

Editorial

Ein Meilenstein



Am 30. April genehmigte der Ausschuss CIV des CIT die neuen *Allgemeinen Beförderungsbedingungen für die Eisenbahnbeförderung von Personen (GCC-CIV/PRR)*. Damit fanden monatelange Arbeiten ihren erfolgreichen Abschluss. Die GCC-CIV/PRR, das jüngste Produkt des CIT, stellen zweifellos einen Meilenstein in der Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs dar.

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

Die neuen Bestimmungen überlagern nationale Haftpflichtregeln sowie die internationalen Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV, die in 43 Staaten Europas, des nahen Ostens und des Maghrebs gelten. Um eine reibungslose Koordination von Landesrecht, Gemeinschaftsrecht und COTIF-Recht zu gewährleisten, führen die GCC-CIV/PRR die massgeblichen Rechtsvorschriften in einer einheitlichen Vertragsgrundlage zusammen.

Die GCC-CIV/PRR bieten eine sichere Basis, auf welcher die einzelnen Unternehmen oder Angebotsverbände ihre eigenen *Besonderen Beförderungsbedingungen* aufbauen können. Sie sind allseitig verwendbar: für nationale wie internationale Beförderungen, innerhalb und ausserhalb der Europäischen Union, sowie im Verkehr zwischen EU- und Nicht-EU-Mitgliedstaaten.

Die Erfahrungen im Luftverkehr legen nahe, dass es sich lohnt, von Beginn weg die richtigen Weichen zu stellen. Rechtliche Auseinandersetzungen und nachträgliche Korrekturen sind um ein vielfaches teurer und schaden unnötigerweise dem Image der Bahnen. Das CIT empfiehlt deshalb seinen Mitgliedern die uneingeschränkte Anwendung der GCC-CIV/PRR.

Die GCC-CIV/PRR wurden in den letzten 18 Monaten von einem Dutzend FachjuristInnen und ExpertInnen der bedeutendsten europäischen Bahnen erarbeitet. Ihnen gebührt Dank und Anerkennung für die anspruchsvolle Arbeit. Die neuen Beförderungsbedingungen stellen das zur Zeit wohl beste Rechtsinstrument dar, um eine äusserst komplexe Rechtslage einigermaßen sicher und effizient zu beherrschen.

Ihr Thomas Leimgruber
Generalsekretär CIT

Inhaltsverzeichnis

63. Tagung der Wirtschaftskommission für Europa im Zeichen der Weltwirtschaftskrise	2
Wettbewerbswidriges Verhalten: baldige Stärkung der Rechte von Opfern?	2
Tagung mit den Fahrgastverbänden	3
Bericht über das Forum Personenverkehr der UIC (28. April 2009, Paris)	4
Der Meilenstein „GCC-CIV/PRR“ ist gesetzt!	5
Umwälzende Neuerungen im Eisenbahnpflichtrecht	6
e-RailFreight – Ein weiteres wichtiges Etappenziel ist erreicht	6
Aktueller Stand der Arbeiten im CIT/OSShD-Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“	7
Zentralasien als Schlüsselregion im eurasischen Schienengüterverkehr	8
Erfolgssparameter für den Eisenbahngüterverkehr zwischen Asien und Europa (Prag-Konferenz)	8
CIT-Itself	9

CIT-Kalender

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

Verkehrsrecht und Verkehrspolitik

63. Tagung der Wirtschaftskommission für Europa im Zeichen der Weltwirtschaftskrise

Die 63. Tagung der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) fand am 30./31. März 2009 in Genf statt. Sie wurde vom neuen Generalsekretär der UNECE, Herrn Ján Kubiš, eröffnet.

Das Hauptaugenmerk der Tagung richtete sich auf die andauernde Weltwirtschaftskrise und die Möglichkeiten, ihr entgegenzuwirken. Aus mehreren Interventionen in den Panels war deutlich zu spüren, dass gerade in den Zeiten der Wirtschaftskrise neue Lösungsansätze an Bedeutung gewinnen. Dabei spielt der Transportsektor im Zusammenhang mit der Reduktion der Umweltbelastung auf globaler Ebene eine besondere Rolle. Die Betätigung der Bahnen über die nationalen Grenzen hinweg im Kontext transkontinentaler Beförderungen zwischen Europa und Asien/China ist eine Herausforderung, welche das CIT als Aufgabe für einfache, bessere und widerspruchsfreie Gesetzgebung versteht (s. CIT-Info 2/2009, S. 2-3).

Dabei sind nachhaltige Grenzerleichterungen für die Eisenbahnbeförderungen eminent wichtig. Konkrete Lösungen dazu wurden am UNECE/ITF/WB Seminar Anfangs März in Paris behandelt. Die im Anschluss erarbeiteten Schlussfolgerungen¹ dienen als Diskussionsgrundlage für das auf Ebene der Transportminister stattfindende Internationale Transportforum (ITF) vom 26./29. Mai 2009 in Leipzig.²

Im besonderen Teil der Schlussfolgerungen betreffend die künftige Eisenbahnpolitik der beteiligten Staaten wird der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS in seiner Funktion als Zolltransitdokument als mögliche Alternative zur Erleichterung der Grenzübergänge empfohlen.³

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

¹ Die Schlussfolgerungen des Seminars sind unter <http://www.internationaltransportforum.org/Proceedings/Border2009/BorderConclusions.pdf> abrufbar.

² Programm und Dokumentation sind unter <http://www.internationaltransportforum.org/home.html> abrufbar.

³ Siehe insb. S. 6: „A specific issue concerned the critical need to extend the use of the uniform CIM/SMGS consignment note to more railway routes and corridors. Major advantages for cross border rail traffic could be obtained if the uniform consignment note were also to be accepted as a customs document beyond the CIM area.“

Wettbewerbswidriges Verhalten: baldige Stärkung der Rechte von Opfern?

