

HANDBUCH

zum COTIF und dessen Umsetzung und Anwendung
durch internationale Verbände

Internationaler Eisenbahngüterverkehr (Vertragsrecht
und operationelle Instrumente und Werkzeuge)

15. Oktober 2024



INTERNATIONAL UNION
OF RAILWAYS



INTERNATIONAL UNION
OF WAGON KEEPERS



OTIF



© 2024 OTIF, CIT, ERFA, RNE, UIC und UIP. Manche Rechte vorbehalten. Dieses Werk steht unter der Lizenz Creative Commons Namensnennung-Nicht kommerziell 4.0 International. Um die Lizenz einzusehen, besuchen Sie <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.de>



OTIF



Inhaltsverzeichnis

I. Einleitung	3
Zweck und Umfang	3
Zwischenstaatliche Ebene: COTIF und OTIF	3
Ebene der internationalen Verbände:	4
Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)	4
Internationaler Eisenbahnverband (UIC)	5
Europäischer Verband der Schienengüterverkehrsbetreiber (ERFA)	5
Internationale Union der Güterwagenhalter (International Union of Wagon Keepers – UIP)	5
II. Internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern nach den ER CIM	5
Einleitende Bemerkungen	5
Anwendungsbereich der ER CIM	6
Betriebliche und vertragliche internationale Beförderungsmodelle	6
ER CIM	6
Instrumente und Werkzeuge der internationalen Verbände	7
Abschluss des Beförderungsvertrags und Ausstellung des Frachtbriefs	9
ER CIM	9
Instrumente und Werkzeuge der internationalen Verbände	9
Übernahme des Gutes, Be- und Entladung, Verpackung, Prüfung (Frachtannahme)	11
ER CIM	11
Instrumente und Werkzeuge der internationalen Verbände	11
Zahlung der Kosten	12
ER CIM	12
Instrumente und Werkzeuge der internationalen Verbände	12
Übergabe zwischen Beförderern	12
ER CIM	12
Instrumente und Werkzeuge der internationalen Verbände	13
Änderung des Beförderungsvertrags	13
ER CIM	13
Instrumente und Werkzeuge der internationalen Verbände	13
Ablieferung	13
Haftung für Lieferverzug, Verlust oder Beschädigung der Güter	13
III. Verwendung von Wagen unter den ER CUV	13
IV. Nutzung der Infrastruktur unter den ER CUI	15

I. Einleitung

Zweck und Umfang

Ziel dieses Handbuchs ist die Förderung des internationalen Eisenbahnvertragsrechts für den internationalen Eisenbahngüterverkehr, das durch das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) geschaffen wurde, insbesondere durch die Darstellung und Erläuterung der von den internationalen Verbänden entwickelten Instrumente und Werkzeuge. Das Handbuch dient den OTIF-Mitgliedern, den an einem Beitritt zum COTIF interessierten Staaten und vor allem ihren jeweiligen Eisenbahnakteuren als praktisches Nachschlagewerk.

Das internationale Eisenbahnvertragsrecht für die internationale Güterbeförderung ist in den Anhängen B (ER CIM), D (ER CUV) und E (ER CUI) geregelt. Diese drei Anhänge enthalten zwingendes internationales Eisenbahnrecht in Form von einheitlichen Rechtsvorschriften für die folgenden Verträge:

- den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern;
- den Vertrag über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr;
- den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr.

Ein einheitliches internationales Eisenbahnvertragsrecht beseitigt rechtliche Hindernisse für die internationale Beförderung und macht den internationalen Eisenbahnverkehr rechtlich wesentlich einfacher und leichter. Gleichzeitig ist das vorgenannte einheitliche Recht nicht erschöpfend und lässt den Parteien der jeweiligen Verträge ein hohes Maß an Autonomie bei der konkreten Anwendung. Das internationale Eisenbahnvertragsrecht steht in engem Zusammenhang mit anderen vom COTIF geregelten Bereichen des Eisenbahnrechts.

Zwischenstaatliche Ebene: COTIF und OTIF

Das COTIF ist ein internationales Abkommen zwischen Staaten. Mit dem COTIF wurden die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) gegründet und das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) sowie das Internationale Übereinkommen über die Beförderung von Personen und Reisegepäck mit der Eisenbahn (CIV) in einem einzigen internationalen Rahmenübereinkommen zusammengeführt. Die erste Fassung des CIM wurde am 14. Oktober 1890 angenommen und ist am 1. Januar 1893 in Kraft getreten. Die erste Fassung des CIV wurde am 23. Oktober 1924 angenommen und ist am 1. Oktober 1928 in Kraft getreten. Neben den Beförderungsverträgen wurden auch andere Bereiche des Eisenbahnrechts weiterentwickelt oder aus dem Vertragsrecht ausgegliedert und entkoppelt, wie etwa die Beförderung gefährlicher Güter.

Ziel der Organisation ist es, den internationalen Eisenbahnverkehr in jeder Hinsicht zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern (Artikel 2 § 1 COTIF). Die OTIF verfolgt dieses Ziel hauptsächlich durch Rechtsetzung. Die Anhänge zum COTIF sind das Fundament des von der OTIF geschaffenen internationalen Eisenbahnrechts. Sie bilden ein einheitliches Eisenbahnrecht für den internationalen Eisenbahnverkehr unter den Mitgliedern der OTIF. Die OTIF verwaltet dieses internationale Eisenbahnrecht und entwickelt es weiter.

Derzeit hat das COTIF sieben Anhänge:

- die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV)“, Anhang A zum Übereinkommen,
- die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)“, Anhang B zum Übereinkommen,
- die „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)“, Anhang C zum Übereinkommen,

- die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (CUV)“, Anhang D zum Übereinkommen,
- die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI)“ (nach Inkrafttreten der von der 13. Generalversammlung angenommenen Änderungen wird der Titel dieses Anhangs Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr lauten), Anhang E zum Übereinkommen,
- die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU)“, Anhang F zum Übereinkommen,
- die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF)“, Anhang G zum Übereinkommen.

