

Editorial

Stabwechsel



Seit Beginn dieses Jahres steht das CIT unter neuer Präsidentschaft. Mit Jean-Luc Dufournaud, Stellvertretender Leiter der Rechtsabteilung der SNCF, ist unser Verband frisch gestartet und blickt voller Tatendrang in die Zukunft.

Prioritär für Jean-Luc Dufournaud ist die Intensivierung der Aktivitäten des CIT im Zusammenhang mit EU-Recht. Rechtzeitig – und das heisst künftighin eher früher als später – ist die transportrechtliche Relevanz von EU-Aktivitäten zu erfassen. Ferner soll unter Einbezug auch des Personenverkehrs die rechtliche Interoperabilität zwischen Ost und West weiterentwickelt werden. Und schliesslich möchte der neue Präsident den Blick vermehrt auf andere Verkehrsträger lenken: neben Interoperabilität ist Intermodalität anzustreben, also die Koordinierung unterschiedlicher Rechtsgrundlagen für den Verkehr zu Wasser, zu Land und in der Luft. Lesen Sie hier zu mehr auf Seite 2.

Ein neuer Blickwinkel deckt auch neue Probleme auf. Mit Verwunderung und einiger Sorge nimmt man zur Kenntnis, dass sich die Fahrgastrechte der verschiedenen Verkehrsträger ungleich fortentwickeln. Dabei macht es den Anschein, dass weniger die spezifischen Gegebenheiten der betreffenden Verkehrsträger als geschicktes Lobbying den Gang der Dinge leiten. Die vergleichende Studie auf den Seiten 5-8 zeichnet diese Entwicklung nach.

Nebst Zielen und Visionen ist das Dringliche und Alltägliche nicht aus den Augen zu verlieren. Mit der Streichung der rechtlichen Bestimmungen im UIC-Merkblatt 471-1 ist auch die Grundlage für die Regelung der Haftung an den Schnittstellen zu den Übergabepunkten der Eisenbahnunternehmen an ihren Schnittstellen weggefallen. Jüngste Schadenfälle zeigen, dass diese Lücke dringend zu schliessen ist. Lesen Sie auf S. 3, wie die UIC und das CIT dieses komplexe Projekt aufgleisen wollen.

Mit einem neuen Präsidenten steht das CIT vor spannenden neuen Aufgaben. Der Stabwechsel von der DB zur SNCF entspricht dabei bewährter CIT-Tradition: regelmässige Rotation auf Leitungs- und Sachbearbeitungsebene sollen sicherstellen, dass unterschiedliche Kulturen und Philosophien zum Tragen kommen. Dies ist der beste und sicherste Weg, immer wieder auch in kontroversen Fragen zu tragfähigen Lösungen zu gelangen.

Ihr Thomas Leimgruber
Generalsekretär des CIT

Inhaltsverzeichnis

Die Sicht des neuen Präsidenten des CIT	2
Antrag Armeniens auf Beitritt zum COTIF	3
Grenzüberschreitende Zusammenarbeitsverträge	3
Breitspur bis Wien ist technisch und rechtlich machbar	4
Vergleich der Fahrgastrechte Schiene/Luft/See	5
Ticketing – künftiges Weissbuch	8
Ticketing – noch lange nicht ohne Papier	9
Richtlinie über Rechte der Verbraucher	10
Grundsteine für ein interkontinentales Eisenbahntransportrecht	11
Wichtige Impulse der Kasachischen Bahnen im Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“	11
Tagung des Ausschusses CIM des CIT	12
Die Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Nutzung der Infrastruktur auf der Zielgeraden	12
Vorbehalte CUI	13
Studie der EU-Kommission zur Haftung zwischen Infrastrukturbetreiber und Beförderer	13
Recht und Praxis: Beförderungshindernisse Reklamationen der Reisenden	14
CIT-Itself	14



Conférence des services des réclamations marchandises
Berne, jeudi 26 mai 2011

Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr
Bern, Donnerstag 26. Mai 2011

Conference of Freight Claims Departments
Bern, Thursday 26 May 2011

Réserve aux membres du CIT
CIT-Mitgliedern vorbehalten
Limited to CIT members

Für weitere Informationen siehe Seite 15 und unter:
www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Conference_Freight_Claims_Dept_2011.pdf

Die Sicht des neuen Präsidenten des CIT



*Jean-Luc Dufournaud
Präsident des CIT*

Zu Beginn meiner Amtszeit als Präsident des CIT möchte ich mich an sämtliche Mitglieder unserer Organisation wenden, um die mehr denn je fundamentale Rolle zu unterstreichen, die dieser angesichts der immer rasanteren Entwicklung ihres Umfelds zukommt. Bei der Gelegenheit werde ich Ihnen auch die Hauptziele vorstellen, die wir während meiner Amtszeit gemeinsam verfolgen wollen.

Ich bedanke mich bereits im Voraus ganz herzlich für Ihre wertvolle Unterstützung. Bitte zögern Sie nicht, mir Ihre Vorschläge und Erwartungen hinsichtlich des zukünftigen Kurses des CIT mitzuteilen.

Die fundamentale Rolle des CIT

Das CIT muss sich in seiner Rolle als professioneller Verband weiter für die Umsetzung des internationalen Eisenbahnrechts (nicht nur des COTIF) und in diesem Rahmen für die Standardisierung der vertraglichen Beziehungen zwischen den Eisenbahnunternehmen und den anderen Akteuren im Beförderungsbereich einsetzen. Ich denke dabei insbesondere an die Reisenden, die Verloader, die Infrastrukturbetreiber und die Wagenhalter.

Diese Rolle muss auch die kollektive Repräsentation und Interessenvertretung der Mitgliedsunternehmen in rechtlicher Hinsicht mit einschliessen.

Hauptziele der Amtszeit

1. Ich habe mich oben auf das internationale Eisenbahnrecht bezogen, weil die Rolle des CIT über die Umsetzung des COTIF hinausgehen muss, was eines der Hauptziele ist. Auch andere Rechtsinstrumente müssen einbezogen werden. Ich denke da an die Anwendung der EU-Texte – die Neufassung des ersten Eisenbahnpakets –, aber zum Beispiel auch an die Interoperabilität von CIM/SMGS auf eurasischer Ebene.

Neben der weiterhin sehr engen Zusammenarbeit mit der OTIF muss das CIT also seine Beziehungen zur EU (natürlich mit Rücksicht auf die Zuständigkeit der CER), aber auch zu Organisationen wie der OSShD oder der UNECE intensivieren.

2. Zweites Hauptziel des CIT ist die Entwicklung in Richtung Osten. Die transportrechtliche Interoperabilität zwischen Europa und Asien wird zur sowohl zentralen als auch vitalen Frage, die das CIT entschlossen angehen muss. Diese Interoperabilität ist besonders in den Bereichen Logistik und Güterverkehr erforderlich, spielt aber auch für den Personenverkehr eine wichtige Rolle (Interoperabilität CIV/SMPS).

3. Beim Personenverkehr muss angesichts der immer umfangreicheren Rechte, die den Fahrgästen sämtlicher Verkehrsträger zuerkannt werden, und der Liberalisierung des Eisenbahnpersonenverkehrs auch das dritte Hauptziel des CIT liegen.

Das CIT muss die diesbezüglichen Entwicklungen regelmäßig absichern und überprüfen.

4. Das vierte Hauptziel hängt mit der Intermodalität zusammen: Ich sprach vom internationalen Eisenbahnbeförderungsrecht, aber eigentlich bräuhete man nur vom internationalen Beförderungsrecht zu sprechen, da vor oder nach der Schiene die See, die Strasse oder eventuell das Flugzeug kommt. Das CIT muss sich also in diese Welt der Intermodalität einfinden und auch hierfür die angemessenen Rechtsinstrumente schaffen.

5. Auch die Festlegung klarer, objektiver Spielregeln zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern, die auf der Anerkennung der Kompetenzen und Verantwortlichkeiten jeder der beiden Parteien gründen, muss das Handeln des CIT in den kommenden Jahren mitbestimmen. Die bereits getane Arbeit ist bemerkenswert; durch sie konnten mit RailNetEurope allgemeine Bedingungen für die Infrastrukturnutzung ausgehandelt werden. Diese wichtige Arbeit muss unbedingt fortgesetzt und vertieft werden.

6. Die Elektronisierung der Beförderungsdokumente (Fahrschein und Frachtbriefe) wird eine immer greifbarere Realität. Sie wird den Austausch beschleunigen und vereinfachen. Gleichzeitig wirft sie neue juristische Fragen in Sachen Beweisrecht, elektronische Signatur sowie Datensicherheit und -integrität auf – Themen, mit denen sich das CIT weiterhin unter Einsatz seines Sachverständs beschäftigen muss.

Fazit

Das CIT muss aktiv zur Schaffung eines einheitlichen internationalen Beförderungsrechts beitragen, das auf gemeinsamen Rechtsbegriffen beruht und einfache, verständliche und leicht anwendbare Rechtskonzepte umfasst. Dies ist der Anspruch des Berner Appells, den das CIT 2010 verfasst hat und der sich nur wiederholen lässt.

Jean-Luc.Dufournaud(at)sncf.fr
Original: FR

Verkehrsrecht und Verkehrspolitik

Antrag Armeniens auf Beitritt zum COTIF

Am 30. Dezember 2010 stellte Armenien einen Antrag auf Beitritt zum COTIF. Er enthält keinen Vorbehalt, erfasst somit alle 7 Anhänge des Übereinkommens (CIV, CIM, RID, CUV, CUI, APTU und ATMF).



