CITINFO

6/2010

2010-12-15

Internationales
Eisenbahntransportkomitee

Editorial

Rückblick 2010

Der bevorstehende Jahreswechsel bietet Anlass, innezuhalten und eine Standortbestimmung vorzunehmen. Einige bedeutsame Ereignisse und Entwicklungen prägten die vergangenen Monate:

Wichtigster Anlass zu Beginn des Jahres waren die Berner Tage mit der Rekordbeteiligung von über 120 Eisenbahnjuristinnen und -juristen. Die Veranstaltung mündete im „Berner-Appell“ an die EU, OTIF, UNECE und OSShD, die internationale Eisenbahngesetzgebung im Interesse von Rechtseinheit und Rechtssicherheit zu koordinieren und zu harmonisieren. Es gibt Grund zur Annahme, dass der Appell nicht ungehört verhallte.

Ein weiterer Meilenstein im Jahr 2010 bildete der Beitritt der Russischen Eisenbahn RZD zum CIT. Die persönliche Teilnahme von Vizepräsident Herr Avtandil Gorgiladze an der Generalversammlung des CIT belegt, welche Bedeutung der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs zwischen Europa, Russland und Asien beizumessen ist. Besonderes Augenmerk verdient auch die erstmalige Teilnahme der Chinesischen Bahnen (KZD), der Mongolischen Bahnen (MTZ) und der Kasachischen Bahnen (KZH) an der Sitzung der Steuergruppe des Projekts „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“.

Aus den Alltagsgeschäften hervorzuheben ist ferner der Abschluss der Verhandlungen mit RailNetEurope (RNE) zu Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Infrastruktur. Nun stehen – endlich! – einheitliche und ausgewogene Haftungsregeln für das Rechtsverhältnis Eisenbahnunternehmen – Infrastrukturbetreiber zur Verfügung. Sie orientieren sich an der CUI, setzen deren Geltung aber nicht voraus. Es ist deshalb zu hoffen, dass sie rasch und unabhängig zur Anwendung der CUI in den EU-Mitgliedstaaten Akzeptanz und Verwendung finden.

Last but not least ist die reibungslose Einführung der Fahrgastrechte bei den Eisenbahnen zu erwähnen. Die Umsetzung EG-Verordnung 1371/2007 per Ende 2009 stellte für das CIT und seine Mitglieder einen gewaltigen Kraftakt dar. Nun ist noch die nicht ganz leichte Aufgabe zu lösen, eine faire und effiziente Verteilung der an Reisende bezahlten Entschädigungen auf die beteiligten Unternehmen sicherzustellen.

Am Ende dieses arbeitsreichen Jahres dankt das CIT allen, die zum Gelingen der verschiedenen Arbeiten und Projekte beigetragen haben. Ein besonderer Dank geht an den Präsidenten des CIT, Prof. Dr. R. Freise, der Ende Jahr in den wohlverdienten Ruhestand tritt. Er hat das CIT während Jahren umsichtig geleitet und geprägt. Dafür gebührt ihm Dank und höchste Anerkennung.

Ihr
Thomas Leimgruber
Generalsekretär CIT

Inhaltsverzeichnis

Recast des ersten Eisenbahnpakets	2
Brüsseler Projekt eines Europäischen Vertragsrechts	2
SBB Regulationskonferenz in Bern	3
Die UIRR feiert ihr vierzigjähriges Bestehen	3
Fahrgastrechte: die politischen Aspekte	4
Workshop „Fahrkarten von A bis Z“	4
CIM/SMGS von Europa bis nach China	5
Güterverkehr: Weiterentwicklung der Produkte des CIT	6
RAILDATA feiert fünfzehnjähriges Bestehen	6
Die neue CUI	7
European GTC of Use of Infrastructure	8
Rechtsanwendung	8
Generalversammlung 2010 des CIT	9
Neue Mitglieder	11
Zum Rücktritt von Rainer Freise	12

Zum neuen Jahr entbietet Ihnen das CIT die besten Wünsche.

Wir danken Ihnen für Ihre Unterstützung und Ihr Vertrauen im vergangenen Jahr und freuen uns auf weiterhin gute Zusammenarbeit.

Wir wünschen Ihnen frohe Festtage und grüssen Sie freudlich.

Ihr CIT-Team

Verkehrsrecht und Verkehrspolitik

Recast des ersten Eisenbahnpakets: Auswirkung auf die vertragliche Beziehung IB-EVU

Die Europäische Kommission veröffentlichte im September 2010 ihren Vorschlag für eine *Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums* (KOM/2010/475). Die Neufassung des ersten Eisenbahnpakets war bereits seit mehreren Jahren erwartet worden und betrifft für die Entwicklung des Schienenverkehrs grundlegende Themen wie die Finanzierung der Infrastruktur, die Trennung von Infrastruktur und Erbringung der Verkehrsleistungen, die Berechnung der Trassenentgelte, den Zugang zu den den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erbringenden Dienstleistungen, die Rolle der Regulierungsbehörden usw. Sie enthält zudem einige Aspekte, die unmittelbar die Vertragsbeziehung zwischen Beförderern und Infrastrukturbetreibern betreffen und mit denen sich das CIT bei der letzten Tagung des Ausschusses CUI am 26. Oktober 2010 befasste.

Informationsaustausch

Die Europäische Kommission will die Markttransparenz verbessern, indem sie genauere Informationen in den Netz-Referenzdokumenten verlangt. Das CIT unterstützt dieses Ziel, nicht nur für die vorvertragliche Phase, sondern auch für die Vertragsphase, das heisst während der Infrastrukturnutzung. Die Informationen über Verkehrsbeschränkungen (zum Beispiel Beschränkungen aufgrund nicht geplanter Arbeiten an der Infrastruktur oder aufgrund von Anweisungen der Behörden, durch die der Zugang von Gefahrgutzügen zu einer Linie beschränkt wird) werden derzeit auf europäischer Ebene nicht optimal ausgetauscht. Die Gesetzgebung könnte einen allgemeinen Grundsatz über den Informationsaustausch während der Infrastrukturnutzung enthalten.

Leistungsabhängige Entgeltregelung (Performance Regime)

Die Europäische Kommission will die verschiedenen nationalen Entgeltregelungen vereinheitlichen, indem sie allen Systemen vergleichbare Funktionsparameter auferlegt. Nun ergeben sich alle Funktionsparameter aus strategischen und kommerziellen Entscheidungen, die Teil eines Ganzen sind: die Definition der Verspätungsursachen und ihre Zuweisung an einzelne Akteure, die Methode zur Aufteilung der Folgeverspätungen und der von den verschiedenen Akteuren aufgeholten Minuten, der Einbezug oder Ausschluss von externen Verspätungen, die Methode zur Berechnung der Bussgelder, die Mindestgrenzen für Verspätungen, ab denen der verspätete Zug im System berücksichtigt wird usw. Alles hängt miteinander zusammen. In solch einem System obliegt es den beteiligten Akteuren, sich auf die besten Kriterien zu einigen, um die Qualität auf der genutzten Infrastruktur zu verbessern. Die Gesetzgebung sollte nicht zu einer Erstarrung der Performance Regimes führen.

Das CIT verfolgt weiter die Entwicklung des Recasts hinsichtlich dieser beiden Punkte und wird der CER seinen Standpunkt mitteilen.