Gemäss einer Studie der Europäischen Kommission von 2008, verursacht wettbewerbswidriges Verhalten (Kartelle oder Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung) jährlich einen finanziellen Schaden von 37 Milliarden Euro. Diese immensen Kosten werden durch Unternehmen und Verbraucher, die solchen Praktiken zum Opfer fallen, getragen. Die meisten Verstösse werden von den nationalen Wettbewerbsbehörden und der Europäischen Kommission geahndet, die in diesem Bereich über weitreichende Befugnisse verfügen und den betreffenden Unternehmen hohe Geldstrafen auferlegen können (bis zu 10 % des Jahresumsatzes). Gleichzeitig können die Opfer von wettbewerbswidrigem Verhalten solche Unternehmen auf Wiedergutmachung des Schadens verklagen.

Jedenfalls verbietet das Gemeinschaftsrecht die Wiedergutmachung. Die Europäische Kommission stellte jedoch fest, dass die Entschädigung der Opfer in der Praxis häufig durch zahlreiche nationale Gesetze und Verfahren erschwert und verhindert wird. Daher leitete sie bereits 2005 eine Konsultation zu den Massnahmen in die Wege, die auf europäischer Ebene erforderlich sind, um die Position und die Rechte der Opfer zu stärken. Diese Konsultation hat zur Veröffentlichung eines *Weissbuchs* im Jahr 2008 geführt¹, dem das Europäische Parlament im März 2009 offiziell und breit zugestimmt hat.

Ziel der Europäischen Kommission ist es, den Opfern von Verletzungen des EG-Wettbewerbsrechts in jedem Mitgliedstaat der EU einen wirksamen minimalen Rechtsschutz in Bezug auf Schadenersatzansprüche zuzusichern (Artikel 81 und 82 EG-Vertrag). Die Kommission sieht folgende Massnahmen vor:

- 1) Zulassung kollektiver Rechtsverfahren, entweder von Verbraucherverbänden und Berufsverbänden oder auch von den Opfern selbst durch Bündelung ihrer Schadenersatzansprüche; dieser Vorschlag fügt sich in den erweiterten Rahmen des *Grünbuchs über kollektive Rechtsdurchsetzungsverfahren* ein, über das im CIT-Info 1/2009, S. 2 berichtet wurde;
- 2) Erleichterung des Zugangs zu Beweismitteln indem die Bedingungen festgelegt werden, unter denen die Landesgerichte die Prozessparteien oder Dritte anweisen können, bestimmte Beweismittel offenzulegen;
- 3) Befugnis der Landesgerichte, abschreckende Sanktionen zu verhängen, falls Beweismittel vernichtet werden oder deren gerichtlich angeordnete Offenlegung verweigert wird;
- 4) Befugnis der Landesgerichte, gefällte Entscheidungen anderer Mitgliedstaaten, in denen Verstösse gegen das Wettbewerbsrecht festgestellt wurden, als verbindlichen Beweis für wettbewerbswidriges Verhalten anzuerkennen;
- 5) Umkehr der Beweislast in Verfahren, bei denen ein Verschulden des Unternehmens, dem wettbewerbswidriges Verhalten vorgeworfen wird, vorausgesetzt wird, so dass nun dem Unternehmen der Nachweis obliegt, dass sein Verhalten auf einem „tatsächlich entschuldbaren Fehler“ beruhte;
- 6) Vereinheitlichung des Begriffs „erlittener Verlust“, um den Ersatz des „reellen Verlusts“ aufgrund wettbewerbswidriger Preisaufschläge zu gewährleisten sowie des Begriffs der „entgangenen Gewinne“ aufgrund von Umsatzeinbussen;

- 7) Berechtigung des Rechtsverletzers, bei seiner Verteidigung gegenüber dem Kläger den Einwand geltend zu machen, dass die Preisaufschläge an die Kunden des Klägers weitergegeben wurden; gleichzeitig Berechtigung der Kunden, sich auf die widerlegliche Vermutung zu berufen, dass der rechtswidrige Preisaufschlag in vollem Umfang auf sie abgewälzt wurde.
- 8) teilweise Angleichung der Verjährungsfristen und der Gerichtskosten (Höchstgrenzen).

Die Mehrheit dieser Massnahmen wird vom Europäischen Parlament unterstützt², allerdings unter einigen kleinen, aber wichtigen Vorbehalten. Das Parlament möchte die Ergebnisse der Konsultation zu den kollektiven Rechtsdurchsetzungsverfahren abwarten, bevor diese Verfahren allein für Verstösse gegen das Wettbewerbsrecht eingeführt werden. Zudem lehnt es die Verpflichtung einzelstaatlicher Gerichte zur automatischen An-

erkennung der Entscheidungen nationaler Wettbewerbsbehörden anderer Mitgliedstaaten und jede Interferenz des Gemeinschaftsrechts mit den nationalen Systemen der Verschuldenshaftung ab.

Diese Position des Parlaments, die von den drei grössten politischen Parteien unterstützt wird, ist von der Europäischen Kommission äusserst positiv aufgenommen worden. Sie wird die Vorschläge des Parlaments prüfen und in Kürze darüber entscheiden, wie hinsichtlich des Weissbuchs weiter verfahren werden soll.

Isabelle.Oberson@cit-rail.org
Original: FR

1 Weissbuch Schadenersatzklagen wegen Verletzung des EG-Wettbewerbsrechts, KOM(2008)165.

2 (nichtlegislative) Entschliessung des Europäischen Parlaments vom 26.03.2009 (A6-0123/2009).

Personenverkehr

Tagung mit den Fahrgastverbänden

Die Eisenbahnunternehmen (CER, UIC und CIT) trafen sich am 8. April 2009 in Brüssel, um mit den Fahrgastverbänden (EPF, EDF, ECF und EBU) die Umsetzung der *Verordnung (EG) 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr* (PRR) zu besprechen. Bei der Tagung ging es hauptsächlich um die Rechte von Personen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität (PRM) sowie um die neuen *Allgemeinen Beförderungsbedingungen* (GCC-CIV/PRR).

Zur Umsetzung der Bestimmungen in der Verordnung über Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM) fand am 24. Februar 2009 eine Tagung zwischen der Arbeitsgruppe PRM der UIC und des European Disability Forum (EDF) statt. Im Verlauf dieser Tagung konnten zahlreiche konstruktive Diskussionen zu mehreren Punkten der Verordnung geführt werden. Einige offen gebliebene Punkte, wie die Einrichtung von gebührenfreien Rufnummern für PRM oder von Rufsäulen an Bahnhöfen, werden am 12. Mai behandelt.

