

Editorial

3. Dezember 2009

Für das CIT ist dieser Tag ein Schlüsseldatum.



Am 3. Dezember 2009 tritt die neue Fahrgastrechte-Verordnung der Europäischen Gemeinschaft (VO Nr. 1371/2007) in Kraft. Sie bringt umwälzende Neuerungen mit sich, unter anderem zwingende Bestimmungen bei Verspätung und Ausfall von Zügen und einheitliche Haftungsregeln bei Tötung und Verletzung von Reisenden.

Ab 3. Dezember 2009 wenden die Mitglieder des CIT auch die neuen *Allgemeine Beförderungsbedingungen für die Eisenbahnbeförderung von Personen (GCC-CIV/PRR)* an. Die GCC-CIV/PRR führen die Fahrgastrechte-Verordnung und die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV in einer einheitlichen Vertragsgrundlage zusammen und regeln jene Fragen, wo die gesetzlichen Vorgaben schweigen oder diese der Vertragsfreiheit der Vertragspartner überlassen.

Am 3. Dezember 2009 verabschiedet der Ausschuss CIV des CIT ferner das *Abkommen über die Beziehungen zwischen den Beförderern im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (AIV)*. Das AIV regelt die bahninterne Umsetzung der Fahrgastrechte-Verordnung, insbesondere die Verteilung der Ausgleichsleistungen und Entschädigungen zwischen den einzelnen Unternehmen.

Und schliesslich orientiert am 3. Dezember 2009 die EU-Kommission, gemeinsam mit Vertretern der Eisenbahn- und Kundenverbände, an einer Pressekonferenz die Öffentlichkeit über die neuen Rechte der Reisenden. Die EU stellt damit unter Beweis, dass der Verbraucherschutz nun auch im Eisenbahnverkehr Einzug gehalten hat, gleichzeitig kommunizieren die Eisenbahnen, dass sie sich dieser Herausforderung stellen.

Der 3. Dezember 2009 markiert somit ein Schlüsseldatum: den Abschluss monatelanger Grundlagenarbeit sowie den Start in eine neue Ära. Das CIT nimmt für sich in Anspruch, seine Mitglieder so gut wie möglich vorbereitet zu haben. Andererseits ist es sich bewusst, dass etliche Probleme noch nicht oder nur ungenügend erkannt sind und mit Sicherheit Nachbesserungen erfordern.

Am Ende dieses arbeitsreichen Jahres dankt das CIT allen, die zum Gelingen der verschiedenen Arbeiten und Projekte beigetragen haben. Wir freuen uns auf eine weiterhin gute Zusammenarbeit und wünschen allseits frohe Festtage und ein gutes und erfolgreiches neues Jahr.

Ihr
Thomas Leimgruber
Generalsekretär CIT

Inhaltsverzeichnis

Bessere Rechtssetzung in der EU	2
Inkrafttreten der PRR	2
XVIII Plenarsession des Koordinationsrates für die Transsibirischen Beförderungen	4
UNECE und BSEC unterstützen die Vorhaben auf den eurasischen Korridoren und dem Schwarzen Meer	4
UIC/RZD Seminar „Benutzung von Güterwagen im internationalen Eisenbahnverkehr“	5
Das Forum Güterverkehr der UIC erstellt seinen Tätigkeitsplan für 2010	5
Arbeitsgruppe CIM	7
Inkrafttreten der neuen CUI wahrscheinlich am 1. Dezember 2010	7
CIT-Itself	8

Berner Tage zum internationalen Eisenbahnbeförderungsrecht Bern 4./5. Februar 2010



Für weitere Informationen siehe Seite 9 und unter:

http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Berner_Tage_2010.pdf

Verkehrsrecht und Verkehrspolitik

Bessere Rechtssetzung in der EU

Am 11. November 2009 veranstaltete die CER, gemeinsam mit der Schwedischen Präsidentschaft, eine Tagung unter dem Titel „From Brussels with law“ – zu Deutsch frei (aber in Anlehnung an den bekannten James Bond Film wohl nicht unzutreffend) mit „Juristische Liebesgrüsse aus Brüssel“ zu übersetzen.

Aktualität und Relevanz des Themas veranlassten den Präsidenten des CIT, Rainer Freise, und den Generalsekretär, Thomas Leimgruber, an dieser Veranstaltung persönlich teilzunehmen.

Für die Bahnen besteht ein Problem darin, dass sie häufig mit Rechtsakten konfrontiert werden, zu denen sie nicht, nicht genügend oder zu spät konsultiert wurden. Die Richtlinien und Verordnungen selbst erweisen sich dann oft als praxisfern und lassen an Rechtsqualität zu wünschen übrig.

Dirk Sterckx, Mitglied des Europäischen Parlaments, zeichnete die Entstehung der Fahrgastrechte-Verordnung (PRR) nach. Er erinnerte daran, dass das Parlament den ersten Entwurf zurückgewiesen und den zweiten stark modifiziert hatte. Seine Ausführungen illustrierten deutlich die Schwächen der Gesetzge-

bungsprozesse in der EU. Der Präsident des CIT scheute sich denn auch nicht, die Entstehung der PRR als Negativ-Beispiel zu bezeichnen.

An der Veranstaltung wurde deutlich, dass die Europäische Kommission die Probleme erkannt hat. Marianne Klingbeil, Direktorin im Generalsekretariat der Europäischen Kommission, leitet das Projekt „Better Regulation“ und orientierte im Detail über eingeleitete Massnahmen.

Der Direktor der CER, Johannes Ludewig, hielt anerkennend fest, dass Verbesserungen zwar erkennbar seien, dass aber die Transparenz der Abläufe und insbesondere der Dialog mit den Stakeholdern immer noch ungenügend erscheinen. Auch „Recast“ – die geplante Überarbeitung und Neukodifizierung des ersten Eisenbahnpakets – gebe in dieser Hinsicht zu ernsthaften Befürchtungen Anlass und bilde für Eisenbahnen gegenwärtig noch ein Phantom.

