Rechtsverhältnisse, z.B. nicht das Verhältnis zwischen dem Betreiber und seinen Hilfspersonen oder zwischen dem Beförderer und seinen Hilfspersonen. Sie regeln ferner nicht das Verhältnis zwischen dem Betreiber und Dritten oder dem Beförderer und Dritten. Dies bedeutet zum Beispiel, dass allfällige Rückgriffsansprüche des Betreibers gegen die Vertragspartner des Beförderers (z.B. den Absender, der durch mangelhafte Verladung nicht nur dem Beförderer, sondern auch dem Betreiber der Infrastruktur Schäden verursacht hat) in den ER CUI nicht geregelt werden. Für diese Rechtsverhältnisse gilt Landesrecht, das nach den Regeln des internationalen Privatrechts im Einzelfall zu bestimmen ist.

10. Eine Ausnahme von den in Ziffer 7 und 8 dargestellten Grundsätzen bildet Artikel 21. Ansprüche der Hilfspersonen des Betreibers oder des Beförderers können gegen die andere Partei des Nutzungsvertrages ebenfalls nur unter den in den ER CUI vorgesehenen Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden. Durch

diese „Gleichschaltung“ soll verhindert werden, dass es im Umweg über Klagen der Hilfspersonen zu einer anderen Haftung des Beförderers bzw. des Betreibers kommt.

11. Der Revisionsausschuss beschloss bei seiner 16. Tagung, gleichlautende Bestimmungen der Anhänge als gemeinsame Bestimmungen in das Grundübereinkommen aufzunehmen (Niederschrift, S. 7, 12 und 15). Dementsprechend finden sich die Bestimmungen über das anwendbare Landesrecht und über die Rechnungseinheit in den Artikeln 8 und 9 COTIF (Niederschrift 17. Tagung, 2. Sitzung, S. 11/12 und Niederschrift 19. Tagung, S. 13-17).

12. Angesichts der in Artikel 46 CIM und in Artikel 57 CIV vorgesehenen gerichtlichen Zuständigkeit und der Regelung in Artikel 24 ist nicht ausgeschlossen, dass für Klagen gegen den Beförderer und für Klagen gegen den Betreiber der Infrastruktur Gerichte in verschiedenen Mitgliedstaaten zuständig sein werden. Bei einer Definition des Landesrechtes wie in Artikel 8 COTIF dürften sich keine unlösbaren Rechtsprobleme ergeben. § 3 dieses Artikels enthält eine Generalverweisung, das heißt, das jeweilige internationale Privatrecht des Staates, in dem der Berechtigte seinen Anspruch geltend macht, ist in die Verweisung einbezogen. Mit Rücksicht auf den Grundsatz des „*proper law*“ und der Entscheidungseinheit, die in praktisch allen Rechtsordnungen gelten, sowie mit Rücksicht darauf, dass der Haftungsgrund einheitlich geregelt wird, ist der Fall, dass unterschiedliche Rechtsvorschriften von den Gerichten anzuwenden wären, eher unwahrscheinlich.

13. Der Revisionsausschuss sah hinsichtlich des Datenschutzes (s. die im Entwurf des Zentralamtes vom 1.7.1996 vorgesehenen Bestimmungen) keinen Regelungsbedarf auf internationaler Ebene (Niederschrift 9. Tagung, S. 14).

14. Die im Entwurf des Sekretariates vorgesehene Bestimmung betreffend den Höchstbetrag der Entschädigung bei Sachschäden wurde vom Revisionsausschuss gestrichen. Damit bleibt es den Vertragsparteien unbenommen, entsprechende Vereinbarungen zu treffen und das Risiko untereinander zu verteilen (Niederschrift 9. Tagung, S. 36).

15. Die 5. Generalversammlung (26.5.-3.6.1999) nahm die vom Revisionsausschuss beschlossenen Texte mit zwei Änderungen (s. Ziff. 3 der Bemerkungen zu Art. 6 und Ziff. 2 der Bemerkungen zu Art. 8) an.

Weitere Entwicklung

16. Angesichts der Entwicklung der Gesetzgebung der Europäischen Union (EU) in Bezug auf die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur erwies sich eine Anpassung der ER CUI als unumgänglich, um ihre Kompatibilität mit dem Recht der EU sicher zu stellen. Der Revisionsausschuss hat in seiner 24. Tagung (23.-25.6.2009) die erforderlichen Anpassungen angenommen.

17. Die von der Generalversammlung anlässlich ihrer 7. (23.-24.11.2005) und 8. Tagung (6.-7.9.2006) gefassten Beschlüsse zur Unterstützung von Initiativen zur Lösung der rechtlichen und praktischen Probleme zwischen dem damaligen Gemeinschaftsrecht (mittlerweile Recht der EU) und dem COTIF sahen vor, dass die offenen Fragen hinsichtlich der Anhänge zum COTIF, mit Ausnahme der Anhänge F und G, auf ent-

sprechender Ebene zu behandeln sind, damit praktische Lösungen gefunden werden können, die zur Einrichtung entsprechender Arbeitsgruppen führen könnten.

18. Gemäß diesen Beschlüssen und durch die Initiative der Gruppe „Landverkehr“ des Rates der EU, die am 12. Dezember 2007 getagt hat, wurde eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe für den Anhang E (CUI) eingesetzt (die Arbeitsgruppe, nachstehend „CUI-Gruppe“ genannt, umfasste Vertreter der Europäischen Kommission, des O-TIF-Sekretariats und juristische Sachverständige einiger Mitgliedstaaten der EU und der Schweiz), um zunächst die jeweiligen Rechtsordnungen zu prüfen und die Bereiche zu identifizieren, die Schwierigkeiten bereiten könnten, und anschließend praktische Lösungen vorzuschlagen.

19. Im Rahmen mehrerer Tagungen im Laufe des Jahres 2008 hat die CUI-Gruppe strittige Inkompatibilitätsbereiche zwischen dem EU-Recht und den CUI identifiziert und erörtert und einige Änderungsvorschläge betreffend die CUI beschlossen, um nicht nur solche Bereiche zu bereinigen, sondern auch bestimmte Teile der CUI zu klären, die rechtliche Schwierigkeiten zwischen den beiden Rechtsordnungen bereiten konnten. Diese Änderungen und Klarstellungen betrafen

- den Anwendungsbereich,
- die Begriffsbestimmungen „Betreiber”, „Beförderer”, „Betriebsgenehmigung” und „Sicherheitszertifikat”,
- die Bestimmungen über den Nutzungsvertrag,
- die besonderen Pflichten der Beförderer und der Betreiber,
- die Haftung für Schäden, die durch Verspätung/Betriebsstörung entstehen, und
- die Schlichtungsverfahren.

20. Das Hauptziel der von der CUI-Gruppe vorgeschlagenen Änderungen war es, den Entwicklungen in der Gesetzgebung der EU Rechnung zu tragen, einschließlich der Instrumente, die zum Zeitpunkt der Annahme der CUI noch nicht in Kraft getreten waren, wie z.B. die Richtlinien 2001/14/EG, 2004/49/EG und 2004/51/EG, sowie die Verordnung EG/1371/2007.