Erfolgt bis Mitte April 2011 kein Einspruch von fünf Mitgliedstaaten der OTIF, gilt der Antrag als rechtsverbindlich angenommen. Der Beitritt selbst wird dann am ersten Tag des dritten Monats wirksam, nachdem der Generalsekretär der OTIF den Mitgliedstaaten die rechtsverbindliche Annahme mitgeteilt hat.

Das Eisenbahnnetz Armeniens ist breitspurig (1520 mm); misst 780 km (wovon 2,5% Doppelspur). Es ist fast vollständig elektrifiziert (98%)! Seit 2008 ist die Armenische Eisenbahn in Konzession an die RZD vergeben und wird unter dem Namen *Geschlossene Aktiengesellschaft „Süd-Kaukasus Eisenbahn“* betrieben.

Voraussichtlich Mitte 2011 dürfte Armenien somit 47. Mitgliedstaat der OTIF werden.

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

Revision der grundlegenden Instrumente für die grenzüberschreitenden Zusammenarbeitsverträge

Die grenzüberschreitenden Zusammenarbeitsverträge ruhen lange Zeit auf dem UIC-Merkblatt 471-1, das die Rechte und Pflichten der beiden benachbarten «Netze» beim Grenzübergang der Züge regelte. Für jede Grenze existierte ein eigenes Protokoll. Mit der Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Beförderungstätigkeit, dem Inkrafttreten des neuen COTIF im Jahr 2006 und dessen neuen Formen der Zusammenarbeit sowie der Liberalisierung des internationalen Eisenbahngüter- und -personenverkehrs innerhalb der Europäischen Union ist dieses Merkblatt zwangsläufig obsolet geworden.

Die UIC hat das Merkblatt zwischen 2005 und 2009 revidiert und lediglich die betrieblichen Aspekte der Beziehungen zwischen den Infrastrukturbetreibern beibehalten. Diese umfangreiche Nachbesserung hat bei den Eisenbahnunternehmen zu einer ziemlichen Unsicherheit darüber geführt, wie die rechtlichen, geschäftlichen und betrieblichen Aspekte ihrer neuen grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zu regeln seien.

Vertragliche Aspekte

Das CIT stellt seinen Mitgliedern allgemeine Bedingungen zur Verfügung, die der Standardisierung mehrerer Formen der Zusammenarbeit dienen. Die Eisenbahnunternehmen können wählen, ob sie als aufeinander folgende Beförderer (Gemeinsame Beförderung) oder als Haupt- und ausführender Beförderer (Unterbeförderung) zusammenarbeiten möchten. Sie können sich auch darauf beschränken, einem anderen, für den Transport verantwortlichen Unternehmen, Dienstleistungen (Traktion, Vermietung von Triebfahrzeug und -führer usw.) bereitzustellen.

Die allgemeinen Bedingungen des CIT regeln insbesondere die Wahl des Rollmaterials, die Überprüfungen, den Informationsaustausch, die Begleitdokumente, die Lizenzen, die Zahlungen und die Haftung bei Schäden aufgrund von oder an Rollmaterial, Infrastruktur, Kunden usw.

Zahlreiche weitere Standards, die CIT, UIC und RNE ihren Kunden anbieten, betreffen Fragen der Beförderungsplanung, der Ausgabe von Beförderungsdokumenten, der Bearbeitung von Kundenreklamationen, der Wagenverwendung, der Infrastrukturnutzung usw.

Betriebliche Aspekte

Die UIC-Merkblätter der Serie 400, die sich mit betrieblichen Aspekten beschäftigen, wurden grösstenteils revidiert und mit den Technischen Spezifikationen Interoperabilität (TSI), die in den vergangenen Jahren von der ERA (Europäische Eisenbahnagentur) entwickelt wurden, in Einklang gebracht. Die TSI OPE¹ spielt eine äusserst wichtige Rolle bei der Interoperabilität internationaler Züge, da sie Mindeststandards für Rollmaterial, Personal, Technik usw. festsetzt. Was bleibt in den Zusammenarbeitsverträgen in betrieblicher Hinsicht noch zu regeln? Dies muss noch geklärt werden; es ist jedoch

¹ Entscheidung 2006/920/EG der Kommission vom 11. August 2006 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, Abl. L 359 vom 18.12.2006, S. 1–160.

unwahrscheinlich, dass die europäische Gesetzgebung und die nationalen Gesetzgebungen, die beiderseits einer Grenze gelten, ausnahmslos sämtliche Fragen regeln.



Die Standardisierung der Zusammenarbeitsverträge zwischen Unternehmen steigert die Qualität der Beförderungen.

Müssen die bestehenden Instrumente revidiert werden?

Die Instrumente zur Standardisierung der Zusammenarbeit zwischen Unternehmen wurden im Laufe der Jahre gemäss den Bedürfnissen von unterschiedlichen Gruppen entwickelt. Es ist schwierig, sich heute einen Überblick über alle Texte zu verschaffen, die in den verschiedenen Bereichen der Zusammenarbeit gelten. Zudem stellen sich bestimmte Texte gelegentlich als widersprüchlich heraus. Daher wurde eine multidisziplinäre Gruppe mit Vertretern von Unternehmen und Eisenbahnverbänden eingerichtet, um die bestehenden Instrumente zu überprüfen und die Handlungsbereiche zu bestimmen. Diese Gruppe, an der das CIT aktiv beteiligt ist, hat sich vorgenommen, bis zum Mai 2011 allfällige Widersprüche oder Lücken zu erfassen und konkrete Massnahmen vorzuschlagen.

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

Breitspur bis Wien ist technisch und rechtlich machbar

Das von der Eisenbahn Russlands (RZD) gemeinsam mit den Bahnen Österreichs (ÖBB), der Slowakei (ZSSK) und der Ukraine (UZ) geplante Vorhaben, die Breitspur (1520 mm) bis in den Raum Wien zu verlängern, ist ein weiterer Schritt vorangekommen. Nun liegt die von *Roland Berger Strategy Consultants* erstellte Machbarkeitsstudie vor, die zum Schluss gelangt, dass das Projekt sowohl technisch wie rechtlich realisierbar sei.

Das Projekt

Die Kosten der 450 km langen Neubaustrecke werden auf 6.3 Milliarden Euro veranschlagt. Weitere 240 Millionen Euro wären in Terminals und 130 Millionen Euros in Rollmaterial zu investieren. Nach Einschätzung der Consultants würde das Projekt während der Erstellungsphase direkt oder indirekt 21'000 Jobs schaffen; der Betrieb der Strecke generierte im Transportbereich 8'100 Stellen und im Infrastrukturbereich 3'100 Stellen.

Die Projektträger analysieren nun in den nächsten Wochen, gemeinsam mit den zuständigen staatlichen Stellen, die Ergebnisse der Studie. Als weitere Schritte sind eine Umweltanalyse, die Prüfung von Finanzierungsmodellen und die Erstellung eines Businessplans vorgesehen.

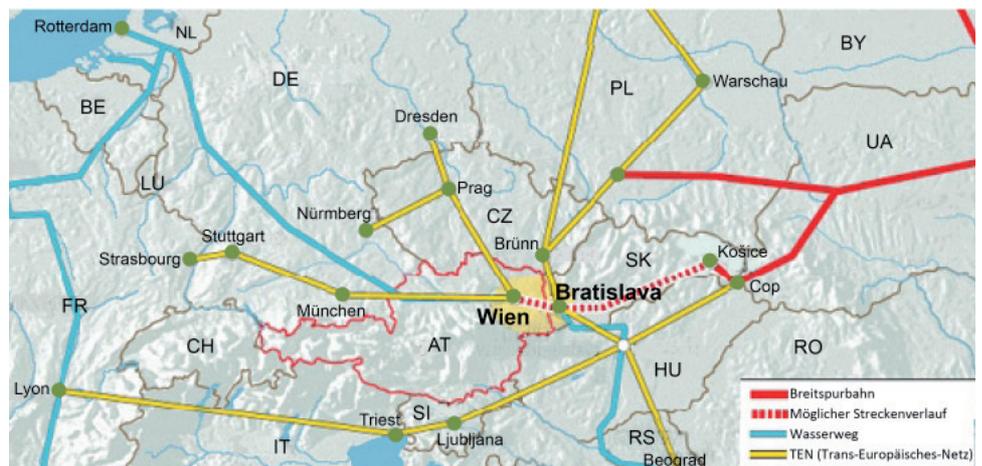
70% des Projekts betreffen die Slowakei. Verglichen mit dem Seeweg verkürzt die Breitspurbahn die Transportzeiten zwischen Europa und Asien von 25 auf 15 Tage.

Relevanz für das Eisenbahntransportrecht

Um aus dem Ausbau des Breitspurnetzes optimalen Nutzen zu ziehen, müssten rechtzeitig auch adäquate Rechtsgrundlagen bereitstehen, d.h. ein interkontinentales Eisenbahntransportrecht, das die bestehende Rechtsgrenze zwischen CIM und SMGS überwindet. Die zuständigen zwischenstaatlichen Organisationen – allen voran die OTIF in Bern und die OSShD in Warschau, aber auch die UNECE in Genf – sollten deshalb das Vorhaben genau verfolgen.

Das CIT seinerseits wird seine Arbeiten im Projekt „transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“ weiter vorantreiben und den vorhandenen Freiraum im vertragsrechtlichen Bereich konsequent ausschöpfen.

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



Personenverkehr

Vergleichende Studie der Fahrgastrechte im Schienen-, Luft- und Seeverkehr



Isabelle Oberson
Juristin bei CIT

Die Europäische Union hat ihr Ziel, das sie sich 2001 im *Weissbuch zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010* gesteckt hat, erreicht: die Benutzer ins Zentrum der Verkehrspolitik zu rücken. Nach der Einigung des Vermittlungsausschusses vom 30. November 2010 über die Fahrgastrechte im Busverkehr unterliegen nunmehr alle Verkehrsträger hinsichtlich der Fahrgastrechte einer besonderen Regelung. Sind diese Rechte hinsichtlich der verschiedenen Verkehrsträger äquivalent bzw. vergleichbar? Dies scheint nicht der Fall zu sein.