Die Veranstaltung verlief in offener und konstruktiver Atmosphäre und es besteht Grund zur Hoffnung, dass das EU-Projekt „Bessere Rechtssetzung“ kein Papiertiger bleibt.

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

Personenverkehr

Inkrafttreten der PRR

Allgemeiner Kontext und Kerngehalt

Die *Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr* (PRR) wurde vom Europäischen Parlament und vom Rat am 23. Oktober 2007 im Rahmen des 3. Eisenbahnpakets angenommen, mit dem Ziel, die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr zu stärken, die Qualität der Eisenbahnverkehrsleistungen zu verbessern und den Anteil des Schienenverkehrs am Gesamtpersonenverkehr zu erhöhen. Sie tritt am 3. Dezember in Kraft.

Kerngehalt der PRR bilden Vorschriften für die Haftung im Falle von Betriebsstörungen: bei Verspätungen ab 60 Minuten sind 25%, ab 120 Minuten 50% des Beförderungspreises zu ersetzen. Ferner werden die Unternehmen zu Hilfeleistungen vor Ort und zu spezieller Unterstützung von Personen mit eingeschränkter Mobilität verpflichtet. Von praktischer Relevanz sind auch umfassende Informationspflichten hinsichtlich Angebot, Preisgestaltung, günstigster Reiseweg, Qualitätsnormen etc.

Überaus bedeutsam – und in seiner Tragweite noch kaum erfasst – erscheint die Neuregelung bei Tötung und Verletzung von Reisenden. Künftig richtet sich diese Haftung auch im nationalen Verkehr nach internationalem Recht, d.h. nach der CIV; für Landesrecht bleibt nur insoweit noch Raum, als es den Reisenden besser stellt. Im Ergebnis bedeutet dies, dass der Schienenpersonenverkehr im ganzen EU-Raum hinsichtlich Haftungsgrund und Haftungsbefreiungsgründe weitgehend einheitlichen Regeln unterliegt und dass sich hierzu eine einheitliche Rechtsprechung nach Massgabe des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) entwickeln wird.

Geltungsbereich der PRR: von den Mitgliedstaaten gewährte Ausnahmen

Die PRR schafft einen neuen juristischen Rahmen für den *internationalen* und den *Binnen-Eisenbahnverkehr* auf dem Gebiet der Europäischen Union. Sie überlagert somit die geltenden internationalen Übereinkommen (COTIF/CIV und SMPS) und das Landesrecht jedes EU-Mitgliedstaates. Die Rechtslage wird sich aufgrund der Vielfalt an Ausnahmen, die die Mitgliedstaaten gewährt haben oder gewähren werden, relativ komplex darstellen. Zur Variabilität des geografischen Geltungsbereichs kommt, dass die Gesetzgebungen nicht denselben materiellen Regelungsbereich haben (d.h. den gleichen Gegenstand) haben: Die internationalen Übereinkommen regeln die *Beförderungsverträge*, während die PRR vielmehr die *Verkehrsleistungen* regelt, was sich nicht immer deckt.

Der Geltungsbereich der PRR war 2007 Gegenstand harter Verhandlungen zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat. Das Ergebnis in Artikel 2 der PRR lässt sich folgendermassen zusammenfassen:

- die *internationalen* Reisen und Verkehrsleistungen auf dem Gebiet der Europäischen Gemeinschaft unterliegen der PRR;
- die *nationalen, regionalen, Nahverkehrs- und innerstädtischen* Reisen und Leistungen auf dem Gebiet der EU-Mitgliedstaaten sind mindestens durch die Artikel 9, 11, 12, 19, 20 § 1 und 26 PRR abgedeckt; für die anderen Artikel der PRR können die EU-Mitgliedstaaten zeitlich begrenzte Ausnahmen für *ationale Verkehrsleistungen* (max. 15 Jahre) und zeitlich unbegrenzte Ausnahmen für *regionale, Nahverkehrs- und innerstädtische* Verkehrsleistungen gewähren;

- die *internationalen Reisen und Verkehrsleistungen zwischen der Europäischen Union* und den Nicht-Mitgliedstaaten der EU sind auf dem Gebiet der Gemeinschaft mindestens durch die Artikel 9, 11, 12, 19, 20 § 1 und 26 PRR abgedeckt; für die anderen Artikel der PRR können die EU-Mitgliedstaaten Ausnahmen gewähren, wenn ein bedeutender Teil der Verkehrsleistung ausserhalb der Gemeinschaft erbracht wird.

GCC-CIV/PRR: Vereinheitlichung des Personenbeförderungsvertrags

Das CIT hat ein Vertragsdokument ausgearbeitet, das die drei Rechtsebenen miteinander verbindet: die „Allgemeinen Beförderungsbedingungen für die Eisenbahnbeförderung von Personen“ (GCC-CIV/PRR). Die GCC-CIV/PRR stehen allen Mitgliedern des CIT zur Verfügung, Eisenbahnbeförderungen durchführen (welche wozu auch Streckenabschnitte auf der Strasse, auf Binnengewässern oder auf See zählen können). Sie sind umfassend anwendbar, und zwar:

- auf dem gesamten internationalen und Binnen-Verkehr in allen Mitgliedstaaten der OTIF
- auf von der PRR ausgenommenen und nicht ausgenommenen Leistungen in den Mitgliedstaaten der EU
- von allen CIT-Mitgliedern innerhalb und ausserhalb der EU.

Zur Verbesserung der Transparenz und der Rechtssicherheit veröffentlicht das CIT in seinem Internet-Auftritt das Verzeichnis der Unternehmen, die beschlossen haben, die GCC-CIV/PRR auf allen ihren Beförderungsverträgen oder nur auf bestimmten Verträgen anzuwenden.