21. Der Revisionsausschuss folgte in seiner 24. Tagung (23.-25.6.2009) weitgehend den Anregungen der CUI-Gruppe. Da sich der Anwendungsbereich der CUI jedenfalls mit dem des entsprechenden EU-Rechts oder des entsprechenden nationalen Rechts überschneidet, wurden die Bestimmungen mehrerer Artikel der CUI, wo ein Missverständnis hinsichtlich eines solchen Rechts hätte entstehen können, entsprechend geändert. Die Formulierung der Begriffsbestimmung „Betriebsgenehmigung“ wurde geändert, um sie an die Bedeutung dieses Begriffs im Gemeinschaftsrecht (mittlerweile Recht der EU) besser anzupassen; in Artikel 5bis (Unberührtes Recht) wurde zwischen den Haftungsbestimmungen der Artikel 8 und 9 der CUI, in denen nur das Recht der EU unberührt bleibt, aber nicht das nationale Recht (Art. 5bis § 2), und den Bestimmungen anderer Artikel, in denen das nationale Recht auch unberührt ist (Art. 5bis § 1), unterschieden (für die Einzelheiten siehe die entsprechenden Erläuternden Bemerkungen).

22. Die vom Revisionsausschuss in seiner 24. Tagung gemäss Artikel 17 § 1 COTIF angenommenen Änderungen sind am 1. Dezember 2010 in Kraft getreten.

23. Die 9. Generalversammlung (9./10.9.2009) nahm die Ergebnisse der 24. Tagung des Revisionsausschusses hinsichtlich der Änderungen des Anhangs E (CUI) zum Übereinkommen und der Erläuternden Bemerkungen zur Kenntnis und genehmigte die Erläuternden Bemerkungen zu den Artikeln 1, 4, 8 und 9 CUI. Sie stellte fest, dass diese Änderungen keine Beschlüsse sind, für die Artikel 34 des Übereinkommens gilt, und wies den Generalsekretär an, hinsichtlich der Inkraftsetzung dieser Änderungen gemäß Artikel 35 des Übereinkommens vorzugehen. Ferner ermächtigte sie den Generalsekretär, ihre Entscheidungen zu den Ergebnissen des Revisionsausschusses im allgemeinen Teil der Erläuternden Bemerkungen zusammenzufassen.

24. Der Revisionsausschuss hat in seiner 25. Tagung (25.-26.6.2014) redaktionelle Anpassungen des Artikels 5bis CUI angenommen. Er hat darüber hinaus auch die Einrichtung von Arbeitsgruppen des Generalsekretärs zur Ausarbeitung von Änderungsanträgen für die ER CUI in Zusammenarbeit mit der EU und dem CIT befürwortet. Die vom Revisionsausschuss in seiner 25. Tagung angenommenen redaktionellen Anpassungen treten am 1. Juli 2015 in Kraft.

Im Einzelnen

Titel I
Allgemeines

Artikel 1
Anwendungsbereich

1. Gemäß Artikel 1 gelten die Einheitlichen Rechtsvorschriften (ER) CUI für jeden Vertrag über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM.

   a) In diesem Zusammenhang hat der Begriff „Beförderungen“ die gleiche Bedeutung wie in anderen Übereinkommen betreffend das Transportrecht wie die CMR, das Warschauer, Montrealer und Athener Übereinkommen sowie die Hamburger Regeln.

   b) Bezüglich des Ausdrucks „internationale Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM“ siehe die Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 1 CIV und zu Artikel 1 CIM.

   c) Der Ausdruck „zum Zwecke“ (der Durchführung internationaler Beförderungen CIV/CIM) in § 1 macht deutlich, dass allein der Zweck der Nutzung maßgebend ist. Es heißt also nicht etwa „während der Durchführung“ der internationalen Eisenbahnbeförderungen. Daher fällt auch die Nutzung zwecks Vorbereitungen vor der Bereitstellung und Abfertigung des Zuges (bevor der erste Reisende in den Zug einsteigt oder das Gut verladen wird) und zwecks anschließender Arbeiten (wie z.B. Reinigung und Leerrückfahrt) unter den Nut-

zungsvertrag, solange diese Aktivitäten mit einer nachfolgenden oder vorangehenden Beförderung nach CIV oder CIM verbunden sind.

d) Die Frage, ob ein „nationales“ oder ein „fremdes“ Eisenbahnunternehmen/ein nationaler oder ein fremder Beförderer die Infrastruktur benutzt, ist für die Anwendung der CUI ohne Belang.

e) Die CUI gelten auch für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in denjenigen Staaten, in denen der Betrieb der Infrastruktur von der Erbringung von Verkehrsleistungen nicht getrennt wurde und in denen daher ein integriertes Unternehmen in beiden Bereichen des Eisenbahnbetriebs tätig ist, insofern als fremden Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugang zu der Infrastruktur in diesen Staaten eingeräumt wird.

2. § 1 verzichtet darauf, den Anwendungsbereich auf *entgeltliche* Verträge zu beschränken. Verträge über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur müssen nicht in allen Fällen entgeltliche Verträge sein. Es ist grundsätzlich denkbar, dass eine Eisenbahninfrastruktur, deren Betreiber z.B. eine staatliche Stelle ist, auch ohne unmittelbare wirtschaftliche Gegenleistung verschiedenen Beförderern zur Verfügung steht.

3. Die ER CUI gelten nur, soweit der Nutzungsvertrag die Durchführung *internationaler* Eisenbahnbeförderungen im Sinne der ER CIM und der ER CIV bezweckt. Es steht den Mitgliedstaaten jedoch frei, auch für den Binnenverkehr grundsätzlich dasselbe Rechtsregime vorzusehen.

4. Der letzte Satz in § 1 dient der Klarstellung, dass auch eine von Staaten oder staatlichen Einrichtungen betriebene Eisenbahninfrastruktur, die auf Grund eines Vertrages genutzt wird, unter die ER CUI fällt. Handelt es sich um eine „staatliche“ Infrastruktur, muss der Nutzungsvertrag nicht unbedingt zivilrechtlichen Charakter haben; auch öffentlich-rechtliche Verträge sind denkbar, die dann jedoch insbesondere hinsichtlich der Haftung ebenfalls den ER CUI unterliegen.

5. § 2 hebt hervor, dass nur die Beziehungen der Parteien des Nutzungsvertrages untereinander geregelt werden sollen. Wie in Ziffer 8 bis 10 der allgemeinen Bemerkungen ausgeführt, soll durch „Gleichschaltung“ konkurrierender Ansprüche gegen die Hilfspersonen der Parteien des Nutzungsvertrages jede Möglichkeit zur Umgehung der ER CUI vermieden werden. Als eines der wichtigsten Beispiele für die Rechtsbeziehungen, die weiterhin dem Landesrecht unterstehen, stellt § 2 Buchst. a) klar, dass die Haftung der Dienst- oder Auftraggeber der Hilfspersonen diesen gegenüber nicht durch die ER CUI geregelt werden.

6. Während sich die ER CIV/CIM auf die Durchführung der Beförderung auf der Grundlage eines Beförderungsvertrags beziehen, die jeden einzelnen Reisenden und jede einzelne Gütersendung betrifft, betrifft die Nutzung der Infrastruktur üblicherweise die Beförderung von Zügen mit mehreren Reisenden und Sendungen. Diese Reisenden könnten sowohl diejenigen umfassen, die gemäß einem CIV-Beförderungsvertrag befördert werden, als auch andere Reisenden, für welche die ER CIV nicht gelten. Gleiches gilt für einen Zug, mit dem sowohl Sendungen gemäß einem CIM-Beförderungsvertrag befördert werden als auch Sendungen, für welche die ER CIM nicht gelten.

