

## Editorial

### Rechtliche Interoperabilität durch Standardisierung von Vertragsbeziehungen



Die Liberalisierung im Eisenbahnsektor schreitet unaufhaltsam voran. Dabei erhöht sich aber nicht nur die Performance der Unternehmen, sondern auch die Komplexität des Systems – auch und vor allem in rechtlicher Hinsicht. Mehr denn je sind deshalb Standards gefragt, welche Rechtseinheit und Rechtssicherheit gewährleisten.

Im Zentrum der letzten „Berner Tage“ stand die Standardisierung von Rechtsbeziehungen mittels Allgemeiner Geschäftsbedingungen (AGB). Prof. Furrer von der Universität Luzern hielt hierzu ein grundlegendes Referat, das ihre rechtliche Einordnung, die einschlägige Gesetzgebung und Rechtsprechung und sowie nationale wie internationale Aspekte und Probleme beleuchtete. Angesichts der grundsätzlichen Bedeutung seiner Ausführungen halten wir sie in diesem CIT-Info zusammenfassend fest.

Das Thema AGB ist für das CIT von besonderer Aktualität, stehen im Moment doch zwei wichtige Regelwerke zur Diskussion: die *Allgemeinen Beförderungsbedingungen für die Eisenbahnbeförderung von Personen (ABB-CIV/PRR)* und die *European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure (EurGTC)*.

Die Erarbeitung von AGBs ist langwierig und anspruchsvoll. Zunächst müssen innerhalb unseres Verbandes die verschiedenen Interessen gebündelt und auf den kleinsten gemeinsamen Nenner gebracht werden. Anschliessend sind einwandfreie Vertragsklauseln zu redigieren. Dann folgen die Verhandlungen mit den Vertragspartnern bzw. ihren Verbänden. Und schliesslich sind die AGBs in die Praxis zu implementieren, wobei der Vertragsfreiheit des einzelnen Unternehmens, gleichzeitig aber auch übergeordneten Interessen wie Einfachheit und Effizienz Rechnung zu tragen ist.

Die Schaffung und Pflege Allgemeiner Geschäftsbedingungen gehört zu den Kernkompetenzen des CIT und erfordern neben politischem Geschick, Offenheit für unterschiedliche Rechtskulturen und einem langen Atem auch einwandfreies juristisches Handwerk. Rechtliche Sorgfalt zur richtigen Zeit macht sich jedoch bezahlt. Klare und ausgewogene Regelungen vermeiden Unsicherheit und Streitigkeiten, schaffen Vertrauen und sparen mithin Zeit und Kosten.

Ihr  
Thomas Leimgruber  
Generalsekretär CIT

## Inhaltsverzeichnis

Berner Tage: AGB der Eisenbahnen in Theorie und Praxis	2
Berner Tage: Güterverkehr	3
Transportpolitik 2010-2050	4
Arbeitsgruppe CIV	5
Tagungen der Studiengruppen Preis sowie Distribution und Systeme	5
Jahreskonferenz der European Passenger Federation (EPF)	6
50. Konferenz der COLPOFER – Berlin 2./3. April 2009	6
Jahrestagung Ausschuss CIM	7
CIM/SMGS Frachtbrief auch in den Korridoren V und IX operativ	8
Umfassende Grenzerleichterungen bilden für die Zollbehörden Kasachstans ein Hauptthema	8
Die UNECE wendet sich verstärkt der Intermodalität auf globaler Ebene zu	9
Seminare	10

## CIT-Kalender

Datum	Tagung	Ort
28./29. April	Expertengruppe CIM/SMGS	Warschau
29./30. April	Rechtsgruppe CIM/SMGS	Warschau
30. April	Ausschuss CIV	Bern
28. Mai	Konferenz der Kundendienste Güterverkehr	Bern
10. Juni	Vorstand 2/2009	Varna (BG)
17./18. Juni	Arbeitsgruppe CIM	Bern
30. Juni	Workshop „Neue Fahrgastrechte“	Paris
7. Juli	Koordinatorengruppe CIM/SMGS	Bern
8. Juli	Steuergruppe CIM/SMGS	Bern

## Berner Tage 2009

Am 4./5. Februar 2009 fanden die vierten Berner Tage statt, an denen über 150 Bahnjuristinnen, Anwälte, Versicherungsexperten und Riskmanager aus ganz Europa teilgenommen haben. Wir berichteten hierüber schon im letzten CIT-Info.

Prof. A. Furrer, Universität Luzern, hielt das Grundsatzreferat über Allgemeine Geschäftsbedingungen. Da dieses Rechtsinstrument für das CIT von zentraler Bedeutung ist, werden nachstehend die wichtigsten Aussagen und Erkenntnisse festgehalten. Ferner berichten wir noch zu Themen, die im Teil Güterverkehr der Berner Tage behandelt wurden.

### AGB der Eisenbahnen in Theorie und Praxis

Allgemeine Geschäftsbedingungen, im Folgenden „AGB“, sind vorformulierte Vertragsklauseln, die einseitig von einer Partei für eine grosse Anzahl von Verträgen bestimmt wurden und über die nicht individuell neu verhandelt wird. Alle Unternehmen, die – wie Eisenbahnverkehrsunternehmen – mit Tausenden



Prof. A. Furrer

oder Millionen von Kunden zu tun haben, verfügen über AGB. Sie vereinfachen zweifellos die vertraglichen Beziehungen zum Kunden. Wie kann aber ein Unternehmen sicher sein, dass die AGB wirklich bei allen Verträgen mit den Kunden gültig und anwendbar sind? Der Vortrag von Herrn Prof. Andreas Furrer lieferte den Teilnehmern der Berner Tage wertvolle Informationen zu diesem Thema.

#### Kriterien für Gültigkeit und Ungültigkeit der AGB

Im Allgemeinen haben die europäischen Staaten in ihrem Privatrecht Regeln eingeführt, die an die EU-Richtlinien zum Verbraucherschutz angelehnt sind. Diese Regeln dienen hauptsächlich dazu, eventuellen Missbrauch gegenüber dem Verbraucher bei derartigen Massenverträgen zu begrenzen. Bei Streitigkeiten bezüglich der Gültigkeit oder Ungültigkeit der AGB in Verbindung mit einem Einzelvertrag wird ein nationaler Richter in der Regel die folgenden vier Aspekte überprüfen:

- 1) **Einbezug:** Liegt ein gültiger Einbezug der AGB in den Einzelvertrag vor? Ist im Vertrag ein Verweis auf die AGB zu finden? Wurden dem Kunden die AGB vor Abschluss des Vertrags dargelegt bzw. hatte der Kunde die zumutbare Möglichkeit, darauf zuzugreifen?
- 2) **Gültigkeit:** Beinhalten die AGB ungewöhnliche oder überraschende Klauseln? Haben die Parteien weitere Vereinbarungen als die in den AGB vorgesehenen getroffen?
- 3) **Auslegung:** Sind die in den AGB verwendeten Termini hinreichend klar und verständlich für den Verbraucher?
- 4) **Inhalt:** Enthalten die AGB missbräuchliche oder dem zwingenden Recht widersprechende Bestimmungen? Sind die AGB unausgewogen, und weichen sie erheblich von den Rechten und Pflichten ab, die sich normalerweise aus dem Wesen des Vertrags ergeben?