Die GCC-CIV/PRR sind der „gemeinsame Nenner“ aller Mitgliedsunternehmen des CIT und können daher als Basisinstrument gelten, auf dessen Grundlage die Unternehmen

ihre eigenen allgemeinen Bedingungen (in den GCC „besonderen Beförderungsbedingungen“ genannt) erarbeiten können. So ist jeder Beförderer aufgefordert, seine *besonderen Beförderungsbedingungen* auszuarbeiten, und zwar entsprechend seinen Bedürfnissen, d.h. für bestimmte Verkehrsverbindungen, Zuggattungen oder Angebote. Es existieren zudem *besondere Bedingungen für die internationale Beförderung*, die für die verschiedenen Arten von internationalen Beförderungsausweisen (mit oder ohne integrierte Reservierung) und für die Rail Pass Tickets gelten.

AIV: Vereinheitlichung der Beziehungen zwischen den Beförderern für die Bearbeitung der Reklamationen der Reisenden und der Erstattungsgesuche

Das CIT überarbeitet derzeit das *Abkommen über die Beziehungen zwischen den Beförderern im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr* (AIV), um es an die neuen, durch die PRR eingeführten Regeln anzupassen. Das Abkommen hat zum Ziel, die Bearbeitung der Eingaben der Reisenden zu organisieren, wenn mehrere Beförderer von einer Reklamation oder einem Erstattungsgesuch betroffen sind. Das CIT wird, ausschliesslich zu Händen seiner Mitglieder, das Verzeichnis der Unternehmen veröffentlichen, die das AIV anwenden. Diese Dokumente werden auf den Internet-Auftritt des CIT geladen, sobald sie fertig gestellt und am 3. Dezember 2009 vom Ausschuss CIV gutgeheissen wurden.

Seminare und Workshops zum Thema PRR

Bei den kommenden *Berner Tagen zum internationalen Eisenbahntransportrecht* (veranstaltet vom CIT in Bern am 4./5. Februar 2010) wird ein halber Tag den neuen Regeln der PRR gewidmet, wobei es um Fragen der Haftpflicht und der Analyse eines diesbezüglichen Falls aus der Praxis gehen wird. Die Teilnahme an dieser Konferenz steht allen Interessierten offen.

CIT und UIC veranstalten zudem am 4. Mai 2010 einen Workshop, um die von den Unternehmen mit der PRR gemachten Erfahrungen zusammenzutragen und zu vergleichen. Bei dieser Gelegenheit kann eine erste Bilanz bezüglich der vom CIT und der UIC ausgearbeiteten Dokumente gezogen werden.

Im Internet-Auftritt des CIT zur Verfügung stehende Informationen

In der Rubrik „Personenverkehr“ finden Sie alle nützlichen Dokumente zum internationalen Eisenbahn-Personenverkehr:

- 1) das auf internationaler und europäischer Ebene anwendbare Recht
- 2) Karten bzw. Übersichten, die den Geltungsbereich der verschiedenen Rechtsvorschriften zeigen
- 3) die vom CIT erstellten Dokumente zur Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs:
 - a. allgemeine Beförderungsbedingungen
 - b. Handbücher zur Herstellung und Verwendung internationaler Beförderungsausweise, den Mitgliedern des CIT vorbehalten
 - c. verschiedene Abkommen und ein Glossar, den Mitgliedern des CIT vorbehalten.

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



© DB AG/Siegfried Fock

Am 3. Dezember 2009 beginnt im Schienenverkehr eine neue Ära

Güterverkehr



XVIII Plenarsession des Koordinationsrates für die Transsibirischen Beförderungen

Die diesjährige Plenarsession des Koordinationsrates für die transsibirischen Beförderungen (CCTT) fand auf Einladung der DB Mobility Networks Logistics am 28./29. September 2009 in München statt. Die CCTT ist eine Nichtregierungsorganisation und bezweckt die reibungslose Abwicklung der Schienen-güterbeförderungen auf über 10'000 km Schieneninfrastruktur vom Pazifik bis zum Baltikum. Der Koordinationsrat wurde am 21. Februar 1997 in St. Gallen (Schweiz) gegründet und zählt über hundert Mitglieder aus 23 Ländern. Die Deutsche Bahn (DB AG) gehört zu den Gründungsmitgliedern. Der Koordinationsrat unterhält auch enge und zweckdienliche Kooperationen mit internationalen Eisenbahnorganisationen, darunter auch mit dem CIT.

Ziel in den kommenden Jahren ist, die Reisezeit und die reguläre Operationsabwicklung von Containerzügen auf dem Transsib (TSR) stark zu verkürzen. Herr Boris Lapidus, Senior Vice-President der RZD und zuständig für strategische Planung und Geschäftsabwicklung, orientierte über das Projekt „Transsib in 7 Tagen“ mit der Stossrichtung, auf regulärer Basis, zu festen Transportzeiten sowie zu festen und einkalkulierbaren

Tarifen, Containerzüge zwischen den Fernosthäfen Nachodka-Vostochny und der Westgrenze der Russischen Föderation zu befördern.

Das strategische Projekt „Transsib in 7 Tagen“ wurde nicht zuletzt ins Leben gerufen, um dem massiven Einbruch in den Eisenbahngüterbeförderungen auf dem TSR entgegenzuwirken. Für das erste Halbjahr 2009 verzeichnete die RZD 54% weniger Güter als im Jahr 2008. Eine wichtige Rolle für die erfolgreiche Realisierung des Projekts spielt neben der Infrastruktur auch die Optimierung der Betriebsabläufe.