7. Was die Haftung für indirekte Schäden anbelangt, hat der Beförderer im Falle von Personenschäden

   a) hinsichtlich der Reisenden mit nationalen Beförderungsausweisen (Beförderung nach Landesrecht), die eine Entschädigung vom Beförderer nach nationalem Recht erhalten, ein Rückgriffsrecht gegen den Infrastrukturbetreiber nach nationalem Recht, und

   b) hinsichtlich der Reisenden mit CIV-Beförderungsausweisen (internationaler Beförderungsvertrag), die eine Entschädigung vom Beförderer gemäß den ER CIV erhalten, ein Rückgriffsrecht gegen den Infrastrukturbetreiber gemäß den ER CUI (Artikel 8 § 1 Buchstabe c) CUI).

8. Der gleiche Ansatz würde *mutatis mutandis* für Rückgriffsansprüche in Bezug auf Güterschäden gelten.

9. Es gab jedoch in der damaligen CUI-Gruppe unterschiedliche Meinungen über den Anwendungsbereich der ER CUI im Falle direkter Schäden. Der Anwendungsbereich der ER CUI im Fall direkter Schäden dürfte in jedem einzelnen Fall eine zusätzliche Abklärung erfordern.

Artikel 2
Erklärung zur Haftung bei Personenschäden

Wie auch Artikel 2 CIV sieht Artikel 2 die Möglichkeit vor, dass ein Staat erklärt, die Bestimmungen über die Haftung bei Tötung und Verletzung nicht anzuwenden, wenn das schädigende Ereignis auf seinem Gebiet eingetreten ist und das Opfer Angehöriger dieses Staates ist oder in diesem Staat seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat (Niederschrift 17. Tagung, 2. Sitzung, S. 3; vgl. auch Art. 3 CIV 1980). Die Erklärung kann - in Übereinstimmung mit Artikel 42 § 1 Satz 2 COTIF - jederzeit abgegeben werden. Artikel 42 § 1 Satz 1 COTIF sieht vor, dass auch die Erklärung, einen bestimmten Anhang zum Übereinkommen in seiner Gesamtheit nicht anzuwenden, jederzeit abgegeben werden kann.

Artikel 3
Begriffsbestimmungen

1. Die Begriffsbestimmungen dienen der Präzisierung des materiellen Anwendungsbereiches sowie der redaktionellen Vereinfachung des Textes.

2. Der Revisionsausschuss verzichtete bei der Definition des Begriffes „**Eisenbahninfrastruktur**“ (Buchst. a) bewusst darauf, auf die Anlage I Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhaltes der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 des Rates vom 4. Juni 1970 zu verweisen oder die Definition des Begriffs „Eisenbahninfrastruktur“ aus der Richtlinie 91/440/EWG[3] wörtlich in Buchstabe a) zu übernehmen. Eine allgemeinere Definition ist zweckmä-

[3] Diese Richtlinie wurde inzwischen geändert und zusammen mit den Richtlinien 95/18/EG und 2001/14/EG in einer Neufassung in der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums verschmolzen.

ßiger, da sie es ermöglicht, gegebenenfalls eintretenden Entwicklungen Rechnung zu tragen. Sie vermeidet ferner, dass eine Verordnung der EU über den Umweg der ER CUI in allen Mitgliedstaaten der OTIF Gesetz würde und im Falle einer Änderung der Verordnung unter Umständen die ER CUI geändert werden müssten (Niederschrift 9. Tagung, S. 6; Niederschrift 17. Tagung, 2. Sitzung, S. 4).

3. Der Revisionsausschuss beschloss in seiner 24. Tagung (23.-25.6.2009), die Begriffsbestimmung „**Betreiber**“ in Buchstabe b) auszuweiten, um deutlich zu machen, dass eine Person, die unter die Begriffsbestimmung fällt, in den Bereichen, in denen das Recht der EU oder das entsprechende nationale Recht zur Anwendung kommen, sich aller jeweiligen Pflichten bewusst sein muss.

4. Gleichzeitig beschloss er auch, die Begriffsbestimmung „**Beförderer**“ in Buchstabe c) auszuweiten, um deutlich zu machen, dass eine Person, die unter die Begriffsbestimmung fällt, sich dort, wo das Recht der EU oder das entsprechende nationale Recht zur Anwendung kommen, sämtlicher Genehmigungspflichten bewusst sein muss. Insbesondere Nicht-EU-Beförderer müssen darauf achten, dass sie bei einem Vertrag mit Infrastrukturbetreibern der EU-Mitgliedstaaten als „Eisenbahnunternehmen“ nach dem Recht der EU den EU-Pflichten unterstellt sind, insbesondere was die Anforderungen an Betriebsgenehmigungen und Sicherheitszertifikate betrifft.

5. Im Französischen gibt es keinen äquivalenten Ausdruck für den deutsch-rechtlichen Begriff der „Leute“, der sowohl die Bediensteten als auch die anderen Personen umfasst, deren man sich zur Ausführung seiner Aufgaben bedient. Der Entwurf des Sekretariates vom 1. Juli 1996 verwendete daher im Interesse der redaktionellen Vereinfachung den Ausdruck „**Hilfspersonen**“ („auxiliaires“) und definierte diesen Ausdruck (Buchst. d) entsprechend der vom Revisionsausschuss bei seiner 4. Tagung (25.-29.3.1996) für Artikel 40 CIM angenommenen Fassung.

6. Gemeint waren damit ursprünglich nur Personen in abhängiger Stellung, denen gegenüber der Auftraggeber ein Aufsichts- und Weisungsrecht hat. Allfällige unabhängige Subunternehmer oder Zulieferer sollten nach der Konzeption des Entwurfes des Sekretariates nicht unter diesen Begriff fallen (Niederschrift 9. Tagung, S. 26). Der Revisionsausschuss erweiterte jedoch bei seiner 17. Tagung diese Konzeption, so dass der Begriff „Hilfspersonen“ die natürlichen oder juristischen Personen erfasst, auf die zur Erbringung der Leistung zurückgegriffen wird, unabhängig davon, ob sie wirtschaftlich vom Infrastrukturbetreiber oder Beförderer abhängig sind oder nicht (Niederschrift 17. Tagung, 2. Sitzung, S. 7/8).

7. Als **Dritte** im Sinne der ER CUI (Buchst. e) sind als wesentliches Beispiel die Vertragspartner des Beförderers, also Absender und Empfänger zu nennen (s. auch Ziff. 9 der allgemeinen Bemerkungen). Die Ansprüche der Parteien des Beförderungsvertrages gegen den Betreiber der Infrastruktur unterliegen allerdings gemäß den ER CIM und den ER CIV entsprechenden Einschränkungen, da der Betreiber der Infrastruktur *ex lege* als Hilfsperson des Beförderers *qualifiziert* wird (Art. 40 CIM und Art. 51 CIV).

8. Bei der Redaktion der Gesamtheit der Texte vor der 5. Generalversammlung bemühte sich der Revisionsausschuss, den Ausdruck „Person“ nicht zu verwenden. Aus sprachlichen Gründen verwendete der Revisionsausschuss diesen Ausdruck im französischen Text jedoch zur Definition des „Dritten“. Dies betrifft auch den engli-

schen Text, der später hinzugekommen ist. Es ist selbstverständlich, dass dieser Ausdruck in diesem Zusammenhang juristische Personen mit einschließt.

9. Die Begriffsbestimmung „**Betriebsgenehmigung**“ (Buchst. f), wie sie von der 5. Generalversammlung im Jahre 1999 angenommen wurde, orientierte sich an der Terminologie der Richtlinie 91/440/EWG[2]. Es sollte sich um eine nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, „in dem der Beförderer den Sitz seiner Haupttätigkeit hat“, erteilte Berechtigung handeln, die Tätigkeit als Eisenbahnbeförderer auszuüben.