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

Brüsseler Projekt eines Europäischen Vertragsrechts mit neuem Schwerpunkt

Am 1. Juli 2010 nahm die Europäische Kommission ein Grünbuch an,[1] das sieben Optionen vorschlägt. Ziel des Kommissionsvorschlags ist eine möglichst kohärente Gestaltung des Europäischen Vertragsrechts:

1. Erarbeitung nicht verbindlicher Mustervertragsklauseln für den Binnenmarkt.
2. Gemeinsamer Referenzrahmen (Toolbox), welcher vom Gesetzgeber in den Mitgliedstaaten bei Erarbeitung eigener Gesetzentwürfe herangezogen werden kann.
3. Empfehlungen zum Vertragsrecht, welche die Gesetzgeber in den Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten umsetzten.
4. Optionales Europäisches Vertragsrecht, welches nebst dem nationalen Vertragsrecht Anwendung findet und von den Verbrauchern und Unternehmen frei in Anspruch genommen werden kann.
5. Harmonisierung des einzelstaatlichen Vertragsrechts durch EU-Richtlinien, die an die EU-Mitgliedstaaten gerichtet sind.
6. Harmonisierung des einzelstaatlichen Vertragsrechts durch EU-Verordnungen, die direkt in den Mitgliedstaaten gelten und eigenständige Rechte und Pflichten für Verbraucher und Unternehmen vorsehen.
7. Europäisches Zivilgesetzbuch, das an Stelle des Vertragsrechts der Mitgliedstaaten tritt.

Die im Frühjahr eingesetzte Expertengruppe für einen Gemeinsamen Referenzrahmen stellt sich nunmehr das ehrgeizige Ziel, noch ohne politische Entscheidung die Erarbeitung eines optionalen Europäischen Vertragsrechts (Option 4) an die Hand zu nehmen.

Nach Mitteilung der Kommission[2] zeichnet sich für die Arbeiten zum Europäischen Vertragsrecht insofern eine Wende ab, als nicht mehr das „soft law“ für einen gemeinsamen Referenzrahmen (Option 2), sondern das „hard law“ eines optionalen Europäischen Vertragsrechts (Option 4) bevorzugt wird. Diese optionalen Regelungen werden als Alternative zu den bestehenden mitgliedsstaatlichen Vertragsrechtsordnungen gelten. Sie können wahlweise nur auf grenzüberschreitenden oder auch auf innerstaatlichen Vertragsverhältnissen angewendet werden.

Die öffentliche Anhörung läuft bis zum 31. Januar 2011. Das CIT verfolgt diese wichtigen Vorarbeiten zur Harmonisierung des Vertragsrechts auf Europäischer Ebene aufmerksam, weil sie auch Auswirkungen auf die Ausgestaltung der Beförderungsverträge haben könnte. Wir erstatten dazu regelmässig Bericht.[3]

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

1 Grünbuch der Kommission über die Einführung eines Europäischen Vertragsrechts für Verbraucher und Unternehmen, KOM 2010 348end., vom 1. Juli 2010 (*http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0348:FIN:DE:PDF*).

Ausführlich dazu siehe Klaus Tonner, Das Grünbuch der Kommission zum Europäischen Vertragsrecht für Verbraucher und Unternehmer – Zur Rolle des Verbrauchervertragsrechts im europäischen Vertragsrecht, EuZW 20/2010, S. 767 ff.

2 Mitteilung vom 14. September 2010.

3 Siehe auch CIT-Info 2/2010, S. 4.

SBB Regulationskonferenz in Bern

Die SBB hat am 11. November 2010 in Bern eine Konferenz zur Regulation im Eisenbahnbereich durchgeführt. Als Referenten traten Edward Christie (CER), Ueli Stückelberger (Bundesamt für Verkehr – Schweiz), Andreas Schwilling (Roland Berger Strategy Consultants), Frank Miram (Deutsche Bahn) sowie Gunnar Alexandersson (ASTOC – Schweden) auf. Andreas Meyer, CEO der SBB, wies in seinem Eröffnungsstatement auf die Bedeutung der Regulation für die Eisenbahn hin und betonte die Vorteile der integrierten Bahn.

Regulationsentwicklung in der EU und der Schweiz

Der erste Teil der Veranstaltung war den aktuellen Regulationsentwicklungen in der Schweiz und Europa gewidmet. Edward Christie erläuterte die geplanten Änderungen der europäischen Regulierung im Rahmen der Neuformulierung des ersten Eisenbahnpakets (Recast). Er erklärte im Einzelnen die Vorgaben an die nationalen Trassenpreissysteme und wies auf die Bedeutung ausreichender staatlicher Infrastrukturinvestitionen und einer gesunden finanziellen Architektur des Bahnsystems hin. Der Vortrag von Ueli Stückelberger bot einen Überblick der vergangenen und bevorstehenden Schritte der Bahnreform in der Schweiz. Zudem skizzierte der Referent die geplanten Arbeiten im Rahmen der anlaufenden Diskussionen zur Ausgestaltung des Eisenbahnverkehrs (Expertengruppe zur künftigen Bahn-Infrastruktur) sowie zur Finanzierung der Infrastruktur auf Bundesebene in der Schweiz.

Strukturmodelle: Integrierte oder desintegrierte Bahn?

Der zweite Teil der Veranstaltung befasste sich schwergewichtig mit dem Thema der integrierten Bahn. Frank Miram gab in seinem Referat einen Überblick des Modells der integrierten Bahn in Deutschland und unterstricht dessen Vereinbarkeit mit freiem Wettbewerb. Andreas Schwilling präsentierte die Resultate einer von der SBB in Auftrag gegebenen Studie zu möglichen Strukturmodellen in der Schweiz. Darin wird empfohlen, im Kontext des höchstausgelasteten Netzes in der Schweiz, am Modell der integrierten Bahn festzuhalten. Nach den Erkenntnissen der Studie bietet das gegenwärtige Modell den Vorteil einer engen Abstimmung bei der Planung von Investitionen, technischer Entwicklung und Fahrplangestaltung, wogegen ein Systemwechsel die Gefahr von Qualitätsverlusten und höheren Transaktionskosten birgt. Schliesslich erörterte Gunnar Alexandersson als Vertreter eines desintegrierten Modells das schwedische Eisenbahnsystem. In Schweden hatte sich die Trennung von Verkehr und Infrastruktur in den 1980er Jahren am Modell der Strasse orientiert und erst später auch Wettbewerbselemente integriert. Im Laufe dieser Entwicklung konnten die lokalen Gebietskörperschaften für Investitionen in den öffentlichen Verkehr gewonnen werden und es gelang eine Steigerung der Verkehrsvolumen sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr. Gleichzeitig aber haben sich nach Einschätzung des Referenten die Gesamtkosten des Systems im Laufe dieser Entwicklung erhöht und es ergaben sich ein bedeutender Zusatzbedarf an Koordination und Kooperation zwischen den unterschiedlichen Akteuren des komplexeren Systems.

Markus.Kern(at)sbb.ch
Original: DE

Die UIRR feiert ihr vierzigjähriges Bestehen

Die Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr Schiene-Strasse (UIRR) feierte im Oktober dieses Jahres ihr vierzigjähriges Bestehen. Am Ereignis nahmen 200 VertreterInnen aus allen Interessensgruppen des kombinierten Verkehrs Schiene-Strasse teil.

Die UIRR zählt heute 18 Mitglieder, deren Transportangebote sich über den gesamten europäischen Kontinent erstrecken. Jeder vierte Güterzug fährt für den kombinierten Verkehr. Die jährliche Wachstumsrate dieser Güterbeförderungsart betrug in den letzten zehn Jahren durchschnittlich 7 Prozent.

Zwar erschütterte die Wirtschafts- und Finanzkrise der letzten Jahre auch den kombinierten Verkehr und machte beinahe drei Jahre der Entwicklung zunichte, jedoch zeigt der Verkehr seit Anfang 2010 wieder ein dynamisches Wachstum. Dank des geringen CO2-Ausstosses der elektrischen Eisenbahntraktion ist der kombinierte Verkehr erster Partner für die Verlagerung zu einem anderen Verkehrsträger. Er verlagert Tonnenkilometer von der Strasse auf die Schiene und reduziert so den betreffenden CO2-Ausstoss um bis zu 60%!