Das CIT schlägt eine erste Analyse der Haftungssysteme bei Unfällen und Verspätungen im Schienen-, Luft- und Seeverkehr vor. Der vierte Verkehrsträger – die Strasse – wird getrennt betrachtet, und zwar nach der Veröffentlichung der entsprechenden Verordnung im Amtsblatt der EU. Weitere Aspekte der Fahrgastrechte (Information, Reklamationen, Rechte von Personen mit eingeschränkter Mobilität, Qualitätskontrolle usw.) werden in der nächsten Ausgabe des CIT-Info behandelt.

Geltende Texte

Jeder Verkehrsträger folgt bezüglich der Gesetzgebung zu den Fahrgastrechten seinen eigenen Regeln:

- 1) Der Eisenbahnverkehr richtet sich ausschliesslich nach der *EG-Verordnung 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr*, die am 3. Dezember 2009 in Kraft trat und deren Anlage I Auszüge der *Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV* enthält (die die meisten Mitgliedstaaten der EU¹ seit dem 1. Juli 2006 anwenden, denen die EU allerdings noch nicht beigetreten ist);
- 2) Im Luftverkehr finden mehrere Gesetzgebungen Anwendung:
 - a. das *Übereinkommen von Montreal*, dem die EU beigetreten ist und das seit dem 29. Juni 2004 EU-weit Anwendung findet;
 - b. die *EG-Verordnung 889/2002* über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen, die am 30. Mai 2002 in Kraft trat und das *Übereinkommen von Montreal* erweitert und vervollständigt;
 - c. die *EG-Verordnung 261/2004* über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder grosser Verspätung von Flügen, die am 17. Februar 2005 in Kraft trat;
 - d. die *EG-Verordnung 1107/2006* über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität, die am 26. Juli 2008 in Kraft trat;
- 3) Für den Seeverkehr gelten ebenfalls mehrere Gesetzgebungen:
 - a. die *EG-Verordnung 392/2009* über die Unfallhaftung von Beförderern von Reisenden auf See, deren Anlage I Auszüge des *Protokolls von 2002 zum Athener Übereinkommen* (das bislang unter den EU-Staaten ausschliesslich von Lettland ratifiziert wurde und dem die EU noch nicht beigetreten ist) enthält, das am 1. Januar 2013

in Kraft tritt; es ist darauf hinzuweisen, dass das *Athener Übereinkommen* in seiner Fassung von 1974 derzeit in 8 Mitgliedstaaten der EU Anwendung findet²;

- b. die *EU-Verordnung 1177/2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr*, die am 18. Dezember 2012 in Kraft tritt;
- 4) Der Strassenverkehr wird bald durch eine Verordnung geregelt, zusätzlich zum *Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassenpersonen- und -gepäckverkehr (CVR)*, das in 8 Ländern, darunter 3 EU-Mitgliedstaaten (Lettland, Tschechische Republik und Slowakei), Anwendung findet.

Haftung bei Tötung oder Verletzung

Bei einem Unfall wird die Haftung der Beförderer von Verkehrsträger zu Verkehrsträger sehr unterschiedlich geregelt. Diese – historischen – Unterschiede lassen sich durch den Kontext erklären, in dem die internationalen Abkommen zu den verschiedenen Verkehrsträgern seit Beginn des 20. Jahrhunderts entwickelt und erweitert wurden. Auch wenn diese Vielfalt an Haftungssystemen teilweise ihre Gründe hat, erschwert sie die Bewertung und den Vergleich der Fahrgastrechte auf diesem Gebiet (siehe nebenstehende Tabelle).

Was den Eisenbahnverkehr angeht, umfassen die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV ein «objektives» oder «kausales» Haftungssystem³. Dieses System schützt besonders den Reisenden: Es genügt zu beweisen, dass ihm während seines Aufenthalts im Zug ein Schaden entstanden ist (auch beim Betreten oder Verlassen des Zuges). Um sich von der Haftung zu befreien, muss der Eisenbahnbeförderer belegen, dass einer der drei rechtlich zugelassenen Befreiungsgründe gegeben ist. Der Begriff «höhere Gewalt» ist dabei eindeutig und streng definiert: Sie liegt nur vor, wenn der Unfall durch «ausserhalb des Eisenbahnbetriebes liegende Umstände verursacht worden ist und der Beförderer diese Umstände trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnte».

Die ER CIV definieren, welche Schäden zu berücksichtigen sind (Bestattung, Überführung, Unterhaltungspflichten, Heilung, gänzliche oder teilweise Arbeitsunfähigkeit, Zunahme der Bedürfnisse) und bieten dem nationalen Gesetzgeber die Möglichkeit, die Haftung des Beförderers auf weitere Personenschäden auszuweiten. Die Beträge, die der Beförderer als Schadenersatz schuldet, werden auf der Grundlage des im konkreten Fall geltenden nationalen Rechts errechnet, also gemäss dem Recht des angerufenen Gerichts⁴. Sofern ein nationales Recht einen Höchstbetrag für den Schadenersatz bei Personenschäden

¹ mit Ausnahme von Irland, Italien und Schweden; Zypern und Malta haben keine Eisenbahninfrastruktur.

² Belgien, Estland, Griechenland, Irland, Luxemburg, Spanien, Polen und das Vereinigte Königreich.

³ Diese Begriffe variieren von einem Rechtssystem zum andern und hängen vom nationalen Verständnis des Haftungsrechts ab. Unter «objektiver oder kausaler Haftung» ist eine Haftung zu verstehen, die keinesfalls von dem Begriff der Schuldzuweisung abhängt. Sie ist einzig mit den Betriebsrisiken verbunden.

⁴ Gemäss Artikel 8 COTIF handelt es sich dabei um das Landesrecht desjenigen Staates, in dem sich das mit der Rechtssache befasste Gericht befindet.

HAFTUNG BEI UNFÄLLEN	SCHIENE		LUFT		SEE	
	Tötung oder Verletzung	<ul style="list-style-type: none"> • strikte Haftung mit 3 Befreiungsgründen (→ «Höhere Gewalt», Verschulden des Reisenden, Dritte mit Ausnahme von IB und anderen EVU) • kein Höchstbetrag für Schadenersatz, sofern nicht durch nationales Recht geregelt; die Obergrenze muss jedoch <u>mindestens 175'000SZR betragen*</u> 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>unter 113'100SZR*</u>: strikte Haftung mit einem Befreiungsgrund (Verschulden des Reisenden) • <u>über 113'100SZR</u>: Haftung bei Verschulden mit Umkehr der Beweislast (keine Fahrlässigkeit des Beförderers, Fahrlässigkeit eines Dritten) • Schadenersatz mit Strafwirkung oder verschärfter Schadenersatz ausdrücklich ausgeschlossen 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>unter 250'000SZR*</u>: strikte Haftung mit 3 Befreiungsgründen (→ «Höhere Gewalt», Verschulden des Reisenden, Dritte) • <u>zwischen 250'000SZR und 400'000 SZR</u>: Haftung bei Verschulden mit Umkehr der Beweislast • <u>über 400'000SZR</u>: keine Haftung, sofern nicht grobe Fahrlässigkeit oder Absicht • Schadenersatz mit Strafwirkung oder verschärfter Schadenersatz ausdrücklich ausgeschlossen 		
	Vorschüsse	<ul style="list-style-type: none"> • min. 21'000€ im Todesfall • nicht rückzahlbar, ausser wenn ein Verschulden des Reisenden vorliegt oder die Person nicht berechtigt ist 	<ul style="list-style-type: none"> • min. 16'000SZR im Todesfall • nicht rückzahlbar, ausser wenn der Beförderer nicht haftbar oder die Person nicht berechtigt ist 	<ul style="list-style-type: none"> • min. 21'000€ im Todesfall • nicht rückzahlbar, ausser wenn der Beförderer nicht haftbar ist, ein Verschulden des Reisenden vorliegt oder die Person nicht berechtigt ist 		
	Verlust oder Beschädigung von Handgepäck	<ul style="list-style-type: none"> • strikte Haftung bei Verletzung des Reisenden, bis zu 1400SZR • Haftung bei Verschulden, wenn der Reisende nicht verletzt wurde 	<ul style="list-style-type: none"> • Haftung bei Verschulden bis zu 1131SZR • Obergrenze aufgehoben wenn qualifiziertes Verschulden des Beförderers 	<ul style="list-style-type: none"> • Haftung bei Verschulden bis zu 2250SZR pro Reisenden und Beförderung (Verschulden angenommen im Fall eines Zwischenfalls beim Versand) 		
	Unterstützung bei Klagen gegen Dritte	<ul style="list-style-type: none"> • Ein EVU, das seine Haftung bestreitet, muss sich in angemessenem Umfang bemühen, Klagen von Passagieren gegen Dritte zu unterstützen 	---	---		

* 1 SZR = 1,14€ (2011-02-27); siehe www.imf.org

vorsieht⁵, muss dieser mindestens 199'500€ betragen⁶. Allerdings gibt es in vielen europäischen Staaten keinen solchen Höchstbetrag bei Personenschäden. Somit ist die Haftung der Eisenbahnbeförderer in den meisten Fällen unbegrenzt oder beträgt mindestens 199'500€.