Das CIT stellt die letzten Änderungen der GCC-CIV/PRR vor und kommentierte die drei von EPF als widersprüchlich zur PRR bezeichneten Punkte (siehe CIT-Info 2/2009 über die Berner Tage). Das CIT hielt in diesen Fragen an seinem Standpunkt fest:

- 1) das Recht des Reisenden, seine Reise nur innerhalb von 48 Stunden anstatt an einem beliebigen anderen Tag fortzusetzen, weil eine etwa 6 Monate nach dem vorgesehenen Reiseantritt durchgeführte Reise nämlich nicht mehr dem ursprünglichen Reisezweck dienen würde; zudem kann man kein späteres Anrecht auf einen viel teureren als den ursprünglichen Fahrausweis geben, was in Ferienzeiten der Fall sein könnte;
- 2) das Recht des Reisenden, seine Reise nur mit den an der Durchführung des ursprünglichen Beförderungsvertrags beteiligten Beförderer fortzusetzen oder über einen anderen Weg befördert zu werden, da diese Beförderer nicht verpflichtet sind, Reisende von Wettbewerbern zu befördern;
- 3) die drei Haftungsbefreiungsgründe für die Beförderer im Fall von Verspätung, da die PRR und die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV demselben Haftungssystem folgen, d. h. eine



Hilfeleistungen für Reisende

Photo© SBB

kausale Haftung, von der sich der Beförderer befreien kann, wenn er beweist, dass die Verspätung auf ausserhalb des Eisenbahnbetriebes liegende, nicht vermeidbare Umstände, auf das Verschulden des Reisenden oder unvermeidliches Verhalten eines Dritten zurückzuführen war.

EDF und EBU forderten eine Lockerung der aktuellen Formulierung in den GCC, nach der PRM ihren Bedarf an Hilfeleistung 48 Stunden im Voraus mitteilen müssen. Die Berücksichtigung individueller Vereinbarungen in den GCC selbst wurde allerdings vom Ausschuss CIV des CIT abgelehnt. Der Ausschuss CIV stimmte jedoch zu, die 48-Stunden-Regelung zu lockern, da bestimmte Beförderer bereits kürzere Fristen vorsehen.

Schliesslich liess sich die Tagung auch über den Arbeitsstand an den TAP TSI und das Schreiben, das drei niederländische Verbraucherverbände am 19.03.2009 an Kommissar Tajani gerichtet hatten, unterrichten. In diesem Schreiben wird der Kommissar aufgefordert, festzustellen, dass es dem Geist der PRR zuwiderlaufe, wenn dem Reisenden für eine einzige Reise mehrere Beförderungsverträge abgegeben würden. Das Schreiben blieb bisher unbeantwortet.

Isabelle.Oberson@cit-rail.org
Original: FR

Bericht über das Forum Personenverkehr der UIC (28. April 2009, Paris)

Zu Beginn der Tagung erhielten die Teilnehmer von der Forumsvorsitzenden, Frau Cécile Queille, Informationen über den neuen UIC-Generaldirektor, Jean-Pierre Loubinoux, der die Nachfolge von Luc Aliadière angetreten hat sowie über die anstehenden Veränderungen in der Leitung der Kommerziellen Gruppe (Dr. Wolfgang Zoller tritt dieses Jahr in den Ruhestand, die Steuergruppe schlug vor, dass der neue DB-Vertreter, Marc Giesen, das Amt übernimmt).

Das CIT wurde in diesem Forum durch Enrico Trapazzo vertreten, welcher eine Präsentation über die Auswirkungen der *Verordnung zu den Fahrgastrechten* und der neuen, vom CIT ausgearbeiteten *Allgemeinen Beförderungsbedingungen (GCC-CIV/PRR)* gab. Es wurde betont, dass diese ABB erstmals auf die Schaffung eines einheitlichen Vertragsrahmens für ganz Europa abzielen. Angesichts dieses Zieles enthalten die ABB lediglich die dem Fahrgast zu bietenden Minimalstandards. Es steht den Eisenbahnverkehrsunternehmen jedoch frei, in ihren eigenen besonderen Beförderungsbedingungen höhere Standards zu bieten. Natürlich kann dieser minimalistische Ansatz, der ganz im Zeichen einer gemeinsam mit der UIC verfolgten Strategie steht, auch Rechtsstreitigkeiten nach sich ziehen, die vor nationalen Richtern sowie vor dem Europäischen Gerichtshof ausgetragen werden. Da sich die ABB aus rechtlichen Bestimmungen und kommerziellen Entscheidungen zusammensetzen, bestätigten sowohl der Ausschuss CIV als auch das Forum Personenverkehr diese Strategie, im Wissen darum, dass Gerichtsentscheidungen (besonders des Europäischen Gerichtshofs) dazu beitragen werden, in spezifischen Bereichen Klarheit zu schaffen. Während der Frage-und-Antwort-Sitzung kristallisierte sich heraus, dass die neuen ABB auf jeden Fall einen Richtwert darstellen und ein nützliches Instrument zur Eindämmung der „Chaosrisikos“ bei Inkrafttreten der Verordnung sind.

Konsumentenschutz wurde als Thema erkannt, das ganz oben auf der Tagesordnung der Europäischen Union steht. Die Vertreter der CER verfolgen die Absicht der EU, eine Kampagne zur Unterstützung der Anwendung der Fahrgastrechteverordnung zu lancieren. Sie vertrauen jedoch darauf, dass der von der EU gewählte Ansatz – anders als jener, den der Luftverkehrssektor vor einigen Jahren zu spüren bekam – nicht aggressiv sein wird, vorausgesetzt die Eisenbahnverkehrsunternehmen informieren ihre Kunden in angemessener Weise. Im Hinblick darauf werden die UIC und die CER für ihre Mitglieder einen internen Leitfaden (keine offizielle Broschüre) herausgeben, welche dann die Aufgabe haben werden, die Kommunikationsmittel für ihren eigenen Bereich zu implementieren. Kontakte mit den Fahrgastverbänden werden auf jeden Fall weiter gepflegt; die CER wird voraussichtlich auch nach dem 3. Dezember regelmässige Zusammenkünfte mit ihnen organisieren (das letzte Treffen fand am 8. April statt). Des Weiteren wurden die Teilnehmer über die Bestimmungen zu den Passagierrechten im Flugverkehr informiert (diese Bestimmungen werden demnächst überarbeitet).