Auf ihrer 13. Tagung hat die Generalversammlung die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (EST)“ angenommen, die den Anhang H zum Übereinkommen bilden werden, der jedoch noch nicht in Kraft getreten ist.

Es sei daran erinnert, dass das internationale Eisenbahnrecht der OTIF nicht alle relevanten Aspekte eines bestimmten Eisenbahnrechtsbereichs abdeckt und auch explizite oder implizite Verweise auf das anwendbare nationale Recht enthält. So ist z. B. in den ER CIM nicht geregelt, wie die Zustimmung der Vertragsparteien zu einem Beförderungsvertrag zustande kommt. Folglich ist Landesrecht anwendbar (impliziter Verweis auf die allgemeinen zivilrechtlichen Grundsätze des geltenden Landesrechts). Wenn also bestimmte Sachverhalte im COTIF nicht geregelt sind und ausdrücklich oder stillschweigend auf nationales Recht verwiesen wird, ist es unvermeidlich, dass unter verschiedenen nationalen Rechtsordnungen unterschiedliche Rechtslösungen anwendbar sein können.

Eine „Vertragspartei“ des COTIF oder ein „Mitglied der OTIF“ ist ein Staat oder eine Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration, der/die zugestimmt hat, durch dieses Übereinkommen gebunden zu sein, und für den/die das Übereinkommen gilt. Die korrekte Umsetzung des COTIF gehört zu den völkerrechtlichen Verpflichtungen der Parteien. Das Völkerrecht regelt jedoch nicht, wie Verträge in die nationale Rechtsordnung zu übernehmen sind. Daher liegt die Umsetzung der völkerrechtlichen Verpflichtungen im Wesentlichen im Ermessen der Parteien und wird durch das nationale Recht geregelt. Gleichsam liegt die Art und Weise, wie das COTIF in der nationalen Rechtsordnung wirksam wird, in der Zuständigkeit der Mitglieder der OTIF, ebenso wie die Entscheidung über seine Hierarchieebene und die Möglichkeit seiner direkten Anwendbarkeit. So liegt es denn an den Mitgliedern der OTIF, dafür zu sorgen, dass die einschlägigen COTIF-Bestimmungen intern gültig sind und sowohl in privatrechtlichen Beziehungen (z. B. Beförderungsvertrag) als auch vor nationalen Gerichten oder anderen staatlichen Organen geltend gemacht werden können.

Ebene der internationalen Verbände:

Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT) (<https://www.cit-rail.org/de/>)

Das CIT ist als Verband von mehr als 200 Eisenbahn- und Schifffahrtsgesellschaften organisiert, die grenzüberschreitende Güter- und/oder Personenverkehrsleistungen erbringen. Dem CIT gehören 130 Eisenbahnunternehmen als eigenständige Mitglieder und 80 Organisationen an, die indirekt als assoziierte Mitglieder mit dem CIT verbunden sind. Das CIT ist ein Verein schweizerischen Rechts und hat, wie die OTIF, seinen Sitz in Bern. Die Eisenbahnen müssen das COTIF sowie das EU-Recht konsequent auf Unternehmensebene umsetzen. Seit 1902 verfolgt das CIT das Ziel, das Eisenbahnrecht im Interesse der Eisenbahngemeinschaft umzusetzen. Die Umsetzung umfasst die Schaffung von allgemein anerkannten Standard-Beförderungsdokumenten (z. B. Frachtbriefe für den Güterverkehr und

Fahrkarten für den internationalen Personenverkehr) sowie die Vereinheitlichung einer Reihe von Rechtsbeziehungen zwischen Kunden, Beförderern, Infrastrukturbetreibern und Wagenhaltern durch allgemeine Geschäftsbedingungen und Systeme zur schnellen und einfachen Verteilung der Kosten von Schadenersatzansprüchen zwischen Eisenbahnunternehmen. Das CIT bietet seinen Mitgliedern bewährte Produkte, die ständig aktualisiert werden. Ziel des CIT ist es, seinen Mitgliedern Zeit und Geld zu sparen und Rechtssicherheit zu bieten.

Internationaler Eisenbahnverband (UIC) (<https://uic.org/>)

Die UIC ist eine weltweite Organisation zur Förderung des Eisenbahnverkehrs und der gemeinsamen Entwicklung des Eisenbahnsystems. Ihr gehören rund 200 Mitglieder auf allen fünf Kontinenten an, darunter Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Anbieter von Bahndienstleistungen usw. Die UIC arbeitet eng mit allen Akteuren des Eisenbahnverkehrs auf der ganzen Welt zusammen, einschließlich Herstellern, Eisenbahnverbänden, Behörden und Interessengruppen in anderen Bereichen und Sektoren, deren Erfahrungen für die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs von Nutzen sein können. Zu den Hauptaufgaben der UIC gehören das Verständnis der geschäftlichen Bedürfnisse des Bahnsektors, die Entwicklung von Innovationsprogrammen zur Ermittlung von Lösungen für diese Bedürfnisse und die Ausarbeitung und Veröffentlichung einer Reihe von Dokumenten wie Berichte, Spezifikationen, Leitfäden und internationale Eisenbahnlösungen (International Railway Solutions – IRS), die die Umsetzung dieser innovativen Lösungen erleichtern.

RailNetEurope (RNE) (<https://rne.eu/>)

RailNetEurope (RNE) ist ein Dachverband der europäischen Eisenbahninfrastrukturbetreiber. Er wurde 2004 als Verband nach österreichischem Recht gegründet und hat seinen Sitz in Wien. RNE erleichtert das operative internationale Geschäft seiner Mitglieder, indem es Lösungen anbietet, von denen nicht nur die Mitglieder, sondern auch deren Kunden und Geschäftspartner profitieren. Dazu gehört die Entwicklung von harmonisierten internationalen Geschäftsprozessen, Dokumentenvorlagen, Handbüchern und Richtlinien sowie von IT-Werkzeugen zur Unterstützung. Zur Konsensfindung bei Themen gemeinsamen Interesses arbeitet RNE mit anderen europäischen und internationalen Gremien und Verbänden zusammen.