Die Luft- und Seeverkehrsrechte verfügen über ein stufenweises Haftungssystem:

- Unterhalb einer gewissen Grenze ist das System stark auf den Schutz des Reisenden ausgerichtet; das System im Seeverkehr gleicht dem des Eisenbahnverkehrs, während das des Flugverkehrs viel strenger ist.
- Oberhalb dieser Grenze haftet der Beförderer nur im Fall des Verschuldens, sofern er nichts Gegenteiliges beweisen kann; theoretisch betrachtet unterscheidet sich dieses System nicht sehr von demjenigen des Eisenbahnverkehrs, allerdings werden dabei Rechtsbegriffe verwendet, die stark an nationale Auffassungen des Haftungsrechts gebunden sind und somit je nach angerufener Instanz noch einige Überraschungen bereithalten könnten.
- Der Seebeförderer ist ausserdem von Haftungen für Schäden, die 456'000€ überschreiten, völlig entbunden, sofern es sich nicht um schwerwiegendes oder vorsätzliches Verschulden handelt.

Weder das Übereinkommen von Montreal noch das Protokoll 2002 zum Athener Übereinkommen erläutern, für welche Schäden aufgekomen werden muss: Dies richtet sich nach dem geltenden nationalen Recht. Jedoch schliessen beide Übereinkommen einen der Strafe oder der Abschreckung dienenden Schadenersatz ausdrücklich aus.

Zahlung von Vorschüssen bei einem Unfall

Die EU verpflichtet den Beförderer, verletzten Reisenden Vorschüsse zu leisten, damit diese ihre «unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse» decken können. Bei einem tödlichen Unfall erhalten die Anspruchsberechtigten der verstorbenen Reisenden im Falle eines Eisenbahn- oder Schiffsunglücks mindestens 21'000€ und im Falle eines Flugunglücks 18'240€. Diese Vorschüsse können mit dem später gezahlten Schadenersatz verrechnet werden. Sie sind jedoch nicht rückzahlbar, ausser in den Fällen, die aus den europäischen Verordnungen hervorgehen. Was rechtfertigt die Unterschiede zwischen den im Todesfall zu zahlenden Beträgen? Warum können die Eisenbahnverkehrsunternehmen sich die Vorschüsse in Fällen, in denen sie rechtlich nicht verantwortlich waren, nicht erstatten lassen, während dies für Beförderer im See- und Luftverkehr durchaus möglich ist? Es ist schwierig, derartige Unterschiede in den zwischen 2002 und 2009 aufgesetzten Verordnungen zu begründen.

Haftung bei Verspätungen und Ausfällen

Bei Verspätungen und Ausfällen wird die Haftung der Beförderer je nach Verkehrsträger völlig unterschiedlich gehandhabt (siehe nebenstehende Tabelle). Diese Unterschiede lassen sich vielleicht durch den politischen Kontext erklären, in dem die entsprechenden europäischen Verordnungen zu den verschiedenen Verkehrsträgern zwischen 2002 und 2011 entstanden sind. Anscheinend wollte der europäische Gesetzgeber über

⁶ Umrechnung der festgesetzten Beträge nach Sonderziehungsrecht gemäss dem am 27. Februar 2011 gültigen IWF-Index (www.imf.org).

⁵ Laut Informationen des CIT ist dies in mehreren Staaten, insbesondere in Griechenland, den Niederlanden, der Tschechischen Republik, Rumänien, Serbien und Slowenien, der Fall.

	SCHIENE	LUFT	SEE	
HAFTUNG BEI VERSPÄTUNG	Abbruch / Rückkehr + Erstattung	<ul style="list-style-type: none"> bei einer erwarteten Verspätung am (endgültigen) Bestimmungsort von mehr als 60 Minuten Erstattung innerhalb 1 Monats in Form eines Gutscheins oder in bar 	<ul style="list-style-type: none"> bei verweigertem Einstieg, Ausfall oder Verspätung von mehr als 5 Stunden 	<ul style="list-style-type: none"> bei erwartetem Ausfall oder verspäteter Abfahrt von mehr als 90 Minuten Erstattung innerhalb von 7 Tagen in bar, Überweisung/Anweisung/Scheck oder Gutschein
	Fortsetzung / Umleitung	<ul style="list-style-type: none"> bei einer erwarteten Verspätung am (endgültigen) Bestimmungsort von mehr als 60 Minuten <ul style="list-style-type: none"> so rasch wie möglich zu einem späteren Datum nach Ermessen des Reisenden 	<ul style="list-style-type: none"> Bei verweigertem Einstieg oder Ausfall: <ul style="list-style-type: none"> so rasch wie möglich zu einem späteren Datum nach Ermessen des Reisenden 	<ul style="list-style-type: none"> bei erwartetem Abbruch oder verspäteter Abfahrt von mehr als 90 Minuten <ul style="list-style-type: none"> so rasch wie möglich
	Entschädigung	<ul style="list-style-type: none"> zwischen 60 und 119 Minuten: 25% des tatsächlich für die verspätete Dienstleistung entrichteten Entgelts mehr als 120 Minuten: 50% des tatsächlich für die verspätete Dienstleistung entrichteten Entgelts 3 Befreiungsgründe (→ «Höhere Gewalt», Verschulden des Reisenden, Dritte mit Ausnahme von IB) Zahlung innerhalb 1 Monats in Form eines Gutscheins oder bar keine Entschädigung unter 4€ 	<ul style="list-style-type: none"> bei verweigertem Einstieg, Ausfall oder Verspätung von mehr als 3 Stunden (basierend auf Rechtsache <i>Sturgeon</i>) Entschädigung von: <ul style="list-style-type: none"> 250€ bei einer Flugstrecke < 1500km 400€ bei einer Flugstrecke > 1500km < 3000km 600€ bei einer Flugstrecke > 3000km 1 Befreiungsgrund (→ «Höhere Gewalt») 	<ul style="list-style-type: none"> 25% des tatsächlich für die verspätete Dienstleistung entrichteten Entgelts <ul style="list-style-type: none"> nach 1 Stunde bei einer Reisedauer < 4h nach 2 Stunden bei einer Reisedauer > 4 < 8h nach 3 Stunden bei einer Reisedauer > 8 < 24h nach 6 Stunden bei einer Reisedauer > 24h 50% des tatsächlich für die verspätete Dienstleistung entrichteten Entgelts bei doppelter Verspätungsdauer Befreiungsgründe (Verschulden des Reisenden, Wetterbedingungen, die den sicheren Betrieb des Schiffes beeinträchtigen, «Höhere Gewalt») Zahlung innerhalb 1 Monats in Form eines Gutscheins oder bar keine Entschädigung unter 6€
	Hotel	<ul style="list-style-type: none"> angemessene Kosten für Hotel + Telefonanrufe (PRR: sofern dies praktisch durchführbar ist) Beträge durch nationales Recht festgelegt 3 Befreiungsgründe (→ «Höhere Gewalt», Verschulden des Reisenden, Dritte mit Ausnahme von IB und anderen EVU) 	<ul style="list-style-type: none"> Unterkunft + Transfer + 2 Telefonanrufe kein Betrag für Entschädigungen festgelegt (max. 4694SZR?) kein Befreiungsgrund 	<ul style="list-style-type: none"> Unterkunft an Bord oder Land (max. 80€ pro Nacht bei 3 Nächten) + Transfer Befreiungsgründe (Verschulden des Reisenden, Wetterbedingungen, die den sicheren Betrieb des Schiffes beeinträchtigen)
	Kostenlose Mahlzeiten + Erfrischungen	<ul style="list-style-type: none"> bei verspäteter Ankunft oder Abfahrt von mehr als 60 Minuten wenn im Zug/Bahnhof verfügbar oder eine Bereitstellung mit angemessenem Aufwand möglich 	<ul style="list-style-type: none"> bei verweigertem Einstieg, Ausfall oder Verspätung von mehr als 120 Minuten 	<ul style="list-style-type: none"> bei Abbruch oder verspäteter Abfahrt von mehr als 90 Minuten wenn verfügbar oder eine Bereitstellung mit angemessenem Aufwand möglich
	alternative Beförderungsdienste	<ul style="list-style-type: none"> Verpflichtung zum Organisieren einer alternativen Beförderung, wenn Eisenbahnbeförderung nicht mehr fortgesetzt werden kann 	<ul style="list-style-type: none"> Information über alternative Beförderungsmöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> Information über alternative Verbindungen, wenn davon ausgegangen werden muss, dass der Reisende seinen Anschluss verpasst
	Schadenersatz für Folgeschäden	<ul style="list-style-type: none"> falls nach nationaler Rechtsprechung vorgesehen 	<ul style="list-style-type: none"> Haftung bei Verschulden mit Umkehr der Beweislast (Beförderer muss ausreichende Sorgfalt oder (Mit-)Verschulden des Reisenden beweisen) Höchstbetrag 4694SZR ausser wenn qualifiziertes Verschulden des Beförderers vorliegt 	<ul style="list-style-type: none"> falls nach nationaler Rechtsprechung vorgesehen, einschl. Richtlinie 90/314 über Pauschalreisen

die Gesetzgebung die jeweiligen Probleme der einzelnen Verkehrsträger regeln, angefangen bei der Überbuchungspraktik (Overbooking) der Fluggesellschaften, um ein Recht der «Verkehrskonsumenten» zu schaffen, eine ausgewogene Mischung aus internationalem Beförderungsrecht auf der Grundlage bereits existierender Bestimmungen und dem europäischen Verbraucherschutzrecht.