Etienne Schouppe, der belgische Staatssekretär für Mobilität und Verkehr und Vorsitzender des Europäischen Rats der Verkehrsminister, erklärte in der Konferenz: „Ich hoffe sehr, dass der bahnbrechende Beschluss des Rats der Verkehrsminister am 15. Oktober, mit dem die Änderung der Richtlinie über die Eurovignette angenommen wurde, den Auftakt zum Prozess geben wird, der ein ausgewogenes Wettbewerbsumfeld zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern schaffen wird."

„Wenn die Voraussetzungen erfüllt sind", kommentierte Rudy Colle, geschäftsführender Präsident der UIRR, „das heisst Erweiterung der Terminal-Kapazitäten, Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur und Erreichung der Interoperabilität, dann ist der kombinierte Verkehr sicher in der Lage, über einen längeren Zeitraum ein jährliches Wachstum von 7% zu erzielen."

Das CIT freut sich über die hervorragende Zusammenarbeit, welche zwischen der UIRR und dem CIT besteht, und übermittelt der UIRR und seinen Mitgliedern anlässlich dieses Jubiläums nochmals seine besten Wünsche für eine erfolgreiche Zukunft.

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

Personenverkehr

Fahrgastrechte: die politischen Aspekte

Alte und neue Themen beschäftigen die CER – aber nicht nur sie – im Bereich Personenverkehr und Transportpolitik.

Die *CER Passenger Working Group* befasste sich im Oktober 2010 insbesondere mit folgenden Fragen aus dem laufenden EU-Arbeitsplan:

- die Konsultation des Eisenbahnsektors über die Interpretation bestimmter Vorschriften der *Richtlinie 2007/58* bezüglich der Liberalisierung des internationalen Eisenbahnverkehrs;
- die *Verbraucherschutz-Richtlinie*, zu deren Entwurf ungefähr 1'600 Änderungsanträge eingereicht wurden. Für den Eisenbahntransportsektor ist es wichtig, dass seine Beförderungsverträge weiterhin nicht in den Geltungsbereich einer solchen Richtline fallen, da die Fahrgäste bereits durch die *EU-Fahrgastrechteverordnung 1371/2007* geschützt sind;
- Massnahmen für Krisensituationen, auch wenn Aschewolken nicht zu den regelmässig wiederkehrenden Vorkommnissen gehören. Massnahmen für ausserordentliche Lagen im Eisenbahnverkehr werden ausserdem in der UIC-Sicherheitsplattform behandelt;
- eine neue Herausforderung stellt die Liberalisierung im Busverkehr dar. Mehrere CER-Mitglieder betreiben auch kürzere oder längere Busverbindungen. Ein erster Entwurf eines CER-Positionspapiers wird einem Brainstorming in einer ad hoc-Gruppe zugeleitet;
- die Arbeiten des Vermittlungsausschusses für eine EU-Fahrgastrechteverordnung im Kraftomnibusverkehr (*Bus/Coach-PRR*). Unterschiedliche Auffassungen zwischen Rat und Parlament betreffen insbesondere die Kriterien für die Gewährung von Ausnahmegenehmigungen;
- die See- und Binnengewässer-Fahrgastrechteverordnung (*Maritime-PRR*) ist hingegen verabschiedet, jedoch noch nicht veröffentlicht und tritt in circa zwei Jahren in Kraft.

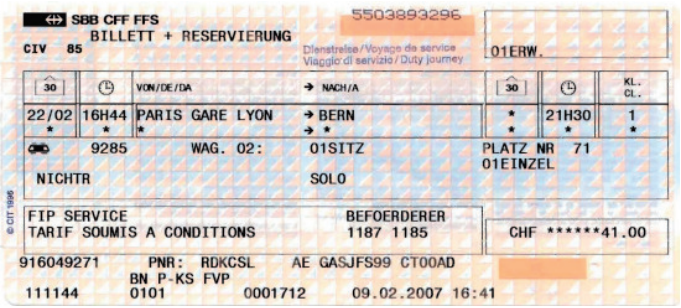
Die CER lud im Oktober ausserdem zum zweiten Treffen des Jahres von Verbraucherverbänden (EPF, EDF, AGE, EBU) und Eisenbahnorganisationen (CER, CIT, UIC) ein. Das Treffen ermöglichte einen offenen und direkten Austausch der Standpunkte zu den vorgenannten Themen, einschliesslich der Umsetzung der *Verordnung 1370/2007 (Rail-PRR)*. Die EPF (European Passenger Federation) führte mehrere Fälle internationaler Reisen auf, bei denen die Reisenden der Ansicht waren, nicht angemessen behandelt worden zu sein.

Das CIT informierte die Verbände über die gegenwärtige Überarbeitung des Abkommens über die Zusammenarbeit zwischen den Transportunternehmen (AIV), um die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Kundendiensten der Beförderer zu erleichtern. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden zudem die Weiterbildungsangebote für das Personal weiterführen. Das CIT plant im Juni 2011 auch einen neuen Workshop über die Fahrgastrechte durchzuführen.

Max.Krieg(at)cit-rail.org
Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org
Original: DE/FR

Workshop „Fahrkarten von A bis Z"

Am 2. und 3. Februar 2011 führt das CIT in Bern einen Workshop durch, der der Herstellung der Papierformulare mit Sicherheitsuntergrund und der Ausgabetechnik von Beförderungsausweisen gewidmet ist.



Papier im Zeitalter der e-tickets? Ja, denn mit Blick in die Zukunft muss davon ausgegangen werden, dass die Papierbeförderungsausweise in den nächsten Jahren noch einem Bedürfnis entsprechen werden.

Der Workshop richtet sich an die zuständigen Personen bei den CIT-Mitgliedern, die sich mit der Organisation der Fahrausweisausgabe (Ausrüstung, Pflichtenhefte und Bestellungen) in den Verkaufsstellen und den Zügen befassen und an die Unternehmen, welche die CIT-Mitglieder für die Lieferung der verschiedenen Komponenten in Anspruch nehmen (Papier- und Farbhersteller, Druckereien, Hersteller von Ausgabedrucken und Druckwerken).

Im Workshop sollen die Abhängigkeiten in der ganzen Kette beleuchtet und der Kontakt zwischen den Bestellern und den möglichen Lieferanten gefördert werden. Neben allgemeinen Präsentationen wird auch die Möglichkeit bestehen, einzelne Zusammenhänge in kleineren Gruppen zu vertiefen und Ergebnisse dann in der abschliessenden Plenarsitzung vorzustellen.

Das Programm und das Anmeldeformular ist demnächst unter www.cit-rail.org zu finden.

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

Güterverkehr

CIM/SMGS von Europa bis nach China

Laut Information der Koordinatoren an der Sitzung in Berlin von Ende November 2010 werden gegenwärtig über 50 regelmässige Verkehrsverbindungen in vier transeuropäischen Korridoren (TEN) mit dem Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS abgewickelt. Die praktische Auswertung des Projekts wurde im Kreis von ca. 60 TeilnehmerInnen vorgestellt und geprüft.

Zum ersten Mal waren in Berlin auch die Chinesischen Bahnen (KZD), die Mongolischen Bahnen (MTZ) sowie die Kasachischen Bahnen (KZH) vertreten. Für eine echte globale Positionierung des CIT/OSShD-Projekts „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ spricht überdies die Tatsache, dass zahlreiche KundenvertreterInnen aus diesen Ländern sowie von Kühne+Nagel, Express Interfracht und InterRail aktiv an der Sitzung der Koordinatoren teilgenommen haben.