Das CIT arbeitet gemeinsam mit der OSShD an der Modernisierung der Eisenbahnbeförderungsdokumente, insbesondere deren Informatisierung. Die elektronische Datenübermittlung wird einen entscheidenden Beitrag zur Beschleunigung der Transporte leisten; überdies erhöht sie auch die Datensicherheit.

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

Webseite: <http://www.transsibcouncil.com/en/index.html>

UNECE und BSEC unterstützen die Vorhaben auf den eurasischen Korridoren und dem Schwarzen Meer

Die Sitzung der UNECE Expertengruppe zur Entwicklung der eurasischen Landkorridore tagte vom 11. bis 13. November 2009 auf Einladung der „Black Sea Economic Cooperation Organisation“ (BSEC) und des türkischen Transportministeriums in Istanbul. BSEC vereinigt nicht nur die Anrainerstaaten des Schwarzen Meeres sondern unterstützt darüber hinaus wichtige Transportprojekte im Balkan und im Kaukasus¹.

An der Sitzung nahmen VertreterInnen aus zwanzig eurasischen Ländern, sieben Regierungsorganisationen und acht Verbände teil. Ein besonderes Augenmerk der diesjährigen Sitzung galt der Organisation und Abwicklung der Güterbeförderungen auf den eurasischen Landkorridoren im südlichen Teil Europas und Asiens.

Planung, Organisation und Durchführung von Pilottransporten auf den definierten eurasischen Korridoren verliefen sehr erfolgreich und bewiesen Praktikabilität und Vorteile der Schiene für längere Distanzen (über 6'000 km) und Regelverkehre zwischen Binnenländern und Regionen. Für Containerzüge stehen zwei Verbindungen im Vordergrund: Istanbul-Teheran-Almaty-Urumqi und Islamabad-Teheran-Istanbul (siehe dazu CIT-Info 7/2009, S. 5).

Ein zweites wichtiges Vorhaben stellt die Verbindung der Schwarzmeerehäfen mit dem Eisenbahnnetz der BSEC-Mitgliedsstaaten dar. Ein gutes Beispiel für die erfolgreiche Anbindung der Ostsee- und Schwarzmeer-Häfen ist der Containerzug „Viking“. Es handelt sich dabei um eine wöchentliche Verbindung zwischen Klaipeda an der Ostsee und Ilichevsk am Schwarzen Meer. Für die erfolgreiche Abwicklung der grenzüberschreitenden Eisenbahngüterbeförderungen arbeiten die Bahnen Litauens (LG), Belarus (BC) sowie der Ukraine (UZ) eng zusammen. An der Sitzung wurde auch über eine weitere erfolgreiche Containerverbindung namens „Zubr“ zwischen den Häfen Tallinn



und Ilichevsk sowie in Richtung Zentralasien informiert. Hier kooperieren die Bahnen Estlands (EVR), Lettlands (LDZ), Russlands (RZD), Belarus (BC) und der Ukraine (UZ). Die zwei Eisenbahnprodukte stehen auch für Güterbeförderungen aus Skandinavien und vor allem aus Finnland und Schweden bereit und bieten neuerdings auch durchgehende Eisenbahngüterbeförderungen Nord-Süd in Osteuropa - vergleichbar mit den positiven Erfahrungen im Nord-Süd-Verkehr in Westeuropa (z.B. Rotterdam-Genua).

Zur Diskussion steht auch die Ausdehnung dieser Landverbindungen auf die Fährverbindungen zwischen den ukrainischen, russischen, bulgarischen und türkischen Schwarzmeer-Häfen. Diese Perspektive entspricht den Aktionslinien der Kaliningrader Deklaration und wird in den Arbeitsgruppen des CIT/OSShD „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ weiterverfolgt (siehe CIT/Info 10/2008, S. 6-7). Der vollständige Sitzungsbericht und die einschlägige Präsentation des Koordinators für das gemeinsame CIT/OSShD Projekt sind unter http://www.unece.org/trans/main/wp5/wp5_ge2_03.html abrufbar.

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

¹ Weitere Informationen über die Transportaktivitäten der BSEC unter: <http://www.bsec-organization.org/aoc/Transport/Pages/Information.aspx>.

UIC/RZD Seminar „Benutzung von Güterwagen im internationalen Eisenbahnverkehr“

Ende Oktober fand auf Einladung der Russischen Bahnen (RZD) ein zweitägiges internationales Seminar in Sochi statt. Über vierzig VertreterInnen der Bahnen aus zehn europäischen und asiatischen Ländern nahmen an der Veranstaltung teil. Der Internationale Eisenbahnverband (UIC), die Organisation für die Zusammenarbeit der Bahnen (OSShD) sowie das CIT haben die Organisation und die Durchführung dieser Veranstaltung zum Wagenmanagement unterstützt. Die Europäische Eisenbahnagentur (ERA) hat ebenfalls an der Veranstaltung teilgenommen. Das Seminar wurde von der Stellvertretenden Leiterin des Departements für Internationale Angelegenheiten der RZD, Frau Liudmila Renne, souverän geleitet.

Mit der fortschreitenden Internationalisierung der Eisenbahngüterbeförderungen spielt zunehmend auch die reibungslose Verwendung von Güterwagen im eurasischen Raum eine zentrale Rolle. Diese Aufgabe ist sehr anspruchsvoll, zumal auch eine technische Schnittstelle mit unterschiedlichen Spurbreiten 1435 mm – vor allem in Europa und 1520/1524 mm im Baltikum, in der Russischen Föderation, in Zentralasien sowie in Finnland – vorhanden ist. Diese Ausgangslage und die dazugehörigen Standardisierungen und Rechtsgrundlagen für die jeweiligen Spurbreiten wurden im Einzelnen vom Direktor Recht und Soziales der UIC, Herr Jean-Pierre Lehman, vorgestellt.

