



Zeitschrift

124. Jahr, Nr. 1 2016

OTIF

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

Verknüpfung Europas, Asiens und Afrikas durch ein einheitliches Eisenbahnrecht



ZUSAMMENFASSUNG

NEWS

OTIF

- 4 Konkretes Beispiel einer institutionellen Partnerschaft im Bereich Eisenbahnsicherheit
- 5 2016-2017: Die Ziele des Sekretariates der OTIF
- 6 Studie zu den Korridoren bald online

COTIF

- 7 Das Fürstentum Monaco und der Anhang G zum COTIF

WEITERVERBREITUNG

- 8 „Internationale Eisenbahnpersonenbeförderungen Ost-West“: Ein Seminar des CIT
- 9 Das CIT, die OTIF und das Programm Euromed: Eine Zusammenarbeit im Mittelmeerraum
- 10 Der internationale Güterverkehr: Netze auf der Suche nach einem Betriebssystem

ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT

EISENBAHNTECHNIK

- 13 Einrichtung eines gemeinsamen OTIF/ERA-Registers für CSM-Bewertungsstellen

GEFÄHRLICHE GÜTER

- 15 Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
5. Tagung (Zagreb, 23. und 27. November 2015)
- 18 48. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
(Genf, 30. November bis 9. Dezember 2015)

TRANSPORTRECHT

- 21 Eisenbahngüterverkehr zwischen Europa und Asien
- 24 Revision der ER CUI Begriffe „grenzüberschreitende Trassen“ und „internationaler Verkehr“ Beschluss des Oberverwaltungsgerichtes Münster (Deutschland) vom 19. März 2015

VERANSTALTUNGS-KALENDER

Pictures by :
Valerio Compagnone-OTIF

Sûreté du Québec - <https://twitter.com/sureteduquebec/status/353519189769732096/photo/1>, CC BY-SA 1.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=27152159>

www.steelcar.com

OTIF's Staff



Über das gesamte XIX und XX Jahrhundert hinweg hat die Eisenbahn die großen Probleme der netzgebundenen Wirtschaftszweige antizipiert. Sie verfügte über einen gewissen Vorsprung in den Bereichen Strukturierung, einheitliches Vertragsrecht usw. Das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) des Straßenverkehrs ist historisch gesehen die „Tochter“ des Berner Übereinkommens über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr, heute die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM, welches seiner Entstehung zugrunde lag. Mittlerweile scheint sich die Tendenz umgekehrt zu haben.

Heute dominieren – allen voran Google – die „Big Data“ den Verkehrssektor mit autonomen Fahrzeugen. Automatisch fahrende LKW-Konvois werden bereits getestet. Neben der beeindruckenden technologischen Leistung dieser selbstfahrenden Fahrzeuge gibt es noch eine weitere, genauso wichtige Komponente – ihre Vernetzung. In unmittelbarer Zukunft könnten diese vernetzten Fahrzeuge potentiell in Bezug auf ihre Effizienz und ihr Reaktionsvermögen auf Anfragefluktuationen und Verkehrsüberlastungen

in Konkurrenz zu den spurgeführten Verkehren treten.

Der Technologietransfer zwischen der Welt des Internet (wenn man bedenkt, dass das Protokoll die Verknüpfung der Netze und der Nutzer ermöglicht) und der Verkehrswelt ist in vollem Gange. Dies wird unsere Sicht der Beziehungen zwischen den Verkehrsträgern fundamental verändern und möglicherweise einen entscheidenden Einfluss auf die Energieeffizienz des Straßenverkehrs haben.

Für den internationalen Eisenbahnverkehr ist es wichtiger denn je, sich „vernetzen“ zu können, um so seine natürlichen Wettbewerbsvorteile zur Geltung zu bringen. Dies ist die Mission der OTIF.

Die einzelnen Artikel dieser Zeitschrift veranschaulichen meines Erachtens sehr gut, dass unsere Mitarbeiter sich nicht nur des Ausmaßes dieser Herausforderung bewusst sind, sondern auch aktiv an Lösungen arbeiten. Die Beiträge stellen auch unsere Partner und anhand des kürzlich angenommenen Arbeitsprogrammes 2016 2017 die Vision unserer Organisation in den Vordergrund.

François Davenne

KONKRETES BEISPIEL EINER INSTITUTIONELLEN PARTNERSCHAFT IM BEREICH EISENBAHNSICHERHEIT

Unter der gemeinsamen Organisation des Sekretariates der OTIF und der Generaldirektion für Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission hat am 3. und 4. Februar 2016 die erste Tagung der Arbeitsgruppe „RID-ATMF“ in Bern stattgefunden. Die zukünftigen Tagungen der Gruppe werden in Lille, Brüssel und Bern abgehalten werden.

Die Arbeitsgruppe wurde auf der Grundlage eines gemeinsamen Dokumentes eingerichtet, das 2014 veröffentlicht und auf OTIF-Seite im Fachausschuss für technische Fragen und im RID-Fachausschuss sowie auf EU-Seite in den Ausschüssen RISC und TMD unter dem Titel „Zusammenwirken von RID und ATMF – Verbesserung der Kohärenz zwischen den COTIF-Anhängen C und G“ („Interaction between RID and ATMF, improving consistency between COTIF Appendices C and G“) verteilt wurde.

Dieses gemeinsame Dokument beleuchtet die Punkte, die insbesondere in Bezug auf die Kohärenz zwischen der Ordnung für die inter-

ationale. Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) und den Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF), verbessert werden können.

Man muss wissen, dass die ATMF (Anhang G zum COTIF) angepasste EU-Vorschriften enthalten, während das RID (Anhang C zum COTIF) durch die Richtlinie Nr. 2008/68/EG vom 24. September 2008 in die europäische Gesetzgebung übertragen und dort zudem auch für den nationalen Eisenbahnverkehr verbindlich vorgeschrieben wurde.

Die Arbeitsgruppe für die Verbesserung der Kohärenz zwischen den Vorschriften über die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter und den Vorschriften über die Eisenbahnsicherheit und -interoperabilität setzt sich zusammen aus Experten der OTIF-Mitgliedstaaten, der nationalen Sicherheitsbehörden und der Eisenbahnverbände. Die Europäische Kommission und das Sekretariat der OTIF

haben einen gemeinsamen Vorsitz bestimmt, bestehend aus einem Experten der Gefahrgutbeförderung und einem Experten der Interoperabilität und Sicherheit.

Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe werden in einem Bericht zusammengefasst, der dem Sekretariat der OTIF und der Europäischen Kommission vorgelegt wird, welche dann über das weitere Vorgehen entscheiden.

Die Arbeitsgruppe arbeitet mit dem Konsensverfahren, wo etwaige abweichende Meinungen im Bericht festgehalten werden.

Die Einrichtung der Arbeitsgruppe zeigt einerseits die Relevanz einer interdisziplinären Sicht auf den internationalen Eisenbahnverkehr und andererseits den gemeinsamen Willen internationaler Institutionen, wie der OTIF und Generaldirektion für Mobilität und Verkehr, sich durch das Prisma der Eisenbahnsicherheit auf ein gemeinsames Interesse zu einigen.



2016-2017: DIE ZIELE DES SEKRETARIATES DER OTIF

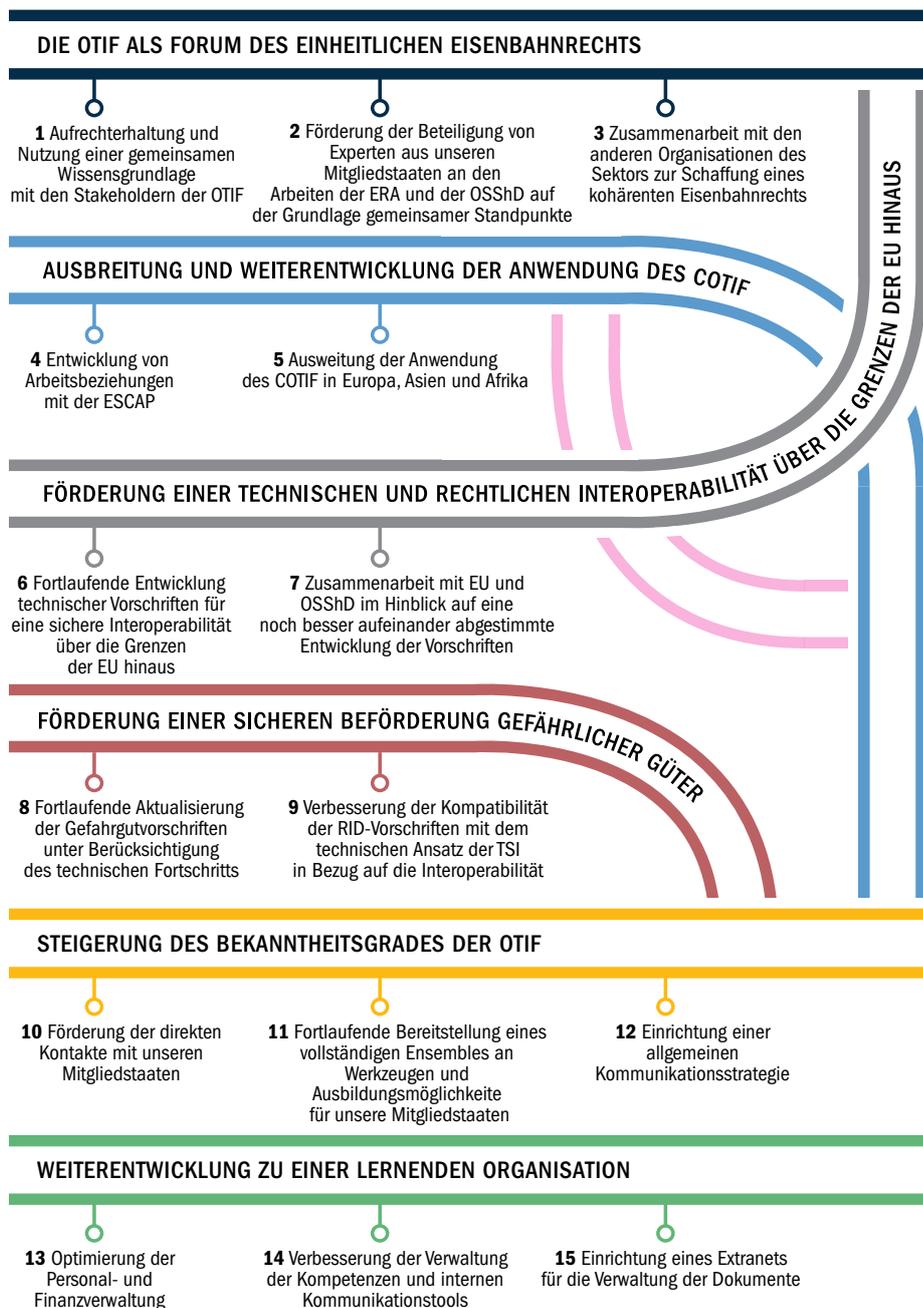
Am 19. und 20. Januar 2016 hat in Bern die erste Tagung des Verwaltungsausschusses der OTIF in seiner neuen Zusammensetzung stattgefunden.

Auf der Tagesordnung stand insbesondere das vom Sekretariat vorgeschlagene neue **Arbeitsprogramm für 2016-2017**. Dieses positiv aufgenommene Arbeitsprogramm, welches die strategischen und operativen Ziele des Sekretariates festlegt, wurde zunächst von den Sektionsleitern im Detail erklärt und dann mit einigen Änderungen angenommen. Das Arbeitsprogramm stellt ein wichtiges internes Werkzeug des Sekretariates dar und wird in digitaler Form und in Papier an die verschiedenen Partner verschickt, damit diese mögliche juristische Entwicklungen vorhersehen und sich ein klares Bild über die Rolle der OTIF machen können.

In der Fortsetzung des Arbeitsprogrammes 2014-2015 wird das Sekretariat der OTIF die Anwendung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) sowie der Einheitlichen Rechtsvorschriften (CIV, CIM, CUV, CUI, APTU und ATMF) und der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) weiter aktiv vorantreiben.

In 2016 und 2017 stellen die Interoperabilität jenseits der Europäischen Union und ihre die Eisenbahnsicherheit betreffende Komponente ein gemeinsames Projekt aller Sektionen des Sekretariates dar.

Schließlich festigt sich die Rolle der OTIF. Die Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnrechts setzt voraus, dass die OTIF ein Forum, ein Ort des Austauschs wird, kurz gesagt ein Ort, der ein neues internationales System aus miteinander verbundenen und interoperablen Verkehrsnetzen aus der Taufe hebt.



STUDIE ZU DEN KORRIDOREN BALD ONLINE

Der Auftrag der Junioexpertin Dariia Galushko bei der OTIF läuft Ende April 2016 aus. Neben ihrem entscheidenden Beitrag zur russischen Fassung der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) hat Frau Galushko auch eine Studie zu zwei euro-asiatischen Korridoren durchgeführt, indem sie sich am Maßstab der Anwendung des COTIF mit dem Eisenbahnbeförderung von Gütern auseinandergesetzt hat.