Vorteilhafte Verkehrsentwicklung in Europa

Die Koordinatoren stellten fest, dass insgesamt über die Hälfte des CIM/SMGS-Verkehrsaufkommens mit dem Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS befördert wird. Der Transitverkehr (Wagen und Container) durch Polen mit dem Frachtbrief CIM/SMGS beträgt für die erste Jahreshälfte 2010 über 50%. Zu mehr als zwei Dritteln handelt es sich bei diesen Verkehren um Containerbeförderungen; der Anteil des Wagenladungsverkehrs liegt unter 1%, was auch den allgemeinen Trend im europäischen Schienengüterverkehr von sinkenden Zahlen im Wagenladungsverkehr bestätigt.

In den Parallelverkehren via der Ukraine laufen über 63% mit dem Frachtbrief CIM/SMGS; dabei ist hervorzuheben, dass der gesamte Containerverkehr von und nach der Ukraine ebenfalls mit dem Frachtbrief CIM/SMGS erfolgt.

Aus dem Ursprungsland Slowakei werden 30% der Verkehre mit dem Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS generiert.

Gestützt auf diese positiven und praxisrelevanten Erfahrungen schlagen die Projektträger CIT und OSShD die Planung, Organisation und Durchführung von Pilotbeförderungen aus der Region Urümqi in Westchina nach Europa/Deutschland vor. Bekanntlich entsteht im Westen Chinas, nahe der Grenze zu Kasachstan, ein neues Industriezentrum, das ca. 5‘000 Kilometer vom nächsten chinesischen Hafen entfernt liegt. Dies bedeutet, dass der Export nach Russland und Europa aus dieser Region den Landweg wählen wird.

Am 27. Oktober 2010 gab das Transportministerium der Mongolei das gesamte Eisenbahnnetz für die Verwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS frei. Im Nachgang hierzu informierten die Kasachischen Bahnen (KZH) über die bevorstehende Freigabe (bis Ende 2010) der Transitstrecken und weiterer wichtigen Verkehrsachsen für den Import. Der Eisenbahngüterverkehr im Transit durch Kasachstan stellt die kürzeste Verbindung mit Westchina dar. Zu erwarten ist auch die künftige Ausdehnung des Anwendungsbereichs des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS auf Tadschikistan, Usbekistan und Turkmenistan.

Die VertreterInnen der Volksrepublik China informierten über die zügige Evaluation und Freigabe von drei Hauptverkehrsachsen in Richtung Russland, der Mongolei und Kasachstan, was mit den Ausführungen der chinesischen Kunden über entstehende Güterströme im Einklang steht.

Einheitliche Rechtsrahmen für den Eurasischen Eisenbahngüterverkehr

Die rasante Durchsetzung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS in Zentralasien und der Volksrepublik China und die neue Positionierung der Bahnen im Eurasischen Raum bestätigt die Notwendigkeit eines einheitlichen Eisenbahntransportrechts. Die Steuergruppe CIM/SMGS, welche am 26. November 2010 im Anschluss an die Sitzung der Koordinatoren tagte, beauftragte deshalb die Rechtsgruppe CIM/SMGS, die Vorschläge für eine harmonisierte Haftung CIM/SMGS in der Beziehung Kunde-Beförderer und Beförderer-Beförderer zu finalisieren.

Genehmigt wurden die laufenden Arbeiten zur neuen Anlage 10 zum Handbuch CIM/SMGS, welche diese harmonisierte Haftung in der Beziehung mit dem Kunden realisiert. Die erarbeitete Regelung beschränkt sich in einem ersten Schritt auf eine Harmonisierung der Haftung für Verlust und Beschädigung des Gutes und stellt den Kunden im Vergleich zur geltenden CIM besser; andererseits steht sie mit dem SMGS im Einklang.

Anhand der Präsentation des Vertreters seitens der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) wurde eine Grundsatzdiskussion zur Erarbeitung von Besonderen Beförderungsbedingungen für den Eisenbahngüterverkehr CIM/SMGS (BB CIM/SMGS) geführt. Diese sollen nicht nur die Haftung, sondern alle wesentlichen Elemente des Beförderungsvertrages regeln und integrierter Bestandteil eines Memorandum of Understanding (MoU) der Verkehrsminister und Bahnchefs bilden. Im Jahre 2011 leitet die UNECE konkrete Arbeiten ein. Das CIT ist dicht dabei.

Erik.Evtimov@cit-ail.org
Original: DE

Weiterentwicklung der Produkte Güterverkehr des CIT

Checkliste für das Abfassen von Entschädigungsabkommen

Die individuelle Bearbeitung von Transportschäden und Reklamationen ist sehr aufwendig und bedarf Rationalisierungsmassnahmen. Eine kleine Expertengruppe des CIT hat hierzu eine Checkliste für Entschädigungsabkommen ausgearbeitet und der Arbeitsgruppe CIM an ihrer Tagung vom 19./20. Oktober 2010 zur Genehmigung unterbreitet. Solche Abkommen erhöhen die Qualität der Transportdienstleistungen sowie des Kundendienstes im Allgemeinen und erlauben auch Einsparungen bei der Bearbeitung von Transportschäden.

Expertengruppe Entschädigungsabkommen

Neue Zollanforderungen

Aus zollrechtlichen Gründen wird es erforderlich sein, im CIM-Frachtbrief Informationen für den an der EU-Aussengrenze bzw. am Ende eines Zollverfahrens tätigen Beförderer aufzunehmen, damit die ordnungsgemässe Zollabwicklung gesichert ist. Diese Informationen beziehen sich vornehmlich auf die Beilage von beförderungsrelevanten Zollbegleitdokumenten mit der Kennzeichnung ihrer elektronischen Zollanmeldung (MRN).

Incoterms

Seit 1936 ermöglichen die von der Internationalen Handelskammer (ICC) herausgegebenen Incoterms den Wirtschaftsakteuren, Missverständnisse zu vermeiden, indem bei Kaufverträgen die Kosten und Risiken geklärt und einzelne Pflichten zwischen dem Käufer und dem Verkäufer aufgeteilt werden. Am 1. Januar 2011 tritt eine neue Fassung der Incoterms in Kraft. Sie widerspiegelt die Entwicklungen und Änderungen, die im internationalen Handel und bei den Handelspraktiken aufgetreten sind.

Die Vermerke über die Zahlung der Kosten auf dem Frachtbrief im GLV-CIM müssen also angepasst werden.

Weitere Arbeiten der Arbeitsgruppe CIM

Des Weiteren wurden an der letzten Tagung Themen wie die Angabe des NHM-Codes im Kombinierten Verkehr, die Überprüfung der Beweislast bei Schäden am Gut, die Rolle des Kunden als Kommissionär, die Angabe der Beilagen auf dem Frachtbrief sowie die Zufriedenheitskontrolle bezüglich der Produkte Güterverkehr des CIT behandelt.

Die von der Arbeitsgruppe ausgearbeiteten Änderungsanträge sowie die Checkliste für Entschädigungsabkommen werden dem Ausschuss CIM an seiner nächsten Tagung vom 29. März 2011 zur Genehmigung vorgelegt und nach deren Gutheissung am 1. Juli 2011 in Kraft treten. Wir werden zu gegebener Zeit darüber berichten.

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

RAILDATA feiert fünfzehnjähriges Bestehen

RAILDATA wurde 1995 in Florenz als Sondergruppe der UIC gegründet. Die Dienstleistungen von RAILDATA ermöglichen das Bündeln und den Austausch von Informationen über Frachtbriefe und Wagenbewegungen im interoperablen Verkehr. In naher Zukunft werden die Dienstleistungen auf Zugsicherung und Laufleistungsberechnung ausgeweitet. RAILDATA wird sich am TSI-TAF-Testszenario für die gemeinsame Schnittstelle beteiligen. 17 führende europäische Eisenbahnverkehrsunternehmen nehmen RAILDATA-Dienstleistungen in Anspruch.