Europäischer Verband der Schienengüterverkehrsbetreiber (ERFA) (www.erfarail.eu)

ERFA ist ein europäischer Verband, der private und unabhängige Schienengüterverkehrsunternehmen vertritt. Die ERFA-Mitglieder setzen sich gemeinsam für einen diskriminierungsfreien, wettbewerbsfähigen und innovativen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum ein, indem sie attraktive, faire und transparente Marktbedingungen für alle Schienengüterverkehrsunternehmen fördern.

Internationale Union der Güterwagenhalter (International Union of Wagon Keepers – UIP) (www.uiprail.org)

Die 1950 gegründete UIP mit Sitz in Brüssel ist der Dachverband der nationalen Verbände aus vierzehn europäischen Ländern. Sie vertritt mehr als 250 Güterwagenhalter und ECM mit mehr als 238 000 Güterwagen, die 50 % der gesamten Schienengüterverkehrsleistung in Europa erbringen. Die UIP vertritt die Anliegen ihrer Mitglieder auf internationaler Ebene. Durch Forschung, Lobbying und gezielte Zusammenarbeit mit allen am Schienengüterverkehr beteiligten Interessengruppen und Organisationen will die UIP die langfristige Zukunft des Schienengüterverkehrs sichern.

II. Internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern nach den ER CIM

Einleitende Bemerkungen

Die Eisenbahnbeförderung erfordert sowohl eine technische als auch eine betriebliche Organisation. Das Recht, eine Beförderung durchzuführen, unterliegt in der Regel bestimmten zwingenden öffentlich-rechtlichen Vorschriften, wie z. B. Genehmigungen, Versicherungen, Sicherheitsbescheinigungen, usw. Es müssen verschiedene zwingende öffentlich-rechtliche Vorschriften eingehalten werden, wie z. B. technische Betriebsanforderungen, technische Anforderungen an Fahrzeuge, Grenzübertrittsverfahren,

Zoll, Verwaltungskontrollen und Anforderungen und Kontrollen in Bezug auf die Art des Gutes (z. B. Gefahrgut, lebende Tiere).

Die ER CIM regeln keine Grenzkontrollen (z. B. Personenkontrollen, Migration, gesundheitsschutz- oder pflanzenschutzrechtliche Maßnahmen), Zoll- und andere Verwaltungsverfahren. Die ER CIM berücksichtigen jedoch eindeutig das Vorhandensein von zwingenden administrativen Anforderungen und deren Auswirkungen auf den Beförderungsvertrag.

In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass Anhang C zum COTIF (RID) für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter und die Anhänge F (ER APTU) und G (ER ATMF) zum COTIF für Eisenbahnmaterial und den sicheren Betrieb von Zügen gelten.

Anwendungsbereich der ER CIM

Die ER CIM gelten für jeden Vertrag über die entgeltliche Eisenbahnbeförderung von Gütern, wenn der Ort der Übernahme des Gutes zur Beförderung und der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten liegen. Dies gilt ohne Rücksicht auf den Sitz und die Staatszugehörigkeit der Parteien des Beförderungsvertrages. Andere Arten von Verträgen über die Beförderung von Gütern, wie z. B. Transportkommissionsverträge, Charterverträge, die Vermietung von Transportmitteln usw., sind in den ER CIM nicht geregelt. Die Anwendung der ER CIM hängt letztlich davon ab, welcher Vertragstyp im Einzelfall gewählt wird. Die ER CIM stellen zwingendes Recht dar, das sehr flexibel ist und es den Parteien des Beförderungsvertrags ermöglicht, bestimmte Bedingungen vertraglich zu vereinbaren, z. B. die Reiseroute oder die Transitzeiten.

Wenn eine internationale Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Vertrages ist, neben der grenzüberschreitenden Eisenbahnbeförderung auch eine Beförderung auf der Straße oder auf Binnengewässern im Inlandsverkehr eines Mitgliedstaates umfasst, finden die ER CIM Anwendung. Wenn eine internationale Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Beförderungsvertrages ist, zusätzlich zur Eisenbahnbeförderung auch eine See- oder grenzüberschreitende Beförderung auf Binnengewässern umfasst, gelten die ER CIM auch dann, wenn die See- oder Binnenschiffsbeförderung auf Linien erfolgt, die in der auf der Website der OTIF veröffentlichten Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM aufgeführt sind.

Betriebliche und vertragliche internationale Beförderungsmodelle

ER CIM

Die ER CIM tragen der Existenz unterschiedlicher rechtlicher und wirtschaftlicher Modelle Rechnung und sehen daher verschiedene Vertragsmodelle vor. Nach den ER CIM sind im Wesentlichen drei Vertragsmodelle für die Eisenbahnbeförderung von Gütern denkbar:

- Der den Vertrag mit dem Absender abschließende Beförderer führt die Beförderung vom Versandort bis zum Bestimmungsort selbst durch (Einzelbeförderer).
- Der den Vertrag mit dem Absender abschließende Beförderer führt die Beförderung nicht auf der gesamten Strecke selbst durch. Für einen Teil der Strecke bedient sich der Beförderer aufeinanderfolgender Beförderer. Jeder dieser Beförderer wird bereits durch die Übernahme des Gutes mit dem Frachtbrief Partei des Beförderungsvertrages. Der vertragsschließende Beförderer und die aufeinanderfolgenden Beförderer sind gemeinsam für die Erfüllung des Vertrages auf der gesamten Strecke verantwortlich. Der vertragsschließende Beförderer muss jedoch, in der Regel durch vorherige Vereinbarungen mit den aufeinanderfolgenden Beförderern, sicherstellen, dass diese den Beförderungsvertrag einhalten. Dies kann entweder in Form einer allgemeinen Vereinbarung mit anderen Beförderern oder individuell im Einzelfall geschehen.
- Der den Vertrag mit dem Absender abschließende Beförderer bedient sich eines oder mehrerer ausführender Beförderer („unterbeauftragte Beförderer“). Der „ausführende Beförderer“ steht weder mit dem Absender noch mit dem Empfänger in einem Vertragsverhältnis. Der vertragliche Beförderer haftet gegenüber dem Absender und dem

Empfänger für die gesamte Strecke, vorbehaltlich seines Rückgriffs auf den „ausführenden Beförderer“. Darüber hinaus haftet der „ausführende Beförderer“ nur für die von ihm durchgeführte Beförderung (Teilstrecke).