#### Die AGB in der Praxis

Aufgrund seiner persönlichen Erfahrungen und der Erfahrungen einiger seiner Studenten kam Prof. Furrer zu dem Ergebnis, dass es fast unmöglich ist, am Bahnhofsschalter ein Exemplar der AGB für Personenbeförderungsverträge zu erhalten, sei es für nationale oder internationale Reisen. Darüber hinaus gibt es auf den von den SBB ausgestellten Fahrausweisen für das Inland keinerlei Angaben zu den geltenden AGB. Es

ist also zweifelhaft, ob die ABB der SBB tatsächlich in die Personenbeförderungsverträge für die Schweiz inkorporiert sind. Vielleicht ist die Frage in anderen Ländern, in denen die AGB (oft noch als „Tarife“ bezeichnet) vom Verkehrsminister bekanntgegeben und in einem Amtsblatt veröffentlicht werden, anders zu stellen.

Anschliessend analysierte Prof. Furrer einige konkrete Beispiele anhand internationaler Fahrscheine, die von SBB, SNCF und NS Hispeed ausgestellt waren. Dabei stellte er fest, dass bei den aktuellen Fahrausweisen oft Bezug auf das geltende Recht oder die geltenden AGB genommen wird, eventuell mit Angabe der Website, auf der diese Texte zu finden sind. Furrer äusserte jedoch gewisse Zweifel, was den tatsächlichen Einbezug der AGB in Personenbeförderungsverträge angeht, insbesondere, wenn auf dem Fahrausweis ganz allgemein auf die Website des Beförderers verwiesen wird und die AGB am Schalter nicht in ausgedruckter Form erhältlich sind.

Wie weit die Pflicht, den Reisenden über die für seinen Vertrag geltenden AGB zu informieren (Art. 8 PRR), reicht, ist momentan nicht eindeutig. Dieser Artikel besagt, dass der Reisende „in der am besten geeigneten Form“ informiert werden muss. Was bedeutet dies im Hinblick auf die aktuelle Praxis, die technischen Möglichkeiten, die organisatorischen Erfordernisse und die Erwartungen der Verbraucher? Die Antwort kann nur eine gerichtliche Entscheidung liefern.

Im Güterverkehr ist der Einbezug der AGB des Beförderers wesentlich unproblematischer, da das CIM-Frachtbriefmuster explizit darauf verweist.

#### Gültigkeit der Gerichtsstandsklauseln

Richter reagieren generell sehr empfindlich auf ungewöhnliche oder überraschende Klauseln bei der Wahl des Gerichtsstands. Aus diesem Grund sollten Unternehmen ein ganz besonderes Augenmerk auf diesen Aspekt legen. Wenn ein Richter eine solche Klausel für ungewöhnlich erachtet, wird sie durch eine anwendbare Klausel aus dem internationalen Privatrecht ersetzt. Handelt es sich um Beförderungsverträge, sehen alle anwendbaren Texte auf europäischer Ebene – ER CIV und CIM, VO EG 44/2001<sup>1</sup> und das Übereinkommen von Lugano<sup>2</sup> – vor, dass die Parteien einen anderen Gerichtsstand als denjenigen am Domizil des Beklagten wählen können. Dennoch darf es sich

<sup>1</sup> Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen, EU-ABl. L 12 vom 16.1.2001, S. 1

<sup>2</sup> Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen, abgeschlossen am 16. September 1988 in Lugano. Das Übereinkommen wurde kürzlich an die Verordnung 44/2001 angepasst. Obwohl das neue Übereinkommen am 30. Oktober 2007 unterzeichnet wurde, haben die Vertragsparteien (Schweiz, Norwegen, Island und die EU) es noch nicht ratifiziert.

um keinen ungewöhnlichen Gerichtsstand handeln, da der Richter diesen für ungültig erklären und ihn durch denjenigen am Ort der Vertragserfüllung ersetzen könnte, wie in der VO 44/2001 und dem Übereinkommen von Lugano vorgesehen. Möglicherweise widerspricht der gewählte Gerichtsstand dem internationalen Privatrecht einiger Staaten, in denen Beförderungsverträge als Verbraucherverträge angesehen werden: In diesem Fall könnte das Gericht am Wohnort des Verbrauchers Vorrang vor dem gewählten Gericht haben.

### In den AGB verwendete Terminologie

Die in den AGB verwendete Terminologie muss so einfach und klar wie möglich sein. Juristisch-technische Begriffe wie „aufeinander folgender Beförderer“ oder „ausführender Beförderer“ sollten in den AGB vermieden werden, da sie nicht geläufig und für einen Nichtjuristen schwer verständlich sind. Diese Begriffe werden also nach dem Prinzip „*in dubio contra stipulatorem*“ zugunsten des Verbrauchers ausgelegt.

### Änderung der AGB

Wenn die Unternehmen ihre AGB ändern, müssen sie dabei Übergangsbestimmungen vorsehen, um die rechtliche Sachlage der Beförderungsverträge zu regeln, die nach den alten AGB abgeschlossen wurden. Dies gilt beispielsweise für Jahresabonnemente oder Passangebote (z.B. Eurail-Pass, Interrail-Pass usw.).

Ausserdem sollten die Unternehmen sich nicht damit begnügen, die AGB im Internet zu ändern und zu erklären, dass diese Veränderungen binnen sieben Tagen in Kraft träten. Jede entscheidende Veränderung der AGB müsste eigentlich einem breiten Publikum über Plakate oder Pressemitteilungen zugänglich gemacht werden.

### Fazit

Die vertraglichen Beziehungen zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und ihren Kunden werden immer weniger von Tarifen bestimmt, die vom Staat vorgegeben und veröffentlicht werden. Durch die Liberalisierung des Schienenverkehrs gewinnt das Privatrecht an Bedeutung. Folglich müssen Eisenbahnverkehrsunternehmen ganz besonders auf die Einhaltung der allgemeinen Prinzipien für allgemeine Geschäftsbedingungen auf europäischem Niveau achten.