Rainer Wilke bei seiner Ansprache zum 15. Geburtstag von RAILDATA

Das fünfzehnjährige Bestehen von RAILDATA wurde am 24. November in Florenz gefeiert, im Beisein sämtlicher Mitglieder sowie der Vertreter der UIC und des CIT. Neben der tragenden Rolle von RAILDATA bei der Umsetzung der TSI TAF hob Präsident Rainer Wilke in seiner Ansprache die zahlreichen Erfolge hervor, die insbesondere mit den Anwendungen ISR („Get information about your transport – anytime and anywhere“) und ORFEUS („The future of electronic consignment notes“) verzeichnet werden konnten.

Der stellvertretende Generalsekretär des CIT gab seiner Freude über die exzellente Zusammenarbeit zwischen RAILDATA und dem CIT, besonders im Rahmen des Projekts e-RailFreight, Ausdruck. Bei dieser Gelegenheit appellierte er an die Unternehmen, die die Umsetzung von e-RailFreight noch nicht aufgenommen haben, dies baldmöglichst nachzuholen. Er erinnerte daran, dass sie durch eine konsequente Umstellung auf den elektronischen Frachtbrief ihre Kosten langfristig senken und somit ihre Marktposition verbessern können.

Das CIT wünscht hiermit RAILDATA und seinen Mitgliedern nochmals alles Gute und viel Erfolg für die Zukunft.

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

Neue CUI

Wie schon im letzten CIT-Info (Nr. 5, S. 8) berichtet, sind am 1. Dezember 2010 drei revidierte Anhänge des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF 1999) in Kraft getreten: die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur (CUI), die Einheitlichen Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen (APTU) sowie die Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial (ATMF). Die Mitgliedsunternehmen des CIT sind besonders am Inkrafttreten der CUI interessiert, deren Vorschriften eine international einheitliche Haftungsgrundlage für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur gewährleisten.

Die Revision dieser COTIF-Anhänge wurde nötig, weil einzelne Bestimmungen als mit EU-Recht inkompatibel erachtet wurden und die EU-Mitgliedstaaten auf Wunsch der Kommission Vorbehalte gegen die Anwendung einlegten. Dank der guten und konstruktiven Arbeit der von EU und OTIF eingesetzten paritätischen Arbeitsgruppe konnten inzwischen alle Divergenzen beseitigt werden.

Die wichtigsten Änderungen

Die Änderungen betreffen einzelne Begriffsbestimmungen, die Ausgestaltung des Nutzungsvertrages, einzelne Pflichten der Vertragsparteien sowie die Schlichtungsverfahren. Im Zentrum der revidierten Bestimmungen steht der neue Art. 5bis CUI. Er behält für Inhalt und Form des Nutzungsvertrags (Art. 5), für besondere Pflichten der Vertragsparteien (Art. 6), für die Beendigung des Nutzungsvertrags (Art. 7), für die Haftung (Art. 8 und 9) sowie für Schlichtungsverfahren (Art. 22) das Landesrecht und das EG-Recht vor.

DB AG/Ralf Kranert

Die Anwendung der CUI ist auch im Hinblick auf die Fahrgastrechte wichtig und dringlich.

Hinsichtlich Haftung wird nur das EG-Recht, nicht auch das Landesrecht vorbehalten. Anvisiert werden in diesem Zusammenhang insbesondere EG-Regelungen betreffend Leistungsabhängigkeit der Entgelte (Performance Regime) und betreffend Entschädigungsmassnahmen zugunsten von Kunden (z.B. Passagierrechte).

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass die getroffene Lösung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen befriedigend ist und dass Rechtseinheit und Rechtssicherheit in der wechselseitigen Haftung zwischen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen auch künftighin weitgehend als gesichert erscheinen. Für das CIT entscheidend bleibt, dass nun alle Hindernisse im Verhältnis CUI-Recht und EG-Recht beseitigt sind und einem raschen Rückzug der Vorbehalte seitens der EU-Mitgliedstaaten nichts mehr im Wege steht.

Mögliche Verzögerungen

Nun bittet die EU-Kommission allerdings die Mitgliedstaaten, mit der Rücknahme der Vorbehalte zuzuwarten, bis auch die Fragen im Zusammenhang mit dem Beitritt der EU zum COTIF geklärt sind. Das CIT und die CER betrachten diese Entwicklung mit Sorge, weil sie zu weiteren Verzögerungen bei der Anwendung des internationalen Schienennutzungsrechtes führt.

Den Eisenbahnverbänden steht es nicht zu, zu Fragen des Beitritts der EU zum COTIF Stellung zu nehmen. Sie haben jedoch an die Europäische Kommission, den Europäischen Rat und die OTIF appelliert, im Interesse der Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs das Inkrafttreten dieser so dringend benötigten Rechtsmaterie CUI nicht aufzuhalten, bis andere Fragen geklärt sind, die inhaltlich mit dem Infrastrukturnutzungsrecht nicht verknüpft sind.

Wichtig auch für die Passagierrechte

Vor kurzem konnten sich die Verhandlungsdelegationen des CIT und von RailNetEurope (RNE) auf Allgemeine Vertragsbedingungen (EurGTC) für die Nutzung der Infrastruktur einigen. Diese basieren auf der CUI und werden den Mitgliedern dieser Verbände zur Anwendung empfohlen. Auf Seiten CIT wurden die EurGTC vom zuständigen Organ genehmigt, auf Seiten RNE ist der Genehmigungsprozess noch im Gange.

Die Bedeutung der EurGTC liegt nicht zuletzt darin, dass sie den Rückgriff für Entschädigungsleistungen gemäss Fahrgastrechte-Verordnung (EG) Nr. 1371/207 regeln. Solange aber die CUI nicht in Kraft ist, bleibt die Anwendung der EurGTC ungewiss. Dies ist umso problematischer, als die Aufwendungen der Eisenbahnunternehmen im Bereich Fahrgastrechte stark ansteigen und die Unternehmen darauf angewiesen sind, für vom Infrastrukturbetreiber verursachte Entschädigungen auf ihn Rückgriff nehmen zu können. Die Anwendung der CUI im EU-Raum ist also auch für eine praktikable und faire Anwendung der Fahrgastrechteverordnung im Verhältnis zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber wichtig und dringlich.

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

Einigung bezüglich European GTC of Use of Railway Infrastructure

Mehr als 5 Jahre lang haben CIT und RNE in Zusammenarbeit mit der CER, der UIC und EIM allgemeine Bedingungen ausgehandelt, die für alle Infrastrukturnutzungsverträge in Europa gelten können. Am 13. Oktober 2010 einigten sich die beiden Verbände über die letzten offen gebliebenen Punkte der *European GTC of Use of Railway Infrastructure* (EurGTC):

- die finanziellen Konsequenzen bei Annullierung oder eingeschränkter Nutzung der Trassen
- die Haftung für Verspätungen und Betriebsstörungen.

Vereinheitlichung des vertraglichen Rahmens

Der grosse Verdienst der *European GTC* besteht in der europaweiten Vereinheitlichung der für die Infrastrukturnutzungsverträge geltenden Regeln. Derzeit ist das in diesem Bereich geltende Recht sehr bruchstückhaft, da die *Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI* nur in 15 Mitgliedstaaten der OTIF gelten. Die Infrastrukturnutzungsverträge unterliegen somit vorwiegend Landesrecht. Daraus ergibt sich ein Mosaik gesetzlicher und vertraglicher Lösungen, das zu einer nicht unerheblichen Rechtsunsicherheit für die Unternehmen führt, die von der Liberalisierung des internationalen Eisenbahnmarkts profitieren möchten.