Vor diesem Hintergrund wurde über die Arbeiten der III. Kommission für Güterbeförderungen des Komitees der OSShD über den Austausch von Güterwagen (PGW) und der Nachbearbeitung der gemeinsamen Merkblätter UIC/OSJD informiert. Der Leiter der Interoperabilitätseinheit der ERA, Herr Jean-Charles Pichant, betonte die Bedeutung der Arbeiten für die Schaffung einer technischen Interoperabilität, insbesondere nach dem Beitritt der baltischen Länder zur EU und damit im Rahmen der Europäischen Eisenbahnagentur. Die ERA ist bemüht, eine nahtlose technische Interoperabilität der neuen EU-Mitgliedsstaaten mit dem Rest des Raumes „1520“ zu sichern.

Dass dies auch praktisch möglich ist und seit langem praktiziert wird, bewies die Präsentation von Herrn Ignacio Jorge Iglesias, Forschungs- und Entwicklungsdirektor bei ADIF. Für das spanische Netz mit den Spurbreiten 1668 mm und 1435 mm gibt es leistungsfähige Umspuranlagen. Ferner beschäftigt sich die UIC intensiv mit der Frage der Optimierung der Umspurtechnik, wie die Präsentation von Herrn Hans-Jürgen Geissler zeigte. Auf Interesse stießen auch die Erfahrungen der RZD mit Umspurtechniken für Beförderungen auf die Insel Sachalin im Pazifischen Ozean, wo die Spurbreite 1067 mm beträgt.

Das CIT war am Seminar durch den Projektkoordinator für das CIT/OSShD Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“, Herr Erik Evtimov, vertreten. Die Zunahme der grenzüberschreitenden Eisenbahngüterbeförderungen im CIM- und SMGS-Geltungsbereich unter Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS erfordert auch die Optimierung des Austausches von Güterwagen zwischen den 1435/1520 mm Räumen. Allein in den ersten sechs Monaten beförderten über 500 Ganzzüge mit jeweils vierzig Wagen Güter zwischen Mlada Boleslav in der Tschechischen Republik, einerseits, und Velika Ida in der Slowakischen Republik, Kaluga 1 und Perspektivnaya südlich von Moskau, andererseits. Dies bedingt selbstverständlich die Optimierung des Wagenmanagements. Die einschlägigen rechtlichen Grundlagen hierzu stehen zur Disposition und werden im Verlauf des Jahres 2010 im Rahmen der OSShD grundlegend revidiert werden. Zu diesem Zweck sollen auch die Erfahrungen der UIC im Zusammenhang mit dem *Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV)* Berücksichtigung finden. Das CIT sicherte ebenfalls sein rechtliches Know-how für Haftungsfragen zu.

Die TeilnehmerInnen des internationalen Seminars verabschiedeten eine Abschlusserklärung (siehe S. 6), die unter anderem eine Harmonisierung der Haftungsbestimmungen fordert.

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



Das Forum Güterverkehr der UIC erstellt seinen Tätigkeitsplan für 2010

Bei seiner Sitzung am 4. November 2009 hielt das Forum Güterverkehr der UIC hauptsächlich fest, welche Projekte es 2010 abschliessen möchte. Mehrere dieser Projekte stehen in Verbindung mit bestimmten Aktivitäten des CIT, insbesondere im Bereich der transportrechtlichen Interoperabilität CIM/SMGS. Das Forum erörterte zudem aktuelle Themen, wie den Verordnungsvorschlag zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, die Sicherheit unter verschiedenen Gesichtspunkten nach dem Unfall von Viareggio und das EPR-Projekt (European Performance Regime).

Der Vertreter des CIT informierte das Forum Güterverkehr über die wichtigsten Tätigkeiten des CIT, die für das Forum von Interesse sind, insbesondere über das Projekt Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS, die Konferenz der Kundendienste Güterverkehr und die rechtliche Problematik im Rahmen der Infrastrukturnutzung. Er gab zudem einen Überblick über die wichtigsten Punkte des Arbeitsplans des CIT für 2010.

Henri.Trollet(at)cit-rail.org
Original: FR

Erklärung der TeilnehmerInnen des internationalen Seminars „Benutzung von Güterwagen im internationalen Eisenbahnverkehr“ (27. – 28. Oktober 2009, Sochi)

Die VertreterInnen der Bahnen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) der Staaten im eurasischen Raum – Finnland, Indien, Iran, Republik Kasachstan, Slowakische Republik, Russische Föderation, Spanien, Südkorea, Ukraine –, die VertreterInnen internationaler Organisationen – Internationaler Eisenbahnverband (UIC), Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD), Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT) –, von Eisenbahnunternehmen und von Produktionsstätten – Hersteller von Güterwagen –, welche unter Anwesenheit der European Railway Agency (ERA) am internationalen Seminar zum Thema „Benutzung von Güterwagen im internationalen Eisenbahnverkehr“ teilnahmen,

sind sich der wichtigen Rolle des Schienenverkehrs für die nachhaltige wirtschaftliche und soziale Entwicklung Asiens und Europas vor dem Hintergrund der geostrategischen Bedeutung des eurasischen Kontinents im 21. Jahrhundert bewusst,

stellen die stetig wachsende Nachfrage nach zuverlässigen, sicheren und umweltfreundlichen Eisenbahnbeförderungen zwischen Europa und Asien zur Erleichterung des internationalen Handels mit Nachdruck fest,

sind der Meinung, dass es notwendig ist, rechtliche Bestimmungen betreffend die Nutzung und die Weitergabe von Güterwagen im internationalen Eisenbahnverkehr sowie die technischen Parameter von Rollmaterial der 1435/1520mm sowie 1668mm Spurbreiten und ihrer Interoperabilität zu verbessern,

anerkennen, dass Zusammenarbeit von internationalen Organisationen und Eisenbahnen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) zur Schaffung einer einheitlichen normativen Rechtsgrundlage führt, welche alle Aspekte der Verwendung von Güterwagen im internationalen Eisenbahnverkehr regelt.