Mit der Studie sollten hauptsächlich die rechtlichen und physischen Hindernisse eines nahtlosen internationalen Eisenbahnverkehrs herausgefunden, der Zuständigkeitsbereich

der OTIF analysiert und tragfähige rechtliche Lösungen vorgeschlagen werden. Darüber hinaus galt es herauszufinden, ob der Ausschuss für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr der OTIF wieder eingerichtet werden sollte.

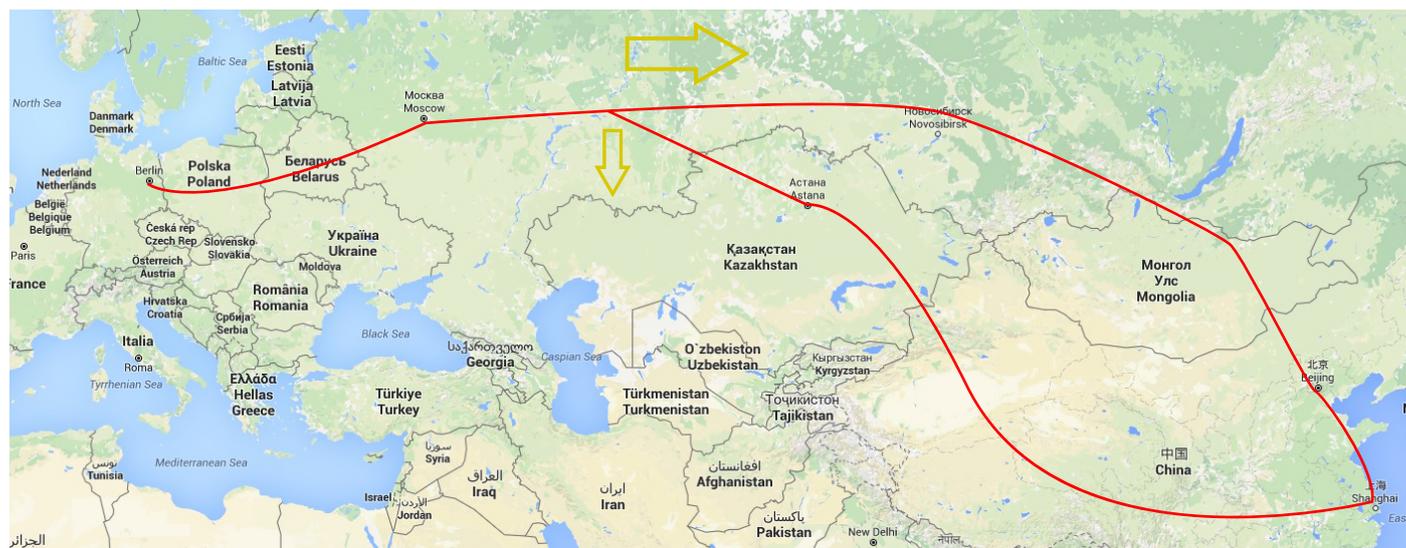
Die beiden untersuchten Korridore sind:

- die Landbrücke zwischen China und der Europäischen Union über das Staatsgebiet Russlands und
- der Korridor Pakistan-Iran-Türkei mit einer möglichen Verlängerung bis in die Länder Westeuropas.

Das Handelsvolumen zwischen Asien und Europa steigt kontinuierlich und

der Seeverkehr ist hier weiterhin das Transportmittel Nr. 1. Die Studie zu den Korridoren zieht Bilanz über materielle und immaterielle Barrieren, die der Erhöhung des Anteils des Eisenbahngüterverkehrs am internationalen Verkehr im Weg stehen.

Gemeinsam mit dem Generalsekretär der OTIF gibt Frau Galushko strategische und operationelle Empfehlungen zu einem einheitlichen euro-asiatischen Recht und einem erleichterten internationalen Eisenbahnverkehr ab. Die Studie wird auf der Website der OTIF unter „Veröffentlichungen“ online gestellt.



DAS FÜRSTENTUM MONACO UND DER ANHANG G ZUM COTIF

In Übereinstimmung mit Artikel 35 § 4 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) hat das Fürstentum Monaco im April 2010 einen Vorbehalt gegen einen Beschluss des Revisionsausschusses formuliert und infolgedessen die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (ER ATMF), ausgesetzt.

In einem vom Minister für Ausrüstung, Umwelt und Stadtentwicklung unter-

zeichneten Brief vom 24. November 2015 hat Monaco diesen Vorbehalt zurückgezogen. Seither erstrecken sich die ER ATMF auch auf Monaco.

Das Fürstentum wird auf 1,7 km von einer doppelspurigen Eisenbahnlinie durchquert, die von Nizza bis Vintimille in Italien führt. Diese Linie wurde 1868 in Betrieb genommen. Sie wird von einem Regionalzug (TER), dem TGV Nizza-Paris und dem Riviera Express Nizza-Moskau befahren.

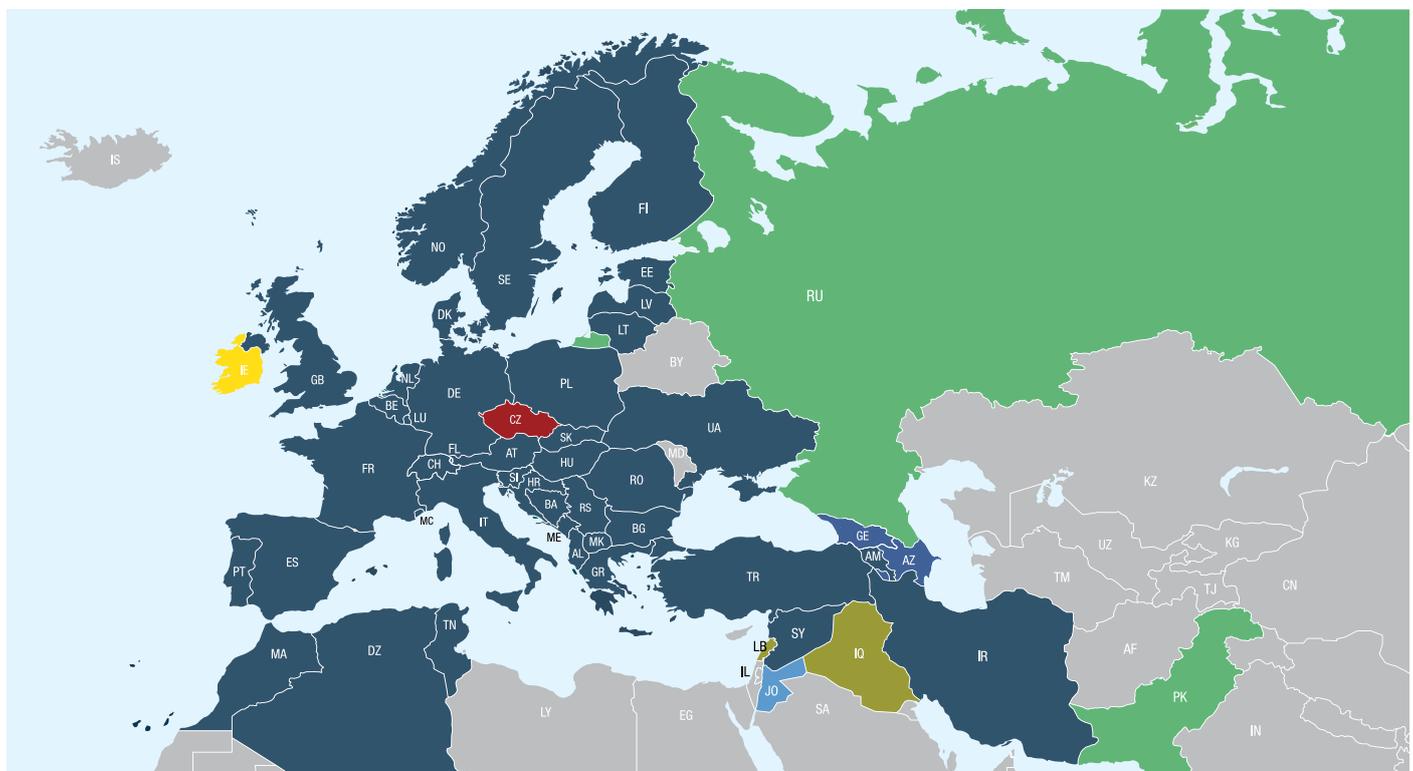
Am 15. Januar 2016, d. h. einen Monat nachdem die Mitgliedstaaten

der OTIF per Rundschreiben in Kenntnis gesetzt wurden, ist Anhang G (ER ATMF) des COTIF auf dieser Linie im Fürstentum Monaco in Kraft getreten. In Europa gibt es somit nur noch einen Staat, der die ER ATMF des COTIF noch nicht anwendet.

Monaco hingegen trifft somit zur Mehrzahl der OTIF-Mitgliedstaaten, die entschieden haben, alle Anhänge des COTIF anzuwenden.

Geografischer Anwendungsbereich des COTIF und dessen Anhänge

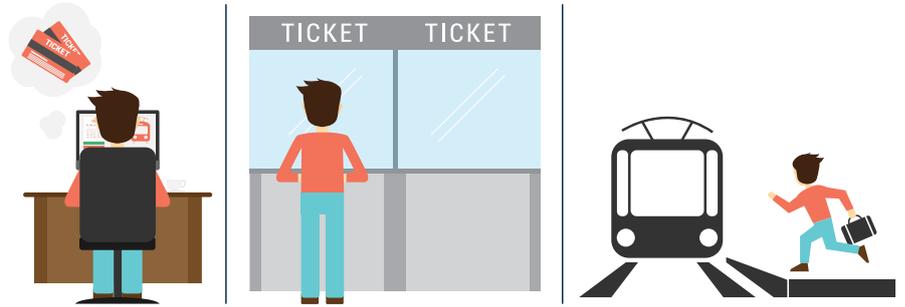
Stand 15. Januar 2016



- | | | | |
|--|---|---|---|
| ● Alle Anhänge des COTIF (41)* | ● Ohne CUV/CUI/APTU/ATMF (2) | ● Ohne CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2) | ● Ruhen der Mitgliedschaft (2) |
| ● Ohne CUI/APTU/ATMF (1) | ● Assoziierte Mitglieder (1) | ● COTIF 1999 noch nicht ratifiziert (1) | *GB: Ohne CUI (1) |

„INTERNATIONALE EISENBAHNPERSONENBEFÖRDERUNGEN OST-WEST“: EIN SEMINAR DES CIT

Frau Hammerschmiedová, in Vertretung des Rechtsdienstes der OTIF, und der Generalsekretär, Herr Davenne, haben an dem vom Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) am 29. Oktober 2015 in Monte-Carlo organisierten Seminar „Internationale Eisenbahnpersonenbeförderungen Ost West“ teilgenommen.



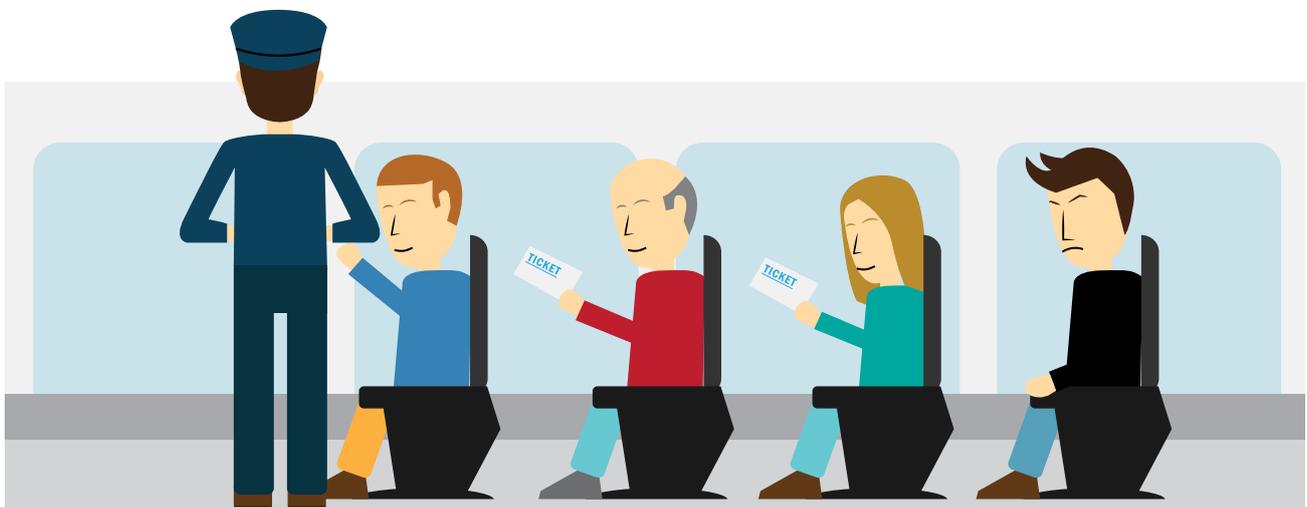
Dieses Seminar bot die Gelegenheit für ein Zusammentreffen der Generaldirektorin des Ministeriums für Außenbeziehungen und Zusammenarbeit des Fürstentums Monaco, des Generalsekretärs der OTIF, des stellvertretenden Leiters der Abteilung „Fahrgastrechte“ der GD Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission sowie von Vertretern der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER), des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) und einiger Eisenbahnunternehmen.