10. Die in der 24. Tagung des Revisionsausschusses zehn Jahre später angenommene geänderte Begriffsbestimmung „Betriebsgenehmigung“ in Buchstabe f) ist der Begriffsbestimmung im EU-Recht besser angepasst (vgl. Richtlinie 95/18/EG[4]). Aus der abgeänderten Begriffsbestimmung geht klarer hervor, dass die Betriebsgenehmigung durch einen Staat erteilt werden muss. Ferner ~~wird~~ wurde festgelegt, dass hinsichtlich der entsprechenden Genehmigung das Recht des Staates gilt, in dem diese erteilt wird. Ist dieses Recht dasjenige der EU oder entsprechendes nationales Recht, so müssen die entsprechenden Bedingungen, insbesondere die Anforderungen betreffend die Erteilung der Betriebsgenehmigung und das Sicherheitszertifikat, erfüllt werden (siehe auch die Bemerkungen zu den Buchstaben c) und g)).

11. Die Begriffsbestimmung „**Sicherheitszertifikat**“ in Buchstabe g) stellt klar, dass es nicht nur um die Sicherheit der Fahrzeuge geht, sondern dass sich diese Bescheinigung auch auf die interne Organisation des Unternehmens und das einzusetzende Personal bezieht (vgl. Richtlinie 95/19/EG). In der 24. Tagung des Revisionsausschusses wurde die Formulierung dieser Begriffsbestimmung der entsprechenden Formulierung in den anderen geänderten Begriffsbestimmungen angepasst. Im Wesentlichen war es schon aus der im Jahre 1999 von der 5. Generalversammlung angenommenen Formulierung klar, dass sich das Sicherheitszertifikat auf das geltende Recht des Ortes stützen muss, in dem die Infrastruktur liegt, einschließlich des geltenden Rechtes des EU-Mitgliedstaates, in dem die Infrastruktur liegt.

Artikel 4
Zwingendes Recht

1. Grundsätzlich haben die ER CUI zwingenden Rechtscharakter und gehen damit landesrechtlichen Bestimmungen vor. Die Formulierung lehnt sich an den Wortlaut des Artikels 5 CIM an.

2. Hinsichtlich der wirtschaftlichen Bedingungen des Nutzungsvertrages herrscht Vertragsfreiheit.

3. Der letzte Satz, der wörtlich aus Artikel 5 CIM übernommen wurde, ermöglicht es den Parteien des Vertrages, ihre Haftung zu erweitern. Die Möglichkeit einer Einschränkung der Haftung ist nur hinsichtlich der Höhe der Haftung für Sachschäden vorgesehen. Eine Einschränkung der Haftung bei Personenschäden wäre rechtspolitisch nicht vertretbar.

---

[4] Diese Richtlinie wurde inzwischen geändert und zusammen mit den Richtlinien 91/440/EWG und 2001/14/EG in einer Neufassung in der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums verschmolzen.

4. Im Rahmen dieses Artikels bezieht sich der Begriff „Vereinbarung“ (in der französischen und englischen Fassung „*stipulation*“) nicht auf Anforderungen, die anderswo als im CUI-Infrastrukturnutzungsvertrag festgelegt sind. Er bezieht sich nicht auf eine Rechtsvorschrift, die in der EU, ihren Mitgliedstaaten oder jedem anderen Staat gilt. Hinsichtlich der potenziellen Widersprüche zwischen den CUI-Bestimmungen betreffend den Vertrag selbst und insbesondere dem EU-Recht s. Bemerkungen zu Artikel 5.

Titel II
Nutzungsvertrag

Artikel 5
Inhalt und Form

1. § 1 hält im Interesse der Rechtsklarheit den Grundsatz fest, dass ein Nutzungsvertrag zu schließen ist, der gemäß § 2 die administrativen, technischen und finanziellen Bedingungen der Nutzung regelt.

2. § 2 spricht bewusst von „finanziellen Bedingungen“, da es grundsätzlich denkbar ist, dass keine unmittelbare Nutzungsgebühr erhoben wird (s. Ziff. 1 der Bemerkungen zu Art. 1), sondern der Betreiber die Eisenbahninfrastruktur unentgeltlich zur Verfügung stellt oder andere Abgeltungen als ein „Entgelt“ im privatwirtschaftlichen Sinne vorgesehen werden.

3. Die Formvorschrift, dass der Nutzungsvertrag schriftlich oder in einer funktionell gleichwertigen Form festzuhalten ist, ist angesichts der Wichtigkeit dieses Vertragsverhältnisses und eventueller Streitfälle gerechtfertigt. Die Missachtung der Formvorschrift des § 3 hat jedoch keinen Einfluss auf die Gültigkeit des Vertrages.

4. In seiner 24. Tagung (23.-25.6.2009) hat der Revisionsausschuss diese Bestimmung umgestaltet:

   - In seiner geänderten Fassung bezieht sich § 1 nicht nur auf den Beförderer, sondern auch auf andere Personen, die einen Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur schließen dürfen. Dies trägt der Tatsache Rechnung, dass gemäß dem Recht der EU nicht nur ein Beförderer, sondern auch ein nach Artikel 16.1 der Richtlinie 2001/14/EG[5] befugter „Antragsteller“ (z.B. eine für den öffentlichen Verkehr zuständige Behörde, ein Spediteur, ein Kombiverkehrsunternehmen oder ein Verlader), der nicht gleichzeitig ein Beförderer ist, eine Vereinbarung zur Nutzung der Infrastruktur mit dem Infrastrukturbetreiber schließen darf.

   - In § 2 werden die Angaben nicht mehr aufgeführt, die in der Regel in einem Vertrag erscheinen, um sicherzustellen, dass dort, wo solche Angaben bereits im geltenden Recht des Staates geregelt sind, in dem die Infrastruktur liegt, und insbesondere im Recht eines EU-Mitgliedstaates, die Bestimmungen mit diesen

[5] Diese Richtlinie wurde inzwischen geändert und zusammen mit den Richtlinien 91/440/EWG und 95/18/EG in einer Neufassung in der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums verschmolzen.

Angaben nicht vervielfältigt werden. Stattdessen wird nunmehr vorgeschrieben, dass der Vertrag sämtliche Angaben enthalten muss, die für die Vertragsparteien notwendig sind, damit sie die administrativen, technischen und finanziellen Nutzungsbedingungen vollumfänglich festlegen können, wie z.B. die Beschreibung der zu benutzenden Infrastruktur, die Geltungsdauer des Vertrags und die Nutzungsentgelte. Was die Einschränkungen anbelangt, die hinsichtlich der verschiedenen Inhalte des Vertrages gemäß dem Recht des Staates gelten würden, in dem die Infrastruktur liegt, s. Bemerkungen zu Artikel 5bis.

Artikel 5bis
Unberührtes Recht

1. § 1 dieser neuen Bestimmung, wie sie der Revisionsausschuss in seiner 24. Tagung angenommen hat, legt Pflichten fest, die auf Bestimmungen betreffend insbesondere die in § 3 aufgeführten Bereiche basieren und unberührt bleiben. Diese Bestimmungen sind im Recht der EU enthalten, können aber auch im nationalen Recht der OTIF-Mitgliedstaaten, die das Recht der EU nicht anwenden, enthalten sein. Solche Pflichten sind von den Parteien des Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur zu erfüllen und werden durch die CUI-Bestimmungen, die in der Einleitung zu § 1 aufgeführt sind, nicht aufgehoben.