Die Teilnehmer an den Berner Tagen haben aus dem Vortrag von Prof. Furrer vor allem zwei Dinge gelernt:

- 1) Die Veröffentlichung der AGB und deren Verfügbarkeit sind wesentlich für den Einbezug der AGB in Personenbeförderungsverträge;
- 2) Damit die AGB gültig und dem Kunden gegenüber wirksam sind, müssen sie im Hinblick auf den Inhalt und die Formulierung einwandfrei sein.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org  
Original: FR

## Güterverkehr

Drei Hauptthemen standen im Teil Güterverkehr, geleitet von Henri Trolliet, Stellvertretender Generalsekretär des CIT, auf dem Programm.

### Elektronischer Frachtbrief

Ein erster Beitrag von Rainer Wilke, Projektleiter e-RailFreight, widmete sich den gegenwärtigen Problemfeldern und den Lösungsansätzen im Zusammenhang mit dem Elektronischen Frachtbrief CIM. Im Rahmen des Projekts e-RailFreight hat das CIT in einer ersten Phase die funktionellen und rechtlichen Spezifikationen ausgearbeitet. Seit dem 1. Januar 2008 ist die Leitung des Projekts zur UIC übergegangen, damit auf operativer

Ebene die technischen Spezifikationen für die Umsetzung des Elektronischen Frachtbriefs für die beteiligten Bahnen erarbeitet werden können. Die ersten Testtransporte werden im Verlauf des Jahres 2009 geplant, organisiert und durchgeführt.

Das Fazit von Herrn Wilke war, dass – abgesehen von kleinen noch klärungsbedürftigen Punkten wie elektronische Unterschrift und die Beförderung gefährlicher Güter – die Arbeiten zur Elektronisierung der Beförderungsdokumente zügig voranschreiten und bis Mitte des Jahres 2009 abgeschlossen werden können. Er richtete seinen Dank an alle, die hierbei mitwirkten.

### Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS

Der zweite Beitrag von Erik Evtimov, Projekt Koordinator CIM/SMGS, lieferte Informationen über die Fortschritte im Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“. Das CIT bezweckt in diesem Projekt, in Zusammenarbeit mit der OSShD, die Überbrückung der existierenden Rechtsregime CIM und SMGS. Gleichzeitig wird die Minimierung der daraus resultierenden Nachteile im Fall von Transportzeiten, Kosten und Sicherheitsanforderungen angestrebt.

Das Projekt ist in zweierlei Hinsicht für die Arbeiten des CIT zukunftsweisend: zunächst ermöglichen die integrierenden Beförderungsdokumente (Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS, Wagen- und Containernachweisung CIM/SMGS) und die flankierenden Rechtsinstrumente (Tatbestandsaufnahme CIM/SMGS und Reklamationsbehandlung CIM/SMGS) die Partizipation der Bahnen am globalen Transportdienstleistungsmarkt. Zudem ist die Schaffung eines Elektronischen Frachtbriefs CIM/SMGS insbesondere aus Sicht des Zolls bei Überschreitung der Außengrenze der Europäischen Union von eminenter Bedeutung.



Aufmerksame Teilnehmer in der Sparte Güterverkehr der Berner Tage

## Perspektiven im Schienengüterverkehr

Der abschliessende Beitrag von *Ferdinand Schmidt*, Vorstandsdirektor der RCA, stellte die kurz- und mittelfristigen Perspektiven der Europäischen Bahnen dar. Aus einer praxisorientierten Optik schilderte er die Transportmarktentwicklungen, nicht nur aus Sicht der RCA, sondern auch aus Sicht aller Schienengüterunternehmen. Diese müssen neue Gegebenheiten der globalisierten Märkte mit ihren Chancen schnell erkennen und für sich in Anspruch nehmen. Dabei gilt ebenfalls, für Risiken Rechnung zu tragen und unter Preisdruck der Wettbewerber effizient und qualitativ hochstehend zu agieren. Abschliessend richtete Herr *Schmidt* seinen Appell an die TeilnehmerInnen der Berner Tage 2009, die Weltwirtschaftskrise als Herausforderung für noch bessere und effizientere Lösungen für die Sache der Bahnen zu nutzen. Die Aufgabe des CIT bestehe darin, in Form von Allgemeinen Geschäftsbedingungen einheitliche, transparente und widerspruchsfreie Minimalstandards für die tägliche Arbeit der Bahnen zur Verfügung zu stellen.

Am Nachmittag wurden die angeschnittenen Themen in drei Workshops vertieft. Bei der Berichterstattung am darauffolgenden Tag lieferten die Workshopleiter *Charrier*, *Heidersdorf* und *Evtimov* die Hauptkenntnisse aus den interaktiven Diskussionen:

## Hauptkenntnis

Durch die Globalisierung und die Diversifizierung der Transportleistungen gelangt das internationale Transportrecht mehr und mehr mit anderen Geschäftsbranchen und Beförderungskonzepten in Berührung. Eine Öffnung steht auf der Tagesordnung und neue Rechtsfragen stehen an: die Rolle des Beförderers als Logistikanbieter, des Kunden als Kommissionär sowie die unterschiedlichen Kooperationsformen zur Durchführung internationaler Eisenbahngüterbeförderungen.

Die spannenden Diskussionen im Plenum und darüber hinaus legten Zeugnis davon ab, dass das internationale Transportrecht ein lebendiges, in stetiger Entwicklung sich befindendes Rechtsgebilde darstellt.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org  
Original: DE

## Verkehrsrecht und Verkehrspolitik

### Transportpolitik 2010-2050

Am 9./10. März veranstaltete die EU-Kommission eine Konferenz, die sich mit der Zukunft des Schienenverkehrs mit Zeithorizont 2050 befasste. Gegen 500 führende Vertreter aus Politik und Wirtschaft nahmen daran teil. Das CIT war mit seinem Präsidenten und Generalsekretär vertreten.

Einleitend hielt Antonio Tajani, Vizepräsident der EU-Kommission, fest, dass sich die Verkehrswirtschaft in einer schwierigen Phase befinde. Es gelte aber, über die gegenwärtige Krise hinaus zu blicken und zu verstehen, dass Innovation, technische Entwicklung, Globalisierung, Nachhaltigkeit und überlastete Infrastrukturen nach tiefgreifenden Veränderungen rufen. Das gegenwärtige Mobilitätskonzept sei zu überdenken und die massgeblichen Akteure in eine gemeinsame Reflexion einzubinden. Ziel der EU-Kommission ist, im Jahre 2010 ein Weisspapier herauszugeben, das die Transportpolitik bis ins Jahr 2050 definiert.

In drei Workshops (Städtischer Verkehr, Personenverkehr und Güterverkehr) äusserten sich kompetente Referenten zu verschiedenen Aspekten aus unterschiedlicher Optik. Für das CIT von besonderem Interesse ist die Einsicht, dass die Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern – und zwar

sowohl im Personen- wie Güterverkehr – eine zentrale Rolle spielen. Künftiges Transportrecht und entsprechende Transportdokumente bzw. elektronischer Datenaustausch müssen deshalb so ausgestaltet werden, dass sie multimodal verwendbar sind.