Entschädigungen: Preissenkung oder Bussgelder

Während die Beförderer im Eisenbahn- und Seeverkehr die Reisenden gemessen am Preis, den diese für die tatsächlich mit Verspätung erbrachte Beförderungsleistung gezahlt haben, entschädigen müssen (je nach Fall 25% oder 50% des Preises), sind Beförderer im Flugverkehr verpflichtet, Bussgelder gemessen an der Länge des annullierten oder verspäteten Fluges zu

zahlen. Diese Bussgelder sind beachtlich, mindestens 250€. Die Möglichkeit für die Beförderer, sich von ihrer Haftung zu befreien, ist komplexer, als es auf den ersten Blick scheint:

- Im Schienenverkehr: Die Befreiungsgründe sind mit denjenigen bei einem Unfall identisch (siehe oben), wobei der Begriff «höhere Gewalt» sehr strikt definiert ist.
- Im Flugverkehr: Die «höhere Gewalt» wird hier vom Europäischen Gerichtshof sehr restriktiv ausgelegt⁷.
- Im Seeverkehr: Die «höhere Gewalt» wird etwas weniger strikt als im Eisenbahnverkehr definiert⁸: «aussergewöhnliche Umstände (...), die die Erbringung des

⁷ Siehe Urteil vom 22. Dezember 2008, Wallentin-Hermann gegen Alitalia (Rechtssache C-549/07), kommentiert im CIT-Info 1/2009.

⁸ Es fehlt das Kriterium «ausserhalb des Betriebes liegende Umstände und der Aspekt, dass «der Beförderer diese (...) Folgen nicht abwenden konnte».

Personenverkehrsdienstes behindern und die auch dann nicht hätten vermieden werden können, wenn alle zumutbaren Massnahmen getroffen worden wären»; ausserdem werden ausschliesslich «Wetterbedingungen, die den sicheren Betrieb des Schiffes beeinträchtigen» als Freistellungsgrund anerkannt.

Die «Verspätung» wird je nach Verkehrsträger in Bezug auf Beginn oder Ende der Beförderungsleistung (oder zum Zielort des Reisenden?) berechnet. Ausserdem muss die recht unterschiedliche Dauer berücksichtigt werden: 3 Stunden im Luftverkehr (gemäss der umstrittenen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs⁹), 60 Minuten für den Schienenverkehr, zwischen 1 Stunde und 6 Stunden für den Seeverkehr je nach ursprünglicher Dauer der Schiffsreise.

Ab einer solchen oder grösseren Verspätung (bis zu 5 Stunden im Luftverkehr) ergeben sich für den Reisenden noch weitere Rechte: Abbruch und Rückkehr zum Reiseantrittsort, Erstattung, Weiterbeförderung an den Zielort (schnellstmöglich oder zu einem späteren Termin), Mahlzeiten und Getränke, Übernachtung, alternative Beförderungsleistungen usw. Der Umfang dieser Rechte hängt jedoch erheblich vom genutzten Verkehrsträger ab, was sich für angeblich «standardisierte und sofortige»¹⁰ Hilfeleistungen nicht rechtfertigen lässt.

Schwieriges Zusammenspiel zwischen Internationalem und Europäischem Recht

Anhand der Rechtssachen im Bereich Luftverkehr, die vom Europäischen Gerichtshof behandelt wurden, hat sich ein schwerwiegendes Problem hinsichtlich des Zusammenspiels zwischen dem Übereinkommen von Montreal und der EG-Verordnung 261/2004 abgezeichnet, die vom Gerichtshof sehr verbraucherfreundlich ausgelegt wurden. Dieses Problem besteht auch im Eisenbahnverkehr und lässt sich vermutlich nur durch langwierige und kostspielige Prozesse, insbesondere hinsichtlich der Haftung bei Verspätungen und der Befreiungsmöglichkeiten für den Beförderer, lösen. In diesem

Zusammenhang ist es umso besorgniserregender, dass die EU den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und dem Protokoll von 2002 zum Athener Übereinkommen, die von den beiden Europäischen Verordnungen anhängig sind, trotz entsprechender Pläne noch nicht beigetreten ist.

Die rechtliche Ungewissheit, die sich aus dieser lückenhaften Vorgabe der internationalen und europäischen Rechtsprechung ergibt, hängt insbesondere damit zusammen, dass die Rechtsbegriffe und -prinzipien sich bei zwei Gesetzgebungsebenen nicht oder nicht immer decken. Der Beförderungsvertrag für einen beliebigen Verkehrsträger ist nicht mehr mit denselben Rechtsansprüchen verbunden: Diese hängen in der Tat von den genutzten Beförderungsleistungen (ob ausgenommen oder nicht) sowie der Häufigkeit der Nutzung ab (insbesondere für Inhaber eines Abonnements).

Fazit

Die Fahrgastrechte bei Unfall oder Verspätung lassen sich nur schwer zwischen den drei oben betrachteten Verkehrsträgern vergleichen. Die Haftungssysteme bei Verspätung sind darüber hinaus derart unterschiedlich, dass es für einen Reisenden nahezu unmöglich ist, zu ermitteln, ab wann und unter welchen Umständen er Anspruch auf Entschädigungen oder aber Hilfeleistungen durch die Beförderer oder die Betreiber der genutzten Infrastruktur (Bahnhof, Flughafen oder Hafenterminal) hat.

Für die Zukunft gibt es also ausreichend Stoff zum Nachdenken, was die wichtigen rechtlichen Prinzipien wie Rechtssicherheit, einheitliche Rechtsauslegung, Gleichbehandlung und Klarheit der vorgegebenen Regeln betrifft.

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

⁹ Siehe Urteil vom 19. November 2009, *Sturgeon et al. (verbundene Rechtssachen C-402/07 und C-432/07)*

¹⁰ Siehe Urteil vom 10. Januar 2006, *IATA und ELFAA (Rechtssache C-344/04)*.

Das Ticketing im künftigen Weissbuch Verkehr

Die Europäische Kommission hat erklärt, die Fragen zum inter- und intramodalen *Ticketing* im künftigen Weissbuch Verkehr in der Antwort auf die Frage einer europäischen Parlamentarierin im Januar 2011 anzugehen¹. Eine Parlamentarierin wollte wissen, ob die Kommission Massnahmen zur Förderung des Verkaufs von Zugtickets für internationale Reisen über das Internet plant.

Marktliberalisierung und Fahrgastrechte

Die Europäische Kommission versichert, bereits die Grundsteine für die Förderung des Verkaufs internationaler Tickets über das Internet gelegt zu haben. Diese Grundsteine sind einerseits die EG-Verordnung 1371/2007 über die Rechte der Fahrgäste (PRR) und andererseits die Öffnung des Marktes für die internationalen Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr ab 1. Januar 2010. Die Kommission verspricht, die Notwendigkeit ergänzender Massnahmen zu prüfen, falls die bestehenden Instrumente nicht ausreichend sind.

Die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmen und Ticketverkäufer gemäss PRR, ihre Informatiksysteme an die Anforderungen der TAP TSI anzupassen, dürfte es ermöglichen, ein Informationssystem zu den Fahrplänen und Tarifen einzurichten. Dieses System bietet dann auch die Möglichkeit, Tickets und Reservierungen auszugeben. Es dürfte folglich die Planung und Reservierung von Bahnreisen in Europa erleichtern. Ausserdem

dürfte es den Eisenbahnbetreibern und Ticket-Verkäufern helfen, der von der PRR vorgegebenen Informationspflicht besser nachzukommen und somit den Schutz der Reisenden zu verbessern.

Zusätzliche Massnahmen?

Die PRR verpflichtet die Unternehmen jedoch nicht dazu, internationale Tickets über das Internet zu verkaufen. Die Kommission weist darauf hin, dass zusätzliche gesetzgeberische Massnahmen notwendig sein werden, um die Ausgabe eines einzigen Beförderungsausweises für eine multimodale Reise («integrated Ticketing»), eines einzigen Beförderungsausweises für die Reise mit der Eisenbahn («through Ticketing»), an der mehrere Betreiber und mehrere Länder beteiligt sind, oder aber eines elektronischen Beförderungsausweises («e-Ticketing») vorzuschreiben. Bevor solche Massnahmen in Angriff genommen werden, möchte die Kommission das Gleichgewicht zwischen der Pflicht zur Offenlegung der Fahrplan- und Tarifdaten unter den verschiedenen Akteuren einerseits und deren wirtschaftlichen Interessen in einem für die Konkurrenz offenen Markt andererseits prüfen.

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

¹ E-010065/2010: schriftliche Antwort der Kommission vom 5. Januar 2011 auf die Frage von Marielle De Sarnez (ALDE).

Ticketing – noch lange nicht ohne Papier

Das CIT veranstaltete am 2./3. Februar 2011 den Workshop «Papierfahrkarten von A – Z». Dieser bot eine einmalige Plattform zum Erfahrungsaustausch zwischen den Bahnen und den Papier- und Farblieferanten, den Druckereien sowie den Herstellern von Druckwerken. In Kurzvorträgen berichteten die 18 eingeladenen Referenten über Hintergründe, Abhängigkeiten und die Erfahrungen ihres Bereiches, auch über die auftretenden Schwierigkeiten und möglichen Lösungen.



Die wichtigste Erkenntnis aus dem Workshop

Den Papierfahrausweis wird es in den nächsten 10 bis 15 Jahren noch geben! Eine Ablösung der Papiertickets durch solche rein auf elektronischen Datenträgern wäre im internationalen Umfeld ganz einfach nicht finanzierbar.

Fahrkarten haben einen komplexen Hintergrund. Sie stellen in standardisierter Form den Beförderungsvertrag zwischen Bahnkunden und EVU dar.

Für die internationalen Fahrkarten gilt primär internationales Recht (COTIF, EU); damit dies in der Praxis umgesetzt werden kann, stellt das CIT seinen Mitgliedern die zwei Handbücher *Personenverkehr* (GTV-CIT) und *Beförderungsausweise* (GTT-CIV) zur Verfügung.

Am Ball bleiben

Die Bahnen müssen mit der technischen Entwicklung im Druck- und Fotokopierbereich Schritt halten, um Fälschern und Betrügern das Leben schwer zu machen, und damit ihre Einnahmen zu sichern. Der international abgestimmte Standard des CIT ermöglicht, ein einheitliches Erscheinungsbild zu wahren. Betrugsfälle werden rascher und effizienter aufgedeckt.