Ausgewogenes Haftungssystem

Der zweite Vorteil der *European GTC* besteht darin, dass sie sich auf das in den *Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI* vorgesehene Haftungssystem stützen und dieses auf den Binnenverkehr ausdehnen. Die *European GTC* enthalten zwei spezifische Kapitel zum Thema Haftung:

- Kapitel 4: Haftung für Verspätungen und Betriebsstörungen
- Kapitel 6: Haftung für Unfälle

Diese beiden Kapitel sichern dem Beförderer ein Rückgriffsrecht auf den Infrastrukturbetreiber (IB) für die den Reisenden im Personenverkehr oder den Kunden im Güterverkehr gezahlten Entschädigungen, und zwar nicht nur bei Unfällen, sondern auch bei vom IB verursachten Verspätungen. Wichtiger Vorteil für die Beförderer: Sie erhalten ein Rückgriffsrecht für die auf Basis der *EG-Verordnung 1371/2007 über die Rechte der Fahrgäste im Schienenverkehr* gezahlten Entschädigungen.

Das Haftungssystem schafft zudem einen klaren Rahmen für die Regelung von Eisenbahnunfällen, in die zahlreiche Personen oder Unternehmen (IB, Beförderer, Wagenhalter, Kunden, Dritte) verwickelt sind. Das Fehlen dieses Rechtsrahmens bekommen die Beförderer heute schmerzhaft zu spüren, da sie die Hauptlast der Unfallkosten auch dann zu tragen haben, wenn andere Unternehmen haftbar sind.

Standardisierung bestimmter Rechte und Pflichten

Kapitel 2 der *European GTC* regelt bestimmte konkrete Aspekte der vertraglichen Beziehung zwischen Beförderer und IB, insbesondere:

- die Bereitstellung der Infrastruktur
- die Verwendung des Rollmaterials
- die Pflichten des Zugpersonals und des IB
- die Modalitäten des Informationsaustauschs
- die im Falle von Störungen geltenden Regeln
- die Modalitäten für die Annullierung von Fahrplantrassen
- die finanziellen Konsequenzen bei Annullierung oder eingeschränkter Nutzung der Trassen

Dies ist – zumindest unseres Wissens – das erste Mal, dass auf europäischer Ebene eine derart weitreichende rechtliche Standardisierung dieser Bereiche erzielt wird. Selbstverständlich steht es den Parteien des Infrastrukturnutzungsvertrags weiterhin offen, in ihrem Vertrag andere Regelungen zu vereinbaren. Die Vertragsfreiheit wird durch die *European GTC* nicht beschränkt, sondern lediglich abgesteckt.

Gutheissung durch die Verbände

Die EurGTC wurden auf CIT-Ebene vom Ausschuss CUI gutgeheissen, der am 26. Oktober tagte. Seitens RailNetEurope (RNE) ist das Gutheissungsverfahren im Gange. Das CIT wird zu gegebener Zeit über den Ausgang des Verfahrens informieren.

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

Rechtsanwendung

In dieser Rubrik publizieren wir Urteile zum Eisenbahntransportrecht und verwandten Rechtsgebieten, Stellungnahmen von Behörden sowie Rechtsauskünfte des Generalsekretariats des CIT zu praktischen Rechtsfragen aus dem Alltag.

Ist ein vorhergesagtes Hagelgewitter ein Umstand, welcher der Beförderer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte?

Während einer nationalen Eisenbahnbeförderung in Frankreich kam es durch ein von Meteorologen vorhergesagtem Hagelgewitter zu einer Beschädigung von im Rangierbahnhof Nîmes abgestellten Wagen, beladen mit Renault-Fahrzeugen. Über 300 Fahrzeuge wurden beschädigt und der Schaden belief sich auf ca. 400‘000 €.

Der Cour d’Appel, Versailles, hat in zweiter Instanz, gestützt auf Artikel 133-1 des Code de Commerce, unter anderem entschieden, dass der Beförderer keine Haftungsbefreiung aufgrund von höherer Gewalt geltend machen kann, da die Beschädigung der Fahrzeuge sowohl vorhersehbar als auch vermeidbar war, da das EVU die Wagen mit einem Sonderzug aus der Gewitterzone heraus befördern oder die Fahrzeuge zumindest mit Decken hätte schützen können. Mit der auf die Vorhersehbarkeit und die Vermeidbarkeit abgestützten Begründung entspricht die Auslegung von französischem Recht dem COTIF-Recht, gemäss

dem sich die Haftungsbefreiung dann ergibt, wenn der Schaden „durch Umstände verursacht worden ist, welche der Beförderer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte“ (Art. 23 § 2 CIM). Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass der Code de Commerce keine bevorrechtigten Haftbefreiungsgründe im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM vorsieht, wie z.B. Beförderung in offenen Wagen (Art. 23 § 3 lit. a CIM).

Darüber hinaus entschied der Cour d’Appel, dass sich der Beförderer wegen seiner groben Fahrlässigkeit nicht auf vertraglich vereinbarte Haftungsbeschränkung stützen kann. Das internationale Eisenbahntransportrecht kennt ebenfalls eine vergleichbare Regelung in Artikel 36 CIM, wonach der Beförderer sein Recht auf Haftungsbeschränkung bei bewusster Leichtfertigkeit *ex lege* verliert. Entscheidend dabei ist die Tatsache, dass der Schaden bei ordnungsgemässer Pflichterfüllung nicht entstanden wäre (Artikel 36 *in fine* CIM und Tenor 1 des Urteils vom 2. Juli 2009 des Cour d’Appel, Versailles).[1]

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

1 *Auszugsweise abgedruckt in der OTIF Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr (ZintEisenb.) 1/2010, S. 18 ff. für die Deutsche Fassung.*

CIT-Itself

Generalversammlung 2010

Zu den Höhepunkten der diesjährigen Generalversammlung des CIT am 18. November gehörten die Wahl von Jean-Luc Dufournaud zum neuen Präsidenten des CIT, die erstmalige Teilnahme der RZD (Russische Eisenbahnen) an der Tagung und das Podiumsgespräch über die künftigen Herausforderungen des CIT. Die Generalversammlung erörterte ausserdem die Hauptaktivitäten der Organisation, insbesondere in den Bereichen COTIF, Personen- und Güterverkehr sowie Infrastrukturnutzung.

Vorstand 2010 von links nach rechts: K. Kirkova (BDZ); E. Trapazzo (Trenitalia); C. Filipescu (CFR Calatori); J.-L. Dufournaud, Vize-Präsident; R. Freise, Präsident; Th. Leimgruber, Generalsekretär; M.-G. Hénuset (SNCB/NMBS); M. Killmeyer (ÖBB); M. Urbanska (PKP).

COTIF

Nach wie vor haben vier Mitgliedstaaten das COTIF 1999 nicht ratifiziert: Italien, Irland, Marokko und Schweden. Die auf CIT-Ebene umgesetzte Lösung, das heisst die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM auf vertraglicher Basis, kann diese Situation teilweise entschärfen. Im Interesse der Rechtssicherheit (wie jüngere Unfälle z.B. derjenige in Viareggio zeigen) ist es wichtig, dass diese vier Staaten das COTIF rasch ratifizieren.

Personenverkehr

Seit dem Inkrafttreten der Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Rail-PRR) am 3. Dezember 2009 sind die Beträge der für Verspätungen gezahlten Entschädigungen derart angestiegen, dass nun eine Revision des AIV erforderlich ist. Die entsprechenden Arbeiten sollten bis zum Sommer 2011 abgeschlossen sein.

Im Weiteren erwartet das CIT 2011 eine weitere Herausforderung: die Beteiligung an der Erarbeitung neuer allgemeiner Beförderungsbedingungen für den Verkehr zwischen Staaten, die die ER CIV und jenen, die das SMPS anwenden; damit soll für diesen Verkehr ein rechtlich zuverlässigerer und transparenterer Rahmen geschaffen werden.