Die TeilnehmerInnen des Seminars stellten die Arbeitsfortschritte in folgenden gemeinsamen Projekten fest:

- Eisenbahnverkehrsunternehmen und Hersteller von Güterwagen;
- Ausarbeitung von UIC / OSShD Merkblättern durch diese internationale Organisationen;
- Kontaktgruppe ERA / OSShD;
- Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS.

Die TeilnehmerInnen des Seminars stellten einige Faktoren fest, welche die freien grenzüberschreitenden Eisenbahngüterbeförderungen behindern, insbesondere:

- Fehlen von einheitlichen Rahmenbedingungen;
- unterschiedliche technische Anforderungen an Rollmaterial der 1435/1520mm Spurbreiten;
- Existenz zweier Rechtssysteme (SMGS / CIM) mit unterschiedlichen Haftungsbestimmungen;
- Unterschied in den jeweiligen Sicherheitssystemen bezüglich Rollmaterial der unterschiedlichen Spurbreiten;
- Unterschiede in den Anforderungen an die Infrastruktur;
- Unterschied in der Wirtschaftlichkeit bei der Verwendung der Wagen;
- Unterschied in der Codierung von Rollmaterial.

Die TeilnehmerInnen des Seminars geben folgender Absicht Ausdruck:

- Harmonisierung der rechtlichen Haftungsbestimmungen bezüglich der Verwendung von Güterwagen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr;
- Verstärkung der Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und internationalen Organisationen bei der Entwicklung, der Herstellung und der Inbetriebnahme von neuen Wagen;
- Austausch von Erfahrungen in allen Aspekten des Schienenverkehrs, einschliesslich Bau von neuem Rollmaterial, Forschung und Erprobung verschiedener Systeme;
- Harmonisierung der Haftungsbestimmungen CIM/SMGS im Allgemeinen;
- Ausarbeitung von gemeinsamen wirtschaftlichen Lösungsansätzen bei der Verwendung von Wagen;
- Ausarbeitung von gemeinsamen wirtschaftlichen Lösungsansätzen bei der Codierung von Rollmaterial;
- Bemühung um einheitliche Anforderungen an die Infrastruktur;
- Bemühung um bessere Verfahren beim Grenzübergang im Eisenbahnverkehr.

Sochi, Russische Föderation
28. Oktober 2009
Original: RU

Arbeitsgruppe CIM

Am 21. und 22. Oktober 2009 fand unter der Leitung von Guy Charrier (SNCF Fret) die achte Tagung der Arbeitsgruppe CIM in Bern statt. Aufgabe dieser Gruppe ist, die Grundlagen der Beschlüsse des Ausschusses CIM für die Weiterentwicklung der Produkte Güterverkehr des CIT vorzubereiten.

Eines der Hauptthemen der Tagung bildete das Projekt e-RailFreight, zu dessen Weiterentwicklung das CIT die grundlegenden Arbeiten fortführt. Es wurde auch an der Fortentwicklung der Produkte Güterverkehr des CIT gearbeitet und Änderungsanträge der Berichterstatter und des GS CIT genehmigt; darunter der Vorschlag, auf ein besonderes Muster des Begleitscheins zu verzichten und stattdessen das Frachtbriefformular oder eine Kopie des Frachtbriefs zu verwenden.

Die Arbeitsgruppe hat sich zudem für die Ausarbeitung einer Checkliste mit den wichtigsten Klauseln eines Entschädigungsabkommens mit Kommentaren zu dessen Erstellung ausgesprochen. Diese Abkommen haben im Wesentlichen zum Ziel, die Qualität des Kundendienstes zu verbessern, die Position der Beförderer in ihren Beziehungen zu ihren wichtigen Kunden zu stärken, durch den Verzicht auf Verfahren mit Einzelbearbeitung von Transportschäden und Reklamationen Einsparungen zu erzielen und die Qualität der Transportdienstleistungen zu optimieren. Die zu diesem Zweck neu zu schaffende Expertengruppe wird im Frühling 2010 das erste Mal tagen.



Des Weiteren wurden rechtliche Themen wie die Möglichkeit zur Geltendmachung von Ansprüchen des Kunden gegen den vertraglichen Beförderer, die Geltendmachung von Ansprüchen der Beförderer gegenüber Dritten und die Überprüfung der Beweislast bei Schäden am Gut in den AGB Zusammenarbeit behandelt.

Die von der Arbeitsgruppe ausgearbeiteten Änderungsanträge werden dem Ausschuss CIM an seiner nächsten Tagung am 30. März 2010 zur Genehmigung vorgelegt und nach deren Gutheissung am 1. Juli 2010 in Kraft treten. Wir werden zu gegebener Zeit darüber berichten.

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

Infrastrukturnutzung

Inkrafttreten der neuen CUI wahrscheinlich am 1. Dezember 2010

Am 30. Oktober 2009 eröffnete die OTIF das schriftliche Abstimmungsverfahren zur Teilrevision der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI – Anhang E zum COTIF). Die Revision wurde nötig, weil die EU-Kommission einige Bestimmungen der CUI mit dem Gemeinschaftsrecht als nicht vereinbar erachtete und die EU-Mitgliedstaaten aufgefordert wurden, gegenüber der CUI einen Vorbehalt einzulegen.

Stimmberechtigt sind nur jene 16 Staaten, die das COTIF 1999 ratifiziert, keinen Vorbehalt gegenüber der CUI eingelegt und ihre Beiträge ordnungsgemäss entrichtet haben, also Albanien, Algerien, Bosnien und Herzegowina, Iran, Kroatien, Liechtenstein, Ehemalige Jugoslawische Republik Mazedonien, Monaco, Polen, Rumänien*, Schweiz, Syrien, Tschechische Republik*, Tunesien, Türkei und Ukraine.