Ein besonderes Augenmerk galt Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM) und es wurden die auf UIC-Ebene vorgeschlagenen Projekte und Lösungen für PRM vorgestellt, darunter die Entwicklung eines eigens für PRM geeigneten Buchungstools (einige Bahnunternehmen, einschliesslich der ATOC, DB und SNCF, haben sich bereits für die Teilnahme am Projekt entschieden). Ausserdem hat die UIC ein Update der Website

www.railpassenger.info geplant. All dies und noch vieles mehr wird in einem in Zusammenarbeit mit dem CIT organisierten Workshop zu den Fahrgastrechten am 30. Juni in Paris besprochen. Dieser Workshop richtet sich an Entscheidungsträger im Bereich Personenverkehr, die sich entweder mit der kommerziellen Strategie oder mit der Behandlung von Reklamationen der Reisenden befassen.

Im Zusammenhang mit dem Projekt MERITS/PRIFIS, räumte das Forum Eurail und Railteam zu deren eigenen kommerziellen Zwecken Zugriff auf das System ein (Möglichkeit, von der Eurail-Website persönliche Reiserouten im PDF-Format herunterzuladen sowie mittels einer speziellen Railteam-Applikation Fahrpläne auf Mobiltelefondisplays anzuzeigen). Ausschlaggebend für die Entscheidung war der Umstand, dass Eurail und Railteam – anders als Amadeus, Greenpeace oder andere, die ebenfalls zu kommerziellen Zwecken Zugang erhalten möchten – nicht als Dritte betrachtet werden können. In allen Fällen ist ein Vertrag erforderlich.

Der Vertreter von Trenitalia berichtete über die bedeutende kommerzielle Entwicklung des neuen Hochgeschwindigkeitsnetzes in Italien. Die Eröffnung der neuen Bahnlinie zwischen Mailand und Bologna im letzten Dezember verkürzte die Reisezeit auf der wichtigsten Inlandstrecke von Rom nach Mailand auf 3 Stunden 30 Minuten (ohne Zwischenhalt). Im Dezember 2009 wird die Reisezeit zwischen den beiden Städten dank der Eröffnung der neuen Bahnlinie zwischen Bologna und Florenz auf 3 Stunden reduziert. Die aufgrund der neuen Bahnlinien und Züge (brandneue Frecciarossa) sowie der neuen oder renovierten Bahnhöfe (Florenz, Bologna und Mailand) entstandene Hochgeschwindigkeitsumgebung mit flexiblem Tarifsystem scheint bei den Kunden grossen Anklang zu finden. Fluggesellschaften leiden unter der steigenden Konkurrenz seitens der neuen Hochgeschwindigkeitszüge (TAV, Treni Alta Velocità) auf den Hauptstrecken. Trenitalia hat den Flugverkehrssektor überholt und ist mit einem Marktanteil von 50 % zum wichtigsten Beförderer auf der Hauptstrecke Italiens geworden.

Nach den Berichten der UIC-Expertengruppe (Kommerzielles und Technik) wurde das Projekt „Zug nach Kopenhagen“ und das Modell „East Japan Railway“ vorgestellt. Das Projekt „Zug nach Kopenhagen“ ist als Teil einer Lösung für den Klimawandel eine PR-Kampagne zur Förderung der Bahn: Zwei Expresszüge werden die Distanzen zwischen Brüssel einerseits, und Kyoto andererseits nach Kopenhagen (Tagungsort des Klimagipfels 2009) zurücklegen, wobei während der ganzen Fahrt ein Blog geführt wird. Beim zweiten Thema handelt es sich um den Bericht der „East Japan Railway“ über den hohen technischen Entwicklungsstand, die Ausrichtung auf Zusatzdienstleistungen sowie die Sauberkeit der japanischen Eisenbahnen. Von den Bahnhöfen bis zu den Zügen: Reinlichkeit überall, in den Bahnhöfen und in den Zügen – ein wahres Vorbild!

Das Forum endete nach einer kurzen Diskussion über das Budget und einem Aufruf für neue Bewerbungen seitens des Audit-Teams der UIC. Das nächste Forum Personenverkehr der UIC findet am 7. Oktober 2009 in Paris statt.

E.Trapazzo@trenitalia.it
Original: EN

Der Meilenstein „GCC-CIV/PRR“ ist gesetzt !

Am 30. April 2009 verabschiedete der Ausschuss CIV des CIT den Wortlaut der neuen *Allgemeinen Beförderungsbedingungen CIV/PRR (GCC-CIV/PRR)*.

Wegen der Ausdehnung des Geltungsbereichs der ER CIV mittels der *EG-Verordnung 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Reisenden (PRR)* auf die Binnenverkehre in den EU-Mitgliedstaaten sind die GCC-CIV/PRR (neu wird nur noch die Abkürzung aus dem Englischen verwendet) so umfassend ausgestaltet, dass die Mitglieder des CIT, ob sie nun in einem EU-Mitgliedstaat tätig sind oder nicht, diese zum ersten Mal in der Geschichte der Eisenbahnen für alle ihre Beförderungsverträge übernehmen können.

Dieser vom Ausschuss CIV und vom Forum Personenverkehr bewusst gewählte Ansatz führte dazu, dass lediglich die Mindestvorgaben der ER CIV und der PRR umgesetzt werden konnten. Die Mitglieder haben jedoch die Möglichkeit, davon abzuweichen - in präzise genannten Fällen im Zusammenhang mit der PRR allerdings nur zu Gunsten der Reisenden. Die Möglichkeit steht auch Angebotsverbänden (von mehreren Beförderern) für bestimmte Verkehrsleistungen oder internationalen Tarifverbänden offen. Was nicht in den GCC-CIV/PRR geregelt ist, ist in *besonderen Beförderungsbedingungen* der Beförderer (SCC, special conditions of carriage) festzulegen. Das Gleiche gilt für die Abweichungen von den GCC.