Güterverkehr

Im Rahmen des Projekts e-RailFreight, für dessen Umsetzungsphase nun die UIC verantwortlich ist, befasst sich das CIT in erster Linie mit der Suche nach Lösungen, um die Entwicklung des Systems längerfristig zu erleichtern. Eine Massnahme besteht dabei in der Erarbeitung von Änderungsvorschlägen zu den ER CIM, um das Prinzip der funktionellen Gleichwertigkeit von elektronischem Frachtbrief und Papier-Frachtbrief, dessen praktische Umsetzung sich zuweilen als kompliziert und aufwendig herausstellt, durch materielle Bestimmungen zu ersetzen, durch die die Abhängigkeit von den Landesrechten verringert werden kann.

Anfangs 2011 wird ein neues CIT-Produkt erscheinen: die Checkliste «Entschädigungsabkommen». Sie wird den Mitgliedern des CIT eine einfache, schnelle und kostengünstige Bearbeitung von Transportschäden sowie deren Verhütung ermöglichen, hauptsächlich im Bereich der Massentransporte, wo leider immer sich wiederholende Beschädigungen vorkommen.

Die jährliche Konferenz der Reklamationsdienste erfreut sich wachsender Beliebtheit. Die nächste Konferenz wird am 26. Mai 2011 stattfinden. Sie bietet Gelegenheit, noch einmal aktuelle Themen zu besprechen, wie die Haftung im Rahmen des Infrastrukturnutzungsvertrags und die Hauptprobleme bei der Umsetzung der ER CIM und des AIM. Es werden aber auch neue Themen wie die Bearbeitung der Reklamationen im Luftverkehr und die computergestützte Bearbeitung von Reklamationen behandelt werden.

Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS

Bereits über 50 % der Sendungen im Verkehr CIM/SMGS werden mit dem Frachtbrief CIM/SMGS befördert. Dieser kann seit September 2010 im gesamten Eisenbahnnetz der Russischen Eisenbahnen (RZD) verwendet werden, das ca. 85‘000 km Linien sowie 5‘000 Bahnhöfe umfasst. Der Schwerpunkt wird 2011 auf dessen Anwendung in den Verbindungen mit Zentralasien und China sowie auf den Seelinien auf der Ostsee und dem Schwarzen Meer liegen.

Im 2010 wurden neue, einheitliche Haftungsbestimmungen für Verluste und Beschädigungen des Gutes erarbeitet. Nun werden Überlegungen zur Erarbeitung besonderer Beförderungsbedingungen für den Verkehr CIM/SMGS aufgenommen, mit dem Ziel, die Beförderung unter einem einzigen Beförderungsvertrag durchzuführen. Die Arbeiten könnten anschliessend als Arbeitsgrundlage für die Schaffung eines neuen eurasiatischen Transportrechts dienen.

Infrastrukturnutzung

Die Verhandlungen mit RNE über die allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Infrastrukturnutzung (EurGTC) konnten abgeschlossen werden. Für die beiden offen gebliebenen Punkte – die rechtlichen Auswirkungen bei Annullierung der Trassen sowie die Haftung für Verspätungen und Betriebsstörungen – konnten ausgewogene Lösungen gefunden werden. Die EurGTC wurden auf CIT-Ebene vom Ausschuss CUI gutgeheissen. Seitens RailNetEurope (RNE) ist das Gutheissugsverfahren im Gange.

Der Beitritt der Russischen Eisenbahnen (RZD), zentraler Punkt der statutarischen Geschäfte

Vize-Präsident der RZD, Herr Avtandil Gorgiladze

Der Beitritt der RZD als Vollmitglied zum CIT erfolgte am 1. Mai 2010. Die Generalversammlung durfte einer eindrücklichen Präsentation der RZD durch ihren Vizepräsidenten, Herrn Avtandil Gorgiladze, beiwohnen.

Sie hat ausserdem den Beitritt folgender Vollmitglieder gutgeheissen:

- Raaberbahn Cargo GmbH (Österreich)
- GYSEV Cargo (Ungarn)
- Niroo Rail (Iran)
- Arenaways (Italien)
- Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV), Italien
- Montecargo (Montenegro)
- NSB (Norwegen)
- Kombinovani (Serbien)
- LTE Slovakia (Slowakei)
- METRANS (Slowakei)

Die IRR (Irak) haben ihre ausstehenden Mitgliederbeiträge beglichen und konnten somit ihre Mitgliedschaft wiederherstellen.

Das CIT zählt nun 131 Vollmitglieder und 5 assoziierte Mitglieder.

Die Generalversammlung hat zudem die Jahresrechnung 2009, in welcher ein Gewinn von CHF 27'000 resultierte, den Arbeitsplan und das Budget 2011 sowie einige Änderungen der CIT-Statuten bezüglich der Mitgliedschaft im CIT, der Verbindlichkeit von Verbandsbeschlüssen und des Beitragssystems gutgeheissen.

Jean-Luc Dufournaud, neuer Präsident CIT

Von links nach rechts: Jean-Luc Dufournaud, neuer Präsident und Rainer Freise, bishieriger Präsident des CIT

Rainer Freise, amtierender Präsident des CIT, tritt am 31. Dezember 2010 in den Ruhestand – siehe die Anerkennung, die ihn entgegengebracht wird am Ende dieses CIT-Infos. Zu seinem Nachfolger wählte die Generalversammlung einstimmig den derzeitigen Vizepräsidenten des CIT und stellvertretenden Leiter der Rechtsabteilung der SNCF, Jean-Luc Dufournaud. Das Generalsekretariat freut sich bereits auf die künftig noch engere Zusammenarbeit mit Jean-Luc Dufournaud. In der nächsten Ausgabe des CIT-Info werden wir auf seine Wahl zurück kommen.

Zur Vizepräsidentin wählte die Generalversammlung ebenfalls einstimmig Kounka Kirkova (BDZ). Die Amtszeit von Marie-Ghislaine Hénuset (SNCB/NMBS) wurde verlängert und Maria Sack (DB) wird wieder in den Vorstand eintreten. Dieser setzt sich demnach ab dem 1. Januar 2011 wie folgt zusammen:

- Jean-Luc Dufournaud (SNCF), Präsident
- Kounka Kirkova (BDZ), Vizepräsidentin
- Carmen Filipescu (CFR Calatori)
- Marie-Ghislaine Hénuset (SNCB/NMBS)
- Martin Killmeyer (RCA)
- Maria Sack (DB)
- Enrico Trapazzo (Trenitalia)
- Maria Urbanska (PKP Cargo)

Die Amtszeiten der Präsidenten der Ausschüsse wurden ebenfalls verlängert:

- Ausschuss CIV Enrico Trapazzo (Trenitalia)
- Ausschuss CIM Christian Heidersdorf (DB)
- Ausschuss CUI Thomas Leimgruber (Generalsekretär)

Herausforderungen der Zukunft – Rolle des CIT

Der zweite Teil der Generalversammlung war einem Podiumsgespräch über die zukünftigen Herausforderungen und die Rolle des CIT gewidmet. Mit hohem Fachwissen beteiligten sich prominente Persönlichkeiten am Gespräch:

- Henriette Chaubon, Leiterin Recht, SNCF
- Jean-Luc Dufournaud, designierter Präsident CIT
- Rainer Freise, scheidender Präsident CIT
- Marianne Motherby, Leiterin Recht, DB
- Matteo Mussini, Adviser, CER
- Stefan Schimming, Generalsekretär der OTIF.

Hier die wichtigsten Schlussfolgerungen: Diese basieren weitgehend auf den Prioritäten, die der designierte CIT-Präsident für seine Amtszeit formuliert hat und die er im CIT-Info 1/2011 erläutern wird.