Die Abstimmungsfrist endet am 4. Dezember 2009. Werden die revidierten Bestimmungen angenommen – wozu die Abgabe von mindestens 9 Stimmen (Quorum), mindestens drei Ja-Stimmen und mehr Ja-Stimmen als Nein-Stimmen, genügt – treten

sie am ersten Tag des zwölften Monats in Kraft, in dem der Generalsekretär sie den Mitgliedstaaten mitgeteilt hat. Das Inkrafttreten der revidierten Bestimmungen steht unter dem – eher theoretischen – Vorbehalt, dass nicht ein Viertel, also 4 der stimmberechtigten Staaten, innert 4 Monaten Einspruch erhebt.

In der Annahme, dass der Generalsekretär der OTIF die beschlossenen Änderungen noch im Dezember mitteilt und dass bis zum gleichen Datum im April keine Einsprachen erfolgen, ist davon auszugehen, dass die neue CUI am 1. Dezember 2010 in Kraft treten kann.

Das CIT hofft, dass auf diesen Zeitpunkt die EU-Mitgliedstaaten ihre Vorbehalte zurückziehen, so dass dann auch im Verhältnis Beförderer-Infrastrukturbetreiber vollständige Rechtseinheit und mithin Rechtssicherheit Platz greifen können.

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

* Der Vorbehalt dieses Staates wird erst am 1. Januar 2010 wirksam.

CIT-Itself

Generalversammlung 2009

Die Generalversammlung des CIT fand am vergangenen 5. November statt. Sie nahm die Tätigkeitsberichte des Generalsekretariats betreffend COTIF, Personen- und Güterverkehr sowie Infrastrukturnutzung zur Kenntnis. Zudem befasste sie sich mit den wichtigsten laufenden Projekten: Umsetzung der EG-Verordnung über die Fahrgastrechte, *e-RailFreight* und *Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS*.



Von links nach rechts: Henri Trolliet (Stellvertretender Generalsekretär), Kounka Kirkova (BDZ), Enrico Trapazzo (Trenitalia), Rainer Freise (Präsident), Thomas Leimgruber (Generalsekretär), Jean-Luc Dufournaud (SNCF), Martin Killmeyer (RCA), Maria Urbanska (PKP)

COTIF

Die vier Staaten Italien, Irland, Marokko und Schweden haben das COTIF 1999 leider noch nicht ratifiziert. Das Ratifizierungsverfahren in Schweden soll 2010 abgeschlossen werden. Die Lösung auf CIT-Ebene, die in der Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM auf vertraglicher Basis besteht, dient als provisorische Abhilfe für dieses Problem.

Die Russische Föderation hat einen Antrag auf Beitritt zum COTIF gestellt. Dieser Beitritt soll im Frühjahr 2010 wirksam werden. Er beschränkt sich zunächst auf die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM und die Streckenabschnitte, die die Ostseefährterminals Baltijsk und Ust-Luga an das Eisenbahnnetz der Russischen Föderation anbinden. Man darf hoffen, dass die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM nach den ersten Erfahrungen auch auf andere Linien ausgeweitet werden kann, insbesondere im Kaliningrader Gebiet.

Personenverkehr

Das Jahr 2009 war auf CIT-Ebene durch eine wichtige Aktivität im Bereich Personenverkehr geprägt: Alle Arbeiten zur Umsetzung der Verordnung (EG) 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR) konnten fristgerecht abgeschlossen werden. Die neuen Allgemeinen Beförderungsbedingungen für die Eisenbahnbeförderung von Personen (GCC-CIV/PRR) können ab dem 3. Dezember 2009 angewendet werden, und zwar

- auf dem gesamten internationalen und Binnen-Verkehr in allen OTIF-Mitgliedstaaten,,
- auf die Verkehrsleistungen in den EU-Mitgliedstaaten, gleichgültig ob sie von der PRR ausgenommen sind oder nicht,
- von allen Mitgliedern des CIT innerhalb und ausserhalb der EU.

Das neue Abkommen über die Beziehungen zwischen den Beförderern im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (AIV) wird derzeit fertig gestellt und kann ebenfalls am 3. Dezember 2009 in Kraft treten. Sein Kapitel bezüglich der Bearbeitung von Reklamationen wurde vollständig überarbeitet.

Güterverkehr

Im Bereich Güterverkehr konnten die Grundlagenarbeiten im Rahmen des Projekts *e-RailFreight* beim CIT, in der UIC und bei RAILDATA abgeschlossen werden. Die Eisenbahnunternehmen, die das System zur Nutzung elektronischer Frachtbriefe realisieren wollen, verfügen somit über die erforderlichen Grundlagen. Leider verzögert die Finanz- und Wirtschaftskrise die ersten Realisierungen.

Beim Projekt *Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS* wurden wichtige Fortschritte erzielt: Der Frachtbrief CIM/SMGS wird nun auf mehr als dreissig regelmässigen Verkehrsverbindungen verwendet, die Grundlagenarbeiten zur Realisierung seiner elektronischen Version sind abgeschlossen, und die neuen Instrumente, die eine Vereinfachung der Reklamationsbehandlung bei Transportschäden ermöglichen, können ab dem 1. Januar 2010 angewendet werden. Wichtige Anliegen für 2010 sind die Ausweitung des Geltungsbereichs des Frachtbriefs, die Realisierung und Einführung seiner elektronischen Version und die Erarbeitung einheitlicher Haftungsbestimmungen.