2. § 2 hat den gleichen Zweck wie § 1. Die von den CUI-Bestimmungen unberührten Pflichten betreffend die Haftung, die in der Einleitung zu § 2 aufgeführt sind, sind jedoch einzig und allein diejenigen, die in einem EU-Mitgliedstaat oder in einem Staat, in dem das EU-Recht aufgrund internationaler, mit der EU abgeschlossener Verträge gilt, zu erfüllen sind; sie betreffen also nicht das nationale Recht eines OTIF-Mitgliedstaates, der das EU-Recht nicht anwendet.

3. § 3 enthält eine demonstrative Aufzählung von Bereichen, auf die sich die in §§ 1 und 2 festlegten Pflichten beziehen. In diesem Sinne

   a) ist der erste Aufzählungsstrich wichtig im Hinblick auf die in den Artikeln 5 und 7 angesprochenen Fragen, d.h. in Bezug auf die zwischen den Eisenbahnunternehmen oder den befugten Antragstellern und den Infrastrukturbetreibern zu schließenden Vereinbarungen (s. Richtlinie 2001/14/EG[4]),

   b) sind der zweite und dritte Aufzählungsstrich wichtig im Hinblick auf die in Artikel 6 §§ 1 und 2 angesprochenen Fragen, d.h. die Erteilung von Betriebsgenehmigungen (s. Richtlinie 95/18/EG[3]) und die Sicherheitszertifikate (s. Richtlinie 2004/49/EG),

   c) ist der vierte Aufzählungsstrich wichtig im Hinblick auf die in Artikel 6 § 3 angesprochene Frage, d.h. die Versicherung (s. Richtlinie 95/18/EG[3]),

   d) sind der fünfte und sechste Aufzählungsstrich, d.h. leistungsabhängige Entgelte, wichtig im Hinblick auf die in Artikeln 8 § 4 und 9 § 4 angesprochenen Fragen, um Verspätungen und Betriebsstörungen zu minimieren und die Leistungen des Eisenbahnnetzes sowie die Entschädigungen zu Gunsten der Kunden zu verbessern (s. Richtlinie 2001/14/EG[4] und Verordnung (EG) Nr. 1371/2007), und

e) ist der siebte Aufzählungsstrich wichtig im Hinblick auf die in Artikel 22 angesprochene Frage, d.h. die Beilegung von Streitigkeiten (s. Richtlinie 2001/14/EG[4] und Artikel 344 des EU-Vertrages).

Artikel 6
Besondere Pflichten des Beförderers und des Betreibers

1. Die ER CUI verzichten darauf, die allgemeine Verpflichtung des Betreibers der Infrastruktur festzuhalten, dem Beförderer die Nutzung der Infrastruktur gemäß dem Vertrag einzuräumen, weil dies selbstverständlich und daher entbehrlich ist.

2. Gegen § 1 in der vom Revisionsausschuss beschlossenen Fassung wurde eingewandt, dass eine Betriebsgenehmigung nur erteilt werden dürfe, wenn die Gewähr bestehe, dass der Betrieb insgesamt sicher geführt wird (interne Organisation, Fahrzeuge, Personal). § 1 stelle eine Überreglementierung dar und erwecke den Eindruck, dass ein Staat gegen seinen Willen gezwungen werden könne, in seiner Rechtsordnung ein spezifisches Sicherheitszertifikat vorzusehen. Was allenfalls verlangt werden könne, ist der Nachweis von Kenntnissen betreffend die sichere Nutzung fremder Infrastruktur. Dessen ungeachtet beschloss der Revisionsausschuss, dass der Beförderer gegebenenfalls zusätzlich zur Betriebsgenehmigung auch ein Sicherheitszertifikat vorlegen muss (Niederschrift 9. Tagung, S. 18/19). Eine Betriebsgenehmigung wird unabhängig von der zu nutzenden Infrastruktur erteilt.

3. Der von der 5. Generalversammlung beschlossene Grundsatz (§ 1 Satz 1), dass der Beförderer berechtigt sein muss, die Tätigkeit als Eisenbahnbeförderer auszuüben, stellt eine Verpflichtung dar, die im Allgemeinen dem öffentlichen Recht zugerechnet wird und die an anderer Stelle geregelt ist oder zu regeln wäre. Diese Bestimmungen haben in den ER CUI eher deklaratorischen Charakter und sollen dem Beförderer seine diesbezüglichen Pflichten nochmals verdeutlichen. § 1 Satz 3 hingegen räumt dem Betreiber ein vertragliches Recht gegenüber dem Beförderer ein, bestimmte Nachweise zu verlangen.

4. Die Betriebsgenehmigung ist nicht das einzige Mittel zum Nachweis der Befähigung zur Ausübung der Beförderungstätigkeit; die Befähigung zur Ausübung dieser Tätigkeit kann auch auf jede andere Weise nachgewiesen werden.

5. Der Beförderer muss dem Betreiber der Infrastruktur im Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung oder im Laufe der Vertragsdurchführung jedes Ereignis mitteilen, das die Gültigkeit seiner Betriebsgenehmigung, seines Sicherheitszertifikats oder der anderen Nachweise beeinflussen kann (§ 2).

6. Wegen des möglichen Ausmaßes, das sowohl Personenschäden durch Tötung oder Verletzung als auch Sachschäden durch Zerstörung oder Beschädigung im Rahmen der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur erreichen können, wird dem Betreiber das Recht eingeräumt (§ 3), den Nachweis ausreichender finanzieller Deckung für solche Fälle zu verlangen, obwohl in der Regel schon für den Erwerb einer Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen ausreichende finanzielle Sicherheiten erforderlich sind. Es hängt vom Betreiber ab, ob er einen solchen Nachweis verlangt. Auch der Abschluss einer Haftpflichtversicherung ist nicht zwingend vorgesehen. Als „gleichwertige Vorkehrung“ kommt auch die von einigen Eisenbahnverkehrsunternehmen praktizierte Selbstversicherung in Betracht (Niederschrift 9. Tagung, S. 20).

7. Die Einführung analoger Pflichten für den Betreiber wurde von der Mehrheit des Revisionsausschusses nicht für notwendig erachtet (Niederschrift 9. Tagung, S. 20); lediglich hinsichtlich der Mitteilungspflicht (§ 4) wird dem Betreiber die gleiche Pflicht auferlegt wie dem Beförderer (Niederschrift 17. Tagung, 2. Sitzung, S. 17/18).

8. Durch einen Beschluss des Revisionsausschusses in seiner 24. Tagung (23.-25.6.2009) wurde die Formulierung des § 1 (englische Fassung) ~~wurde~~ geringfügig geändert. Die in diesem Artikel angesprochenen Fragen, wonach dort, wo das Recht der EU oder das entsprechende nationale Recht zur Anwendung kommen, bestimmte Rechtsvorschriften zu beachten sind, werden im zweiten, dritten und vierten Aufzählungsstrich des Artikels 5bis behandelt.

Artikel 7
Beendigung des Vertrages

1. Durch Beschluss des Revisionsausschusses in seiner 24. Tagung wurde die ursprüngliche Überschrift „Dauer des Vertrages“ abgeändert und der § 1, wie er im Jahre 1999 von der 5. Generalversammlung angenommen wurde und wonach ein Nutzungsvertrag entweder befristet oder unbefristet geschlossen werden konnte, gestrichen~~.~~ Diese Änderungen berücksichtigten die Tatsache, dass dort, wo das Recht der EU oder das entsprechende nationale Recht zur Anwendung kommen, die Dauer des Nutzungsvertrages stets eingeschränkt ist, und zwar auf die Dauer einer Netzfahrplanperiode oder in bestimmten Fällen auf eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode. Diese Frage wird auch im ersten Aufzählungsstrich des bei der 24. Tagung des Revisionsausschusses angenommenen Artikels 5bis behandelt.