Die Podiumsteilnehmer: von links nach rechts: S. Schimming (OTIF); H. Chaubon (SNCF); J.-L. Dufournaud, Vize-Präsident; R. Freise, Präsident; M. Motherby, (DB); M. Mussini (CER).

Rolle des CIT

- Das CIT muss aktiv zur Schaffung einfacher, verständlicher und leicht anwendbarer einheitlichen Rechtsnormen beitragen und dort, wo sich Rechtssysteme überschneiden, im Sinne des bei den Berner Tagen 2010 verfassten Appells über die Kohärenz der Vorschriften wachen.
- Es muss seinen Mitgliedern den Marktbedürfnissen entsprechende Produkte bereitstellen und die Anwender stark in die Entwicklung dieser Produkte mit einbeziehen.

Aktivitäten/Prioritäten:

- Umsetzung des COTIF und anderer Rechtsinstrumente auf europäischer und eurasiatischer Ebene – Intensivierung der Beziehungen mit den jeweils zuständigen Organisationen und ihren Mitgliedstaaten.
- Fortentwicklung der transportrechtlichen Interoperabilität zwischen Europa und Asien, sowohl im Bereich des Güter- als auch des Personenverkehrs.
- Begleitung der Entwicklungen im Bereich des Personenverkehrs (Verbraucherrechte, Marktliberalisierung) und Anpassung der Instrumente des CIT.
- Beteiligung an der Fortentwicklung der Intermodalität (Rechtsgrundlagen und Beförderungsdokumente) nicht nur innerhalb Europas , sondern weltweit.
- Weiterführung der Entwicklung klarer, objektiver und ausgewogener Spielregeln zwischen den verschiedenen Akteuren des Eisenbahnsektors, insbesondere zwischen EVU und IB.
- Dematerialisierung der Beförderungsdokumente (elektronisches Ticket und elektronische Frachtbriefe).

Henri.Trolliet@cit-rail.org
Original: FR

Neue Mitglieder

ARENAWAYS SPA ist ein italienisches EVU mit Sitz in Alessandria. Im Oktober 2006 wurde das Unternehmen gegründet und ist seit 2007 im Besitz einer Lizenz. Operativ tätig ist dieses EVU jedoch erst seit Anfang 2010. Der Beitritt erfolgte am 1. Oktober 2010.

AD MONTECARGO JSC Podgorica hat seinen Sitz in Podgorica, Montenegro. Das Unternehmen wurde am 15. Juni 2009, nach der Unterteilung der Montenegro Railways JSC (ZCG) in die Betriebe Infrastruktur, Personen- und Güterverkehr, gegründet. Der Beitritt erfolgte ebenfalls am 1. Oktober 2010.

LTE Logistik a Transport Slovakia s.r.o. ist eine Tochtergesellschaft der LTE Logistik- und Transport GmbH mit Sitz in Österreich, die bereits seit dem Jahr 2003 als erstes privates Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Slowakei aktiv ist. Seine Hauptaktivität liegt vorwiegend beim Güterverkehr im mitteleuropäischen Raum. Der Beitritt erfolgte am 1. Dezember 2010.

METRANS Danubia a.s. nahm seine Geschäftstätigkeit im Jahr 1991 auf, um in der ehemaligen Tschechoslowakei Dienstleistungen im Bereich des Containertransports auf der Schiene und auf der Strasse anzubieten. Die Abfertigung des ersten Containerblockzugs nach/von Hamburg erfolgte im Februar 1992. Die Eröffnung weiterer Terminals (1995 in Zlin und 1999 in Dunajska Streda) dienen u.a als Ausgangspunkt für den kombinierten Verkehr in der Südslowakei und in Ungarn. Der Beitritt erfolgte am 1. Dezember 2010.

Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org
Original: DE

Tetyana Payosova

Neue Mitarbeiterin

Das Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ tritt 2011 in eine entscheidende Phase, weshalb das Generalsekretariat des CIT befristet und teilzeitlich eine Mitarbeiterin einstellt, welche die russische Sprache beherrscht.

Tetyana Payosova schloss ihr erstes Masterstudium in Rechtswissenschaften an der Universität Odessa ab. In Bern erwarb sie den Master of Law mit Schwerpunkt im Europäischen und Internationalen Recht. Zurzeit schreibt sie bei Prof. Cottier am Institut für Europa- und Wirtschaftsvölkerrecht der Universität Bern ihre Doktorarbeit.

Wir wünschen Frau Payosova besten Erfolg und wertvolle Erfahrungen bei ihrer Tätigkeit im CIT.

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

Zum Rücktritt von Rainer Freise

Ende Jahr tritt Prof. Dr. R. Freise in den Ruhestand.

Ende Jahr tritt Prof. Dr. R. Freise (DB AG) in den verdienten Ruhestand. Damit endet auch seine Amtszeit als Präsident des CIT.

Rainer Freise war seit 1973 für die Eisenbahnen tätig, von 1993 bis 1998 als Chefjurist der Deutschen Bahn und anschliessend als Geschäftsführer der Versicherungsvermittlungsgesellschaft der DB AG. An der Reform des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) hat er von 1993 bis 1999 als Sachverständiger teilgenommen. Ausserdem lehrt er als Honorarprofessor an der Goethe-Universität in Frankfurt am Main deutsches und internationales Transportrecht. Rainer Freise war auch viele Jahre Mitglied der Rechtsgruppe des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC in Paris, von 1995 bis 1999 als Vorsitzender.

Freise ist Autor zahlreicher Aufsätze und Buchbesprechungen zum Transportrecht. Sein wichtigstes Werk ist die vor kurzem im Münchner-Kommentar (Band 7, Viertes Buch, Handelsgeschäft, §§ 407-475 Transportrecht) erschienene Kommentierung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM und CUV. Mit Sicherheit wird dieses Werk ein Klassiker des internationalen Eisenbahntransportrechts werden.

Rainer Freise darf als eigentlicher Glücksfall für das CIT bezeichnet werden. Mit sicherer Hand und hoher Fachkompetenz leitete und prägte er unseren Verband in den vergangenen Jahren. Wenn die Arbeit des CIT heute allseits geschätzt und anerkannt wird, ist dies weitgehend sein Verdienst.

Wir danken Rainer Freise für sein Engagement und wünschen ihm für die Zukunft alles Gute.

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

CIT-Kalender

Datum	Tagungen	Ort
2./3. Februar	Workshop Papierticket A-Z	Bern
23./24. Februar	Arbeitsgruppe CIV	Bern
29. März	Ausschuss CIM	Bern
14. April	Vorstand 1/2011	Bern
15. April	Ausschuss CIV	Bern

Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
11. Januar	UIC-Merkblatt 471-1	Paris	Isabelle Oberson
13. Januar	Tagung der Experten AVV	Paris	Henri Trolliet
13. Januar	UNECE Preparatory Meeting	Genf	Erik Evtimov
19./20. Januar	CEN-TS Indirect Issuing	Thun	Max Krieg
3. Februar	Studiengruppe der UIC „Wagenverwender“	Paris	Henri Trolliet
10. Februar	Generalversammlung der CER	Brüssel	Henri Trolliet
14.-17. Februar	Ticketing Action Group und TAP Maintenance and Development der UIC	Paris	Max Krieg
23. Februar	Steuergruppe und Tagung der Projektleiter e-RailFreight	Paris	Henri Trolliet
1./3. März	UNECE Inland Transport Committee	Genf	Erik Evtimov
22. März	Global Team of Experts der UIC	Prag	Erik Evtimov
23.-25. März	3rd International Conference, Exhibition and Award on Railway Cargo Transports between Asia and Europe	Prag	Erik Evtimov
31. März	Steuerkomitee Güterverkehr der UIC	Paris	Henri Trolliet

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
Internet www.cit-rail.org