Auch das Recht wird also einen wesentlichen Beitrag zur Gestaltung der künftigen Transportpolitik leisten können und leisten müssen.

Thomas.Leimgruber(at)cit-rail.org  
Original: DE



Künftiges Transportrecht muss multimodal sein.

## Personenverkehr

### Arbeitsgruppe CIV

Die Arbeiten betreffend die *Allgemeinen Beförderungsbedingungen* (ABB-CIV/PRR) sind am 17. und 18. März dieses Jahres von der Arbeitsgruppe CIV abgeschlossen worden. Am 1. April überprüfte eine kleine Gruppe von dreisprachigen Experten die in den drei verschiedenen Sprachversionen verwendete Terminologie. Die ABB stehen somit bereit, um vom Ausschuss CIV am 30. April genehmigt zu werden.



Letzte Retouchen an den ABB-CIV/PRR vor ihrer Verabschiedung durch den Ausschuss CIV

Zudem hat die Arbeitsgruppe für die Reisenden eine verständliche und eingängige Zusammenfassung der ABB verfasst. Diese Zusammenfassung soll als allgemeine Information für die Reisenden im Internet-Auftritt des CIT sowie unter [www.railpassenger.info](http://www.railpassenger.info) veröffentlicht werden. Ausserdem könnte sie als Muster für Unternehmen dienen, die eine kundenfreundliche Fassung der ABB anbieten möchten. Den Unternehmen wird auch eine Version in Plakatform zum Aushängen in den Bahnhöfen zur Verfügung gestellt. Sie wurde von der Gruppe „Charta“ der UIC ausgearbeitet und soll beim nächsten Forum Personenverkehr der UIC am 28. April vorgestellt werden.

Die Arbeitsgruppe hat ausserdem die beiden CIT-Handbücher (GTV-CIT und GTT-CIV) überarbeitet, um sie den neuen Anforderungen anzupassen. Die Änderungen werden ebenfalls dem Ausschuss CIV zur Genehmigung vorgelegt. Nun gilt es noch, das *Abkommen über die Beziehungen zwischen den Beförderern* (AIV) zu revidieren. Die Arbeiten haben bereits begonnen und sollten bis Anfang Dezember 2009 abgeschlossen sein.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org  
Original: FR

### Tagungen der Studiengruppen Preis sowie Distribution und Systeme

Die beiden Studiengruppen traten am 11. März 2009 in Paris zu ihren Frühjahrstagungen zusammen. Dabei tagten die beiden Gruppen am Vormittag gemeinsam und berieten ihre speziellen Geschäfte am Nachmittag in getrennten Sitzungen.

Der UIC/CER-Sprecher informierte über den Stand der Arbeiten für die TAP-TSI. Mehrere Erleichterungen für die EVU konnten erreicht werden. Das Changemanagement wird zweistufig sein, einerseits für die technischen Anlagen, für welche die ERA-Arbeitsgruppe zuständig sein soll und andererseits der Textkörper der TAP an sich, für den der RISC-Ausschuss zuständig sein wird. Die CER leitete eine Konsultation für den gemeinsamen Standpunkt ein (bei Erscheinen dieses CIT-Infos wird sie bereits abgeschlossen sein. Der Standpunkt hätte in der ERA-Arbeitsgruppe am 1. April 2009 besprochen werden sollen. Er sei jedoch dort nicht eingetroffen und werde nun erst am 12. Mai beraten.) Der RISC-Ausschuss wird den Entwurf im Juni beraten. Die technischen Anlagen sollen bis Dezember 2009 bereinigt sein.

Das System MERITS wird aktiv begleitet. Die Qualität der Datenlieferung erhöht sich fortlaufend. Gleichzeitig laufen Versuche mit Rail Pass Port (RPP) unter <http://passport.uic.org>. Diese Plattform kann die „Marktpreis-Bibliothek“, die ebenfalls von Sysrail (SNCF) betreut wird, ersetzen. Die Studiengruppe Preis erwartet, dass die SNCF die entsprechende Arbeitsgruppe reaktiviert und noch vor Herbst 2009 eine Sitzung einberuft.

Bezüglich der Angabe der Service-Gebühr in den Beförderungsausweisen wünscht die SGP, dass die Lösung die Option „Preis, einschliesslich Servicegebühr ...“ als auch „Preis + Servicegebühr ...“ zulässt.

Schliesslich nahm die Studiengruppe Kenntnis vom Arbeitsergebnis ihrer ad hoc-Gruppe zur Neugestaltung der besonderen Beförderungsbedingungen und der Harmonisierung der Strukturen mit den darin abzuhandelnden Themen. Die ad hoc-Gruppe wurde beauftragt, in der September-Tagung die Änderungen in den UIC-Merkblättern 106, 108-1 und gegebenenfalls 108-2 zum Beschluss vorzulegen.

Die Studiengruppe Distribution und Systeme stellte anschliessend die direkte Verbindung zu ihren eigenen Aufgaben her. Die Lösung im UIC-Merkblatt 918-2 für die Angabe der Servicegebühr wird noch an den Auftrag der SGP angepasst. Für die Buchung der Hilfeleistungen für PRM wird eine Lösung ausserhalb der Hermes-Meldungen erprobt, die von Sysrail ausgearbeitet wird. Sie soll durch jene Unternehmen finanziert werden, welche das Buchungssystem nutzen werden.

Als neuer Leiter der Ticketing Action Group wurde Herr David Sarfatti von Sysrail bestimmt. Zu seinen ersten Aufgaben werden die Lösungen für die vom CIT angeregten und von der Studiengruppe Preis als Auftrag bestätigten Änderungen (insbesondere das Verlegen der Angabe „CIV“ im RCT2-Layout, die bessere Verankerung der Verkettung in den Bestimmungen) gehören.

Max.Krieg(at)cit-rail.org  
Original: DE

## Jahreskonferenz der European Passenger Federation (EPF)

Wohl nicht zufällig wurde die EPF in Lille, an einem neuen europäischen Eisenbahnkreuz, gegründet. Seit 2002 ist sie aktiv. Die diesjährige Jahreskonferenz fand in der Schweiz, einem alten Kreuzungspunkt, statt. Der VCS (Verkehrsclub der Schweiz) und die Pro Bahn Schweiz organisierten die diesjährige Tagung am Sitz der Direktion Personenverkehr der SBB in Bern am 14. März 2009.