2. In den §§ 1 bis 3 der vom Revisionsausschuss in seiner 24. Tagung angenommenen Fassung der CUI finden sich Regelungen betreffend die fristlose Kündigung. Artikel 7 unterscheidet zwischen einer fristlosen Kündigung des Vertrages durch eine der Parteien gemäß §§ 1 und 2 und der Möglichkeit für beide Parteien, den Vertrag fristlos gemäß § 3 zu kündigen; in letzterem Fall können sie die Modalitäten der Ausübung dieses Rechtes vereinbaren. Diese Unterscheidung ist darauf zurückzuführen, dass ursprünglich eine automatische Beendigung des Nutzungsvertrages vorgesehen werden sollte, wenn der Beförderer nicht mehr über eine gültige Betriebsgenehmigung oder ein gültiges Sicherheitszertifikat verfügt oder wenn der Betreiber sein Recht zum Betrieb der Infrastruktur verliert (Niederschrift 9. Tagung, S. 21-24; Niederschrift 17. Tagung, 2. Sitzung, S. 18-21).

3. § 4 regelt die haftungsrechtlichen Folgen der Kündigung des Nutzungsvertrages.

4. § 5 erlaubt es den Parteien des Vertrages, besondere Bedingungen für die Kündigung bei Zahlungsverzug und bei Verletzung von Mitteilungspflichten durch den Beförderer zu vereinbaren. Überdies können der Beförderer und der Betreiber auch die haftungsrechtlichen Folgen der Kündigung einvernehmlich anders regeln, als § 4 es vorsieht.

Titel III
Haftung

Artikel 8
Haftung des Betreibers

1. § 1 legt den Grundsatz der objektiven (strikten) Haftung des Betreibers der Infrastruktur fest. Der Geschädigte (Beförderer oder seine Hilfsperson) hat die Schadensursache (Mängel beim Betrieb der oder an der Infrastruktur) und die Schadenshöhe zu beweisen; er hat ferner zu beweisen, dass der Schaden während der Dauer der Nutzung der Infrastruktur verursacht wurde. Der von der 5. Generalversammlung angenommene Text bringt den Grundsatz der objektiven Haftung noch deutlicher zum Ausdruck als die vom Revisionsausschuss beschlossene Fassung.

2. § 1 Buchst. b) stellt klar, dass die Haftung für Sachschäden die Haftung für sogenannte (reine) Vermögensschäden nicht umfasst. Ausgenommen sind gemäß § 1 Buchst. c) Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäß den ER CIV oder ER CIM zu leisten hat. Schäden an Beförderungsmitteln sind Sachschäden, die der Beförderer unmittelbar erleidet, selbst wenn diese Beförderungsmittel nicht sein zivilrechtliches Eigentum sind, sondern er darüber auf Grund eines Vertrages gemäß den ER CUV verfügt (Niederschrift 5. Generalversammlung, S. 126/127).

3. Bei Tötung und Verletzung von Personen gilt jedoch für den Ersatz von Schäden, die über die in Artikel 11 und 12 geregelten Schäden hinausgehen, insbesondere für Schmerzensgeldansprüche (*pretium doloris*), gemäß Artikel 13 Landesrecht.

4. Ob und inwieweit der Betreiber für Schäden haftet, die durch Verspätung und Betriebsstörungen entstehen, unterliegt der Vereinbarung der Parteien des Vertrages (§ 4).

5. Von der vorstehend beschriebenen objektiven Haftung kann sich der Betreiber der Infrastruktur auf Grund der abschließend aufgezählten Haftungsbefreiungsgründe des § 2 freizeichnen. Die Haftungsbefreiungsgründe sind unterschiedlich, je nachdem ob es sich um Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit) oder um Sachschäden (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher oder unbeweglicher Sachen) handelt. Bei Personenschäden sind die Haftungsbefreiungsgründe analog zu denen der ER CIV gestaltet, bei Sachschäden analog zu den Haftungsbefreiungsgründen der ER CIM, jedoch ohne privilegierte Befreiungsgründe vorzusehen.

6. Die Wörter „nach der Lage des Falles gebotenen Sorgfalt“ waren bei Schaffung des Zusatzübereinkommens von 1966 zur CIV in die Definition des „unabwendbaren Ereignisses“ eingefügt worden, um den Charakter der Haftung als „Gefährdungshaftung“ zu betonen. Diese Wörter sollten verhindern, dass die Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden zu einer bloßen Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast umgedeutet würde. Die im Rahmen der ersten Lesung des Entwurfs des Sekretariates beschlossene Streichung dieser Worte wurde bei der zweiten Lesung wieder rückgängig gemacht (Niederschrift 9. Tagung, S. 28).

7. Die ursprünglich im Entwurf enthaltene Formulierung „ganz oder teilweise, und zwar in dem Maß, in dem“ wurde redaktionell vom Revisionsausschuss vereinfacht und durch das Wort „soweit“ ersetzt (Niederschrift 9. Tagung, S. 28). Die parallele Textstelle in Artikel 26 § 2 Buchst. b) CIV wurde bei der zweiten Lesung an diese Neufassung angepasst (s. auch Ziff. 8 der Bemerkungen zu Artikel 23 CIM).

8. § 3 ist im Zusammenhang mit § 2 Buchst. a) Ziffer 2 zu sehen. Während bei einem Verschulden des Geschädigten gemäß dieser Bestimmung der Betreiber anteilsmäßig („soweit“) haftet, haftet er bei bloßer Mitverursachung durch das Verhalten eines Dritten für das Ganze. Er kann sich also nur entweder ganz oder gar nicht von seiner Haftung befreien. Diese Regelung wurde durch das Zusatzübereinkommen von 1966 zur CIV geschaffen und entspricht dem Artikel 26 § 2 Buchst. c) CIV 1980. Aus sprachlichen und systematischen Gründen wurde diese Regelung allerdings in einen eigenen Paragraphen aufgenommen.

9. Geprüft wurde auch ein Antrag, in § 2 unter Buchst. a), Ziffer 3 den zusätzlichen Satz „Ein Beförderer, der dieselbe Infrastruktur benutzt, gilt nicht als Dritter“ aufzunehmen. Dieser Antrag wurde zurückgezogen, da sich aus dem Vergleich dieser Bestimmung mit Artikel 26 § 2 Buchst. c) CIV ergab, dass eine parallele Regelung nicht gerechtfertigt wäre (Niederschrift 9. Tagung, S. 29).

10. Zur Haftung des Betreibers für Schäden, die dem Beförderer durch Verspätung oder Betriebsstörungen entstehen (§ 4), siehe Ziffer 4.

11. Gemäß Artikel 8 § 4 (und Artikel 9 § 4) behandeln der fünfte und der sechste Aufzählungsstrich des durch Beschluss des Revisionsausschusses in seiner 24. Tagung angenommenen Artikels 5bis die leistungsabhängigen Entgelte sowie die den Kunden zugute kommenden standardisierten und sofortigen Entschädigungsmaßnahmen, insofern als sie im Vertragsverhältnis der Parteien des Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur relevant sind, hinsichtlich derer in den Fällen, in denen das Recht der EU zur Anwendung kommt, bestimmte Rechtsvorschriften zu beachten sind.