Das CIT hat die Ergebnisse der ers-

ten Phase des Projektes „Transportrechtliche Interoperabilität CIV/SMPS“ vorgestellt und die Themen, die in der zweiten Projektphase von der Arbeitsgruppe CIV (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen – Anhang A zum Übereinkommen)/SMPS (Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Personenverkehr der OSShD) behandelt werden, zur Diskussion gestellt.

Für Frau Hammerschmiedová bot dieses Seminar zudem eine wunder-

bare Gelegenheit, um auf die Beziehung zwischen den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der EU-Verordnung 1371/2007/EG aufmerksam zu machen, welche die Bestimmungen der CIV übernimmt und gleichzeitig die Rechte und Pflichten der Reisenden erhöht. Sie hat u. a. die Anhang A zum COTIF zugrunde liegenden Prinzipien und dessen Entwicklungen vorgestellt und dann auf die Natur und die grundlegenden Bedingungen eines internationalen Beförderungsvertrages für Personen im COTIF hingewiesen.



DER INTERNATIONALE GÜTERVERKEHR: NETZE AUF DER SUCHE NACH EINEM BETRIEBSSYSTEM

Die großen Projekte der Eisenbahn sind zahlreich. An erster Stelle könnte man das Projekt der neuen Seidenstraße nennen. Das große Interesse an diesem Projekt lässt sich durch das Bestreben erklären, die Eisenbahn geografisch in den euro-asiatischen Verkehr einzubauen. Allerdings verfügen der oder die anderen Verkehrsträger über einheitliche technische und rechtliche Bestimmungen – ein gemeinsames „Betriebssystem“ –, das von internationalen Einrichtungen (ICAO, IMO usw.) entwickelt wurde; der Eisenbahnverkehr hingegen bleibt aufgespalten und von multiplen Organisationen abhängig.

Historisch gesehen ist die OTIF die erste Organisation, die seit 1893 an einem einheitlichen Eisenbahnrecht arbeitet. Ihr Zuständigkeitsbereich ist breit genug, um die Integration aller für eine effiziente „Vernetzung“ notwendigen Hauptkomponenten bewerkstelligen zu können. Die Vorteile eines kohärenten Verkehrsnetzes (Verlässlichkeit der Strecken, Widerstandskraft, Standardisierung der Prozesse usw.) setzen ein hohes Maß an Organisation voraus und bringen auch rechtliche und technische Einschränkungen mit sich.

So unterliegt der Eisenbahngüterverkehr wohl den Einschränkungen des Netzes, ohne aber dessen Vorteile wirklich zu nutzen; dies ist einer der Hauptgründe, warum sich die Eisenbahn im weltweiten modalen Wettbewerb noch nicht durchgesetzt hat. Die Entwicklung eines gemeinsamen Betriebssystems muss also zur Priorität erklärt werden.

Der internationale Eisenbahngüterverkehr: Die Einschränkungen eines Netzes ohne Nutzung seiner Vorteile

Im Gegensatz zu den anderen großen netzgebundenen Wirtschaftszweigen, wie dem Strom- oder Telekommunikations-

sektor, war im Eisenbahnverkehr die internationale Vernetzung im Vergleich zur nationalen Aktivität immer relativ gering. Für die Stromproduktion z. B. war es unmittelbar erforderlich, ein technisch wie rechtlich standardisiertes System für den Stromtausch einzurichten, da es keine Möglichkeit der einfachen Stromspeicherung gibt.

Die Systeme für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur dagegen bleiben aus den unterschiedlichsten Gründen – wirtschaftlichen, technischen oder militärischen – national geregelt. Auf der Ebene der Europäischen Union gibt es selbst 10 Jahre nach der Gründung der Europäischen Eisenbahngüterverkehr noch mehrere tausend nationale Sicherheitsvorschriften, die oft nicht miteinander kompatibel sind.

Daraus ergibt sich ein Flickenteppich aus nationalen Netzen mit jeweils eigenen komplexen Vorschriften, die den internationalen Eisenbahngüterverkehr an der Nutzung der folgenden drei Hauptvorteile eines internationalen Netzes hindern:

1. Vernetzung: Die nötigen Infrastrukturen existieren und können zur Regelung der Verkehrsflüsse miteinander kommunizieren;
2. Einheitliches Recht: Die Verträge und insbesondere das Haftungsregime basiert auf soliden internationalen Grundlagen;
3. Interoperabilität: Die technischen Lösungen garantieren einen barrierefreien Verkehr der für den internationalen Betrieb vorgesehenen Fahrzeuge auf den unterschiedlichen Netzen.

Die Auflistung dieser Elemente führt uns vor Augen, dass diese Vorteile für den internationalen Straßenverkehr bereits existieren, für den Eisenbahnverkehr aber noch geschaffen

Der Weltklimagipfel COP 21 hat keine bezifferten Ziele in Bezug auf die Reduzierung der Treibhausgasemissionen für den Flugverkehr und die Güterbeförderung im Seeverkehr hervorgebracht. Dabei ist der Flugverkehr für 2,5 % und der Seeverkehr für 2,2 % der weltweiten CO₂-Emissionen verantwortlich. Hinzu kommt, dass ihr Ausstoß doppelt so schnell ansteigt wie das weltweite Mittel seit 1980. Aus diesem Grund hat die OECD das Internationale Transportforum 2016 unter das Motto der „grünen und solidarisichen Verkehre“ gestellt. Vor diesem Hintergrund erscheint der Beitrag einer Organisation wie der OTIF immens wichtig. Eine Verlagerung auf den Verkehrsträger Eisenbahn kann im Kampf gegen den Klimawandel ein hochwirksames Mittel sein, zumal:

- die Eisenbahn ist der treibhausgasärmste Verkehrsträger ist;
- sie durch ihre strukturierende Natur und ihren Netzcharakter ein Element für solidarische Entwicklung darstellt.

Die Vorzüge der Eisenbahn kommen jedoch nur dann zum Tragen, wenn sie über ein gemeinsames Betriebssystem verfügt.

werden müssen, welcher dann allerdings über eindeutige Wettbewerbsvorteile auf Langstrecken verfügt.

Die gegenwärtige Situation verhindert eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene. So ist es auch nicht verwunderlich, dass bei den aktuellen Vorhersagen der Treibhausgasemissionen diese Verlagerung noch nicht mit eingeplant ist.

Das Fehlen eines einheitlichen Rahmens als einer der Hauptgründe für die missglückte Verlagerung auf die Schiene

Die nötige Infrastruktur für einen größeren Anteil der Eisenbahn am euroasiatischen Verkehr ist vorhanden. Wo große Projekte aktuell noch fehlen, sind bereits welche in Planung. Die unterschiedlichen Spurweiten – oft als Haupthindernis angeführt – sind ein Erbe aus der Vergangenheit und können mit folgenden Maßnahmen überwunden werden:

- einer ausreichenden Containerisierung des Verkehrs;
- einer Vereinheitlichung der Informationssysteme;
- einem einheitlichen Recht für den Umgang mit Wagenflotten.

Aus Sicht der internationalen Logistikunternehmen wirkt die interne Komplexität des Eisenbahnsystems abschreckend und verleitet die großen Akteure nicht zu einer Bevorzugung

dieses Verkehrsträgers. Insbesondere seine realen Vorteile in Bezug auf die Geschwindigkeit und Kosten werden durch die mangelnde Zuverlässigkeit und Transparenz der Beförderungsbedingungen infolge der unzähligen parallel existierenden Regelungen (s. Abb. 1) zunichte gemacht. Die OTIF bietet – genau wie die OSShD, welche Russland, China und die Mehrzahl der zentralasiatischen Staaten zu ihren Mitgliedern zählt – einen einheitlichen Rechtsrahmen, die beiden Systeme sind jedoch nicht harmonisiert.

Oft wird der technische Fortschritt als DIE Lösung für das Problem angeführt. Dabei darf man aber nicht außer Acht lassen, dass das Fehlen einheitlicher Normen für den internationalen Güterverkehr das geballte Gewicht der Geschichte auf die Waage bringt. Das materielle Netz ist vorhanden, aber es beinhaltet bereits eingebaute Schranken, die seine intensive Nutzung verhindern. Ein technischer Fortschritt, der neue Inkompatibilitätsinseln schaffen würde, wäre eindeutig kon-

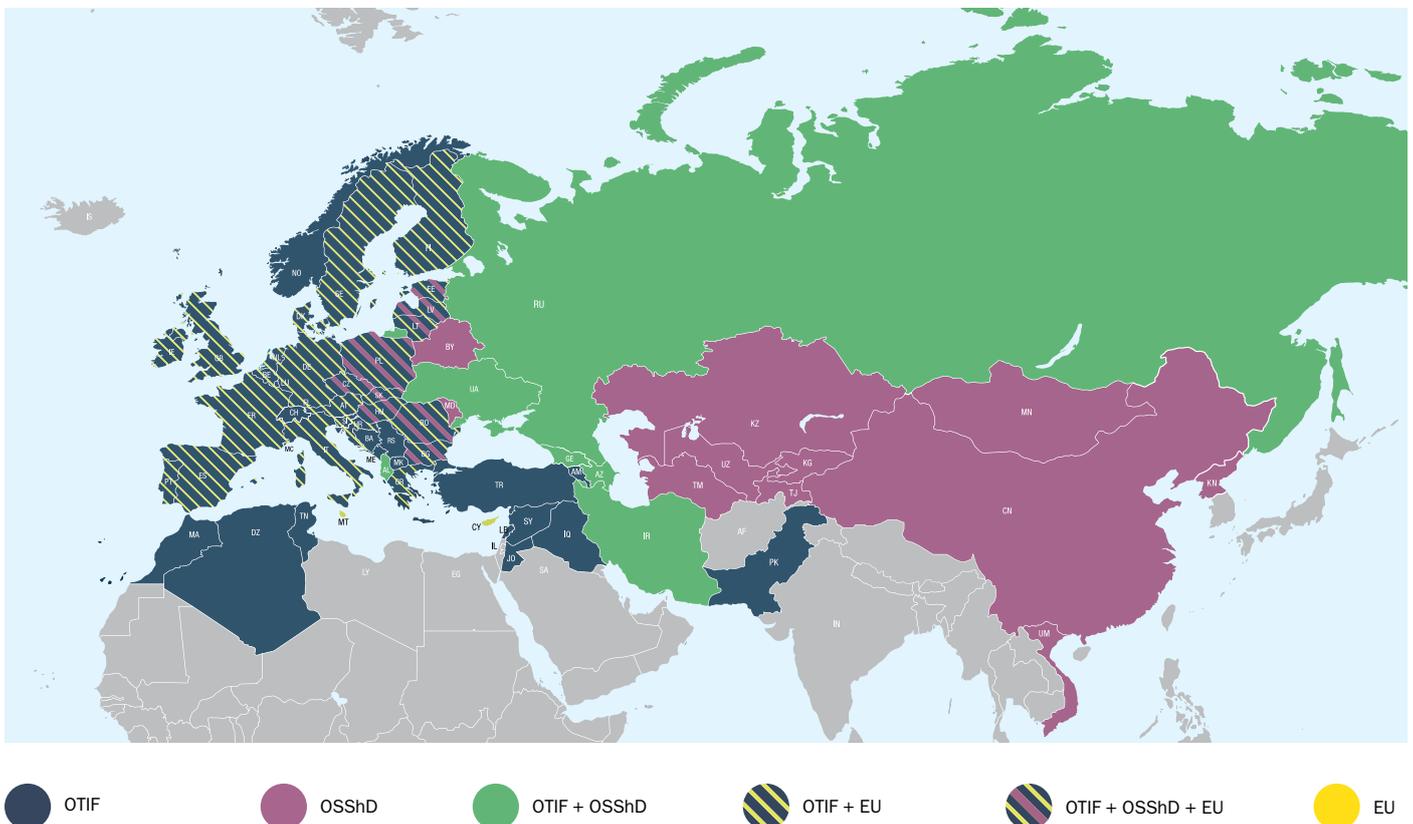
traproduktiv.

Vorbedingung für jegliche Innovation muss daher ein einheitlicher Rahmen für die technische Interoperabilität sein. Somit ist es nur logisch, dass das Projekt „Shift2Rail“ zur Förderung der Innovation im Eisenbahnverkehr, das vom Sektor und der Europäischen Kommission initiiert wurde, erst startet, nachdem die Arbeiten zur Schaffung eines einheitlichen Rechtsrahmens für die Interoperabilität mit dem 4. Eisenbahnpaket so gut wie abgeschlossen sind.

Schließlich führt die von den internationalen Logistikunternehmen angesprochene mangelnde Homogenität zu unklaren Schnittstellen mit den anderen Verkehrsträgern (Straße und Seeverkehr), die aber für die Umsetzung nahtloser Beförderungen unerlässlich sind. Das COTIF beinhaltet zwar eine intermodale Komponente, diese ist jedoch nur in seinem eigenen Anwendungsbereich möglich.