Die Konferenz beleuchtete vielfältige Themen der schweizerischen Verkehrspolitik. Der Vorsitzende der Generaldirektion der SBB, Andreas Meyer, eröffnete den Reigen kompetenter Redner. Er nutzte diese Gelegenheit, Pro Bahn zur ersten Sitzung eines einzusetzenden schweizerischen „Verkehrsrates“ einzuladen. Er wird sich aus Vertretern der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs und Fahrgastverbänden zusammensetzen.

Alle Redner nutzten die Gelegenheit, das integrierte Verkehrs- und Tarifsysteem der Schweiz darzustellen, darunter auch die Postauto AG, der Verband öffentlicher Verkehr (VöV), die Direktion Personenverkehr der SBB und Cisalpino.

Höhepunkt der Konferenz hätte wohl der Beitrag des EU-Verkehrskommissars Tajani sein sollen. Er war jedoch in letzter Minute verhindert. Hingegen berichteten die Vertreter von EPF in der EU-Tagung zur Verkehrspolitik vom 9. März über die diskutierten Fragen. Dort kamen auch die vorliegenden Verordnungsentwürfe für den Busverkehr einerseits, und den Seeverkehr andererseits zur Sprache. EPF ist sich bewusst, dass auch nach deren Inkrafttreten zwischen den Verkehrsträgern Luft, Schiene, Strasse und See kein „level playing field“ im Bereich der Fahrgastrechte bestehen wird. Man mag sich fragen, warum es den Anschein hat, dass bei EPF derzeit einzig die Eisenbahnen in Europa und die Umsetzung der EG-Verordnung 1371/2007 zu den Fahrgastrechten im Schienenpersonenverkehr (PRR) so grosse Aufmerksamkeit geniessen?

Aus der umfangreichen Studie des Passenger Focus im Vereinigten Königreich (staatlich unterstützter Fahrgastverband) geht hervor, dass sich die Länderorganisationen, die der EPF angeschlossen sind, sehr wohl den Anliegen der regelmässigen Nutzer der Bahn annehmen. In dieser Studie werden alle Parameter



Aufmerksame EPF-Konferenzteilnehmer

des Schienenverkehrs – Angebot, Preise, Pünktlichkeit und Verhältnis Wert/Preis – sowohl im Vereinigten Königreich als auch in einigen kontinentaleuropäischen Ländern verglichen.

Dass dem EPF viel an durchgehenden Beförderungsausweisen liegt, dass sie für die Reisenden am liebsten immer nur ein Ansprecherunternehmen hätten, dass bei Verspätungen keine Haftungsausschlussgründe gelten sollten und dass bei den entschädigungsberechtigten Verspätungen immer der gesamte Fahrpreis berücksichtigt werden sollte, das war bereits in den Berner Tagen vom 4./5. Februar 2009 vom Vertreter der EPF erklärt worden. Die neuerliche Forderung in der Konferenz selbst ist somit weder für den Beobachter des CIT in der Konferenz noch für alle jene, die sich mit der Umsetzung der PRR befassen, eine Überraschung. Die Konferenz bot leider nicht die erforderliche Gelegenheit, einige Missverständnisse in der Lesart der vom CIT ausgearbeiteten Allgemeinen Beförderungsbedingungen (ABB-CIV/PRR) auszuräumen.

Die anschliessende Generalversammlung der EPF war nicht öffentlich. Darin wurde jedoch auch das Arbeitsprogramm für die nächsten vier Jahre (unter dem im Juni 2009 neu zu wählenden EU-Parlament) verabschiedet.

Max.Krieg(at)cit-rail.org  
Original: DE

## 50. Konferenz der COLPOFER – Berlin 2./3. April 2009

Nach 28 Jahren Tätigkeit bot diese 50. Zusammenkunft Gelegenheit, einerseits Rückschau zu halten, aber auch, wie bewährt, Erfahrungen auszutauschen, den Blick weit über den Eisenbahnbereich hinaus auf laufende und anstehende Entwicklungen zu richten. Zahlreiche Organisationen, wie z.B. das Europäische Netzwerk für die urbane Sicherheit, das Internationale Zentrum für Kriminalitätsprävention sowie die SBB mit ihrem Angebot für die Gewaltprävention in Schulklassen trugen dazu bei. Das COUNTERACT-Projekt der EU wurde ebenfalls beleuchtet. Die UIC, die UITP, die EIM und RAILPOL berichteten über ihre Tätigkeiten.

Die Colpofer-eigenen Arbeitsgruppen wie auch das CIT berichteten ebenfalls über ihre Tätigkeiten. So hat die Arbeitsgruppe „Metalldiebstähle“ ihre Arbeiten einstweilen mit der Herausgabe

einer Broschüre und einem Plakat beendet. Neben der Arbeitsgruppe „Schutz vor Terroranschlägen“ mit ihren Einsatzübungen wird sich eine neue Gruppe mit den „gewöhnlichen Sicherheitsanforderungen im täglichen internationalen und Binnen-Eisenbahnverkehr“ beschäftigen.

Diese Absicht kommt auch dem Anliegen von CIT-Mitgliedern entgegen, die das Bedürfnis verspüren, sich über die Umsetzung von Artikel 26 PRR (Sicherheit und persönliche Sicherheit) auszutauschen. Die UIC Security Platform wird ihre bisherigen Ergebnisse mit einbringen. Das CIT wird sich nach Bedarf an den Arbeiten beteiligen können.

Max.Krieg(at)cit-rail.org  
Original: DE

## Güterverkehr

### Jahrestagung Ausschuss CIM

Am 31. März 2009 hielt der Ausschuss CIM des CIT unter dem Vorsitz von Christian Heidersdorf (DB Schenker Rail DE) seine 12. Tagung ab.

#### Projekt e-RailFreight

Der Ausschuss hat alle Änderungen im Zusammenhang mit der Fortentwicklung der funktionellen Spezifikationen für den elektronischen Frachtbrief CIM und Wagenbrief CUV genehmigt. Diese umfassen insbesondere folgende Elemente: Überprüfung des gemischten Systems, bessere Dokumentierung der Übergabe der Sendungen zwischen den EVU, Begleitpapiere in elektronischer Form und Bereinigung der Spezifikationen für den Datenaustausch mit den Zollbehörden.

Die revidierten rechtlichen Spezifikationen für den elektronischen Frachtbrief CIM und Wagenbrief CUV wurden ebenfalls genehmigt. Hängig blieb jedoch die Frage der elektronischen Signatur. Die Arbeitsgruppe CIM wird diese Problematik an einer ausserordentlichen Sitzung vertiefen und dem Ausschuss CIM die Ergebnisse auf dem Schriftweg zur Genehmigung unterbreiten. Dies wird erlauben, sie zusammen mit den revidierten Spezifikationen per 1. Juli 2009 in Kraft treten zu lassen.

#### Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“

Von den erfreulichen Informationen über die Verwendung des Frachtbriefes CIM/SMGS auf über zwanzig Regelverkehren nahm der Ausschuss Kenntnis. Er hat alle Anträge betreffend Reklamationsbehandlung bei Transportschäden gutgeheissen, die durch die Steuergruppe CIM/SMGS auf Projektebene bereits genehmigt wurden. Bis ein einheitliches Recht für Transporte zwischen Europa und Asien geschaffen ist, zielen diese Bestimmungen auf eine Verbesserung der Lage des Kunden hin. Sie werden am 1. Januar 2010, nach deren Gutheissung durch die II. Kommission der OSShD im Oktober 2009, in Kraft treten.

#### Weitere Beschlüsse

Gestützt auf die Vorbereitungsarbeiten der Arbeitsgruppe CIM unter dem Vorsitz von Guy Charrier (SNCF Fret), fasste der Ausschuss Beschlüsse zur Fortentwicklung der Produkte Güterverkehr des CIT. Diese betreffen hauptsächlich

- Präzisierungen der AGB Dienstleistungen und Traktion sowie des AIM;
- Ergänzungen der AGB Gemeinsame Beförderung und Unterbeförderung für einen sicheren Umgang mit Zollsendungen;
- Änderungen der Anlage 18 „Begleitschein“ GTM-CIT betreffend ausgesetzte Wagen aus einem Ganzzug/einer Wagengruppe;



Vom links nach rechts: Erik Evtimov, CIT; Guy Charrier, Präsident der Arbeitsgruppe CIM; Christian Heidersdorf, Präsident des Ausschusses CIM; Henri Trolliet, Stellvertretender GS CIT und Nathalie Greinus, CIT

- die Abrechnung der Sendungen durch einen anderen Beförderer als dem Beförderer beim Abgang oder dem Beförderer bei Bestimmung.

Diese Beschlüsse treten am 1. Juli 2009 in Kraft.

#### Zufriedenheitskontrolle bezüglich der Produkte Güterverkehr des CIT

Die Ergebnisse auf die Umfrage haben ergeben, dass weiterhin die Handbücher GLV-CIM, GLW-CUV und GTM-CIT sowie die ABB-CIM und das AIM die breiteste Anwendung finden, und dies fast ohne Abweichungen. Die AGB Gemeinsame Beförderung und die Checkliste für die Kundenabkommen entsprechen ebenfalls einem grossen Bedürfnis.

Der Ausschuss beschloss, vorläufig sämtliche Güterverkehrprodukte des CIT beizubehalten und beauftragte die Arbeitsgruppe CIM, die nächste Umfrage Mitte 2010 durchzuführen.

Auch die ungenügenden Eingaben und anschliessende Aktualisierungen der Datenbank wurde thematisiert. Die Mitglieder des CIT sind eindringlich aufgefordert, die Situation zu verbessern. An der nächsten Tagung muss dann über das weitere Vorgehen beschlossen werden.

Der Ausschuss CIM hält seine nächste Tagung am 30. März 2010 ab.

Nathalie.Greinus(at)cit-rail.org  
Original: DE

## CIM/SMGS Frachtbrief auch in den Korridoren V und IX operativ

Im *Korridor IX* zwischen Rumänien und der Russischen Föderation im Transit durch die Ukraine sind die Grossbeförderungen für Renault mit dem Frachtbrief CIM/SMGS angelaufen. CFR Marfă informierte über die Durchführung der seit dem 24. Februar 2009 regelmässig laufenden Containerbeförderungen mit Renault-Autoteilen in 40' Containern aus Ciumesti nach Moskau Güterbahnhof Paveletzkaya. Die Beförderungen laufen über den rumänisch-ukrainischen Grenzübergang Dornesti-Vadul-Siret und über den ukrainisch-russischen Grenzübergang Zernovo-Suzemka. Zur Zeit wird ein Frachtbrief CIM/SMGS pro Container ausgefertigt, da die Containernachweisung CIM/SMGS in Russland aus zolltechnischen Gründen noch nicht praktisch umgesetzt ist.

Für die Realisierung dieser wichtigen Eisenbahngüterbeförderung arbeiten CFR Marfă, Ukrzaliznytsya (UZ) und die Russischen Bahnen (RZD) eng zusammen. Somit wird ein Vorhaben unter der Federführung von CFR Marfă erfolgreich realisiert, welches das CIT aus nächster Nähe begleiten und unterstützen konnte.

Gleichzeitig stehen weitere Beförderungen für Renault – organisiert von Geodis Group – aus Kiew Liski nach Ciumesti und umgekehrt mit dem Frachtbrief CIM/SMGS kurz bevor.

Nach Informationen von Express-Interfracht starteten anfangs März 2009 auch die ersten Eisenbahngüterbeförderungen aus Moskau Latiskaya (Russland) nach Villach Süd in Österreich unter Verwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS. Der Ladewagenverkehr mit Eisenerz aus Russland in offenen Güterwagen verkehrt über Zernovo-Suzemka im Transit durch die Ukraine und die Slowakische Republik via Černa nad Tisso und Bratislava sowie via Marchegg bis nach Villach Süd.

Somit ist nun auch die Nordachse des *Korridors V* mit dem Frachtbrief CIM/SMGS operativ, was ein zentrales Anliegen der Koordinatoren für die Umsetzung des Frachtbriefs CIM/SMGS war (s. CIT-Info 3/2008, S. 7). Für die Realisierung der Beförderung arbeiten RZD, UZ, ZSSK Cargo und RCA zusammen. Es ist die zweitwichtigste Eisenbahngüterbeförderung in Ost-West-Richtung (s. CIT-Info 10/2008, S. 5) welche künftig auf regelmässiger Basis weitergeführt wird.

Der Frachtbrief CIM/SMGS setzt sich somit flächendeckend durch und bescheinigt aus der Praxis die grosse Tragweite der integrierten rechtlichen Lösungen zur Überbrückung der beiden Rechtsregime CIM westseits und SMGS ostseits.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org  
Original: DE



Der Frachtbrief CIM/SMGS verbindet wichtige Produktionsstandorte in Mittel- und Osteuropa miteinander.

## Umfassende Grenzerleichterungen bilden für die Zollbehörden Kasachstans ein Hauptthema

Dies war die Schlussfolgerung eines zweitägigen Seminars Mitte März, welches von der Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE) und der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) in der kasachischen Hauptstadt Astana organisiert wurde.

Über 50 TeilnehmerInnen der kasachischen Zollbehörden nahmen an dieser hochrangigen vertrauensbildenden Massnahme der internationalen Organisationen teil. Auf Einladung der

Organisatoren OSZE und UNECE nahm seitens des CIT der Koordinator für das Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ am Seminar teil.