Die GCC-CIV/PRR enthalten keine Angaben zu den erteilten Ausnahmegenehmigungen. Das GS CIT ist beauftragt, für diese Informationen ein Gefäß in seinem Internet-Auftritt zur Verfügung zu stellen. Der Ausschuss nahm zur Kenntnis, dass Deutschland die PRR bereits vorab, voraussichtlich ab Juli 2009, und zwar vollumfänglich (nur touristische und historische Züge ausgenommen), einzuführen beabsichtigt.

Die GCC-CIV/PRR sollen ab 3. Dezember 2009 angewendet werden. In diesem Mai wird das CIT noch ein Schreiben an alle CEO der Personenverkehrs-EVU richten, mit dem Ersuchen, die GCC-CIV/PRR formell gutzuheissen und sie im eigenen Unternehmen bzw. in den Verbänden in denen sie beteiligt sind, anzuwenden. Vor diesem Hintergrund hat das GS-CIT in den letzten Monaten die Kommerzielle Gruppe (bisher SGP) und deren Arbeitsgruppe TCV der UIC bei der Erstellung der neuen SCC für internationale Beförderungsausweise, die keiner obligatorischen Platzreservierung unterliegen, unterstützt. Das CIT steht in gleicher Weise auch für die Beratung der Angebotsverbände zur Verfügung.

Die GCC sind in juristischer Sprache abgefasst. Deshalb beschloss der Ausschuss auch einen gekürzten Wortlaut, der aus der Sicht der Reisenden redigiert ist. Er soll den Mitgliedern



Der Ausschuss CIV auf dem Weg zum Ziel.

als Wegleitung für ihre ausführlichere Information der Kunden dienen. Zusätzlich werden die Eisenbahnorganisationen UIC/CER/CIT ein Gerüst mit Textbausteinen für eine Kurzinformation zur Verfügung stellen. Mit diesen Werkzeugen sind die Mitglieder in die Lage versetzt, ihre Reisenden zum 3. Dezember 2009 zweckdienlich und der jeweiligen Situation entsprechend über die neuen Rechte und Pflichten zu informieren.

Die Handbücher des CIT, einerseits für die Ausgabe der Beförderungsausweise (GTV-CIT) und andererseits für die Muster der Beförderungsausweise (GTT-CIV) wurden ebenfalls der PRR angepasst. Gleichzeitig sind neue Bedürfnisse abgedeckt, wie der Verweis auf die geltenden GCC, die Angabe der Servicegebühr, die bessere Lesbarkeit von 2D-Strichcodes, die Ausgabe von Beförderungsausweisen auf A4-Blättern mit teilweisem Sicherheitsuntergrund. Auch die ersten Bestimmungen für die Ausgabe von Beförderungsausweisen, die nur aus elektronischen Daten bestehen, wurden aufgenommen.

Was das *Abkommen über die Beziehungen der Beförderer im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (AIV)* betrifft, erlitten die Arbeiten etliche Verzögerung. Die Arbeitsgruppe CIV ist beauftragt, bis Oktober 2009 eine überarbeitete Fassung vorzulegen, damit der Ausschuss CIV diese an seiner nächsten Tagung vom 3. Dezember 2009 verabschieden kann.

Im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten der PRR sei an dieser Stelle auch noch auf den Workshop UIC/CIT vom 30. Juni 2009 am Sitz der UIC in Paris aufmerksam gemacht (siehe Anzeige in dieser Ausgabe). Er soll die Entscheidungsträger der Mitgliedsunternehmen darin unterstützen, die PRR im Sinn ihrer kommerziellen Entscheidungen zeit- und sachgerecht umzusetzen.

Max.Krieg@cit-rail.org
Original: DE

Umwälzende Neuerungen im Eisenbahnhaftpflichtrecht

Ab 3. Dezember 2009 gilt auch für den nationalen Schienenverkehr in allen EU-Mitgliedstaaten ein einheitliches Haftpflichtrecht, jenes der CIV. Für die französische Rechtsprechung könnte dies enorme Auswirkungen haben. Das Kassationsgericht Frankreichs legt höhere Gewalt und Selbstverschulden des Reisenden äusserst restriktiv aus mit der Folge, dass die SNCF auch für grösstes Fehlverhalten des Reisenden – z.B. Hangeln auf dem Trittbrett eines fahrenden Zuges nach vorsätzlicher Aushebelung der automatischen Türschliessung – noch haften muss. Diese Rechtsprechung scheint nicht mehr haltbar, wenn sie auf CIV-Haftpflichtrecht abzustützen ist.

Diese und andere Themen bildeten Gegenstand der „Matinée débat“ der SNCF vom 7. Mai 2009. Zweimal im Jahr ruft die Direktorin des Departements Recht der SNCF, Henriette Chaubon, alle Juristinnen und Juristen ihrer Bahn zusammen, um aktuelle Fragen aufzuarbeiten und unternehmensweit eine „unité de doctrine“ sicherzustellen.

Die letzte Tagung war dem Eisenbahnhaftpflichtrecht gewidmet. Christophe Paulin, Professor an der Universität Toulouse, referierte zur künftigen Problematik der Überschneidung von CIV und EU-Fahrgastrechteverordnung. Isabelle Bon-Garcin,



Von Links nach Rechts: Christophe Paulin, Universität Toulouse; Henriette Chaubon, Direktorin Departement Recht, SNCF; Isabelle Bon-Garcin, Universität Lyon II; Thomas Leimgruber, Generalsekretär CIT.

Professorin an der Universität Lyon II, öffnete den Blick auf die Transportrechte für den Luft- und Strassenverkehr. Und unter der Leitung von Jean-Luc Dufournaud, Stellvertretender Chefjurist der SNCF (und Vizepräsident des CIT), beleuchteten Rechtsanwalt Bruno Odent, Advokat beim Staatsrat und beim Kassationshof sowie Anne-Elisabeth Credeville, Konsultantin am Kassationshof, die jüngste Rechtsprechung.