Anwendungsbereich COTIF/OSShD/Europäische Union

Stand 15. Januar 2016



Ein idealer Zeitpunkt für die Entwicklung eines harmonisierten Betriebssystems“ für den internationalen Güterverkehr

Eine nennenswerte Verlagerung auf die Schiene wird nur möglich sein, wenn die Interoperabilität zwischen den einzelnen Netzen schrittweise garantiert werden kann, sowohl auf Ebene der Beförderungsverträge aus auch in Bezug auf die technische Har-

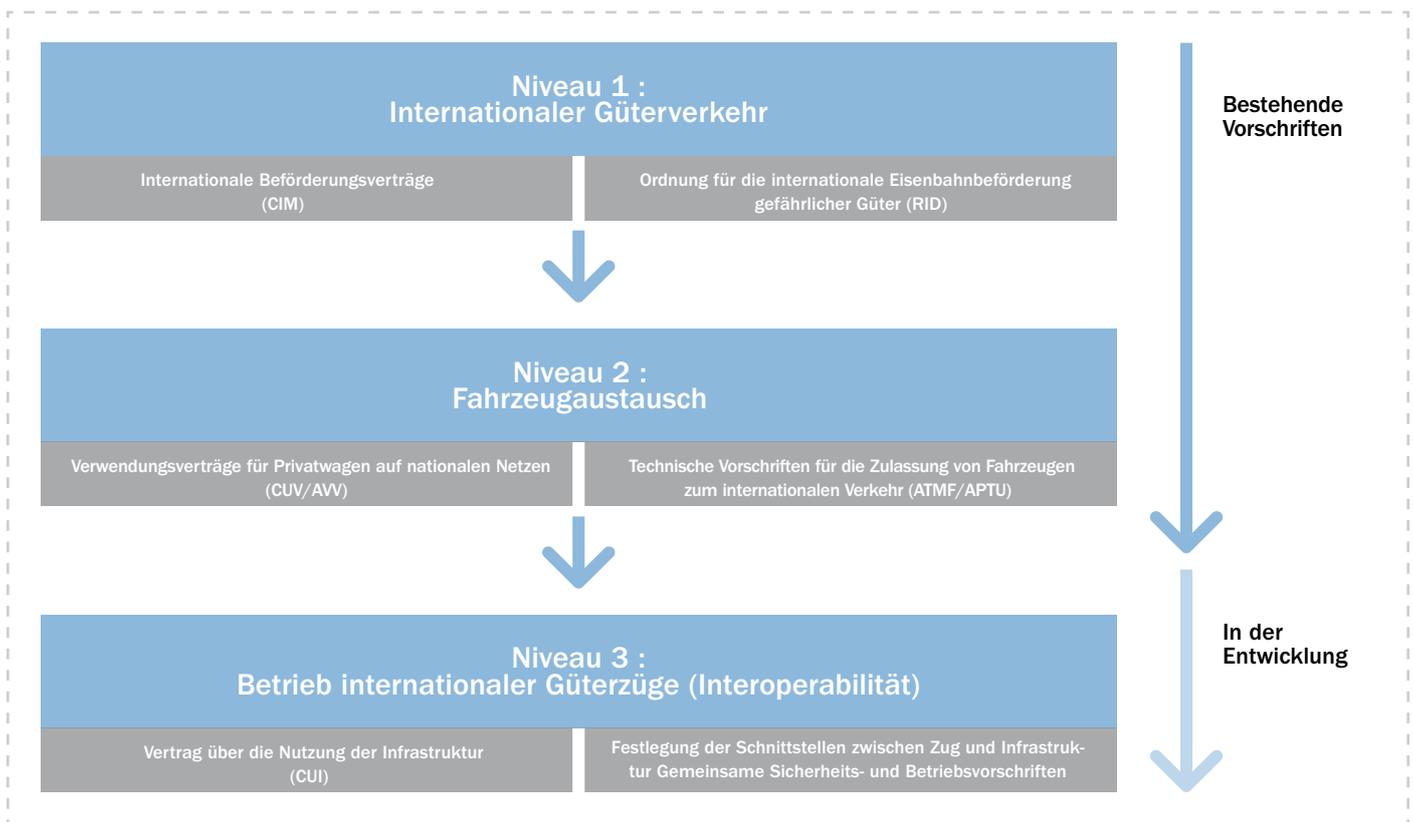
monisierung. Seit dem Beitritt der Europäischen Union zur OTIF in 2011 behauptet sich das Brückenbild, die Verknüpfung der einzelnen Netze, innerhalb der OTIF und vor allem auch bei ihren wichtigsten Partnern wie dem UIC und der OSShD.

Die von der Europäischen Eisenbahnagentur durchgeführten bemerkenswerten Arbeiten für die technische Interoperabilität kommen zum Abschluss und schaffen in diesem schwierigen

Bereich Kohärenz.

Ein gemeinsames Betriebssystem, das auch die vertraglichen Aspekte umfasst, scheint nun in dem Rahmen des Machbaren gerückt zu sein. Im Übrigen arbeitet die OSShD gerade an einer neuen Konvention, mit der die Harmonisierungsarbeiten ab 2018 erleichtert werden sollten.

Konzeptuell gesehen können alle für die Einrichtung eines kohärenten Be-



triebssystems für den internationalen Eisenbahngüterverkehr notwendigen Vorschriften in drei aufeinanderfolgenden Ebenen beschrieben werden. Für jede davon sind spezifische vertragliche und technische Instrumente erforderlich. Ihre detaillierte Beschreibung würde den Rahmen dieses kurzen Artikels sprengen, das nachfolgende Schema bietet jedoch ein Resümee der Situation aus Sicht des COTIF.

Sowohl die OSShD als auch die OTIF verfügen für die ersten beiden Ebenen über ein kohärentes System. Dieses ermöglicht in einem klar abgesteckten Rahmen den Austausch von Fahrzeugen (Wagen und Lokomotiven)

zwischen den Mitgliedstaaten. Allein die Europäische Union bietet aktuell ein Modell für einen nahtlosen Verkehr internationaler Güterzüge an (technische Interoperabilität), wobei sie sich für die erste Ebene auf die Verwendungsverträge für Güterwagen der OTIF stützt.

Die Nutzung der Wettbewerbsvorteile eines integrierten, energieeffizienten und außerordentlich leistungsfähigen Verkehrsnetzes muss zu einem der wichtigsten Leitgedanken jeglicher Innovation im internationalen Eisenbahnverkehr aufsteigen. Gestützt auf ein effizientes gemeinsames Betriebssystem wird sich der Eisen-

bahnverkehr als Zukunftslösung für einen grünen und solidarischen Verkehr zwischen Europa und Asien durchsetzen können.

Das potenzielle „Return on Investment“ der Einrichtung eines „Betriebssystems“ für den internationalen Eisenbahngüterverkehr ist enorm hoch. Dabei kann die OTIF in Abstimmung mit der OSShD, der EU und des UIC eine Hauptrolle übernehmen:

- Durch ihren zwischenstaatlichen Charakter bestehen die Vorschriften der OTIF hauptsächlich aus zwingend anwendbaren und das Recht der Mitgliedstaaten strukturierenden Gesetzesvorschriften;

- durch die Flexibilität der einzelnen Instrumente (Vertragsrecht, technische Vorschriften usw.) ermöglicht das COTIF eine Verknüpfung mit den vom Sektor oder Normierungsstellen erlassenen detaillierten Vorschriften.

François Davenne

EINRICHTUNG EINES GEMEINSAMEN OTIF/ERA-REGISTERS FÜR CSM-BEWERTUNGSSTELLEN

Der folgende Artikel gibt einen Überblick über die Einrichtung eines gemeinsamen Registers für die EU- und die Nicht-EU-Vertragsstaaten der OTIF. Im ersten Teil werden allgemeine Aspekte wie die Rechtsgrundlage, die Kriterien und die Registrierung der CSM-Bewertungsstellen behandelt. Abgerundet wird der Artikel im letzten Teil mit einem Ausblick auf die nächsten Umsetzungsstapen des gemeinsamen Registers.

Rechtsgrundlage

Die Vertragsstaaten der OTIF haben die in der ETV GEN-G vom 1.1.2014 festgelegten Risikobewertungsanforderungen angenommen. Diese Anforderungen sind äquivalent zur EU-Verordnung Nr. 402/2013.

Für die Anwendung der ETV GEN-G werden CSM-Bewertungsstellen benötigt, die gemäß Artikel 14 ETV GEN-G öffentlich vom Generalsekretär registriert sind.

Anforderungskriterien an CSM-Bewertungsstellen

Folgende Einrichtungen oder Stellen können die Befugnis erhalten, als CSM-Bewertungsstelle zu agieren¹:

- nationale Behörde der OTIF, zuständig für die technische Zulassung,
- Prüfgorgan der OTIF,
- nationale Sicherheitsbehörde (NSB) der EU,
- benannte Stelle (BS) der EU,
- benannte beauftragte Stelle (BBS) der EU,

- eine externe oder interne (z. B. betriebsinterne) Einrichtung oder Stelle, die zumindest von „Auslegung, Risikobewertung, Risikomanagement, Herstellung, Lieferung, Installation, Betrieb/Nutzung, Wartung und Instandhaltung“ der zu bewertenden Änderung unabhängig ist.

Ungeachtet dessen, welche dieser Einrichtungen oder Stellen als CSM-Bewertungsstelle agiert, muss diese die in Anlage II der ETV GEN-E aufgelisteten Kriterien erfüllen und akkreditiert oder anerkannt sein.



¹ http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/06_tech_zulass/05_Explanatory_docs/ERA-GUI-01-2014-SAF_EN_V1.0.pdf

EU-weit und/oder in allen OTIF-Vertragsstaaten

Eine in Übereinstimmung mit den Anforderungen der ETV GEN-G vom 1.1.2014 akkreditierte oder anerkannte CSM-Bewertungsstelle kann in allen OTIF-Vertragsstaaten, einschließlich der EU-Mitgliedstaaten, unabhängige Sicherheitsbewertungen durchführen.

In Analogie dazu kann eine in Übereinstimmung mit der EU-Verordnung Nr. 402/2013 in einem EU-Mitgliedstaat akkreditierte oder anerkannte CSM-Bewertungsstelle in der gesamten EU und in allen OTIF-Vertragsstaaten unabhängige Sicherheitsbewertungen durchführen.

Aus diesem Grund ist es gerechtfertigt, alle akkreditierten oder anerkannten CSM-Bewertungsstellen in ein gemeinsames Register einzutragen.

Registrierung der Bewertungsstelle

Für die EU-Mitgliedstaaten trägt die Europäische Eisenbahagentur die folgenden Informationen in die ERADIS²-Datenbank ein:

- die Wahl des Mitgliedstaats bezüglich Akkreditierung und/oder Anerkennung oder keine der beiden Optionen;
- ggf. die vom Mitgliedstaat direkt anerkannten CSM-Bewertungsstellen;
- ggf. die nationale Akkreditierungsstelle und/oder Anerkennungsstelle(n) im Mitgliedstaat;
- die akkreditierten und anerkannten CSM-Bewertungsstellen mit ihren Zuständigkeitsbereichen und dem Mitgliedstaat, wo und wie diese akkreditiert/anerkannt sind;
- jegliche Veränderung der Sachlage in Bezug auf eine CSM-Bewertungsstelle, infolge einer Mitteilung der nationalen Akkreditierungs- oder Anerkennungsstelle.

Für die Nicht-EU-Vertragsstaaten sollte der Generalsekretär diese Informationen öffentlich verfügbar machen. Im Sinne einer Synergieerzeugung und Vermeidung von zwei Registern mit identischen Informationen, arbeiten die ERA und das OTIF-Sekretariat zusammen an der Einrichtung eines gemeinsamen Registers für CSM-Bewertungsstellen.

Grundlage für die Einrichtung eines gemeinsamen OTIF/EU-Registers

Folgende Vorschriften bilden die Grundlage für die Erstellung eines gemeinsamen Registers:

- Verwaltungsvereinbarung zwischen OTIF, GD MOVE³ und ERA, insbesondere Punkt 8.3 der Vereinbarung;
- Artikel 13 ATMF, insbesondere §§ 3-5;
- ETV GEN-G, Artikel 13.

Um die Kosten für die OTIF möglichst gering zu halten und kohärente Registersysteme zu erreichen, wurde die Erstellung eines gemeinsamen Registers beschlossen.

Dieses Projekt wurde den Teilnehmern auf der 27. Tagung der WG TECH, die am 17. und 18. November 2015 in Bern stattgefunden hat, vorgestellt, wo es als ein guter Schritt vorwärts begrüßt wurde.

Umsetzung

Für die Eintragung der CSM-Bewertungsstellen in das gemeinsame OTIF/ERA-Register wurde noch keine Frist festgelegt. Die ERADIS-Datenbank muss angepasst werden, bevor CSM-Bewertungsstellen aus Nicht-EU-Vertragsstaaten eingetragen werden können.

ERA und OTIF arbeiten zu diesem Zweck gemeinsam an der Aktualisierung der Datenbank.

Die CSM und die CSM-Bewertungsstelle

Die Gemeinsame Sicherheitsmethode (CSM) für die Evaluierung und Bewertung von Risiken ist in der ETV GEN-G beschrieben.

Anwendungsfälle der CSM:

- Änderungen am Eisenbahnsystem mit Auswirkungen auf den internationalen Verkehr,
- Zulassung von Fahrzeugen zum internationalen Verkehr, sofern dies in der entsprechenden ETV vorgesehen ist,
- Risikomanagement in Zusammenhang mit der Zulassung neuer Teilsysteme (z. B. Fahrzeugen) und deren sicherer Integration in das Eisenbahnsystem.