Die einheitliche Umsetzung dieser Vorgaben stellt eine grosse Herausforderung dar. In einzelnen Fällen erreichen heute Fälschungen die Originalvorgaben besser als die CIT-Mitglieder.

Die – primär visuelle – Kontrolle von internationalen Fahrausweisen durch das Zugpersonal ist heute immer noch die häufigste und effizienteste Methode zum Entdecken von Fahrkartenfälschungen.

Das Papier

Schon beim Papier – einem Jahrhunderte alten Kulturträger – gibt es grosse Unterschiede in den Eigenschaften und der Qualität. Je nach Holzanteil (oder holzfreiem) Papier ändern die Opazität/Transparenz, die Reissfestigkeit, die Vergilbungsdauer, die Bleichungsmöglichkeiten, die Saug-, Beschreib- oder Bedruckbarkeit, die thermische Leitfähigkeit. Spezialpapiere ermöglichen zudem mittels unterschiedlichsten Sicherheitsmerkmalen (z.B. farbige Papiereinschlüsse, Wasserzeichen, Melierfasern) und Beschichtungen einen Betrugs- und Fälschungsschutz. Papier ist heute ein Hightech-Produkt, welches bei optimiertem Einsatz einen wesentlichen Beitrag in der ganzen Wertschöpfung leistet.

Die Farben

Und die Farben? Sie sind genauso eine Wissenschaft für sich. Heute gibt es auf dem Markt Sicherheitsfarben, welche lösungsmittelresistent und radierfest sind oder das Gegenteil, Datenverfälschung aufgrund von Fremdeinwirkung anzeigen. Um Fälschungen mittels Fotokopierer entgegenzuwirken, gibt es thermochromische (ändern ihre Färbung temperaturspezifisch), lumineszierende, unterschiedlich reflektierende oder UV-Farben. Diese Farbtechniken erreichen ihren hohen Sicherheitsstandard manchmal durch ein mehrstufiges Druckverfahren. Zudem werden heute auf dem Markt Prüfgeräte angeboten, welche in Zweifelsfällen während der Fahrkartenkontrolle im Zug Gewissheit verschaffen können, ob es sich um die Originalfarbe handelt.

Das Drucken

Beim Drucken vereinen sich die beiden Medien Papier und Farbe. Die Herausforderung hier ist, den Spagat zwischen Kundenvorgaben des Bestellers und immer gleich aussehenden Fahrausweisen zu schaffen. Je nach Papier, Farbe und Druckverfahren ergeben sich gänzlich unterschiedliche Resultate. Der heutige CIT-Standard ist nicht leicht zu erfüllen. Die Erfahrung des Druckexperten ist häufig entscheidend, um ein für das Auge identisches Erscheinungsbild auf den verschiedenartigen Druckträgern zu erhalten.

Während sie in der Vergangenheit meistens im Offset-, Buchdruck- und, bei Wertdokumenten auch im Stahlstichverfahren gedruckt wurden, sind heute weitere Druckverfahren wie Siebdruck, Flexodruck und Tiefdruck allgemeiner Standard. Viele Bahnen stellen jetzt für die Ausgabe der Beförderungsausweise auf Thermo-direkt-Druck um, was die Qualitätsanforderungen nochmals steigert.

Die Beschaffung

Welche Standards verlangen die Bahnen heute bei der Beschaffung? Und wie funktioniert die Abnahmekontrolle? Um ein einheitliches Erscheinungsbild zu garantieren (vor allem für den Sicherheitsuntergrund auf den Fahrkarten), wird häufig nur noch auf einen einzigen Papier- und einen einzigen Farblieferanten mit einem spezifischen Farbzept abgestellt. Die Druckereien sind dann zur Zusammenarbeit mit diesen angehalten.

Und wie sieht die Zukunft aus? Wie bereits festgestellt, wird das Papierticket nicht so bald verschwinden. Es bleibt für das Erscheinungsbild und den gemeinsamen Auftritt der Bahnen eine wichtige Visitenkarte und könnte sich in Zukunft noch vermehrt zu einem Kommunikationsträger entwickeln, gerade für internationale Fahrkarten.

Internationale Abstimmung

Gibt es viele Fälschungen von Fahrkarten? Die Frage wurde am Workshop nicht analysiert. Viel wichtiger war das Thema, den Anreiz dazu anhand hoher Standards tief zu halten, welche von allen CIT-Mitgliedern erfüllt werden können. Dass dies nicht nur rein technische oder finanzielle Fragen sind, zeigte sich in den Diskussionsgruppen. Die Bahnen wünschen eine einheitliche Anwendung der CIT-Standards sowohl für den internationalen wie den regionalen Bereich. Es wird erwartet, dass sich hier das CIT weiterhin engagiert, den Standard fortentwickelt und Hilfestellung leistet.

Dass internationale Koordination und ein Erfahrungsaustausch in Zukunft sogar noch wichtiger sind, bestätigte die Schlussdiskussion. Der CIT-Standard setzt wichtige Normen, welche immer häufiger im Binnenverkehr angewendet werden. Es besteht der Wunsch, die internationale Zusammenarbeit zur Einhaltung dieses Standards zu verbessern.



Von links nach rechts: Isabelle Oberson, Thomas Gyger, Max Krieg und Thomas Leimgruber, Generalsekretär des CIT.

Networking

Dieser Workshop bot eine ausgezeichnete Networking-Plattform. Die Beteiligten betonten einhellig, dass er wieder stattfinden soll und bedankten sich bei Max Krieg, dem Organisator. Er tritt nach 21 Jahren beim CIT Ende Februar 2011 in den Ruhestand. Seine Funktion und Aufgaben übernahm Thomas Gyger.

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

Richtlinie über Rechte der Verbraucher: Stand der ersten Lesung

Das Europäische Parlament und der Rat schliessen derzeit die erste Lesung des *Vorschlags für eine Richtlinie über Rechte der Verbraucher* (KOM/2008/614) ab, mit vollkommen unterschiedlichen Ansätzen¹.

Allgemeine Ausrichtung des Rates

Der Rat hat die Struktur der Richtlinie und ihren Geltungsbereich weitgehend vereinfacht. Es bleiben nur zwei Hauptthemen übrig: das Recht auf Information und das Widerrufsrecht bei im Fernabsatz oder ausserhalb von Geschäftsräumen geschlossenen Verträge. Der Rat hat eine vollkommene Harmonisierung beschlossen, mit Ausnahme einiger Punkte, bei denen die EU-Mitgliedstaaten ausdrücklich befugt sind, von den europäischen Vorschriften abzuweichen.

Bei der im Januar verabschiedeten Version sind Personenbeförderungsverträge vom Geltungsbereich der Richtlinie ausgeschlossen. Dies gilt dagegen nicht für Verträge über die Beförderung von Gütern. Da die Güterbeförderung per Eisenbahn im Allgemeinen ein Geschäft zwischen Grossunternehmen darstellt, wird die Richtlinie nur geringe Folgen für die Eisenbahnbeförderer haben, ausgenommen diejenigen, die Pakete, Fahrzeuge oder Gepäck für Privatpersonen befördern (sofern die Verträge im Fernabsatz geschlossen wurden).

Änderungen des Parlaments

Das Parlament scheint die von der Kommission vorgeschlagene Struktur zu übernehmen und mit zahlreichen verschiedenen Präzisierungen zu füllen. Es scheint sogar, als wolle es den Geltungsbereich der Richtlinie – der sich ursprünglich auf im Fernabsatz oder ausserhalb von Geschäftsräumen geschlossenen Verträge beschränkte – auf Verträge ausweiten, die in den Geschäftsräumen des Unternehmens abgeschlossen wurden.

Personenbeförderungsverträge scheinen von den wesentlichen Kapiteln der Richtlinie ausgeschlossen zu sein, insbesondere was das Recht auf Information und das Widerrufsrecht betrifft. Verträge über die Beförderung von Gütern werden dagegen unter die Richtlinie fallen, was, wie oben dargelegt, Folgen für die Eisenbahnbeförderer haben kann.

Fortgang des Gesetzgebungsverfahrens

Die Abstimmung im Plenum des Parlaments wird voraussichtlich am 7. März erfolgen. Der Rat dürfte seinen endgültigen Standpunkt dann am 30. Mai bekanntgeben. Das Ergebnis der ersten Lesung ist im Moment relativ ungewiss.

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

¹ Bezüglich des Rates siehe die am 24. Januar 2011 beschlossene allgemeine Ausrichtung (Pressemitteilung 5426/11 des Rates). Bezüglich des Parlaments siehe die kürzlich vom IMCO-Ausschuss verabschiedeten Änderungen.

Güterverkehr

Grundsteine für ein interkontinentales Eisenbahntransportrecht

Über 90% aller Container, die im Hafen von Rotterdam umgeladen werden, haben als Bestimmungsort Zentral- und Südosteuropa.¹ Die an die Seebeförderung anschliessende Landstrecke misst im Fall von Zentraleuropa nicht mehr als 1'500 km, weshalb sich die darauf folgende Beförderung zu einem grossen Teil auf der Strasse abwickelt. Eine direkte Anbindung der Produktionsstätten in China an die Schiene mit Zugang zu den wichtigen Konsumzentren in Europa kommt deshalb verstärkt auf die Tagesordnung der internationalen Organisationen.



Die zügige und flächendeckende Anwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS in Russland, der Mongolei und zuletzt in Kasachstan im Jahr 2010 bestätigt diese Entwicklung. Gemeinsam mit BahnvertreterInnen der Volksrepublik China ist das CIT deshalb bemüht, die Freigabe weiterer Strecken in der Volksrepublik China für die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS zu evaluieren.