Artikel 9
Haftung des Beförderers

1. Auf Grund dieser Bestimmung hat der Geschädigte (Betreiber oder seine Hilfsperson) einen unmittelbaren Anspruch gemäß den ER CUI auf Entschädigung gegenüber dem Beförderer, selbst wenn der Schaden durch beförderte Personen oder durch das beförderte Gut verursacht worden ist. Allfällige deliktische oder quasideliktische Ansprüche gegen beförderte Personen oder gegen die für das beförderte Gut haftbaren Kunden des Beförderers fallen nicht in den Anwendungsbereich der ER CUI (s. auch Ziff. 8 der allgemeinen Bemerkungen und Ziff. 1 der Bemerkungen zu Art. 19).

2. Die Haftungsbefreiungsgründe sind analog zu den Haftungsbefreiungsgründen in Artikel 8 gestaltet, das heißt bei Personenschäden analog zu denen der ER CIV (mit den in Ziff. 7 der Bemerkungen zu Art. 8 erwähnten redaktionellen Änderungen) und bei Sachschäden analog zu denen der ER CIM, jedoch ohne privilegierte Haftungsbefreiungsgründe.

3. Die Rückgriffsansprüche des Beförderers gegen Dritte werden in den ER CUI nicht geregelt, sondern richten sich entweder nach den ER CIM, den ER CIV oder dem maßgebenden Landesrecht. Auch direkte Ansprüche des Beförderers oder seiner Hilfspersonen gegen Dritte (z.B. Absender oder Reisende) werden nicht in den ER CUI geregelt, sondern unterliegen ebenfalls den ER CIM, den ER CIV oder landesrechtlichen Vorschriften (s. Ziff. 7-9 der allgemeinen Bemerkungen).

4. Gemäß Artikel 9 § 4 (und Artikel 8 § 4) behandeln der fünfte und der sechste Aufzählungsstrich des durch Beschluss des Revisionsausschusses in seiner 24. Tagung angenommenen Artikels 5bis die leistungsabhängigen Entgelte sowie die den Kunden zugute kommenden standardisierten und sofortigen Entschädigungsmaßnahmen, insofern als sie im Vertragsverhältnis der Parteien des Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur relevant sind, hinsichtlich derer in den Fällen, in denen das Recht der EU zur Anwendung kommt, bestimmte Rechtsvorschriften zu beachten sind.

Artikel 10
Zusammenwirken von Ursachen

1. Dieser Artikel regelt die Haftung bei Zusammenwirken von Ursachen, die von mehreren Beteiligten zu vertreten sind. § 1 regelt den Fall, dass Ursachen, die vom Betreiber zu vertreten sind, und Ursachen, die von einem Beförderer zu vertreten sind, bei der Entstehung eines Schadens zusammengewirkt haben. § 2 regelt den Fall, dass Ursachen, die vom Betreiber zu vertreten sind, und Ursachen, die von *mehreren* Beförderern zu vertreten sind, zusammengewirkt haben. § 3 regelt den Fall, dass lediglich Ursachen, die von *mehreren* Beförderern zu vertreten sind, zusammengewirkt haben. In allen drei Fällen gilt der Grundsatz, dass bei bekannter Ursache nur anteilsmäßig zu haften ist. Bei unbekannter Ursache in den Fällen des § 1 und § 2 hat die geschädigte Partei des Vertrages (Betreiber, Beförderer) ihren eigenen Schaden zu tragen, während im Fall des § 3 die beteiligten Beförderer den Schaden, den der Betreiber erlitten hat, zu gleichen Teilen übernehmen müssen.

2. Mit § 2 wird auch ein anderer Beförderer, der dieselbe Infrastruktur benutzt, in die Regelung einbezogen, wenn von mehreren Beförderern gesetzte Ursachen für die Entstehung eines Schadens zusammengewirkt haben. Der Revisionsausschuss ist der Ansicht des Sekretariates gefolgt, wonach dies deshalb berechtigt ist, weil davon auszugehen ist, dass auch der andere Beförderer, der dieselbe Infrastruktur benutzt, mit dem Betreiber der Infrastruktur in einem Vertragsverhältnis steht und dieses Vertragsverhältnis ebenfalls den ER CUI unterliegt, da Beförderer im Sinne dieses Artikels nur Beförderer gemäß Artikel 3 Buchst. c) sind. Hinsichtlich des Haftungsgrundes und der Haftungshöchstbeträge gelten daher für beide in einen Schaden verwickelte Beförderer die Grundsätze der ER CUI (Niederschrift 9. Tagung, S. 32).

3. Sind Eisenbahnverkehrsunternehmen beteiligt, die nicht Beförderer gemäß Artikel 3 Buchst. c) sind, gilt im Verhältnis zu ihnen Landesrecht.

4. § 3 bezieht sich auf Fälle, in denen der Betreiber keine der Schadensursachen zu vertreten hat (s. Ziff. 1).

5. Parteien des Vertrages sind nur der oder die beteiligten Beförderer und der Betreiber der Infrastruktur, nicht jedoch deren Hilfspersonen. Die Ansprüche der Hilfspersonen

gegen ihren Dienst- oder Auftraggeber richten sich nach Landesrecht (s. Ziff. 8 der allgemeinen Bemerkungen).

Artikel 11
Schadenersatz bei Tötung

Hinsichtlich der Tatbestände, für die Ersatz zu leisten ist (*chefs de préjudice*), ist diese Bestimmung parallel zur Regelung in den ER CIV bei Tötung und Verletzung von Reisenden gestaltet. Sowohl bei Personenschäden, die vom Beförderer, als auch bei Personenschäden, die vom Betreiber der Infrastruktur verursacht wurden, gilt dieselbe Regelung.

Artikel 12
Schadenersatz bei Verletzung

Siehe die Bemerkungen zu Artikel 11.

Artikel 13
Ersatz anderer Personenschäden

Anders als bei Sachschäden wird bei Personenschäden ein Ersatz mittelbarer Schäden, insbesondere Schmerzensgeld (*pretium doloris*), nicht ausgeschlossen, sondern richtet sich nach Landesrecht. Zwar bestimmt das Landesrecht, ob und wieweit ein Ersatz für andere Arten von Schäden als die in den Artikeln 11 und 12 vorgesehenen Schäden verlangt werden kann, jedoch sind solche Ansprüche *dem Grunde nach* immer nur unter den Haftungsvoraussetzungen des Artikels 8 oder des Artikels 9 gegeben. Kann sich der Betreiber oder der Beförderer von seiner Haftung dem Grunde nach befreien, so kann auch nach Landesrecht kein Ersatzanspruch für andere Schäden zuerkannt werden.

Artikel 14
Form und Höhe des Schadenersatzes bei Tötung und Verletzung

1. Auch diese Bestimmung wurde parallel zur Regelung der Haftung des Beförderers bei Tötung und Verletzung von Reisenden gemäß den ER CIV gestaltet.

2. Bei dem in § 2 genannten Betrag handelt sich nicht um eine Höchstgrenze wie bei den anderen Haftungsbegrenzungen, sondern um eine *Mindest*grenze: Sieht das Landesrecht keine betragsmäßige Beschränkung des Schadenersatzes vor, oder übersteigt die landesrechtlich vorgesehene Höchstgrenze den in den ER CUI vorgesehenen Betrag, so kommt diese Bestimmung überhaupt nicht zur Anwendung. Sieht hingegen das Landesrecht eine Höchstgrenze vor, die niedriger ist als die angegebene Zahl von Rechnungseinheiten für den Kapitalbetrag, so wird dieser Betrag durch die ER CUI entsprechend erhöht. Mit 175 000 Rechnungseinheiten (s. Art. 9 COTIF) wurde derselbe Betrag vorgesehen wie in Artikel 30 § 2 CIV.