Das Seminar wurde vom Stellvertretenden Vorsitzenden der Kasachischen Zollbehörde, Serzhan Duisenbaev, eröffnet. Unterstützung für die vorgestellten Massnahmen zur Angleichung der nationalen Zollgesetzgebung mit den internationalen Zollpraktiken

tiken im Rahmen der überarbeiteten Kyoto Konvention<sup>1</sup> lieferte auch der Leiter der OSZE-Vertretung in Astana, Botschafter Alexandre Keltchewsky.

Die Panelbeiträge und die anschließenden Diskussionen stellen eine aufschlussreiche Ergänzung zu den von den kasachischen VertreterInnen gelieferten Informationen angesichts der nationalen Praktiken zu Grenzerleichterungen dar. Dabei bilden die Transportindikatoren eine wichtige Messlatte für die gute Funktionierung der Zollbehörden.

Vor diesem Hintergrund erschienen die neuerdings veröffentlichten Indikatoren der Weltbank für gute Geschäftspraktiken im Projekt „Doing Business in Landlocked Economies 2009“<sup>2</sup> äusserst fragwürdig, da sie bei der Komponente „grenzüberschreitender Handel“ nur die Transportzeit vom Abschluss des Beförderungsvertrags bis zum nächsten Hafen berücksichtigen. Dabei bleiben alle anderen Verkehrsträger – vorab die Bahnen – für den Aussenhandel eines Binnenlandes wie Kasachstan im Nachteil.<sup>3</sup>

Im Fall von Kasachstan benötigt eine Gütersendung per Bahn nach Europa für die Strecke von ca. 6'000 km etwa 6 Tage. Für die gleiche Beförderung wird die Transportzeit nach den empfohlenen Messindikatoren der Weltbank zunächst bis zum nächsten Hafen gemessen (z.B. Shanghai in China oder Bandar Abbas im Iran), was über eine Woche in Anspruch nimmt. Anschliessend dauert die Reise auf dem Seeweg bis nach Europa nochmals über 40 Tage. Somit übersteigen die Transportkosten mehrfach diejenigen des Produkts selbst. Als weitere negative Folge verlieren die Bahnen ihre politische

Unterstützung und Investitionsmöglichkeiten (kein *level playing field*), obschon für die Beförderung nach Europa eine gut ausgebaute Eisenbahninfrastruktur zur Verfügung steht.

Die Präsentation des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS fügte sich ausgezeichnet in die von der World Customs Organisation (WCO) empfohlenen nachhaltigen Integration der Beförderungsdokumentation in Massnahmen zur Grenzerleichterung ein. Es liegt auf der Hand, dass die Projektträger CIT und OSShD nun die Bemühungen intensivieren werden, um die Kasachischen Bahnen für das Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ zu gewinnen und die Anerkennung des Frachtbriefs CIM/SMGS als Zolltransitdokument auch vor dem Hintergrund der im Aufbau stehenden Zollunion Kasachstan/Russland/Belarus zu verwirklichen.

Der Frachtbrief CIM/SMGS ist seit 2006 als Zolltransitdokument seitens der Zollbehörden der Russischen Föderation, Belarus sowie der Ukraine anerkannt. Die geplanten Sitzungen der Experten- und Rechtsgruppe CIM/SMGS in Ulan Bator anfangs September bieten dabei eine gute Gelegenheit, dieses Vorhaben vollumfänglich zu verwirklichen.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org  
Original: DE

1 Revised Convention on the Simplification and Harmonisation of Customs Procedures from 2006.

2 Doing Business in Landlocked Economies 2009: Comparing Regulation in 38 Economies, The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank, Washington DC 2008, [www.doingbusiness.org](http://www.doingbusiness.org), S. 19 ff. Sic! In den 38 Binnenländern wird erstaunlicherweise in Zentralasien Turkmenistan bei den Marktanalysen nicht berücksichtigt.

3 Siehe so S. 46-47.

## Die UNECE wendet sich verstärkt der Intermodalität auf globaler Ebene zu

An der diesjährigen Sitzung der UNECE-Arbeitsgruppe für Intermodale Transporte und Logistik (WP.24) vom 19./20. März 2009 in Genf, stand die Optimierung der reibungslosen Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsträger im Zentrum. Auf Vorschlag des Präsidenten der Arbeitsgruppe, Herr Michel Viardot, wird im Rahmen von kleinen Interessengruppen und mittels E-Mails verstärkt der Gedankenaustausch gepflegt, um in der Zeit zwischen den Sitzungen konkrete Vorschläge zu generieren. Diese werden anschliessend der WP.24 zur Diskussion unterbreitet. Eine verstärkte Zusammenarbeit mit der UNECE-Arbeitsgruppe für Eisenbahnverkehr SC2 wurde ebenfalls ins Auge gefasst.

Das CIT hat seit einigen Jahren die ausgezeichnete Möglichkeit, die Arbeitsgruppe über die einschlägigen Fortschritte im Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ zu unterrichten. Dank dieser förderlichen Zusammenarbeit findet der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS im Eurasischen Raum immer breitere Unterstützung und bildet somit ein wichtiges Element für die angestrebten Grenzerleichterungen im Eurasischen Raum.

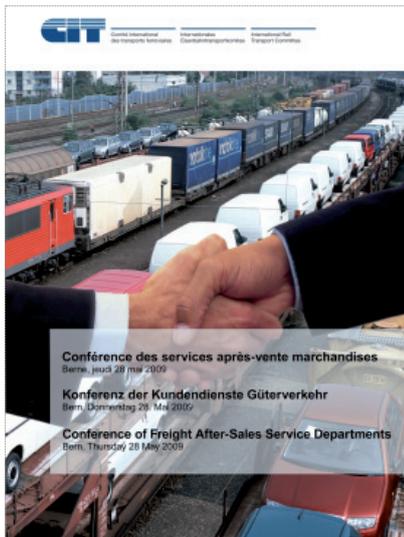
Die integrierten Lösungen für die Beförderungsdokumente, die flankierenden Rechtsinstrumente und darauf aufbauend die Anstrengungen zur Harmonisierung der Allgemeinen Beförderungsbedingungen auf vertraglicher Basis („ABB Eurasia“) stiessen auf grosses Interesse bei den TeilnehmerInnen. Seitens der Russischen Föderation nahm an der Sitzung auch der Erste Stellvertretende Generaldirektor der Russischen Eisenbahnen (RZD), Herr Boris Lapidus, teil.