Umfassender Rechtsrahmen

Zur globalen Positionierung der Bahnen für eurasische Güterbeförderungen auf dem Landweg mit Distanzen von über 10'000 km strebt das CIT zusammen mit der OSShD seit Anfang 2010 einen umfassenden vertraglichen Rechtsrahmen an. Zu diesem Zweck koordinieren sich beide Organisationen eng mit der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE). Es ist vorgesehen, die zuständigen Arbeitsgruppen paritätisch mit VertreterInnen der jeweiligen Organisationen zu besetzen.

Als konkretes Ergebnis der im Rahmen der Arbeitsgruppe zur Harmonisierung des Eisenbahntransportrechts durchgeführten Abklärungen wurde ein schrittweises Vorgehen mit Regelungen für verschiedene Bereiche wie Verfügungsrecht über das Gut, Verladen und Entladen des Gutes, Haftungsgemeinschaft der Beförderer, Haftung, anwendbares Recht, Gerichtsstand etc.

In einem Memorandum of Understanding (MoU) soll der politische Wille der zuständigen Transportminister und Bahnchefs der Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) bekundet werden. Ein entsprechendes Strategiepapier wurde vom Binnenverkehrsausschuss (ITC) anfangs März 2011 mit konkretem Zeitplan gutgeheissen. Konkrete Vorschläge der Rechtsgruppe zu den Besonderen Beförderungsbedingungen für den Eurasischen Schienengüterverkehr sind per Ende des Jahres zu erwarten; sie bilden auch Gegenstand eines Seminars am Sitz des CIT im November dieses Jahres.

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

¹ UNECE Studie 2010: „Euro Asian Transport Links Inland vs. Maritime Transport: Comparison Study“.

Wichtige Impulse der Kasachischen Bahnen im Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“

Die Landbrücke durch Kasachstan und die Wiederbelebung der Seidenstrasse

Nach Information der VertreterInnen der Chinesischen Bahnen (KZD) und der Kundschaft entsteht in Westchina in der Provinz Xinjiang eine neue Wirtschaftszone (Sinxsjan – Uigurische Autonomregion – SUAR). Sie liegt 5'000 km vom nächstgelegenen chinesischen Hafen entfernt, was bedeutet, dass in einer wirtschaftlich und politisch wichtigen Binnenregion Chinas, an der Grenze zu Kasachstan, ein bedeutendes Verkehrspotential für interkontinentale Landbeförderungen entsteht. Laut chinesischen Kundenvertretern werden dort pro Monat 730'000 Computerbildschirme produziert (siehe auch CIT-Info 6/2010, S. 5).

Diese Verkehre auf der Landbrücke zwischen China und Europa werden von den beteiligten Bahnen Chinas (KZD), Russlands (RZD) und Kasachstans (KZH) ausschliesslich mit dem Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS abgewickelt. Die kürzeste Eisenbahnverbindung bietet sich durch Kasachstan über den Grenzübergang Dostyk (Kasachstan) – Alshankou (China) an.

Im Anschluss an die Sitzung der Steuergruppe CIM/SMGS in Berlin Ende November 2010 hat das Ministerium für Transport und Kommunikation der Republik Kasachstan mit Schreiben vom 10. Dezember 2010 an das CIT und die OSShD folgende Verkehrsverbindungen für Güterbeförderungen mit dem Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS nach Kasachstan freigegeben: Ozinki – Alma-Ata-1, Ozinki – Alma-Ata-2, Iletsch 1 – Alma-Ata-1, Iletsch 1 – Alma-Ata-2, Tobol – Astana sowie alle Transitstrecken durch Kasachstan. Die Wiederbelebung der alten Seidenstrasse zwischen China und Europa rückt somit näher.

CIT/OSShD Seminar in Kasachstan

Zur Unterstützung dieser positiven Entwicklung organisieren die Projektträger CIT und OSShD im Rahmen ihrer Strategie „Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS für Zentralasien“ am 6./7. April 2011 in der kasachischen Hauptstadt Astana ein Seminar. Es richtet sich an alle am Eurasischen Schienengüterverkehr interessierten Unternehmen, wobei ein besonderes Schwergewicht auf den Transitverkehr durch Kasachstan von und nach China gelegt wird. Im Rahmen des Seminars werden die Kasachischen

Bahnen auch eingehend über die Umladungsanlagen des Grenzbahnhofs Dostyk – Alashankou an der Spurgrenze 1435/1520 mm informieren. RZD, KZH (Kasachstan), KZD (China) sowie MTZ (Mongolei) haben ihre Teilnahme schon zugesichert.

Folgende Seminarziele wurden definiert:

- Praktische Umsetzung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS im Eurasischen Eisenbahngüterverkehr
- Stand der Weiterentwicklung des Handbuchs „Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS“
- Vertiefung der internationalen Zusammenarbeit für Beförderungen mit dem Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS
- Ausdehnung des geographischen Anwendungsbereichs des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS auf Kasachstan, die Mongolei und China

Das Seminar wird von der Leitung der Kasachischen Bahnen (KZH) und des Transportministeriums Kasachstans präsiert und bietet eine ausgezeichnete Gelegenheit für Networking und regionale Zusammenarbeit. Ein interessantes Rahmenprogramm wird den Anlass abrunden.



Die Vorbereitungssitzung am Sitz des CIT.

Das CIT zusammen mit OSShD, OTIF, UNECE, UNESCAP sowie OSZE, hat weitere Schritte zur Realisierung integrierter Rechtslösungen in Form von *Besonderen Beförderungsbedingungen CIM/SMGS* eingeleitet. In diesen Kontext gehört auch die Ausdehnung des Geltungsbereichs des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS auf andere zentralasiatische Republiken (z.B. Usbekistan, Tadschikistan sowie Turkmenistan).

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

Tagung des Ausschusses CIM des CIT

Am 29. März 2011 findet bereits die 14. Tagung des Ausschusses CIM statt. An dieser Sitzung werden dem Ausschuss CIM die von der Arbeitsgruppe CIM ausgearbeitete neue Checkliste für das Abfassen von Abkommen für Reklamationsbehandlung sowie Änderungsanträge zu den Produkten Güterverkehr des CIT zur Genehmigung vorgelegt, damit sie am 1. Juli 2011 in Kraft treten können. Die Änderungen betreffen unter anderem:

- Ergänzung der AIM mit Verfahrensregeln für den Rückgriff gegenüber Dritten (Infrastrukturbetreiber und Wagenhalter),
- die Präzisierung des Begriffs des ersten Beförderers,

- die Anpassungen an die neuen Incoterms,
- Verpflichtender oder empfehlender Charakter sowie Copyright der Produkte des CIT,
- Angabe des NHM-Codes im Kombinierten Verkehr,
- Überprüfung der Beweislast bei Schäden am Gut und
- Angabe der Beilagen auf dem Frachtbrief.

An der Tagung wird auch über den Stand der beiden Projekte e-RailFreight und rechtliche Interoperabilität CIM/SMGS informiert und das weitere Vorgehen diskutiert.

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

Infrastrukturnutzung

Die Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Nutzung der Infrastruktur auf der Zielgeraden

Nach mehr als 5 Jahren Verhandlungen konnten sich im Herbst letzten Jahres die Verhandlungsdelegationen von CIT und RailNetEurope (RNE) auf allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung der Infrastruktur einigen (siehe auch CIT-Info 6/2010, S. 8). Die sog. *European General Terms and Conditions of Use of Railway Infrastructure* (EurGTC) regeln insbesondere die gegenseitige Haftung von Beförderer und Infrastrukturbetreiber, wobei „pièce de résistance“ die finanziellen Folgen bei Annullierung oder eingeschränkter Nutzung der Trassen und bei Verspätungen und Betriebsstörungen bildeten.

Auf Seiten CIT hiess der hierfür zuständige Ausschuss CUI die EurGTC am 26. Oktober 2010 gut. Sie wurden durch die Mitglieder von RNE auf dem Schriftweg gutgeheissen.

Ihrer Anwendung steht also nichts mehr im Wege.

Vereinheitlichung

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 14 Mitgliedstaaten der OTIF gelten. Die Infrastrukturnutzungsverträge unterliegen somit vorwiegend Landesrecht, woraus sich ein buntes Mosaik gesetzlicher und vertraglicher Lösungen ergibt. Verständlicherweise führt dies zu nicht unerheblicher Rechtsunsicherheit und Ineffizienz im internationalen Eisenbahnverkehr.

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.

Lückenfüllung

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 bezahlten

Entschädigungen zu, und zwar nicht nur bei Unfällen, sondern auch bei vom IB verursachten Verspätungen. Wichtiger Vorteil für die Beförderer: sie erhalten ein Rückgriffsrecht auch für die auf Basis der *EG-Verordnung 1371/2007 über die Rechte der Fahrgäste im Schienenverkehr* gezahlten Entschädigungen.

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

Vorbehalte CUI

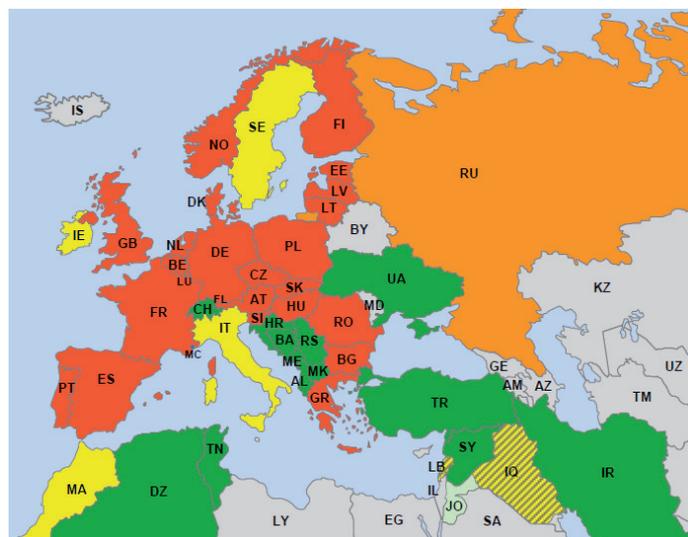
Am 1. Dezember 2010 sind die revidierten Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI in Kraft getreten. Die Revision wurde nötig, weil einzelne Bestimmungen als mit EU-Recht inkompatibel erachtet wurden und die EU-Mitgliedstaaten auf Wunsch der Europäischen Kommission Vorbehalte gegen die Anwendung einlegten.