Infrastrukturnutzung

Vorbehaltlich des Einspruchs eines Viertels der OTIF-Mitgliedstaaten werden die geänderten Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI am 1. Dezember 2010 in Kraft treten. Zu jenem Zeitpunkt dürften dem Rückzug der Vorbehalte der EU-Mitgliedstaaten bezüglich der ER CUI keine objektiven Hindernisse mehr im Wege stehen. Das CIT begrüsst diese Entwicklung, die für die Eisenbahnverkehrsunternehmen eine sichere Rechtsgrundlage für ihre Rückgriffe auf die Infrastrukturbetreiber zur Verfügung stellen wird, wenn der Schaden durch die Infrastruktur verursacht wurde.



Im Anschluss an diese Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI wird das CIT RailNetEurope (RNE) vorschlagen, die Verhandlungen bezüglich der *European GTC of Use of Railway Infrastructure* wieder aufzunehmen und abzuschliessen.

Das CIT heisst die neuen Mitglieder herzlich willkommen. Aktuell beläuft sich der Mitgliederbestand auf 125 Vollmitglieder und 5 assoziierte Mitglieder.

Statuten

Die Versammlung hat die Rechnung 2008, die mit einem Ertragsüberschuss von CHF 27'000 abschliesst, das Arbeitsprogramm und das Budget für 2010, das leicht unter dem Vorjahresbudget liegt, gutgeheissen.

Die Generalversammlung hat zudem die Aufnahme der folgenden neuen Vollmitglieder gutgeheissen:

- Azerbaijan Railways CJSCo.-AZ (Aserbaidschan),
- Minoan Lines (Griechenland),
- Express Rail (Slowakei),
- Train Hungary (Ungarn),
- Import Transport Logistik – ITL (Deutschland).

Dieses Jahr war Frau Eva Molnar, Direktorin der Transportabteilung der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) eingeladen worden, einen Vortrag über die Rolle und den Beitrag der UNECE zur Förderung des internationalen Eisenbahnverkehrs zu halten. Frau Molnar stellte zunächst die Organe sowie die zahlreichen Aktivitäten und Rechtsinstrumente der UNECE im Bereich des Transportwesens und der zollrechtlichen Fragen im Transportsektor vor und betonte anschliessend die Bereitschaft der UNECE, sich im Bereich des Eisenbahnverkehrs verstärkt einzusetzen, und die Bedeutung der Zusammenarbeit zwischen UNECE und CIT, insbesondere hinsichtlich des Frachtbriefs CIM/SMGS und der Schaffung eines künftigen einheitlichen Rechtsregimes für die internationale Eisenbahnbeförderung in Europa und Asien.

Henri.Trollet(at)cit-rail.org
Original: FR

Berner Tage zum internationalen Eisenbahnbeförderungsrecht Bern 4./5. Februar 2010



Im Fokus der Tagung 2010 stehen der Konsumentenschutz im Beförderungsrecht, das Subsidiaritätsprinzip im Verkehrsrecht, vertragsrechtliche Grundlagen für die Infrastrukturnutzung sowie die gerichtliche Durchsetzung transportrechtlicher Ansprüche.

In getrennten Modulen werden folgende Themen behandelt:

Personenverkehr:

- Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR)
- Die neuen Allgemeinen Beförderungsbedingungen CIV/PRR
- Der papierlose Beförderungsausweis

Güterverkehr:

- Der elektronische Frachtbrief
- Transportrechtliche Interoperabilität im eurasischen Schienengüterverkehr
- Wagenrecht und Haftpflichtrecht

Fallstudien zur Haftung des Beförderers gegenüber dem Kunden und zum Regress auf den Infrastrukturbetreiber stellen anhand konkreter Beispiele die Verbindung zwischen Theorie und Praxis her. Sie ermöglichen dem Teilnehmenden, Haftungsrisiken richtig einzuschätzen und adäquate Vorkehrungen zu treffen.

Die Berner Tage vermitteln nicht nur neueste Informationen und aktuelles Fachwissen, sondern bilden auch eine einmalige Gelegenheit zum Meinungs- und Erfahrungsaustausch auf internationaler Expertenebene.

Tagungsunterlagen und nähere Informationen erhalten Sie vom Sekretariat des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT), Weltpoststrasse 20, CH-3015 Bern, Tel. +41 (0)31 350 01 90.

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

Flyer und Anmeldeschein sind auch auf unserer Website abrufbar:

http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Berner_Tage_2010.pdf

CIT-Kalender

Datum	Tagung	Ort
3. Dezember	Ausschuss CIV	Bern
4./5. Februar	Berner Tage	Bern
30. März	Ausschuss CIM	Bern
21. April	Vorstand 1/2010	Bern
27./28. April	Rechtsgruppe CIM/SMGS	Vilnius
28./29. April	Expertengruppe CIM/SMGS	Vilnius

Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
7. Dezember	Regionalversammlung Europa der UIC	Paris	Thomas Leimgruber
8. Dezember	CER Assistances Meeting	Paris	Thomas Leimgruber
10. Dezember	Steuergruppe e-RailFreight	Paris	Henri Trolliet
16. Dezember	Studiengruppe „Wagenverwender“ der UIC	Paris	Erik Evtimov
15. Januar	CEN - Arbeitsgruppe	Paris	Max Krieg
17./18. Februar	Arbeitsgruppe „Maintenance Passager“ der UIC	Paris	Max Krieg
23./24. Februar	Arbeitsgruppe „Betrug mit Fahrscheinen“ der COLPOFER	Nürnberg	Max Krieg
24. Februar	Generalversammlung der CER	Brüssel	Thomas Leimgruber
15./16. März	Second Preparatory Conference to the 18 th OSCE Economic and Environmental Forum	Minsk	Erik Evtimov
18. März	Steuerkomitee Güterverkehr der UIC	Paris	Henri Trolliet
23./25. März	Kommerzielle Gruppe und Technische Gruppe der UIC	Paris	Max Krieg
29. April	Forum Personenverkehr der UIC	Paris	Thomas Leimgruber



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