Die Aufgabe einer CSM-Bewertungsstelle besteht in der Bewertung von Risiken anhand einer harmonisierten, gemeinsamen Sicherheitsmethode, welche in der ETV GEN-G festgelegt ist.

CSM-Bewertungsstellen müssen entweder von der nationalen Akkreditierungsstelle akkreditiert oder vom Staat anerkannt sein, in Übereinstimmung mit Artikel 5 ATMF kann es sich dabei auch um die zuständige Behörde handeln.

Das Sekretariat wird die COTIF-Vertragsstaaten schriftlich über die Änderungen und die für eine korrekte Umsetzung zu ergreifenden Maßnahmen informieren.

Margarethe Koschmider

² European Railway Agency database of interoperability and safety: https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/assessments/default.aspx

³ Die Generaldirektion für Mobilität und Verkehr (GD MOVE) ist eine Generaldirektion der Europäischen Kommission, die für den Verkehr innerhalb der Europäischen Union zuständig ist

STÄNDIGE ARBEITSGRUPPE DES RID-FACHAUSSCHUSSES 5. TAGUNG (ZAGREB, 23. UND 27. NOVEMBER 2015)

Im Vordergrund dieser Sitzung der ständigen Arbeitsgruppe stand die Harmonisierung des RID mit der 19. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter.

Harmonisierung mit der 19. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

Die Arbeitsgruppe genehmigte ein vom Sekretariat vorbereitetes Dokument, das alle von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2014 und 2015 und von der ständigen Arbeitsgruppe im November 2014 angenommenen Texte enthielt. Sie übernahm auch alle zusätzlichen Änderungen, die zwei Wochen zuvor von der für das ADR zuständigen Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) der UNECE angenommen worden waren, soweit diese für den Eisenbahnverkehr relevant waren.

Interpretation des RID

Die Niederlande haben in nationalen Vorschriften festgelegt, dass die Beförderung von Chlor in Kesselwagen oder Tankcontainern nur in Zügen erfolgen darf, in die keine anderen

Kesselwagen oder Tankcontainer eingestellt sind. Als Rechtsgrundlage für diese Ausnahme wird der Abschnitt 1.9.5 RID erwähnt. In Übereinstimmung mit Abschnitt 1.9.4 hatten die Niederlande das Sekretariat der OTIF ordnungsgemäß über diese ergänzenden Vorschriften in Kenntnis gesetzt.

Belgien stellte in einem Dokument die Frage, ob auf der Grundlage des Abschnitts 1.9.5 RID auf nationaler Ebene Maßnahmen in Bezug auf die Zusammensetzung von Zügen festgelegt werden könnten, die gleichzeitig auch für internationale Züge gelten.

Nach Ansicht Belgiens falle die Zugzusammenstellung unter den Anwendungsbereich des RID, da der Abschnitt 7.5.3 Anforderungen in Bezug auf den Schutzabstand enthalte. Zugbildungsregelungen könnten durch den erhöhten Rangieraufwand eine Risikoerhöhung in anderen Staaten zur Folge haben und könnten sogar ein Beförderungsverbot nach sich zie-

Vom 23. bis 27. November 2015 fand unter dem Vorsitz von Herrn Helmut Rein (Deutschland) in Zagreb (Kroatien) die fünfte Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses statt. 24 Staaten, die Europäische Kommission und die Europäische Eisenbahn-Agentur (ERA) sowie 4 nichtstaatliche internationale Organisationen waren an dieser Tagung vertreten. Erstmals nahm die Türkei teil, die zusicherte, sich künftig auch aktiv in die Arbeiten des RID-Fachausschusses und der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung einzubringen.

hen, wenn zwei Staaten gegensätzliche Regelungen erließen.

Der Vertreter der Niederlande vertrat hingegen die Meinung, dass die Zugbildung gemäß Unterabschnitt 1.1.2.1 b) RID nicht unter den Gel-



tungsbereich des RID falle und dass die Vorschrift zum Schutzabstand in Abschnitt 7.5.3 nicht als Beleg dafür herangezogen werden könne, dass das RID Vorschriften für die Zugbildung enthalte. Er betonte, dass diese Vorschriften dem Schutz der Bevölkerung dienten und auf der Grundlage allgemein anerkannter Risikoanalysen erlassen worden seien.

Mehrere Delegationen waren der Ansicht, dass das Kapitel 1.9 überarbeitet werden sollte, um einerseits Widersprüche zwischen den Einschränkungen für nationale Maßnahmen in Abschnitt 1.9.1 und den zugelassenen nationalen Vorschriften in Abschnitt 1.9.5 auszuräumen und um andererseits auch die europäische Eisenbahngesetzgebung mit einzubeziehen.

Auf die Frage des Vorsitzenden, ob die RID-Vertragsstaaten der Meinung sind, dass nach Kapitel 1.9 ein Staat fordern darf, dass auch aus dem Ausland kommende Züge in einer bestimmten Weise zusammengestellt sein

müssen, antworteten zwei Staaten mit Ja und zehn Staaten mit Nein. Sieben Staaten enthielten sich der Abstimmung.

Der Vorsitzende forderte die Staaten auf, Anträge zur Lösung der Problematik zu unterbreiten.

Änderungsanträge zum RID

Für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)

Auf der Grundlage der bei der letzten Sitzung der Arbeitsgruppe geführten Diskussion (siehe Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr Nr. 1/2015, S. 19) legte der Vertreter des Internationalen Wagenhalter-Verbands (UIP) einen Antrag vor, in dem er eine Aufteilung der Pflichten zwischen dem Betreiber eines Kesselwagens und der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM) vorschlug.

Der Vertreter der ERA vertrat die Meinung, dass die von der UIP vorgeschlagene Pflichten aufteilung nicht im Einklang mit der europäischen ECM-Verordnung sei, und legte einen

Gegenantrag vor, in dem verschiedene der ECM zugeordnete Pflichten wieder dem Betreiber eines Kesselwagens übertragen wurden. Diese Pflichtenaufteilung, die insbesondere vorsieht, dass der Betreiber eines Kesselwagens weiterhin dafür zu

Eisenbahnunfall in Lac-Mégantic

Am 6. Juli 2013 ereignete sich in der Kleinstadt Lac-Mégantic in der Provinz Québec (Kanada) ein schwerer Eisenbahnunfall, bei dem ein führerloser Zug entgleiste und aus mehreren der 72 Kesselwagen Rohöl austrat, das explosionsartig in Brand gesetzt wurde. Bei diesem Unfall starben mindestens 47 Menschen und mehr als 30 Gebäude wurden zerstört.

Der Zug war zuvor in einem Bahnhof abgestellt worden, wobei eine der fünf Lokomotiven in Betrieb blieb, um die Bremsen des Zuges mit Druckluft zu versorgen. An zehn Kesselwagen wurden zudem die Handbremsen angezogen. Von einem Anwohner, der den Eindruck hatte, dass bei der in Betrieb befindlichen Lok ein Brand ausgebrochen sei, wurde die Feuerwehr alarmiert. Die Feuerwehr unterbrach die Dieselfuhr der Lok, stellte dann aber fest, dass kein Feuer ausgebrochen war, sondern nur normale Abgase aus der Diesellok austraten. Nach Abrücken der Feuerwehr wurde die Diesellok nicht mehr in Gang gesetzt. Dies führte dazu, dass die Druckluftversorgung der Bremsen des Zuges nicht mehr gewährleistet war und die Handbremsen der zehn Kesselwagen nicht ausreichten, um den mehr als 9000 Tonnen schweren Zug auf der Gefällstrecke dauerhaft zu bremsen. Der Zug setzte sich in Bewegung und erreichte nach 11 Kilometern Fahrt eine Geschwindigkeit von 100 km/h, mit der er eine Kurve durchfuhr, die für eine Höchstgeschwindigkeit von lediglich 16 km/h ausgelegt war.



sorgen hat, dass die nach Kapitel 6.8 vorgeschriebenen Prüfungen von Tanks vorgenommen werden und dass eine außerordentliche Prüfung veranlasst wird, wenn die Sicherheit des Tankkörpers beeinträchtigt sein kann, wurde von der ständigen Arbeitsgruppe unterstützt.

Ergänzend wurde die Aufnahme einer Fußnote beschlossen, die es dem Betreiber eines Kesselwagens erlaubt, die Organisation der Prüfungen an eine ECM zu übertragen.

Position gefährlicher Güter im Zug

Gemäß der Verordnung 2015/995 der Kommission über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems "Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung" des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union ist der Beförderer verpflichtet, den Triebfahrzeugführer über die Position gefährlicher Güter im Zug zu informieren.

Auf der Grundlage der bei der letzten Sitzung der Arbeitsgruppe geführten Diskussion (siehe Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr 1/2015, S. 19) nahm die Arbeitsgruppe einen vom Vertreter der UIC vorgelegten Antrag an, der bei den Pflichten des Beförderers eine diesbezügliche neue Verantwortlichkeit vorsieht, die als erfüllt gilt, wenn die Anlagen A und B des UIC-Merkblattes 472 («Bremszettel, Wagenliste für den Triebfahrzeugführer und Anforderungen an die für die Produktionsdurchführung im Güterverkehr auszutauschenden Informationen») angewendet werden.

Neue Vorschriften für Kesselwagen zur Beförderung von brennbaren Flüssigkeiten in den USA und in Kanada

Eisenbahnunfälle, die sich in den letzten Jahren in Nordamerika ereignet haben, führten dazu, dass in Kanada und in den Vereinigten Staaten von Amerika neue Vorschriften zum Bau und zur Nachrüstung von Kesselwagen zur Beförderung von brennbaren Flüssigkeiten erlassen wurden. Diese neuen Vorschriften sehen unter an-



derem eine größere Wanddicke, ein Schutzschild über die gesamte Höhe der Tankböden, einen Wärmeschutz und neue Anforderungen an die oben liegenden Armaturen (Schutzkragen) sowie Einrichtungen gegen das unbeabsichtigte Öffnen von Bodenventilen vor.

Die Arbeitsgruppe vereinbarte, das gesamte für nordamerikanische Kesselwagen geltende Maßnahmenpaket von der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses auf Relevanz für den europäischen Eisenbahnverkehr untersuchen zu lassen.

Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS

Das Sekretariat der OTIF informierte die Arbeitsgruppe über die laufenden Diskussionen in den Gremien der OSSHD im Zusammenhang mit der Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS.

Um die Arbeiten der Harmonisierung zu erleichtern, wird momentan eine russische Fassung der Ausgabe 2015 des RID erstellt, die voraussichtlich im April 2016 zur Verfügung stehen wird. Da diese auf der Grundlage des russischen ADR-Textes erstellt wird, der nach Mitteilung des Vertreters der Russischen Föderation sprachliche Mängel aufweist, wurde angeregt,

zusammen mit dem Sekretariat der UNECE einen Vergleich der russischen Texte der UN-Modellvorschriften, des ADR und des RID mit der Anlage 2 zum SMGS durchzuführen und eine Anpassung dieser Texte vorzunehmen.

Lettland legte der Arbeitsgruppe eine auf Basis der Vorschriften 2015 aktualisierte synoptische Tabelle der prinzipiellen Unterschiede zwischen der Anlage 2 zum SMGS und dem RID in englischer Sprache vor, die als Grundlage für die weitere Harmonisierungsarbeit dienen wird.

Nächste Tagung

Die 6. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird am 23. und 24. Mai 2016 in Bern stattfinden. Im Anschluss daran wird am 25. Mai 2016 die 54. Tagung des RID-Fachausschusses abgehalten, bei der eine abschließende Genehmigung aller für die Ausgabe 2017 des RID vorgesehenen Änderungen erfolgen wird.

Jochen Conrad

48. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter (Genf, 30. November bis 9. Dezember 2015)

Vom 30. November bis 9. Dezember 2015 fand unter dem Vorsitz von Herrn Duane Pfund (Vereinigte Staaten von Amerika) die 48. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter statt, bei der 24 stimmberechtigte Staaten, 3 Beobachterstaaten, 7 Regierungsorganisationen und 29 Nichtregierungsorganisationen vertreten waren. Da alle Beschlüsse des UN-Expertenunterausschusses Auswirkungen auf die Gefahrgutvorschriften der einzelnen Verkehrsträger haben, war neben der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) auch die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) als Verkehrsträgerorganisation vertreten.

Klassifizierungsfragen

Klassifizierung von Natrium-Ionen-Batterien

Natrium-Ionen-Batterien gelten als kostengünstige Alternative zu Lithium-Ionen-Batterien und bieten eine mit Lithium-Ionen-Batterien vergleichbare Energiedichte und Leistung. Der große Vorteil ist, dass Natrium in großen Mengen verfügbar ist, da es relativ leicht aus Natriumchlorid, das dem Meerwasser entzogen wird, gewonnen werden kann. Ein großer Unterschied besteht auch darin, dass Natrium-Ionen-Batterien im Gegensatz zu Lithium-Ionen-Batterien bis auf 0 Volt entladen werden können, ohne dass dies die Leistung der Batterie beeinträchtigt. Dies bietet den Vorteil, dass diese Batterien in vollständig entladem Zustand gelagert und befördert werden können, da kein von elektrochemischer Energie ausgehendes Risiko besteht. Darüber hinaus sind Natrium-Ionen-Batterien weniger leicht entflammbar und weisen eine höhere thermische Stabilität als Lithium-Ionen-Batterien auf.