Das Vorhaben „ABB Eurasia“ ist auf weitere Erleichterungen im Zollbereich durch die Schaffung eines Zolltransitverfahrens („Unified Rail Customs Transit System“) angewiesen. Hierzu erhält das CIT konkrete Unterstützung seitens der CER. In einem Schreiben an die Direktorin des UNECE-Binnenausschusses, Frau Eva Molnar, setzt sich der Exekutivdirektor der CER, Herr Dr. Johannes Ludewig, für die nachhaltige Realisierung eines Zolltransitverfahrens östlich der Europäischen Union ein. Das Vorhaben ist auch ein wichtiges Anliegen der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und kann konkret an die fortschreitenden Arbeiten zur Schaffung der Zollunion Russlands, Belarus und Kasachstans anknüpfen.

Dritter Pfeiler bildet die zügige Realisierung der Anlage 9 zum Harmonisierungsübereinkommen von 1982. Der dortige Art. 8 sieht alternativ die Verwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS auch als Zolltransitdokument vor. Praktische Schritte der betroffenen Länder sind umso notwendiger, als die Ratifikation des Übereinkommens über die Anerkennung des SMGS-Frachtbriefs als Zolltransitdokument keine breite Anerkennung erfahren hat. Es wurde bis dato lediglich von der Ukraine ratifiziert.

Das CIT sucht auch in Zukunft die Zusammenarbeit mit den Arbeitsgruppen der UNECE und wird die Ergebnisse des Projekts „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ bei diesen Gelegenheiten proaktiv kommunizieren.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org  
Original: DE



## Konferenz der Kundendienste Güterverkehr Bern, 28. Mai 2009

Diese Konferenz der Kundendienste Güterverkehr richtet sich an das Personal der Kundendienste sowie der Verkaufs- und Rechtsdienste der CIT-Mitgliedsunternehmen. Sie widmet sich dieses Jahr hauptsächlich der Rationalisierung der Kundendienste.

Sie bietet zudem die Möglichkeit, Probleme von allgemeinem Interesse zu analysieren, die sich in der Praxis bei der Behandlung von Reklamationen stellen, sowie der Kontaktpflege zwischen den Teilnehmern, um eine Optimierung in der Zusammenarbeit zwischen ihren Kundendiensten zu erreichen und offene Fragen zu konkreten Schadenfällen zu diskutieren.

Flyer und Anmeldekarte dieser Konferenz sind ausserdem über unsere Webpage abrufbar:  
[http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer\\_After-Sales\\_Service\\_Dept.pdf](http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_After-Sales_Service_Dept.pdf)

## Workshop zu den neuen Rechten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr



Am 30. Juni 2009 veranstalten die UIC und das CIT am Sitz der UIC in Paris einen Workshop, der sich den neuen Rechten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr widmet. Dieser Workshop ist in erster Linie für die Verantwortlichen der Mitgliedsunternehmen der UIC und des CIT gedacht, die in ihren Unternehmen über die Umsetzung der *Verordnung (EG) 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr* zu bestimmen haben, d.h. für Personen mit folgenden Zuständigkeiten:

- Erarbeitung und Anwendung von Tarifen und besonderen Beförderungsbedingungen
- Organisation und Kontrolle des Kundendienstes
- Ausbildung der Mitarbeiter und Koordinierung der internen Kommunikation

Dieser Workshop bietet den Teilnehmern die Gelegenheit, sich mit dem Text der *Allgemeinen Beförderungsbedingungen (ABB-CIV/PRR)* vertraut zu machen und dessen rechtliche und wirtschaftliche Auswirkung zu erfassen. In kleinen Arbeitsgruppen werden u.a. Themen behandelt wie Haftung bei Verspätungen, Reklamationen der Reisenden und der kommerzielle Handlungsspielraum, der sich den Unternehmen bei Beförderungsverträgen mit Kunden bietet.

Flyer und Anmeldekarte dieser Konferenz sind ausserdem über unsere Webpage abrufbar:  
[http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer\\_Workshop\\_Passengers-New-Rights.pdf](http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Workshop_Passengers-New-Rights.pdf)

Die Dokumentation zu dieser Konferenz und des Workshops sowie weitere Informationen sind beim Generalsekretariat des CIT erhältlich:  
 Weltpoststrasse 20, CH-3015 Bern. Tel. +41 (0)31 350 01 92.

Anmeldungen: per E-Mail ([info\(at\)cit-rail.org](mailto:info(at)cit-rail.org)) oder Fax (+41 (0)31 350 01 99).

## Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
23. April	Unterarbeitsgruppe Verschlüsse der CER	Duisburg	Nathalie Greinus
23./24. April	4th European Forum for In-House Counsel	Brüssel	Isabelle Oberson
27.-29. April	UNECE/ECO Workshop „Transcontinental Corridors“	Teheran	Thomas Leimgruber
29. April	Tagung der Projektleiter e-RailFreight	Paris	Henri Trolliet
29. April	Forum Personenverkehr der UIC	Paris	Enrico Trapazzo
30. April	Tagung der Steuergruppe e-RailFreight	Basel	Henri Trolliet
30. April	Steuerkomitee Forum Güterverkehr der UIC	Basel	Henri Trolliet
5./6. Mai	Gemeinsame Besprechung Zoll/Eisenbahnen der CER	Oslo	Nathalie Greinus
7. Mai	SNCF: Kolloquium zur Haftung im Schienenpersonenverkehr	Paris	Thomas Leimgruber
12. Mai	EURASIA Conference Transport Logistic	München	Thomas Leimgruber
12.-14. Mai	Arbeitsgruppe TCV	Gdansk	Max Krieg
26. Mai	Generalversammlung der CER	Brüssel	Thomas Leimgruber
3. Juni	Steuerkomitee Forum Güterverkehr der UIC	Paris	Henri Trolliet
4. Juni	Forum Güterverkehr der UIC	Paris	Henri Trolliet
3./4. Juni	Ministerkonferenz der OSShD	Astana (KZ)	Thomas Leimgruber
9./10. Juni	COTIF/ECO Workshop „Rail Transport between Europe and Asia“	Istanbul	Erik Evtimov
15. Juni	Generalversammlung der CER	Paris	Thomas Leimgruber
15. Juni	Regionalversammlung Europa der UIC	Paris	Thomas Leimgruber
18. Juni	High level meeting Passenger der CER	Rom	Thomas Leimgruber
23. Juni	UNECE Expert Group Meeting on Hinterland Connections of Seaports	Genf	Erik Evtimov
23.-25. Juni	Revisionsausschuss der OTIF	Bern	Henri Trolliet
24./25. Juni	Arbeitsgruppe „Maintenance Passager“ der UIC	Paris	Max Krieg
2. Juli	Tagung Ost-West Tarif	Vilnius	Isabelle Oberson

Redaktion:  
Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)  
Generalsekretariat  
Weltpoststrasse 20  
CH-3015 Bern

Telefon +41 31 350 01 90  
Fax +41 31 350 01 99  
E-Mail [info\(at\)cit-rail.org](mailto:info(at)cit-rail.org)  
Internet [www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org)