Das CIT war eingeladen, die neuen GCC-CIV/PRR vorzustellen. Auch dieses Thema stiess auf grosses Interesse. Angekündigt als „Versuch einer Harmonisierung“ gab der Generalsekretär des CIT seiner Überzeugung Ausdruck, dass das jüngste Produkt des CIT die zur Zeit bestmögliche rechtliche Handhabe darstellt, die neue Rechtslage einigermaßen sicher zu beherrschen. Die GCC-CIV/PRR sind am 30. April vom Ausschuss CIV des CIT einstimmig verabschiedet worden, nach 18 Monaten intensiver Arbeit von Fachjuristen und Experten aller grossen europäischen Bahnen.

Thomas.Leimgruber@cit-rail.org
Original: DE



Aufmerksame Teilnehmende am „Matinée débat“ der SNCF

Güterverkehr



Ein weiteres wichtiges Etappenziel ist erreicht

Die Grundlagenarbeiten, welche die Verbände zu leisten hatten, sind abgeschlossen. Dies ist eine der zentralen Feststellungen, die man nach den jüngsten Tagungen der Projektleiter und der Steuergruppe e-RailFreight vom 29./30. April 2009 machen kann.

Die UIC / RAILDATA haben die technischen Spezifikationen des Systems, denen die auf CIT-Ebene bereits vor einiger Zeit genehmigten funktionellen und rechtlichen Spezifikationen zugrunde liegen, fertig gestellt. Diese technischen Spezifikationen umfassen den Datenkatalog, den Meldungsfluss und den Meldungskatalog. Sie gelten sowohl für den elektronischen Frachtbrief als auch für den elektronischen Wagenbrief. Zudem sehen sie die Möglichkeit eines gemischten Systems vor, so dass der

elektronische Frachtbrief und der elektronische Wagenbrief vor ihrer allgemeinen Einführung auf bestimmten Verkehrsverbindungen bereits für Teilstrecken genutzt werden können.

Das von RAILDATA entwickelte zentrale System, das es interessierten EVU ermöglicht, ihre EDI-Nachrichten über eine einzige Schnittstelle auszutauschen, ist fertig gestellt und bereit, getestet zu werden.

Somit sind alle Voraussetzungen für die Einführung des e-RailFreight-Systems erfüllt. Für diese Phase sind nun in erster Linie die einzelnen EVU zuständig. Bei der Tagung der Projektleiter konnten bereits erste Verkehrsverbindungen ins Auge gefasst werden. Allerdings muss damit gerechnet werden, dass sich angesichts der Wirtschaftskrise Verzögerungen ergeben könnten.

Neben den genannten Vorteilen bezüglich des Informationsaustausches im Rahmen des Beförderungsvertrags wird der elektronische Frachtbrief einen grossen Teil der Informationen enthalten, die die EVU im Rahmen der summarischen Ein- und Ausgangsanmeldungen der EU an die Zollbehörden übermitteln müssen. Man beachte, dass das Datum, ab dem die Übermittlung dieser Voranmeldungen obligatorisch ist, auf den 1. Januar 2011 verschoben wurde. Das e-RailFreight-System wird auch einen Sicherheitsgewinn bei der Beförderung gefährlicher Güter bieten, da die entsprechenden Informationen bei Kontrollen oder Unfällen schneller verfügbar sein werden.

Für diejenigen EVU, die das System als erste realisieren, wird eine schlanke Projektstruktur beibehalten, um ihnen eine Plattform für den Informationsaustausch zu bieten, und um spezifische Anforderungen, z. B. in Bezug auf Sendungen des kombinierten Verkehrs, eingehender prüfen zu können.

Es sei noch angemerkt, dass auch die Überprüfung der Unterschriften-Problematik kurz vor dem Abschluss steht. Erstens wird bezüglich der Unterschriften des Absenders und des Beförderers auf dem Frachtbrief die den Vertragsparteien von den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM eingeräumte Mög-

lichkeit genutzt, eine Ersatzlösung zu vereinbaren. Sofern der Absender und der Beförderer keine abweichende Vereinbarung treffen, wird ihre Unterschrift durch die Sendungsidentifikation gemäss Feld 62 des Frachtbriefs ersetzt. Zweitens ist bezüglich der elektronischen Unterschrift daran zu erinnern, dass das Prinzip der funktionellen Gleichwertigkeit von elektronischem Frachtbrief und Papier-Frachtbrief in die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM aufgenommen wurde, um Probleme aufgrund unterschiedlicher Landesrechte zu vermeiden. Um diesem Prinzip zu genügen, wurden in den Spezifikationen des e-RailFreight-Systems systemtechnische (z. B. in Bezug auf die Identifizierung der Beteiligten) und datentechnische (Sicherheit, Integrität, Archivierung usw.) Anforderungen festgelegt. Eine elektronische Signatur soll folglich nicht systematisch vorgesehen, sondern bei Bedarf von den betroffenen Parteien vereinbart werden. Die Änderungen, die sich aus diesen jüngsten Arbeiten ergeben, werden den Mitgliedern des Ausschusses CIM zur Gutheissung auf dem Schriftweg unterbreitet, so dass sie am 1. Juli 2009 in Kraft treten können, und zwar gleichzeitig mit den in der letzten Tagung des Ausschusses CIM im März 2009 revidierten Spezifikationen (siehe CIT-Info 3/2009).

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

Aktueller Stand der Arbeiten im CIT/OSShD-Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“

Im Anschluss der Beschlüsse der Steuergruppe CIM/SMGS tagten die Expertengruppe und die Rechtsgruppe auf Einladung des Komitees der OSShD Ende April in Warschau.

Auf dem Programm der Expertengruppe standen zunächst die Finalisierung der Arbeiten im Zusammenhang mit dem Elektronischen Frachtbrief CIM/SMGS und insbesondere die technischen Spezifikationen. Die funktionellen und rechtlichen Spezifikationen wurden anfangs März 2009 gemeinsam vom CIT und von der OSShD als Empfehlung herausgegeben.