Die vorhandene Eintragung UN 3292 Natriumbatterien oder Natriumzellen scheint für diesen neuen Batterietyp nicht geeignet zu sein, da die für diese Batterien geltende Sondervorschrift von metallischem Natrium und Natriumverbindungen ausgeht und das geringere Risiko der Natrium-Ionen-Technologie nicht berücksichtigt. Diese Situation

entspricht der von Lithiumbatterien, wo zwischen Lithium-Metall-Batterien (UN 3090) und Lithium-Ionen-Batterien (UN 3480) unterschieden wird.

Der UN-Expertenunterausschuss wird auf diese Frage zurückkommen, wobei die weitere Diskussion dann unter Beteiligung von Industrieexperten geführt wird.

Hybridbatterien, die aus Lithium-Ionen-Zellen und Lithium-Metall-Zellen bestehen

In den UN-Modellvorschriften werden künftig auch Hybridbatterien, die sowohl aus Lithium-Metall-Primärzellen als auch aus wiederaufladbaren Lithium-Ionen-Zellen bestehen, abgebildet. Diese werden wie die Reinformen der Lithiumbatterien der UN-Nummer 3090 bzw. 3091 zugeordnet. Verschiedene Texte wurden bisher nur vorläufig angenommen und werden bei der nächsten Tagung erneut diskutiert. Dies betrifft insbesondere die Bedingung, dass Hybridbatterien nicht für eine externe Entladung ausgelegt sein dürfen.

Klassifizierung von Rohöl

Als Folge der verschiedenen Eisenbahnunfälle, die sich in den vergangenen Jahren bei der Beförderung von Rohöl in Nordamerika ereignet haben, untersuchen Experten der Vereinigten Staaten von Amerika und Kanadas, wie die Beförderungssicherheit erhöht werden kann. Ein Punkt betrifft dabei die richtige Klassifizierung auf

Der UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter entwickelt die sogenannten UN-Modellvorschriften, welche die gemeinsame Grundlage für alle verkehrsträgerspezifischen Gefahrgutvorschriften bilden. Damit soll der multimodale Gefahrguttransport vereinfacht werden.

der Grundlage der vorhandenen Gefahren.

Insbesondere "leichte" Rohöle können gelöstes Methan, Ethan, Propan und Butan sowie weitere anorganische Gase enthalten, deren Konzentrationen in Abhängigkeit vom Förderort des Rohöls variieren können. Dies hat Auswirkungen auf die Klassifizierung, wobei sich insbesondere die Frage stellt, ob die für entzündbare flüssige Stoffe und Gase geltenden Klassifizierungskriterien auf komplexe Gemische wie eben Rohöl angewendet werden können.

Der UN-Expertenunterausschuss bekundete Interesse an diesen Arbeiten, wobei aber Änderungen an den momentanen Definitionen und Kriterien sorgfältig geprüft werden müssten. Einige Delegierten waren allerdings der Auffassung, dass andere Klassifizierungskriterien diese Unfälle nicht verhindert hätten.

Giftige Metallpulver

Frankreich hatte der letzten Tagung des UN-Expertenunterausschusses ein Sicherheitsdatenblatt zu Kobalt-Pulver vorgelegt, das bisher unter der UN-Nummer 3089 (Entzündbares Metallpulver, n.a.g.) befördert wird. An Ratten durchgeführte Tests haben jedoch gezeigt, dass ultrafeines Kobaltpulver wegen seiner geringen Partikelgröße eine akute Giftigkeit beim Einatmen aufweist. Da dieses Phänomen auch bei anderen Metallpulvern auftreten kann, beschloss der UN-Expertenunterausschuss bei dieser Tagung eine neue UN-Nummer (UN 3535) für giftige anorganische feste Stoffe mit der Nebengefahr der Entzündbarkeit auf-zunehmen.

Zwischenfall mit Catecholboran

Die Vertreterin der ICAO informierte den UN-Expertenunterausschuss über einen Zwischenfall, der sich bei der Beförderung von Catecholboran, das für die organische Synthese verwendet wird, ereignet hat. Dieser Stoff wird von mehreren erfahrenen und gewissenhaften Herstellern unter der UN-Nummer 2924 (Entzündbarer flüssiger Stoff, ätzend, n.a.g.) befördert, wobei nunmehr festzustellen ist, dass die Eigenschaften des Produkts durch diese Eintragung nicht vollständig wiedergegeben werden. Bei Raumtemperatur erfolgt eine Abspaltung von gasförmigem Boran mit einer Geschwindigkeit von 2 % pro Woche. Bei Kontakt mit Luft kann es zu einer Zündung des Gases kommen. Außerdem kann Catecholboran gefährlich mit Wasser reagieren.

Bei dem berichteten Zwischenfall wurde die Beförderung des Stoffes von Asien nach Europa wegen eines Taifuns um neun Tage verzögert. Der Stoff war in dieser Zeit einer Temperatur von mehr als 33 °C ausgesetzt. Nach Ankunft am Zielort wurde der Stoff etwa zwei Wochen bei 8 °C gelagert. Nachdem die Flaschen für den Weitertransport vorbereitet wurden, explodierten einige von ihnen oder fingen Feuer. Als Ursache wird vermutet, dass während der langen Transitzeit bei hohen Umgebungstemperaturen am Abgangsort feuchte Luft in

die Flaschen eingedrungen ist, die zu einer chemischen Reaktion und zu einem Druckaufbau geführt hat. Die Industrie hat nach diesem Zwischenfall empfohlen, die Beförderung von Catecholboran im Luftverkehr zu verbieten oder eine gekühlte Beförderung in Druckgefäßen vorzuschreiben.

Die Vertreterin der ICAO kündigte einen offiziellen Antrag an, in dem auf die Klassifizierung dieses Stoffes näher eingegangen wird. Da der Stoff vermutlich Gefahren der Klasse 4.1 (selbstzersetzlich) und 4.3 (mit Wasser reagierend) aufweist, müssten besondere Beförderungsvorschriften zur Anwendung kommen, wie beispielsweise eine Temperaturkontrolle während der Beförderung und die Verwendung druckfester Behälter.

Verpackung

Aufnahme von Verweisen auf neue oder geänderte ISO-Normen

Der UN-Expertenunterausschuss genehmigte die Inbezugnahme der überarbeiteten Normen ISO 11118:2015 und ISO 11120:2015 für Gasflaschen. Er genehmigte auch die Inbezugnahme einer ISO-Norm für Druckfässer (ISO 21172-1:2015). Obwohl Druckfässer eine der Verpackungsarten darstellen, die für die Beförderung von Gasen zugelassen sind, gab es bisher keine weltweite Norm für die Auslegung und den Bau solcher Druckgefäße.

Kanada unterstützte im Grundsatz die Aufnahme dieser Norm, lehnte

aber die in der Norm enthaltene Einschränkung ab, dass die Verwendung von Druckfässern mit nach innen gewölbten Böden für ätzende Stoffe untersagt ist. Solche Bauarten von Druckfässern würden in Nordamerika seit 1936 insbesondere für die Beförderung von Chlor und Schwefeldioxid verwendet, ohne dass es dabei zu Zwischenfällen gekommen sei. Die nach innen gewölbten Böden der Druckfässer würden dort als sicherheitstechnisch positive Eigenschaft angesehen, da sich diese Böden bei einem zu hohen Überdruck nach außen wölben, so dass eine Überdruck sofort sichtbar sei.

Der Vertreter der Internationalen Organisation für Normung (ISO) erklärte, dass der Ausschluss solcher Bauarten für die Beförderung ätzender Stoffe von den Experten des entsprechenden ISO-Ausschusses sorgfältig geprüft worden sei. Aus sicherheitstechnischen Überlegungen sei die Verwendung neuerer Bauarten mit nach außen gewölbten Böden bevorzugt worden. Die innere Untersuchung von Flaschen mit nach innen gewölbten Böden gestalte sich schwieriger, weil die Böden von der gegenüberliegenden Seite des Druckfasses nicht vollständig auf Anzeichen von Korrosion geprüft werden könnten.

In einer Abstimmung stimmte die Mehrheit des UN-Expertenunterausschusses der Aufnahme des Verweises auf die ISO-Norm 21172-1:2015 zu.

Kennzeichnung

Verringerte Abmessungen von Gefahrzetteln

Der Absatz 5.2.2.2.1.1.3 RID/ADR sieht die Reduzierung der Gefahrzettelabmessungen vor, wenn dies wegen der Größe des Versandstücks erforderlich ist. Dabei müssen die Symbole und die übrigen Elemente des Gefahrzettels deutlich sichtbar bleiben. Hingegen muss die Linie innerhalb des Gefahrzettels weiterhin in einem Abstand von 5 mm zum Rand des Gefahrzettels verlaufen. Auch muss die Strichbreite dieser Linie weiterhin 2 mm betragen. Diese beiden



Beispiel eines Druckfasses mit nach innen gewölbten Böden

letztgenannten Einschränkungen führen dazu, dass die Symbole des Gefahrzettels noch weiter verkleinert werden müssen, als dies bei einer rein proportionalen Verkleinerung des Gefahrzettels erforderlich wäre. Die Sichtbarkeit der wichtigen Elemente des Gefahrzettels wird dadurch unnötig beeinträchtigt.

Der UN-Expertenunterausschuss stimmte einem Antrag Deutschlands zu, bei verkleinerten Gefahrzetteln lediglich die Einhaltung der Proportionen zu fordern.

Lithiumbatterien in Beförderungseinheiten

Zur Speicherung elektrischer Energie, die beispielsweise in Windparks gewonnen wird, kommen heute Großcontainer zum Einsatz, in denen sich große Mengen Lithium-Ionen-Batterien befinden, die elektrisch verbunden und mit einem Batteriemana-

mentsystem ausgerüstet sind. Diese sind innerhalb des Großcontainers in Gestelle eingebaut. Der Großcontainer selbst bildet das Gehäuse für diese großen Lithiumbatterien. Solche Batteriesysteme sind häufig mit fest installierten Feuerlösch- und Kühlungssystemen ausgerüstet, die auf Grund der Tatsache, dass sie Gase enthalten, selbst als Gefahrgut gelten.

Da bisher nicht klar ist, wie solche Systeme in Bezug auf das Anbringen von Großzetteln (Placards), die Kennzeichnung und die Angaben im Beförderungspapier zu behandeln sind, legte der Verband für wiederaufladbare Batterien einen ersten Antrag vor. Dieser beinhaltet Vorschläge für eine neue Verpackungsanweisung und eine Sondervorschrift, die zusätzliche Angaben im Beförderungspapier für das Feuerlösch- und Kühlungssystem und die dafür ver-

wendeten Gase sowie Anforderungen in Bezug auf das Anbringen von Großzetteln enthält. Die Diskussion hierzu wird bei der nächsten Tagung fortgesetzt.

Anbringung von GHS-Kennzeichen während der Beförderung

Im Global harmonisierten System zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien (GHS) wurde eine Bestimmung aufgenommen, die deutlich macht, dass die GHS-Piktogramme nach den UN-Modellvorschriften nicht für die Beförderung vorgeschrieben sind. Sie sollten deshalb auch nicht als alleinstehende Piktogramme auf den Beförderungsmitteln angebracht werden, sondern nur im Rahmen einer vollständigen GHS-Kennzeichnung.

Der UN-Expertenunterausschuss beschloss die Aufnahme einer ähnlichen Empfehlung in die UN-Modellvorschriften.

Abschied von Lance Grainger

Lance Grainger, der frühere Leiter der Gefahrgut-Abteilung im Verkehrsministerium des Vereinigten Königreichs, ist Anfang Oktober 2015 im Alter von 77 Jahren verstorben. In verschiedenen internationalen Tagungen im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter war er Leiter der britischen Delegation. Von 1988 bis 1996 war er Vorsitzender des UN-Expertenunterausschusses und des UN-Expertenausschusses.



Beispiele von ortsbeweglichen Tanks, an denen neben dem Großzettel (Placard) der Klasse 6.1 bzw. der Klasse 3 GHS-Kennzeichen angebracht sind



Nächste Tagung

Die 49. Tagung wird vom 27. Juni bis 6. Juli 2016 in Genf stattfinden und wird die Arbeiten an der 20. überarbeiten Ausgabe der UN-Modellvorschriften fortsetzen.

Jochen Conrad

EISENBAHNGÜTERVERKEHR ZWISCHEN EUROPA UND ASIEN

Das Projekt, einschlägige Rechtsbestimmungen für die Vereinheitlichung des Güterbeförderungsrechts mit der Eisenbahn zwischen Europa und Asien zu schaffen, wurde im Oktober 2015 in Genf abgeschlossen. Es scheint also an der Zeit, über die im Rahmen der UNECE durchgeführten Arbeiten, die 2016 fortgeführt werden sollten, Bilanz zu ziehen.