Für die Durchführung der Beförderung können sich die Beförderer (einschließlich der aufeinanderfolgenden Beförderer) und die ausführenden Beförderer anderer Personen bedienen.

Instrumente und Werkzeuge der internationalen Verbände

- **CIT**

- Allgemeine Geschäftsbedingungen für den Vertrag über gemeinsame Beförderung im Güterverkehr (AGB Gemeinsame Beförderung)

Die AGB Gemeinsame Beförderung regeln die vertragliche Beziehung zwischen mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen, die gemeinsam als Beförderer agieren.

- Allgemeine Geschäftsbedingungen für den Vertrag über die Unterbeförderung im Güterverkehr (AGB Unterbeförderung)

Die AGB Unterbeförderung regeln die vertragliche Beziehung zwischen einem Beförderer und einem als ausführender Beförderer agierenden Unternehmen.

- Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Verträge über Dienstleistungen im Güterverkehr (AGB Dienstleistungen)

Die AGB Dienstleistungen regeln die vertragliche Beziehung zwischen einem Beförderer und einem Dienstleister.

- Allgemeine Geschäftsbedingungen für den Traktionsvertrag im Güterverkehr (AGB Traktion)

Die AGB Traktion regeln die vertragliche Beziehung zwischen einem Beförderer oder einem ausführenden Beförderer und einem als Traktionär agierenden Unternehmen.

- Allgemeine Geschäftsbedingungen für den Mietvertrag eines Triebfahrzeugs mit Triebfahrzeugführer im Güterverkehr (AGB Miete)

Die AGB Miete regeln die vertragliche Beziehungen zwischen dem Mieter und dem Vermieter eines Triebfahrzeugs.

- Abkommen über die Beziehungen zwischen den Beförderern im internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (AIM)

Das Abkommen AIM regelt die Beziehungen zwischen den Beförderern. Es enthält standardisierte Anweisungen zur Abrechnung und Verteilung von Entschädigungen zwischen aufeinanderfolgenden Beförderern im internationalen Eisenbahngüterverkehr. Es dient der einfachen, schnellen und kostengünstigen Durchführung dieses Verkehrs und damit der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern. Zugleich berücksichtigt das Abkommen die Verpflichtung und das Interesse der Eisenbahnunternehmen, sich wirtschaftlich zu verhalten und ihre Leistungsfähigkeit zu steigern.

- **UIC**

- IRS 30304 Abrechnungs- und Zuscheidungs Vorschriften zwischen Beförderern für den internationalen Güterverkehr

Die vorliegende IRS enthält die zwischen den Beförderern anzuwendenden Abrechnungsvorschriften für den internationalen Güterverkehr. Sie ist in folgende drei Teile gegliedert:

1. Allgemeines und Begriffsbestimmungen
2. Aufeinanderfolgende Beförderung CIM Art. 26
3. Ausführende Beförderung CIM Art. 27 (Einkauf/Verkauf)

und regelt die Abrechnung, die Verteilung und die Zahlung der Beträge, mit denen Transporte belastet sind, die nach den CIM mit internationalen Frachtbriefen durchgeführt werden.

- IRS 30311 Finanzbeziehungen zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen - Grundsätze und Anwendungsmodalitäten

Die IRS 30311 regelt allgemeine Verfahrensweisen zur Gestaltung der Finanzbeziehungen zwischen UIC-Mitgliedern. Andere Bahnunternehmen können die IRS nach entsprechender Vereinbarung anwenden.

Die verbindlichen/empfehlenden Bestimmungen sind auf die Harmonisierung der Prozesse in der Rechnungsführung und bei der Bezahlung der gegenseitigen Leistungen gerichtet und stehen im Einklang mit dem COTIF, mit den anzuwendenden europäischen Richtlinien und weiteren Regelungen der UIC und ihrer Zentralen Clearingstelle (BCC).

Diese IRS verpflichtet die Anwender, ihre Forderungen und Schulden aus den nach UIC-Bestimmungen der Merkblätter 301 und 304 abgerechneten Verkehrsleistungen im Kontokorrent zu verrechnen und den Saldo monatlich auszugleichen. Sofern die Abrechnungsbestimmungen das Inkasso für fremde Streckenanteile implizieren sind die Unternehmen an einen festen Wertstellungstag gebunden der für die Berechnung von Agios (Aufgeld für entgangene Liquidität) herangezogen wird.

Für den Leistungsaustausch darüber hinaus (Außerverkehrliche Leistungen) gelten primär die in Leistungsverträgen vereinbarten Zahlungsbedingungen. Die Kontokorrentverrechnung wird dabei empfohlen. Fehlen derartige Vereinbarungen oder sind unklar formuliert, kann auf die Regelungen der IRS 30311 zurückgegriffen werden.

Die die Finanzbeziehungen im Sinne dieser IRS begleitenden Finanzrisiken ergeben sich aus Währungskursänderungen und dem Abrechnung- und Zahlungsverkehr.

Wie bei der Agioregelung wird den Anwendern auch für die Berechnung von Verzugszinsen ein einheitlicher Referenzzinssatz (1-M-EURIBOR) angeboten, um die aus dem Liquiditätsausfall entsprechenden Schäden gemeinschaftlich zu begrenzen.

- IRS 40404-2 Kompendium der zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für die Beförderung von Gütern auszutauschenden Daten

Diese IRS beschreibt die Daten, die für den Betrieb von Zügen und die Beförderung von Wagen, Intermodaleinheiten oder anderen Schienenfahrzeugen ausgetauscht werden müssen.