3. Die Einführung einer Vorbehaltsmöglichkeit, wenn eigene Staatsangehörige betroffen sind, lehnte der Revisionsausschuss zunächst ab (Niederschrift 9. Tagung, S. 35), kam jedoch bei der zweiten Lesung des Entwurfs des Sekretariates auf diese Entscheidung zurück (Niederschrift 17. Tagung, 2. Sitzung, S. 3, s. auch die Bemerkung zu Art. 2).

Artikel 15
Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

Diese im Entwurf des Sekretariates vom 1. Juli 1996 vorgesehene Bestimmung war bei der ersten Lesung gestrichen worden (Niederschrift 9. Tagung, S. 36), wurde jedoch bei der zweiten Lesung wieder aufgenommen. Es muss in der Tat bei Vorsatz oder qualifiziertem Verschulden möglich sein, über eventuelle im Landesrecht vorgesehene Höchstbeträge hinaus zu gehen (Niederschrift 17. Tagung, 2. Sitzung, S. 28/29).

Artikel 16
Umrechnung und Verzinsung

Diese Bestimmung wurde parallel zu Artikel 37 CIM gestaltet und entspricht Artikel 47 §§ 1 und 2 CIM 1980 in der Fassung des Protokolls 1990.

Artikel 17
Haftung bei nuklearem Ereignis

Die aus Artikel 49 CIM 1980 übernommene Formulierung entspricht Artikel 39 CIM 1999.

Artikel 18
Haftung für Hilfspersonen

Zur Definition dieses Begriffes siehe Ziffer 5 und 6 der Bemerkungen zu Artikel 3.

Artikel 19
Sonstige Ansprüche

1. Dieser Artikel bezweckt, das gesetzlich geregelte Haftungssystem für die vertraglichen Ansprüche durch die Einschränkung außervertraglicher Ansprüche auch Dritter umfassend vor einer Aushöhlung in den Fällen zu schützen, in denen andernfalls eine Vertragspartei auf außervertraglicher Grundlage unbegrenzt in Anspruch genommen werden könnte. (Diese dem Artikel 51 CIM 1980 entsprechende Regelung wurde für Artikel 41 CIM 1999 und konsequenterweise auch für die ER CUI übernommen.)

2. Allfällige direkte Ansprüche gegen andere Verursacher als den Betreiber der Infrastruktur oder den Beförderer und deren Hilfspersonen, beispielsweise gegen den Absender, der durch mangelhafte Verladung einen Schaden an der Infrastruktur verursacht hat, fallen nicht unter die ER CUI. Sie unterliegen daher auch nicht den Einschränkungen des Artikels 19. Für solche Ansprüche gilt Landesrecht (s. Ziff. 8 der allgemeinen Bemerkungen).

Artikel 20
Prozessvereinbarungen

Um langwierige und kostspielige Ermittlungen von Schadensursachen, die den Betrieb stören würden, sowie um Streitigkeiten zu vermeiden, wird den Parteien die Möglichkeit eingeräumt, Vereinbarungen z.B. über pauschale Schadenersatzleistungen, pauschale Aufteilung des Schadens oder über den gegenseitigen Verzicht auf Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen zu treffen. Diese Vereinbarungen betreffen nur die Parteien des Vertrages und können nicht zu Lasten anderer Personen (z.B. der Hilfspersonen) gehen (Niederschrift 9. Tagung, S. 38/39).

Titel IV
Ansprüche der Hilfspersonen

Artikel 21
Ansprüche gegen Betreiber oder Beförderer

1. Die Hilfspersonen des Betreibers stehen in keinem Vertragsverhältnis zum Beförderer, die Hilfspersonen des Beförderers in keinem Vertragsverhältnis zum Betreiber. Dessen ungeachtet regeln die ER CUI auch die Ansprüche dieser Personen gegen die jeweils andere Partei des Nutzungsvertrages. Ziel ist auch hier, dass die Hilfspersonen der einen Vertragspartei ihre Ansprüche auf Schadenersatz gegen die jeweils andere Vertragspartei des Nutzungsvertrages nur unter den in den ER CUI vorgesehenen Voraussetzungen und Beschränkungen geltend machen können. Die Ansprüche der Hilfspersonen gegen ihre Dienst- oder Auftraggeber werden hingegen in den ER CUI nicht geregelt (s. Ziff. 8 der allgemeinen Bemerkungen).

2. Artikel 21 regelt nur die Ansprüche der Hilfspersonen der einen Vertragspartei gegen die jeweils andere Partei des Nutzungsvertrages, nicht jedoch ihre Ansprüche gegenüber Dritten im Sinne der Definition in Artikel 3 Buchst. e).

Titel V
Geltendmachung von Ansprüchen

Artikel 22
Schlichtungsverfahren

1. Angesichts der Besonderheiten des Nutzungsvertrages könnte es sich als zweckmäßig erweisen, besondere Einrichtungen zur Streitschlichtung zu schaffen. Soweit die Parteien des Nutzungsvertrages schiedsgerichtliche Verfahren auf Grund dieser Bestimmung vorsehen, müssen sie dies im Rahmen des jeweils geltenden Landesrechtes tun, sofern sie nicht die Anrufung des in Titel V COTIF vorgesehenen Schiedsgerichts vereinbaren.

2. International einheitlich geregelt ist jedoch die Wirkung eines zwischen den Parteien des Nutzungsvertrages zur Streitschlichtung vereinbarten Verfahrens hinsichtlich der Verjährung (Art. 25 § 5).

3. Der siebte Aufzählungsstrich des durch Beschluss des Revisionsausschusses in seiner 24. Tagung angenommenen Artikels 5bis behandelt die in diesem Artikel angesprochene Frage, hinsichtlich derer in den Fällen, in denen das EU-Recht gilt, bestimmte Rechtsvorschriften zu beachten sind.

Artikel 23
Rückgriff

Diese Bestimmung ist Artikel 51 § 1 CIM nachgebildet und soll divergierende Ansprüche vermeiden.

Artikel 24
Gerichtsstand

1. Die ER CUI sehen die Möglichkeit einer Gerichtsstandvereinbarung durch die Parteien des Vertrages vor. Nur subsidiär sind die Gerichte des Mitgliedstaates zuständig, in dem der Betreiber seinen Hauptsitz hat.

2. Die Gerichte des Mitgliedstaates, in dem der Betreiber seinen Hauptsitz hat, sind unabhängig davon zuständig, ob der Betreiber Beklagter oder Kläger ist. Begründet wurde diese eher unübliche Regelung der Zuständigkeit mit der Zweckmäßigkeit, allfällige Untersuchungen, deren Ergebnis gleichzeitig für verschiedene parallel laufende Verfahren dienen könnte, auf den Unfallort zu konzentrieren. Auch die technischen Eigenheiten der Eisenbahninfrastruktur wurden als Argument angeführt (Niederschrift 9. Tagung, S. 43).

Artikel 25
Verjährung

1. Die bei der Frachtführerhaftung herkömmliche Verjährungsfrist (1 Jahr) erscheint zu kurz, da sehr komplexe Streitfälle denkbar sind.

2. Die Sonderregelung des § 3 bei Tötung von Personen, die eine absolute Verjährungsfrist von fünf Jahren vorsieht, ist aus den ER CIV übernommen.

3. § 4 räumt für Rückgriffsklagen eine zusätzliche Frist ein. Dies ermöglicht es, den Ausgang des ursprünglichen Verfahrens abzuwarten. Diese Regelung entspricht Artikel 20 § 5 der Hamburger Regeln.

4. Zu § 5 siehe Ziffer 2 der Bemerkungen zu Artikel 22.

5. § 6 lehnt sich an Artikel 60 § 6 CIV und an Artikel 48 § 5 CIM an.