Kurzer chronologischer Überblick

Die Unterzeichnung durch 37 Staaten der UNECE der gemeinsamen Erklärung über die Förderung des Eisenbahnverkehrs zwischen Europa und Asien⁴ am 26. Februar 2013 hat dem Projekt eines „einheitlichen euro-asiatischen Eisenbahnrechts“ der UNECE einen neuen Elan verliehen.

Diese Erklärung ist das Ergebnis der 2010 innerhalb der UNECE lancierten dreijährigen Arbeiten. In ihr zeigt sich der politische Wille dieser Staaten, die besagte 5-Punkte-Strategie umzusetzen und so ähnliche rechtliche Rahmenbedingungen, wie sie für konkurrierende Verkehrsträger (Straße, Luft, Binnen- und Seeverkehr) bereits bestehen, auch für den Eisenbahnverkehr zu schaffen.

Das Mandat der 2011 von der UNECE zum Verfassen der gemeinsamen Erklärung gebildeten Expertengruppe wurde zweimal verlängert, 2013 für zwei Jahre und 2015 für ein Jahr. Im Laufe der auf die gemeinsame Erklärung folgenden acht Tagungen⁵

hat die Expertengruppe ihre Arbeiten aus pragmatischen Gründen auf die Erarbeitung eines einheitlichen Rechts für die Verträge zur Beförderung von Gütern zwischen Europa und Asien, also die innerhalb der OTIF von den CIM und innerhalb der OSShD vom SMGS geregelten Aspekte, konzentriert.

Selbstverständlich hat sich das Sekretariat der OTIF aktiv an diesen Arbeiten beteiligt und mit Blick auf die Stärkung der Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs zwischen Europa und Asien sowie die Schaffung eines **einheitlichen Rechtsregimes** für den Eisenbahnverkehr vom Atlantik bis zum Pazifik sein Fachwissen eingebracht.

Gegenwärtig anwendbares internationales Recht

Die gegenwärtige Rechtslage ist geprägt von der Koexistenz zweier internationaler Rechtsregime, den CIM für die OTIF einerseits und dem SMGS für die OSShD andererseits. Diese Situation führt im Güterverkehr zwischen Europa und Asien zu Problemen.

In der Praxis bemüht man sich,

zwei aufeinanderfolgende Beförderungsverträge abzuschließen, einen gemäß CIM und einen gemäß SMGS.

Anders ausgedrückt unterliegt der Eisenbahngüterverkehr zwischen Europa und Asien – sofern die Bedingungen für die Anwendung erfüllt sind – aktuell zwei internationale Übereinkommen.

Die rechtlich gesehen solideste Lösung besteht somit darin, eine CIM-Beförderung bis zur Grenze zwischen den beiden Rechtsregimen durchzuführen (erster Beförderungsvertrag gemäß CIM), dort eine Neuaufgabe vorzunehmen und die Beförderung von der Grenze bis zum Bestimmungsort unter dem SMGS fortzuführen (zweiter Beförderungsvertrag gemäß SMGS). Diese beiden Beförderungsverträge sind in zwei Frachtbriefen festgehalten, dem CIM-Frachtbrief und dem SMGS-Frachtbrief, wie in Abbildung 1 dargestellt. Die Güterbeförderung wird somit schließlich auch zwei unterschiedlichen Haftungsregimen unter-

Anwendbares internationales Recht

Anwendung CIM / SMGS



⁴ http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2_geurl_itc_declaration.html

⁵ 5. Tagung, 4. und 5. Juli 2013; 6. Tagung, 2. und 3. Dezember 2013; 7. Tagung, 3. und 4. April 2014; 8. Tagung, 10. und 11. Juli 2014; 9. Tagung, 30. und 31. Oktober 2014; 10. Tagung, 11. bis 13. Februar 2015; 11. Tagung, 10. bis 12. Juni 2015 und 12. Tagung, 14. bis 16. Oktober 2015

stellt.

Dank der konstanten Bemühungen der OSShD, des CIT und der OTIF konnten bei der rechtlichen Harmonisierung des euro-asiatischen Eisenbahngüterverkehrs bereits zahlreiche Fortschritte erzielt werden. Hierzu

zählen die Schaffung eines gemeinsamen Frachtbriefs CIM/SMGS, das Formulars-muster für die Liste der Wagen und Container und das einheitliche Muster für das Formular der Tatbestandsaufnahme CIM/SMGS. Nichtsdestoweniger finden weiterhin beide Rechtsregime Anwendung auf

den euro-asiatischen Verkehr, was zwei Beförderungsverträge mit zwei unterschiedlichen Haftungsregimen bedeutet, obwohl nur ein Frachtbrief – der Frachtbrief CIM/SMGS – ausgestellt wurde (s. Abbildung 2).

Anfänge einer Harmonisierung

Anwendung CIM / SMGS



Umzusetzendes Rechtsregime

Anstelle eines den bestehenden Rechtsregimen CIM und SMGS überzustülpenden Rechts oder eines autonomen Rechts empfahl und verteidigte das Sekretariat der OTIF die Einrichtung eines Schnittstellenrechts zwischen den CIM und dem SMGS, welches sich auf gesetzesartige Bestimmungen beschränken sollte, die im Anwendungsbereich der CIM und des SMGS in Übereinstimmung mit den Erwartungen der Stakeholder schnell umgesetzt werden können.

Das Sekretariat der OTIF ist überzeugt, dass die massive Weiterverbreitung der Bestimmungen des einheitlichen euro-asiatischen Rechts für die Eisenbahnbeförderung von Gütern nur mit Rückgriff auf bewährte Vorschriften, wie das SMGS und die CIM, möglich ist. In diesem Zusammenhang könnte eine unter der Ägide der UNECE ausgearbeitete und mit beiden Rechtssystemen kompatible

gemeinsame Rechtsgrundlage eine solide rechtliche Basis für einen solchen Einheitsvertrag bilden.

Das Projekt „einschlägige Rechtsbestimmungen“⁶ für die Vereinheitlichung des Eisenbahnrechts zwischen Europa und Asien, das von der Expertengruppe im Oktober 2015 abgeschlossen und im November 2015 der Arbeitsgruppe Eisenbahnbeförderung (SC.2) vorgelegt wurde, stellt nach Meinung des Sekretariates der OTIF ein solches Schnittstellenrecht oder zwischen CIM und SMGS vereinbartes Recht dar.

Dieses Recht beschränkt sich auf gesetzesartige Vorschriften, welche die Grundlage **nur eines Beförderungsvertrages** bilden können, der sich in **nur einem Frachtbrief** und vor allem in **nur einem Haftungsregime** niederschlägt.

Vor diesem Hintergrund sieht der Entwurf der einschlägigen Rechtsvorschriften für die Bestim-

mung des Anwendungsbereiches – um die sich das Sekretariat der OTIF sehr bemüht hat – vor, dass das Rechtsregime dann Anwendung findet, wenn der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei Mitgliedstaaten liegen, die Vertragsparteien des Rechtsregimes sind, vorausgesetzt:

- die Vertragsparteien vereinbaren, den Beförderungsvertrag diesem Regime zu unterstellen und
- die Vorschriften der CIM oder des SMGS oder bilaterale bzw. multilaterale Abkommen zwischen den Vertragsstaaten finden nicht über die gesamte Beförderungsstrecke Anwendung auf den Vertrag.

Mit anderen Worten

- muss die **Anwendung** dieses neuen Regimes **zwischen den Parteien des Beförderungsvertrages** (vertraglicher Beförderer und Absender) für die Kontinentalbeförderung der Güter, sofern sie die Anwendung beispiels-

⁶ <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/sc2/ECE-TRANS-SC2-2015-04f.pdf>
<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/sc2/ECE-TRANS-SC2-2015-04e.pdf>
<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/sc2/ECE-TRANS-SC2-2015-04r.pdf>

weise in Bezug auf das Gut und die Route für angemessen halten, beschlossen werden;

- muss der **direkte Güterverkehr** die Grenze zwischen dem Anwendungsbereich der CIM und dem des SMGS überschreiten. Die Anwendung der CIM auf Beförderungen, die lediglich den CIM unterliegen, und des SMGS auf Beförderungen, die lediglich dem SMGS unterliegen, bleibt davon unberührt. Dies gilt auch, wenn für Beförderungen, die gleichzeitig CIM- und SMGS-Beförderungen sind, die Parteien des Beförderungsvertrages an der Grenze der beiden Systeme eine Neuaufgabe vereinbaren.

Das neue Regime gilt im Übrigen auch für von anderen Verkehrsträgern in Ergänzung des Eisenbahnverkehrs durchgeführte Beförderungen. Es beinhaltet Bestimmungen zu **multimodalen Beförderungen**, die jedoch die Anwendung der internationalen Übereinkommen oder Verträge zu diesen ergänzenden Beförderungsarten nicht beeinflussen dürfen.

Inhaltlich wird sich das neue Regime auf **gesetzesartige Vorschriften** beschränken, welche die bewährten Bestimmungen der CIM und des SMGS übernehmen. Diese regeln die üblicherweise von auf den internationalen Güterverkehr anwendbaren internationalen Übereinkommen

abgedeckten Gegenstände, wie Abschluss und Ausführung des Beförderungsvertrags, Haftung, Umgang mit Reklamationen oder die Beziehungen zwischen Beförderern.

Wie wird die Rechtsnatur des UNECE-Projektes aussehen?

Die Frage der Umsetzung des Regimes ist noch zu klären. So hat die Arbeitsgruppe SC.2 beschlossen dem vom 22. bis 25. Februar 2016 tagenden Binnverkehrsausschuss der UNECE einen Resolutionsvorschlag zu unterbreiten⁷, der unter anderem:

„die Regierungen *einlädt*, diese Rechtsbestimmungen an alle Stakeholder ihres Landes weiterzuleiten, die Eisenbahnunternehmen und im Eisenbahnverkehr aktiven internationalen Organisationen *ermutigt*, diese Rechtsbestimmungen so weit wie möglich in der Praxis zu testen,

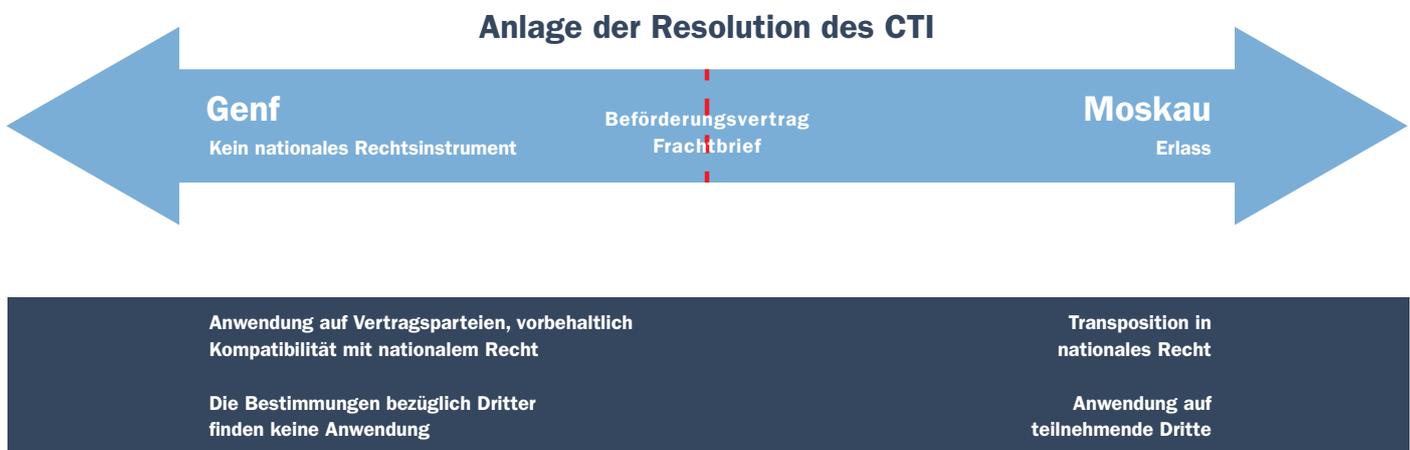
die Expertengruppe für die Vereinheitlichung des Eisenbahnrechts *einlädt*, sich anhand der in der Anlage enthaltenen Rechtsbestimmungen mit der Ausarbeitung der für den Eisenbahnverkehr notwendigen Dokumente, der Definition ihres Mandats und der Weiterverfolgung der Ergebnisse der Pilotversuche und der Ausarbeitung entsprechender Empfehlungen zu beschäftigen.“

Im Anwendungsbereich der CIM und seit der Revision des COTIF 1999 ist der Beförderungsvertrag ein Konsensvertrag, d. h. er kommt durch eine Einigung der Parteien zustande. Der Vertrag basiert auf dem Prinzip der Autonomie der Parteien, so dass die Vertragsparteien (Beförderer und Absender) einen Beförderungsvertrag für Güter zwischen Europa und Asien abschließen können, der Klauseln mit einschlägigen Rechtsvorschriften enthält, die im Rahmen der UNECE-Arbeiten entworfen wurden.

Im Anwendungsbereich des SMGS dagegen ist der Beförderungsvertrag ein Realvertrag, da er sich auf die Übergabe einer Sache stützt, und ein Formalvertrag, was bedeutet, dass die Ausfertigung eines Dokuments für die Gültigkeit des Vertrags unabdingbar ist. Darüber hinaus gibt es in einigen Vertragsstaaten des SMGS zudem zwingende nationale Regelungen für den Beförderungsvertrag.