Im Schienengüterverkehr müssen Daten, die für den Betrieb eines Zuges und der darin enthaltenen Wagen, Ladeeinheiten und sonstigen Schienenfahrzeuge erforderlich sind, mit den EVU ausgetauscht werden, die den Zugbetrieb und die einzelnen Beförderungen weiterführen. Dies dient als Grundlage für einen sicheren, effizienten und wirtschaftlichen Zug- und Transportbetrieb.

Wenn diese Daten rechtzeitig an das nächste EVU übermittelt werden, müssen die Daten von den beteiligten EVU nicht erneut erfasst und/oder aufgezeichnet werden.

Der Datenaustausch erfolgt in Bezug auf den Zug, den Wagen, die Ladeeinheiten und die Sendungen.

Der Datenaustausch erfolgt über das XML-Meldungsformat.

Abschluss des Beförderungsvertrags und Ausstellung des Frachtbriefs

ER CIM

Im Beförderungsvertrag verpflichtet sich der Beförderer, das Gut gegen Entgelt zum Bestimmungsort zu befördern und es dort an den Empfänger abzuliefern. Der Beförderungsvertrag nach den ER CIM ist ein Konsensualvertrag. Dies bedeutet, dass der Vertrag auf der Grundlage einer bloßen Vereinbarung zwischen den Parteien geschlossen wird, ohne dass ein formeller Akt wie die Übernahme des Gutes erfolgt. Der Zeitpunkt des Zustandekommens eines einvernehmlichen Beförderungsvertrags muss nämlich nicht mit der Übernahme des Gutes und der Ausstellung des Frachtbriefs zusammenfallen.

Der Frachtbrief dient als Nachweis für den Abschluss und den Inhalt des Beförderungsvertrags sowie für die Übernahme des Gutes durch den Beförderer. Da der Eisenbahnbeförderungsvertrag ein Konsensualvertrag ist, berührt das Fehlen, die Unregelmäßigkeit oder der Verlust des Frachtbriefs weder den Bestand noch die Gültigkeit des Vertrags. In bestimmten Fällen (Ausübung des Verfügungsrechts über das Gut, Entschädigung bei Wertangabe usw.) kann die Eintragung im Frachtbrief Voraussetzung für die Geltendmachung von Rechten sein und damit konstitutive Wirkung entfalten. Für jede Sendung muss ein Frachtbrief ausgestellt werden. Mangels gegenteiliger Vereinbarung zwischen dem Absender und dem Beförderer kann sich ein Frachtbrief nur auf eine Wagenladung beziehen.

Instrumente und Werkzeuge der internationalen Verbände

- **CIT**
 - Allgemeine Beförderungsbedingungen für den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (ABB-CIM)

Die ABB-CIM regeln das Rechtsverhältnis zwischen Beförderer und Kunde bei Beförderungen, die den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM unterstehen; sie finden ebenfalls im Fall der Erweiterung des Anwendungsbereiches in Artikel 1 CIM und in allen von den Vertragsparteien vereinbarten Fällen Anwendung.

- Handbuch CIM-Frachtbrief (GLV-CIM)

Anwendungsbestimmungen für den CIM-Frachtbrief und für andere Dokumente des internationalen Güterverkehrs.

- Handbuch Güterverkehr des CIT (GTM-CIT)

Das Handbuch Güterverkehr des CIT (GTM-CIT) regelt die Ausführung internationaler Beförderungen von Gütern, um die Einheit des Beförderungsvertrags zu gewährleisten. Es

stellt die diesbezüglichen Prozesse dar. Ein Merkblatt informiert für jeden Prozess über dessen Gegenstand, die anfallenden Tätigkeiten, die Fristen und die beteiligten Parteien.

- **UIC**

- IRS 20219 DIUM - Einheitliche Entfernungstabelle für den internationalen Güterverkehr: Verzeichnis der Bahnhöfe - Verzeichnis der von den Eisenbahnen benutzten Übergabe- und Ablieferungsstellen ([Link](#))

Die DIUM (Einheitliche Entfernungstabelle für den internationalen Güterverkehr) eines Landes enthält verschiedene Daten über den internationalen Eisenbahngüterverkehr, die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und den Kunden zum Ausfüllen des CIM-Frachtbriefs/CUV-Wagenbriefs verwendet werden, um die für eine Fahrt zu zahlende Abgabe zu berechnen, sowie weitere hilfreiche kommerzielle und/oder technische Informationen für diese Fahrten.

- IRS 20221 Harmonisiertes Güterverzeichnis (NHM) ([Link](#))

Das Harmonisierte Güterverzeichnis (NHM) basiert auf dem internationalen Harmonisierten System (HS), das zur Beschreibung und Codierung von Waren im internationalen Handel verwendet wird, und wurde von der Weltzollorganisation (WZO) veröffentlicht. Er enthält in den Kapiteln 27, 98 und 99 auch eisenbahnspezifische Inhalte. Das NHM bildet eine wichtige Grundlage für die Abwicklung des internationalen Güterverkehrs. Er sorgt für eine einheitliche und kompatible Warennummer und erleichtert damit die Erfassung, den Vergleich und die Analyse der zwischen Kunden, Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Verwaltungsstellen ausgetauschten Daten. Zugleich unterstützt es die EVU bei der Marktbeobachtung. Das NHM ermöglicht eine Differenzierung der Tarife nach der Art des Gutes und trägt zur Harmonisierung der von den EVU verwendeten Tarife bei. Für Güter mit Gefahrguteigenschaften ist die „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter“ (RID) zu beachten. Das RID enthält eine Referenztablette der UN-Nummern und NHM-Codes. Im NHM wird nicht auf die jeweiligen UN-Nummern verwiesen.