In Bezug auf die Stufe 2 „Gemischtes System“ (Papier + Datenmeldungen) für den elektronischen Frachtbrief CIM/SMGS verlangen das geltende Zollrecht der Europäischen Union und die nationalen Zollkodexe einzelner SMGS-Teilnehmerstaaten immer den Papierfrachtbrief als begleitendes Zolltransitdokument. Die Expertengruppe schlägt deshalb vor, die Realisierung der Stufe 2 für den elektronischen Frachtbrief CIM/SMGS zunächst zu verschieben, um sich auf die Realisierung der Stufe 1 „Elektronische vorausseilende Sendungsinformation“ zu konzentrieren. Eine neue Lagebeurteilung wird einerseits nach der Realisierung des Systems „NCTS-Rail“ und andererseits nach dem Inkrafttreten des neuen Zollkodexes Russland-Belarus-Kasachstan vorgenommen.

Im Hinblick auf die Ausdehnung des Geltungsbereichs des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS auf die transkontinentalen Korridore zwischen Europa und Asien/China finalisierte die Expertengruppe die Vorschläge für die Sicherstellung der chinesischen Sprache im Handbuch. Sie werden zur Gutheissung auf Projektebene der nächsten Sitzung der Steuergruppe unterbreitet, mit dem Ziel, nach der abschliessenden Zustimmung durch die Projektträger CIT und OSShD diese per 1. Januar 2010 in Kraft treten zu lassen.

Auf dem Programm der Rechtsgruppe CIM/SMGS standen zwei wichtige Vorhaben aus den Beschlüssen der Steuergruppe CIM/SMGS vom 8. Dezember 2008 in Warschau:

- 1) Das erste Vorhaben betrifft die Ausarbeitung von einheitlichen Regeln für die Auszahlung von Entschädigungsbeträgen im Anschluss der Reklamationsbehandlung CIM/SMGS. Die erarbeiteten Regeln werden das Handbuch „Frachtbrief CIM/SMGS“ ergänzen und sollen die Arbeit der Reklamationsdienste im Anschluss an die Reklamationsbehandlung CIM/SMGS wesentlich erleichtern, indem sie ein standardisiertes Vorgehen vorsehen.
- 2) Das zweite Vorhaben betrifft die Ausarbeitung von Verfahrensregeln für Änderungen und Ergänzungen zum Handbuch. Mit der flächendeckenden Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS bis bald zum Ural ist ein straffes und eingespieltes Verfahren für zügige Nachträge zum Handbuch und deren Anlagen in den verschiedenen Sprachversionen entscheidend.

Nach der Gutheissung der Vorschläge auf Projektebene durch die Steuergruppe CIM/SMGS und anschliessend durch die Projektträger CIT und OSShD ist das Inkrafttreten dieser Bestimmungen per 1. Januar 2010 vorgesehen.

In der Rechtsgruppesitzung Ende April fanden auch erste Diskussionen über die Machbarkeit Allgemeiner Beförderungsbedingungen („ABB Eurasia“) aufgrund von Internationalem Privatrecht (IPR) statt. Mit einer solchen Lösung könnten Sendungen zwischen CIM- und SMGS-Staaten aufgrund eines einzigen Beförderungsvertrags durchgeführt werden.

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

Zentralasien als Schlüsselregion im eurasischen Schienengüterverkehr

Vom 27. bis 29. April 2009 fand in Teheran ein Workshop der United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) und der Economic Co-operation Organization (ECO) zum Thema „Erleichterungen im Eurasischen Verkehr in der ECO-Region“ statt. Die ECO-Region bilden folgende Staaten: Afghanistan, Aserbaidschan, Iran, Kasachstan, Kirgisistan, Pakistan, Tadschikistan, Turkmenistan, Türkei und Usbekistan.

Das CIT war eingeladen, das CIT/OSShD-Projekt „Interoperabilität CIM/SMGS“ vorzustellen. Mit Genugtuung konnte es feststellen, dass der Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS in den ECO-Ländern schon erfreulichen Bekanntheitsgrad besitzt und sowohl auf staatlicher wie unternehmerischer Ebene auf breites Interesse stösst.

Bekanntlich soll der CIM/SMGS-Frachtbrief gemäss Erklärung von Kaliningrad (siehe CIT-Info 10/2008) auch Verwendung Richtung Asien finden. In diesem Zusammenhang spielen die zentralasiatischen Staaten und ihre Eisenbahnlinien eine Schlüsselrolle. Die entsprechenden Projektarbeiten schreiten planmässig voran und in Kürze wird der CIM/SMGS-Frachtbrief auch für den Gebrauch der chinesischen Sprache zur Verfügung stehen.

Das CIT nimmt jede erfolversprechende Gelegenheit wahr, das Projekt „Interoperabilität CIM/SMGS“ vorwärts zu bringen. Neben harter Knochenarbeit am Schreibtisch ist hierzu auch an Konferenzen, Lobbying und systematisches Networking erforderlich. Gerade der Workshop in Teheran machte deutlich,



Die Economic Co-operation Organisation (ECO) befasst sich auch mit der Förderung des eurasischen Verkehrs

dass die Eisenbahn in dieser Beziehung noch einiges lernen kann: Insbesondere die Interessenverbände der Strasse waren unübersehbar präsent und sehr professionell vertreten.

Thomas.Leimgruber@cit-rail.org
Original: DE

Erfolgsparameter für den Eisenbahngüterverkehr zwischen Asien und Europa (Prag-Konferenz)

Vom 4. bis 6. März 2009 fand in Prag die Konferenz zum Thema „Internationaler Eisenbahngüterverkehr zwischen Asien und Europa“ statt. Die Konferenz versammelte die wichtigsten Entscheidungsträger aus Wirtschaft und Politik, die zur Zeit an der Förderung der Europa-Asien-Transporte arbeiten. Die Verbände und Regierungsorganisationen UIC, OSShD, OTIF, CIT, IBS und FIATA gaben einen Überblick über aktuell laufende Aktivitäten und Initiativen zur Förderung der Europa-Asien-Landkorridore, insbesondere über das Projekt „paperless documentation“ und über die praktischen Erfahrungen mit dem Einsatz des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS sowie den Stand der Verhandlungen zur Ausdehnung des Anwendungsbereichs des COTIF und zur Reform des SMGS.

Die Vertreter der Verkehrsministerien Chinas, Russlands, Tschechiens und weiterer Staaten bekräftigten das besondere Interesse, das seitens der Politik der Förderung dieser Eisenbahnverkehrsströme beigemessen wird. Gerade in China wird zunehmend in den Ausbau der Schienenverkehrsverbindungen investiert, auch im Hinblick auf den Ausbau grenzüberschreitender Interkontinentaltransporte.