Solange jedoch kein internationales Rechtsinstrument die Rechtsgrundlage für das „Schnittstellenrecht“ liefert, stellt sich die heikle Frage nach dem anwendbaren Recht für den auf „einschlägigen Rechtsvorschriften“ basierenden Vertrag. Ein Richter, der eine in Zusammenhang mit dem Vertrag stehende Frage zu klären hat, wird sich auf die für das internationale

Mögliche Anwendungsformen der einschlägigen Rechtsvorschriften



⁷ <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/itc/ECE-TRANS-2016-17f.pdf>
<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/itc/ECE-TRANS-2016-17e.pdf>
<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/itc/ECE-TRANS-2016-17r.pdf>

Privatrecht anwendbaren Grundsätze seines nationalen Rechts berufen, um das auf den Vertrag anwendbare Recht zu bestimmen, was, wie in Abbildung 3 abzulesen, zu einer großen Rechtsunsicherheit führt.

In diesem Fall, und zumal nationales Recht Anwendung findet, stellen sich unweigerlich zwei Fragen: diejenige nach den öffentlich-rechtlichen Bestimmungen des auf den Vertrag anwendbaren nationalen Rechts und diejenige hinsichtlich der Ansprüche Dritter (siehe hierzu Artikel 41 CIM und Artikel 27 des UNECE-Projektes), denn diese Fragen werden ebenfalls von dem mit einem den Vertrag betreffenden Fall betrauten Richter in Anwendung seines nationalen Rechts, einschließlich der Kollisionsnormen, geprüft.

In Erwartung der Ergebnisse der Diskussion über den Rechtscharakter

des UNECE-Projektes „einschlägige Rechtsvorschriften“ schlägt die UNECE⁸ vor, das Mandat der Expertengruppe um ein Jahr zu verlängern, um u. a. die Erstellung der für die Eisenbahnbeförderung notwendigen Dokumente zu koordinieren und/oder die bereits von internationalen Einrichtungen des Verkehrssektors, d. h. von OSShD, OTIF und CIT, erstellten Dokumente zu prüfen. Gemäß Mandatsentwurf der Expertengruppe handelt es sich u. a. um folgende Dokumente:

„Muster des Frachtbriefs, Protokoll, Liste der Wagen, Containerverzeichnis, Ladungsverzeichnis, spätere Anordnungen, Beförderungshindernisse, Zahlungsbenachrichtigung, Geleitgenehmigung, Erklärung über fehlende Güter, Korrektur der Mitteilung, vorläufige Analyse der Strecke und Kennzeichnung der Wagen.“

Die Entscheidung hierüber obliegt nun dem Binnenverkehrsausschuss auf seiner nächsten Tagung im Februar 2016.

Obwohl die Erstellung dieser Dokumente gemäß Anwendungsbereich der CIM nicht in der Zuständigkeit der Staaten, sondern in derjenigen der internationalen Befördererverbände liegt (siehe insbesondere Artikel 6 § 8 CIM zu einheitlichen Frachtbriefmustern), wird das Sekretariat der OTIF weiterhin seine geballte Expertise in diese Arbeiten einbringen.

Iris Gries

REVISION DER ER CUI BEGRIFFE „GRENZÜBERSCHREITENDE TRASSEN“ UND „INTERNATIONALER VERKEHR“ BESCHLUSS DES OBERVERWALTUNGSGERICHTES MÜNSTER (DEUTSCHLAND) VOM 19. MÄRZ 2015

Einleitende Bemerkung des Sekretariates

Der Beschluss des Oberverwaltungsgerichtes Münster ist vor dem Hintergrund der vom Generalsekretär eingeleiteten Revision der ER CUI von großem Interesse. Er bezieht sich auf eine Beschwerde gegen eine Entscheidung der Regulierungsbehörde zu Rahmenvertragsabschlüssen und enthält in den Entscheidungsgründen einige hilfreiche Klarstellungen hinsichtlich verschiedener Begriffe, die auch Gegenstand von Diskussionen in der Arbeitsgruppe „ER CUI“ sind.

Nach dem Grundsatzbeschluss, den Anwendungsbereich der ER CUI von den Beförderungsverträgen CIV und CIM zu entkoppeln, hat die Arbeitsgruppe neue Kriterien für den Anwendungsbereich geprüft: „grenzüberschreitender Verkehrsdienst“ oder „Zug für einen internationalen Eisenbahnverkehr“. Dabei stellt sich die Frage, ob man neue Begriffe wie z. B. „grenzüberschreitende Trasse“ einführen und definieren soll, ob bisher verwendete Begriffe wie z. B. „internationaler Verkehr“ neu definiert werden müssen und wie das Verhältnis zwischen den genannten Begriffen ist. Im nachstehenden Artikel hat Prof. Dr.

Freise, der den Generalsekretär und die Arbeitsgruppe „ER CUI“ als Konsultant berät, die wichtigsten Erkenntnisse (Zitate aus der Gerichtsentscheidung) zusammengefasst und daraus seine Schlüsse für die Revision der ER CUI gezogen.

Zusammenfassung von Prof. Dr. Rainer Freise

Das Oberverwaltungsgericht (OVG) hatte die Frage zu klären, ob ein von der SNCF bei der DB Netz AG angemeldeter Personenfernverkehr auf dem deutschen Streckenabschnitt Aachen Süd – Dortmund (und zu-

⁸ <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/itc/ECE-TRANS-2016-18f.pdf>
<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/itc/ECE-TRANS-2016-18e.pdf>
<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/itc/ECE-TRANS-2016-18r.pdf>

rück) bei Konflikt mit einer anderen Anmeldung das Vorrangkriterium „grenzüberschreitende Zugtrasse“ in Anspruch nehmen kann, wenn bei der Anmeldung auch angegeben wird „Zug kommt bzw. fährt nach Paris“.

Das OVG hat unter Berufung auf deutsche Rechtsvorschriften (mit denen die Richtlinie 2001/14 umgesetzt worden ist) sowie auch unter Hinweis auf die Richtlinie 2001/14 selbst, die Richtlinie 2012/34/EU (Recast) und die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr Folgendes entschieden:

- Grenzüberschreitende Zugtrassen sind Schienenwegkapazitäten, die mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates der EU überschreiten **und die von den jeweiligen Betreibern der Schienenwege im Wege der Vereinbarung konstruiert worden sind.** Für die Anwendung des Vorrangkriteriums reicht es nicht aus, dass Trassen für internationale, grenzüberschreitende Zugverkehre begehrt werden.

- Grenzüberschreitender Eisenbahnverkehr und grenzüberschreitende Zugtrassen dürfen (jedenfalls im Rahmen der Zuweisung von Fahrwegkapazität) nicht gleichgesetzt werden.

- Das Vorrangkriterium „grenzüberschreitender Güterverkehr“ dient nicht allgemein der Stärkung des internationalen Verkehrs, sondern soll gewährleisten, dass die mit erheblichem Aufwand (von den beteiligten Infrastrukturbetreibern) vereinbarten

grenzüberschreitenden Zugtrassen auch tatsächlich genutzt werden.

- Es besteht keine Synonymität der Begriffe „Zugtrassen“ und „Verkehre“.
- Der von der SNCF beehrte Zugang zum Streckenabschnitt Dortmund – Aachen Süd mag Teil eines grenzüberschreitenden Verkehrs sein, er ist aber nicht Teil einer durch die Betreiber der Infrastruktur konstruierten grenzüberschreitenden Zugtrasse (ab/bis Paris).

- Die Schienenwegkapazität für den grenzüberschreitend verkehrenden Thalys, um dessen Gesamttrasse es in diesem gerichtlichen Verfahren geht, wurde bislang durch Aneinanderreihung einzelner nationaler Trassen geschaffen. Nach dem Vorgehen der beteiligten Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber wird in jedem betroffenen Mitgliedstaat eine nationale Trasse zugewiesen. Es liegt keine vorgefertigte internationale Zugtrasse vor, die im Voraus durch die Betreiber der Schienenwege – im Übrigen unter Beteiligung der EU-Kommission (als Beobachter, vgl. Art. 15 Abs. 1 (in fine) Richtlinie 2001/14, Art. 40 Abs. 2 Recast-Richtlinie) – im Wege der Vereinbarung konstruiert und dann als gesamte grenzüberschreitende Zugtrasse (an Eisenbahnunternehmen) vergeben wird.

- Nach dem Vorgehen der Beteiligten dient der von der SNCF beehrte Rahmenvertrag nicht der Absicherung – wenigstens eines Teils – einer grenzüberschreitenden Zugtrasse. Vielmehr begehrt die SNCF Schienenwegkapazität in Bezug auf rein nationale Trassen.

Für die Überlegungen zur CUI-Reform kann man hieraus folgende Schlüsse ziehen:

1. Wenn die Anwendung der CUI von der Nutzung einer „grenzüberschreitenden Zugtrasse“ im Sinne des heutigen Artikels 40 Abs. 5 Recast-Richtlinie abhängig gemacht würde, wäre ihr Anwendungsbereich sehr eng.

2. Da die Begriffe „Zugtrasse“ (als Element der Infrastrukturnutzung) und „Eisenbahnverkehr“ nicht synonym verstanden werden können, reicht es für die Bestimmung des Anwendungsbereichs der CUI als einer internationalen Teilrechtsordnung im Rahmen des COTIF aber auch nicht aus, lediglich auf die Durchführung von „internationalen Eisenbahnverkehr“ abzustellen. Wir brauchen auch ein Element der „internationalen Infrastrukturnutzung“, um die Anwendung der CUI zu bejahen. Als solches Element bietet sich dann doch der „**grenzüberschreitende Zug**“ an, über dessen Aufnahme in die CUI-Definitionen diskutiert werden sollte.

3. Wäre der von der SNCF angemeldete Thalys „Paris – Dortmund“ (und zurück) nicht an Kapazitätsproblemen gescheitert, dann hätte er als **grenzüberschreitender Zug auf aneinandergereihten nationalen Zugtrassen** internationalen Verkehr abgewickelt und würde ohne Zweifel auch unter die neue CUI fallen.

*Eva Hammerschmiedová &
Dr Rainer Freise*

VERANSTALTUNGSKALENDER 2016

DATUM	TAGUNGEN	ORT
14. - 18. März	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	Bern - Schweiz
12. - 13. April	14. Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses	Hamburg - Deutschland
19. - 20. April	5. Sitzung der Arbeitsgruppe "Entgleisungsdetektion" des RID-Fachausschusses	Bern - Schweiz
27. April	TAF Workshop (mit ERA zusammen organisiert)	Wien- Österreich
23. - 25. Mai	6. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses	Bern - Schweiz
25. Mai	54. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter	Bern - Schweiz
31. Mai	4. Tagung der Arbeitsgruppe „ER CUI“	Bern - Schweiz
7. - 8. Juni	Fachausschuss für technische Fragen 9. Tagung	Bern - Schweiz
9. - 10. Juni	2. Tagung der Arbeitsgruppe „RID/ATMF“	Bern - Schweiz
29. - 30. Juni	125. Tagung des Verwaltungsausschusses der OTIF	Bern - Schweiz

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2016

DATUM	TAGUNGEN	ORG.	ORT
11. März	4 th Research Seminar on Railway Policy	TransportNET- Laboratoire d'économie des transport-Karlsruher Institut für Technologie	Karlsruhe Deutschland
15. März	Working party on the rationalisation of vehicle related registers	ERA	Lille - Frankreich
17. März	Ausschuss CIM	CIT	Bern - Schweiz
17. März	Workshop „Postsendungen auf der Schiene“	CIT	Bern - Schweiz
18. März	Arbeitsgruppe Multimodalität	CIT	Bern - Schweiz
22. - 24. März	ADN-Übersetzungskonferenz	Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)	Straßburg - Frankreich
20. April	UNIDROIT 90 th Anniversary	UNIDROIT	Rom - Italien
27. - 28. April	European Rail Summit	Railway Gazette	Brüssel – Belgien
3. - 4. Mai	Workshop: Anwendung des COTIF	CJSC "Azerbaijan Railways"	Baku - Aserbaidshan

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2016

DATUM	TAGUNGEN	ORG.	ORT
9. - 12. Mai	WP.15 (ADR)	UNECE	Genf - Schweiz
12. Mai	Arbeitsgruppe CIV/SMPS	CIT	Bern - Schweiz
15. - 16. Mai	1 st International Oil Rail & Ports Conference	UIC/ ITE-EUF	Teheran - Iran
18. - 20. Mai	International Transport Forum	OECD	Leipzig - Deutschland
24. Mai	Ausschuss CUI	CIT	Bern - Schweiz
31 mai - 3 juin	Meeting on Annex 2 to SMGS "Rules for the Transportation of Dangerous Goods"	OSShD	Tallinn – Estland
7. - 10. Juni	MC XLIV session of OSJD Ministerial Conference	OSShD	Baku - Aserbaidshan
14. - 15. Juni	Arbeitsgruppe CIM	CIT	Bern - Schweiz
29. - 30. Juni	Ausschuss für Eisebahinteroperabilität und - sicherheit	Europäische Kommission-GD MOVE	Brüssel - Belgien

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

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

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

Die Redaktion

Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Bern

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