- ORFEUS (entwickelt von RailData, einer Spezialgruppe der UIC) ([Link](#))

ORFEUS steht für Open Railway Freight EDI User System. Es ermöglicht

- *die Sicherstellung des elektronischen Austauschs von CIM/SMGS-Frachtbrief- und CUV-Wagenbriefdaten zwischen den kooperierenden Eisenbahnunternehmen unter Verwendung eines zentralen Datenmanagementsystems (CDS);*
- *Kosteneinsparungen durch den Ersatz des papiergestützten Frachtbriefs durch eine elektronische Version, die die Datenqualität und Wiederverwendbarkeit sicherstellt;*
- *die Gewährleistung, dass die Frachtbriefdaten TSI-TAF-konform sind und eine ausreichende Datenqualität für betriebliche Zwecke aufweisen;*
- *Flexibilität, sodass die Sendungsdaten während des Bahntransports für verschiedene betriebliche Aufgaben verwendet werden können, z. B. Ressourcenplanung, Produktionssteuerung, elektronische Rechnungsstellung;*
- *Vereinfachung für Eisenbahnunternehmen durch Bereitstellung einer Standardschnittstelle für den Datenaustausch, wodurch die Notwendigkeit der Unterstützung mehrerer durch Handelspartner bereitgestellte Schnittstellen entfällt.*

- ISR (entwickelt von RailData, einer Spezialgruppe der UIC) ([Link](#))

ISR steht für International Service Reliability. Es handelt sich dabei um ein Informationssystem, das von RailData entwickelt und betrieben wird. Es ist ein gemeinsames Instrument der ISR-Eisenbahnunternehmen für die Bündelung und den Austausch von Informationen über Bewegungen von Güterwagen im internationalen Verkehr über eine zentrale Plattform. Es ermöglicht die Verfolgung beladener und leerer Güterwagen und Sendungen in einem Großteil Europas.

Übernahme des Gutes, Be- und Entladung, Verpackung, Prüfung (Frachtannahme)

ER CIM

Der Beförderer hat die Übernahme des Gutes auf dem Frachtbriefdoppel in geeigneter Weise zu bescheinigen und das Frachtbriefdoppel dem Absender zurückzugeben. Der Beförderer ist berechtigt, jederzeit nachzuprüfen, ob die Beförderungsbedingungen eingehalten worden sind und ob die Sendung mit den vom Absender im Frachtbrief gemachten Angaben übereinstimmt.

Absender und Beförderer vereinbaren, wem das Verladen und das Entladen des Gutes obliegt. Fehlt eine solche Vereinbarung, trifft die Pflicht zum Verladen und Entladen bei Stückgut den Beförderer, während bei Wagenladungen die Pflicht zum Verladen den Absender und die Pflicht zum Entladen nach der Ablieferung den Empfänger trifft.

Der Absender haftet dem Beförderer für alle Schäden und Kosten, die durch eine fehlende oder mangelhafte Verpackung des Gutes entstehen, es sei denn, dass die Mangelhaftigkeit bei der Übernahme des Gutes durch den Beförderer offensichtlich oder ihm bekannt war und er diesbezüglich keine Vorbehalte angemeldet hat.

Instrumente und Werkzeuge der internationalen Verbände

- **CIT**
 - Allgemeine Beförderungsbedingungen für den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (ABB-CIM)

Die ABB-CIM regeln das Rechtsverhältnis zwischen Beförderer und Kunde bei Beförderungen, die den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM unterstehen; sie finden ebenfalls im Fall der Erweiterung des Anwendungsbereiches in Artikel 1 CIM und in allen von den Vertragsparteien vereinbarten Fällen Anwendung.
 - Handbuch CIM-Frachtbrief (GLV-CIM)

Anwendungsbestimmungen für den CIM-Frachtbrief und für andere Dokumente des internationalen Güterverkehrs.
 - Handbuch Güterverkehr des CIT (GTM-CIT)

Das Handbuch Güterverkehr des CIT (GTM-CIT) regelt die Ausführung internationaler Beförderungen von Gütern, um die Einheit des Beförderungsvertrags zu gewährleisten. Es stellt die diesbezüglichen Prozesse dar. Ein Merkblatt informiert für jeden Prozess über dessen Gegenstand, die anfallenden Tätigkeiten, die Fristen und die beteiligten Parteien.
- **UIC**
 - UIC-Verladerichtlinie - Band 1 (2-23001) und Band 2 (2-23002) ([Link](#))

Die UIC-Richtlinie für die Verladung und Sicherung von Gütern auf Eisenbahnwagen ist eine Referenz für die sichere Verladung; Band 1 enthält die Grundsätze, die zu beachtenden Regeln und die Güter; Band 2 enthält Verladerrichtlinien für bestimmte Güterarten, die in Übereinstimmung mit den Grundsätzen auf der Grundlage von Erfahrungen und Transportversuchen entwickelt wurden.

- IRS 40426 Beförderung der Güter - Standardisierte Verschlüsse - Leitfaden für das Anbringen von Verschlüssen an Güterwagen und intermodalen Transporteinheiten ([Link](#))

Dieser Leitfaden definiert die anerkannten standardisierten Verschlüsse als Mindestanforderung für den Raumverschluss im Eisenbahnverkehr und berücksichtigt außerdem die „Checkliste“ für das Anbringen von Verschlüssen an Güterwagen und intermodalen Transporteinheiten. Diese Checkliste wurde wegen der unterschiedlichen Typen und Verschlusseinrichtungen erstellt.

Zahlung der Kosten

ER CIM

Soweit zwischen dem Absender und dem Beförderer nichts anderes vereinbart ist, sind die Kosten (Fracht, Nebengebühren, Zölle und sonstige Kosten, die vom Vertragsabschluss bis zur Ablieferung anfallen) vom Absender zu zahlen.

Instrumente und Werkzeuge der internationalen Verbände

- **CIT**
 - Allgemeine Beförderungsbedingungen für den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (ABB-CIM)

Die ABB-CIM regeln das Rechtsverhältnis zwischen Beförderer und Kunde bei Beförderungen, die den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM unterstehen; sie finden ebenfalls im Fall der Erweiterung des Anwendungsbereiches in Artikel 1 CIM und in allen von den Vertragsparteien vereinbarten Fällen Anwendung.