*Herr Hartmut Albers,
Director Trans Eurasia
Logistics, Deutschland*

Dem gegenüber standen die Erfahrungsberichte aus der Praxis der Europa-Asien-Verkehre: Vertreter von Gesellschaften wie Trans Eurasia Logistics (TEL) und Far East Land Bridge (FELB) berichteten über konkrete Erfahrungen in der Durchführung dieser Verkehre. Probleme, die durch die aktuelle Wirtschaftskrise noch verschärft werden, wurden offen angesprochen und diskutiert. Hauptproblem sind aktuell die drastisch gefallen Frachtraten für die Seefracht, mit der die Schiene nur schwer konkurrieren

kann. Insbesondere aufgrund des Zeitvorteils der Eisenbahnverkehre sind höhere Preise für die Eisenbahnbeförderung gegenüber der Kundschaft zwar vertretbar, aber nur bis zu einer bestimmten Grenze. Es bestand Einigkeit unter den Teilnehmern, dass die Eisenbahnen von ihrem nationalen tarifären Ansatz abrücken müssen, um weitere Marktanteile für diese Verkehre zu

akquirieren. Gleichzeitig müssen die EVU untereinander und auf Verbandsebene mit Nachdruck weiter an einer Optimierung und Beschleunigung der grenzüberschreitenden Prozesse arbeiten, um konkurrenzfähig zu werden.

Grundsätzlich benötigen derartige Verkehre verschiedene marktfähige Parameter, die einen Erfolg erst ermöglichen:

- Marktgerechte Frequenz (mindestens wöchentlich)
- Abfahrtsicherheit (garantierte Abfahrten nach festem Fahrplan)
- Kurze und feste Laufzeiten als Wettbewerbsvorteil gegenüber Seefracht
- Transporte mit kompletten Blockzügen auf der gesamten Strecke zur Laufzeitoptimierung und Vermeidung von Standzeiten und Rangiertätigkeiten (Sicherheit unterwegs)
- Konstanter Informationsfluss über operative Abwicklung per Tagesbericht (GPS)
- Marktfähige Preise

Veranstaltungen wie die Prager Konferenz sind von großer Bedeutung, um die für diese Verkehre entscheidenden Verhandlungspartner zusammenzubringen und die Geschäftsbezie-



Die Hauptader der Europa-Asien-Verkehre

hungen zu vertiefen und auszubauen. Es ist im Interesse aller beteiligten EVU und Logistikunternehmen, die Probleme flexibel und effizient anzugehen, um den lukrativen Markt der Europa-Asien-Verkehre auch für die Schiene weiter zu erschließen.

hartmut.albers(at)bahn.de
Original: DE

CIT-Itself

Workshop zu den neuen Rechten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr



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

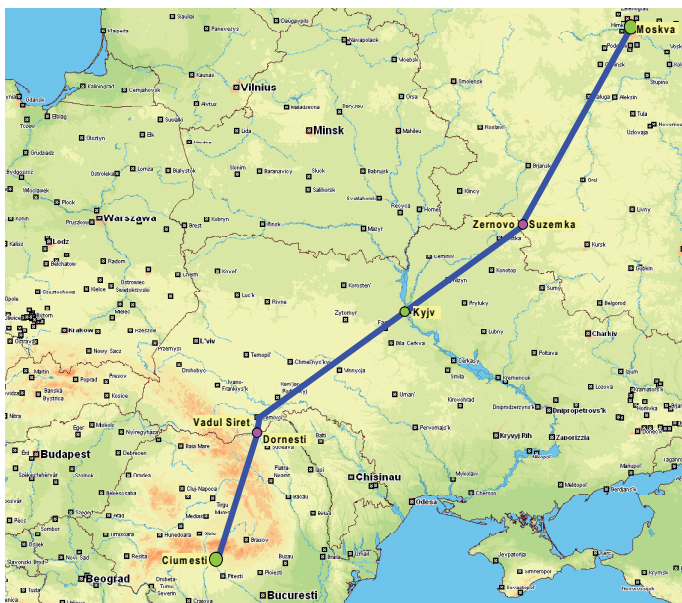
- Erarbeitung und Anwendung von Tarifen und besonderen Beförderungsbedingungen
- Organisation und Kontrolle des Kundendienstes
- Ausbildung der Mitarbeiter und Koordinierung der internen Kommunikation

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

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

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

Flyer und Anmeldekarte dieses Workshops sind ausserdem über unsere Webpage abrufbar:
http://www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Workshop_Passengers-New-Rights.pdf



Korrigenda:

Das Generalsekretariat des CIT entschuldigt sich für die nicht korrekte Darstellung des Abgangsorts Ciumesti für die regelmäßigen Verkehre unter Verwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS für Renault in CIT-Info 3/2009, S. 8. Anbei ist der Abgangsort dieser Verkehrsverbindung richtig dargestellt.

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

Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
26. Mai	Passenger Working Group der CER	Brüssel	Isabelle Oberson
3. Juni	Steuerkomitee Forum Güterverkehr der UIC	Paris	Henri Trolliet
4. Juni	Forum Güterverkehr der UIC	Paris	Henri Trolliet
9./10. Juni	COTIF/ECO Workshop „Rail Transport between Europe and Asia“	Istanbul	Erik Evtimov
15. Juni	Generalversammlung der CER	Paris	Thomas Leimgruber
15. Juni	Regionalversammlung Europa der UIC	Paris	Thomas Leimgruber
18. Juni	High level meeting Passenger der CER	Rom	Thomas Leimgruber
23. Juni	UNECE Expert Group Meeting on Hinterland Connections of Seaports	Genf	Erik Evtimov
23.-25. Juni	Revisionsausschuss der OTIF	Bern	Henri Trolliet
24./25. Juni	Arbeitsgruppe „Maintenance Passenger“ der UIC	Paris	Max Krieg
2. Juli	Tagung Ost-West Tarif	Vilnius	Isabelle Oberson
16 Juli	Unterarbeitsgruppe Verschlüsse der CER	Bern	Nathalie Greinus

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