- Handbuch CIM-Frachtbrief (GLV-CIM)

Anwendungsbestimmungen für den CIM-Frachtbrief und für andere Dokumente des internationalen Güterverkehrs.

- Handbuch Güterverkehr des CIT (GTM-CIT)

Das Handbuch Güterverkehr des CIT (GTM-CIT) regelt die Ausführung internationaler Beförderungen von Gütern, um die Einheit des Beförderungsvertrags zu gewährleisten. Es stellt die diesbezüglichen Prozesse dar. Ein Merkblatt informiert für jeden Prozess über dessen Gegenstand, die anfallenden Tätigkeiten, die Fristen und die beteiligten Parteien.

Übergabe zwischen Beförderern

ER CIM

Wenn die Beförderung tatsächlich von mehreren Beteiligten durchgeführt wird (z.B. Beförderer und ausführender Beförderer oder mehrere aufeinanderfolgende Beförderer), muss sichergestellt werden, dass die Sendung und der Frachtbrief von einem Beteiligten zum zur anderen übergeben werden.

Instrumente und Werkzeuge der internationalen Verbände

- **CIT**
- Handbuch Güterverkehr des CIT (GTM-CIT)

Das Handbuch Güterverkehr des CIT (GTM-CIT) regelt die Ausführung internationaler Beförderungen von Gütern, um die Einheit des Beförderungsvertrags zu gewährleisten. Es stellt die diesbezüglichen Prozesse dar. Ein Merkblatt informiert für jeden Prozess über dessen Gegenstand, die anfallenden Tätigkeiten, die Fristen und die beteiligten Parteien.

Änderung des Beförderungsvertrags

ER CIM

In der Regel erfolgt die Erfüllung des Beförderungsvertrags gemäß den vereinbarten Bedingungen. Es kann sich jedoch als notwendig erweisen, den Beförderungsvertrag auf Initiative des Empfängers oder des Absenders aus Gründen zu ändern, die nicht mit der eigentlichen Beförderung zusammenhängen. Insbesondere kann der Beförderer aufgefordert werden, die Beförderung des Gutes nicht fortzusetzen, die Ablieferung des Gutes zu verzögern, das Gut an einen anderen als den im Frachtbrief eingetragenen Empfänger abzuliefern oder das Gut an einen anderen als den im Frachtbrief eingetragenen Bestimmungsort zu liefern. Außerdem kann es vorkommen, dass der Beförderungsvertrag aufgrund von Umständen, die die Beförderung oder Ablieferung verhindern, nicht wie vereinbart erfüllt werden kann.

Instrumente und Werkzeuge der internationalen Verbände

- **CIT**
- Handbuch CIM-Frachtbrief (GLV-CIM)

Anwendungsbestimmungen für den CIM-Frachtbrief und für andere Dokumente des internationalen Güterverkehrs.

- Handbuch Güterverkehr des CIT (GTM-CIT)

Das Handbuch Güterverkehr des CIT (GTM-CIT) regelt die Ausführung internationaler Beförderungen von Gütern, um die Einheit des Beförderungsvertrags zu gewährleisten. Es stellt die diesbezüglichen Prozesse dar. Ein Merkblatt informiert für jeden Prozess über dessen Gegenstand, die anfallenden Tätigkeiten, die Fristen und die beteiligten Parteien.

Ablieferung

Der Beförderer hat dem Empfänger an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort gegen Empfangsbescheinigung und gegen Zahlung der sich aus dem Beförderungsvertrag ergebenden Forderungen den Frachtbrief zu übergeben und das Gut abzuliefern.

Haftung für Lieferverzug, Verlust oder Beschädigung der Güter

Die ER CIM enthalten ausführliche Vorschriften über die Haftung und die Geltendmachung von Rechten bei Verlust, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes.

III. Verwendung von Wagen unter den ER CUV

Für die Verwendung von Wagen im internationalen Verkehr ist es notwendig, die geltenden technischen Anforderungen einzuhalten, wobei die technische Zulassung selbst nicht in den ER CUV oder im Verwendungsvertrag geregelt ist. Die öffentlich-rechtlichen Vorschriften, wie z. B. die über die

Verkehrszulassung oder die Verkehrssicherheit, sind unabhängig von den Vereinbarungen der Vertragsparteien über die Verwendung des Fahrzeugs zwingend.

Der Wagentyp für die Beförderung sollte nach der Art der Güter gewählt werden. Anhang D zum COTIF regelt zwei- oder mehrseitige Verträge über die Verwendung von Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel zur Durchführung von Beförderungen nach den ER CIV und nach den ER CIM.

Instrumente und Werkzeuge der internationalen Verbände

- **CIT**

- Handbuch Wagenverkehr (GTW-CIT)

Das Handbuch Wagenverkehr des CIT (GTW-CIT) bezweckt hauptsächlich, die Behandlung des Wagenbriefs und der anderen Dokumente für die Beförderung von leeren Wagen, insbesondere im Fall von außerordentlichen Vorkommnissen (nachträgliche Verfügungen, Beförderungshindernisse, Übergabehindernisse, Verkehrsbeschränkungen usw.).

- Handbuch CUV-Wagenbrief (GLW-CUV)

Das vom CIT herausgegebene Handbuch CUV-Wagenbrief gilt für die Beförderung von leeren Wagen, für die ein Wagenbriefausgestellt wurde (gemäß Artikel 14 AVV). Es enthält alle Einzelheiten über die Verwendung des Wagenbriefs. Der Zweck dieses neuen Handbuchs besteht im Wesentlichen darin, ein Standardverfahren für Eisenbahnunternehmen, die Wagen einsetzen, zur Handhabung des CUV-Wagenbriefs und anderer Dokumente, die für die Beförderung leerer Wagen als Beförderungsmittel verwendet werden, festzulegen.

- **UIC**

- UIC IRS 40428-3 internationale Zug- und Gruppenbildung

Diese IRS stellt die Regeln für die Bildung internationaler Züge und Gruppen auf und legt die Bedingungen für ihre Durchführung fest mit dem Ziel, die Züge möglichst ohne Halt interoperabel grenzüberschreitend verkehren zu lassen. Damit soll der Aufwand für die Durchführung an den Grenzen vermieden oder gesenkt und die Qualität erhöht werden.

- COREDA (entwickelt von RailData, einer Spezialgruppe der UIC) ([Link](#))

COREDA steht für Commercial Responsibility Database. Es handelt sich um eine zentrale Datenbank für Güterwagen, in der autorisierte Unternehmen herausfinden können, wer der Halter eines bestimmten Wagens ist und welches Eisenbahnunternehmen derzeit die wirtschaftliche Verantwortung für den Wagen trägt. Dies ist notwendig, da jeder Halter die Rechte zur Verwendung des Wagens an eine andere Partei übertragen kann. Diese Datenbank wurde von RailData auf Anfrage der UIC-Studiengruppe für Güterwagenverwender entwickelt. Dieses Werkzeug bietet den europäischen Schienengüterverkehrsunternehmen eine wichtige IT-Unterstützung.

- ISR (entwickelt von RailData, einer Spezialgruppe der UIC) ([Link](#))

ISR steht für International Service Reliability. Es handelt sich dabei um ein Informationssystem, das von RailData entwickelt und betrieben wird. Es ist ein gemeinsames Instrument der ISR-Eisenbahnunternehmen für die Bündelung und den Austausch von Informationen über Bewegungen von Güterwagen im internationalen

Verkehr über eine zentrale Plattform. Es ermöglicht die Verfolgung beladener und leerer Güterwagen und Sendungen in einem Großteil Europas.

- ATTI (Vereinbarung über die Übergangsuntersuchung von Güterzügen) (Sondergruppe der UIC) ([Link](#))

ATTI legt die für Übergaben von Güterzügen zwischen den teilnehmenden EVU einzuhaltenden Regeln auf der Grundlage des AVV (Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen) fest. Zur Erleichterung des internationalen Güterverkehrs verpflichten sich die teilnehmenden EVU die Vereinbarung einschließlich ihrer Anlagen einzuhalten. Zweck der ATTI ist es, die Beschleunigung des internationalen Güterverkehrs der ATTI-EVU zu fördern, die entsprechenden Regeln zu vereinheitlichen und weiterzuentwickeln. Ziel ist die Planungssicherheit, die Qualität und die Sicherheit der ATTI-Züge zu erhöhen. ATTI bietet ein standardisiertes Qualitätsmanagementsystem mit festen Regeln, Meldesystemen und Maßnahmen bei qualitätsbezogenen Abweichungen und Zwischenfällen. Dokumentation der Qualitätsindikatoren der teilnehmenden EVU.

- **ERFA, UIC und UIP**

- Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) ([Link](#))

Der AVV ist ein multilateraler Vertrag auf der Grundlage der ER CUV. Der AVV konkretisiert die gegenseitigen Rechte und Pflichten der Wagenhalter und der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Verwendung von Eisenbahngüterwagen als Transportmittel in Europa und darüber hinaus.

IV. Nutzung der Infrastruktur unter den ER CUI

Bei der Trennung von Infrastrukturbetrieb und Erbringung von Verkehrsleistungen ist das Rechtsverhältnis zwischen dem Beförderer und dem Infrastrukturbetreiber für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zu regeln. Anhang E zum COTIF (ER CUI) gilt für jeden Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr zum Zwecke der internationalen Beförderung.

Instrumente und Werkzeuge der internationalen Verbände

- **CIT und RNE**

- Europäische allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (E-AGB-I) ([CIT-Link](#)/[RNE-Link](#))

Die E-AGB-I enthalten harmonisierte Vertragsbedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke der Eisenbahnbeförderung, unbeschadet zusätzlicher oder besonderer von den Parteien vereinbarten Bestimmungen. Der Anwendungsbereich kann sich entweder nur auf grenzüberschreitende oder auf grenzüberschreitende und inländische Eisenbahnbeförderungen erstrecken.

- Europäischen Standardvertrag für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (E-SCU-I) und zugehöriger Umsetzungsleitfaden ([CIT-Link](#)/[RNE-Link](#))

Der E-SCU-I ist ein Instrumentarium für die Gestaltung von Nutzungsverträgen, das bewährte Verfahren enthält und Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber bei der Gestaltung ihrer vertraglichen Beziehungen auf zunehmend harmonisierte Weise unterstützt, ohne jedoch verbindlich zu sein.

- **RNE**

- Schienennetz-Nutzungsbedingungen, gemeinsame Struktur ([Link](#))

Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU beschreibt die Verpflichtung der europäischen Eisenbahninfrastrukturbetreiber, „Schienennetz-Nutzungsbedingungen“ zu veröffentlichen. Diese „Schienennetz-Nutzungsbedingungen“ enthalten auf transparente und nichtdiskriminierende Weise alle Informationen, die interessierte Antragsteller/Eisenbahnunternehmen benötigen, um Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu stellen, insbesondere die kommerziellen, technischen und rechtlichen Zugangsbedingungen. Die Infrastrukturbetreiber unter dem Dach von RNE haben sich auf eine gemeinsame Struktur und einen Leitfaden für die Umsetzung der „Schienennetz-Nutzungsbedingungen“ geeinigt, die es interessierten Antragstellern/Eisenbahnunternehmen ermöglichen sollen, in den „Schienennetz-Nutzungsbedingungen“ dieselben Informationen an ein und derselben Stelle zu finden. Die Gemeinsame Struktur der RNE-Schienennetz-Nutzungsbedingungen und der Umsetzungsleitfaden beruhen auf den Anforderungen der Richtlinie und anderer, für Schienennetz-Nutzungsbedingungen geltenden EU-Rechtsvorschriften. Sie werden jedes Jahr überarbeitet und bei Bedarf an die geschäftlichen und rechtlichen Erfordernisse angepasst.