Bekanntlich bat im Oktober 2010 die EU-Kommission die Mitgliedstaaten, mit der Rücknahme der Vorbehalte zuzuwarten, bis auch die Fragen im Zusammenhang mit dem Beitritt der EU zum COTIF geklärt sind.

Gemäss Mitteilung der OTIF vom 21. Februar 2011 hat Deutschland am 30. Dezember 2010 den Vorbehalt gegenüber der CUI (nicht jedoch gegenüber der APTU und ATMF) zurückgezogen. Dem Willen Deutschlands zufolge wird diese Rücknahmeerklärung am 31. Dezember 2011 um Mitternacht wirksam.

Bekanntlich haben Polen und die Niederlande ihre Vorbehalte gegenüber der CUI auf Ende 2011 bzw. 2012 befristet. Falls diese Länder ihre Befristungen nicht verlängern und falls nicht weitere Staaten ihren Vorbehalt zurückziehen, gelangt die CUI somit ab 1. Januar 2012 in Deutschland und Polen und ab 1. Januar 2013 zusätzlich auch in den Niederlanden zur Anwendung.

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



Aktueller Stand der COTIF-Anwendung.

- Alle Anhänge des COTIF (14)
- Ohne ATMF (1)
- Ohne CUI/APTU/ATMF (23)
- Ohne CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
- COTIF 1999 noch nicht ratifiziert (4)
- Ruhen der Mitgliedschaft (2)
- Assoziierte Mitglieder (1)

Studie der EU-Kommission zur Haftung zwischen Infrastrukturbetreiber und Beförderer

Ende November 2010 publizierte die Europäische Kommission auf ihrer Webseite¹ die Studie „*EU Member States' national civil liability regimes in relation to rail accidents between Railway Undertakings and Infrastructure Managers in so far as they may present a barrier to the international market*“. Die Studie wurde von DLA Piper erstellt, einer renommierten und weltweit tätigen Anwaltskanzlei.

- Sicherstellung des Rückgriffs des EVU auf den IM, wenn der Schaden von letzterem verursacht wurde;
- Besseres Gleichgewicht zwischen den Rechten und Pflichten der Vertragsparteien.

Das GS CIT befasst sich zur Zeit intensiv mit den Ergebnissen der Studie.

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

Die umfangreiche Studie (138 Seiten mit 9 Anlagen) belegt, dass die einschlägige nationale Gesetzgebung und die aktuellen vertraglichen Rechtsgrundlagen im Bereich Infrastrukturnutzung extrem variieren und Handlungsbedarf in zwei Richtungen besteht:

¹ Unter http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/rail_en.htm. Die Studie selbst trägt kein Erstellungsdatum und ist auf der Website unter September 2010 rubriziert.

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.

In welchem Umfang haftet der Beförderer bei einem Beförderungshindernis für die Folgen der Nichterfüllung oder mangelhaften Erfüllung der Vorgaben des Berechtigten?

Artikel 22 CIM enthält keine Haftungsbestimmung im Zusammenhang mit Beförderungs- und Ablieferungshindernissen.

Der Zusammenhang zwischen nachträglichen Verfügungen und Anweisungen bei Beförderungs- und Ablieferungshindernissen rechtfertigt indes die Gleichbehandlung der damit verbundenen

Haftungstatbeständen. Es wird deshalb davon ausgegangen, dass in beiden Fällen Haftungsmaßstab das Verschulden des Beförderers bildet und dass die Höhe des Schadenersatzes nicht über den bei Verlust des Gutes zu leistenden Schadenersatz hinausgeht (Art. 19 § 6 CIM).

Die Frage einer Präzisierung des Art. 22 CIM ist im Hinblick auf die nächste CIM-Revision vorzusehen.

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

Wer bearbeitet die Reklamationen der Reisenden bei einem verpassten Flug?

Ein dänischer Reisender, der mit dem Zug zu einem deutschen Flughafen unterwegs war, verpasste seinen Flug in die USA, weil der Zug eine Panne hatte. Welches Eisenbahnunternehmen (DSB oder DB) muss die Reklamation bearbeiten und ihm gegebenenfalls Entschädigungen zahlen?

Gemäss Artikel 55 § 2 CIV kann der Reisende seine Reklamation an den ersten oder letzten Beförderer richten oder an den Beförderer, der für den Teil der Reise zuständig war, bei dem das zur Reklamation führende Ereignis eintrat. Ausserdem kann er Klage gegen besagte Beförderer erheben. Das Recht des Gerichtsstands entscheidet dann über den Umfang seiner Rechte auf Erstattung der Kosten für den verpassten Flug.

Die beteiligten Beförderer können sich untereinander einigen, wer die Reklamation bearbeitet, dem Reisenden die Entschädigung zahlt und die Kosten trägt. Die Mitglieder des CIT regeln diese Aspekte üblicherweise im Rahmen des AIV (*Abkommen über die Beziehungen zwischen den Transportunternehmen*

im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr). Allerdings regelt das AIV derzeit die Frage nicht, welches Unternehmen die Reklamation eines Reisenden bearbeitet, der seinen Flug aufgrund der Verspätung eines internationalen Zuges verpasst hat. Das AIV behandelt effektiv nur Klagegründe, die explizit in den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der PRR vorgegeben sind. Bei den Klagegründen, die sich ausschliesslich aus nationalem Recht ableiten (insbesondere Entschädigungen für verpasste Flüge), ist eine Standardisierung auf internationaler Ebene nur schwer vorstellbar. Somit obliegt es den Eisenbahnunternehmen, die erforderlichen Abkommen zu treffen.

In Ermangelung solcher Abkommen regelt Artikel 62 § 1 CIV die Aufteilung der gezahlten Entschädigungen gemäss den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV. Hinsichtlich der gemäss den PRR oder nationalem Recht gezahlten Entschädigungen hängt die eventuelle Aufteilung zwischen den Beförderern vom geltenden nationalen Recht ab.

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

CIT-Itself

Neues CIT-Mitglied

Adria Transport d.o.o. (SI)

Die Adria Transport d.o.o. ist eine slowenische Eisenbahngesellschaft mit Sitz in Koper. Gesellschaftszweck ist die Durchführung von Gütertransporten auf der Schiene in das Hinterland des Hafens Koper.

Das Unternehmen wurde im Jahr 2005 als „Joint Venture“ von der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB) und der Betreibergesellschaft des Hafens Koper (Luka Koper) gegründet. Nach Erlangung aller benötigten Genehmigungen in Österreich und Slowenien wurde im Sommer 2008 das operative Geschäft aufgenommen. Die ersten Verkehre bestanden aus



dem Transport von Kerosin von Koper nach Wien-Schwechat. Zum derzeitigen Fahrzeugbestand der Adria Transport d.o.o. gehören 3 Lokomotiven.

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



Max Krieg

Max Krieg tritt in den Ruhestand

Ende Februar 2011 tritt Max Krieg in den verdienten Ruhestand.

Nach langjähriger Tätigkeit bei den SBB trat Max Krieg 1989 in die Dienste des CIT. Dank seiner breiten Ausbildung, seiner reichen Erfahrung im Betrieb und Verkauf und seiner perfekten Mehrsprachigkeit konnte er rasch und selbständig in allen Geschäftsfeldern unseres Verbandes eingesetzt werden. Das Schwergewicht seiner Tätigkeit lag im Personenverkehr und im

Bereich gefährliche Güter, er leistete jedoch auch ausgezeichnete Dienste in einzelnen Dossiers des Güterverkehrs und der Infrastrukturnutzung sowie in Ausbildungsfragen.

Das Markenzeichen von Max war sein präzises Arbeiten bis ins letzte Detail - inhaltlich wie sprachlich. Nicht zuletzt seiner Beharrlichkeit und Detailtreue ist es zu verdanken, dass die Produkte des CIT einen hohen Qualitätsstandard aufweisen.

Max, wir danken Dir für Deine langjährige und hervorragende Arbeit im Dienste des CIT. Mit Stolz und Genugtuung darfst Du auf das Geleistete zurückblicken. Das ganze CIT, insbesondere aber das Generalsekretariat, wünscht Dir sehr herzlich einen schönen und langen Ruhestand.

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



Neuer Mitarbeiter im Generalsekretariat

Herr Gyger ist 50-jährig und war als Bahnbetriebsdisponent auf verschiedenen Bahnhöfen und Bahnreisezentren

Nachfolger von Max Krieg ist
Thomas Gyger.

der SBB tätig. Zuletzt war er strategischer Einkäufer der bei SBB Infrastruktur und erwarb in dieser Funktion das Schweizerische Fachdiplom.

Wir heissen Herr Gyger im Generalsekretariat des CIT willkommen und wünschen ihm Erfolg und Befriedigung in seiner neuen Tätigkeit. Das CIT-Team freut sich auf eine gute Zusammenarbeit!

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



Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr Bern, 26. Mai 2011

Diese Konferenz richtet sich an das Personal der Reklamationsdienste sowie der Verkaufs- und Rechtsdienste der CIT-Mitgliedsunternehmen. Im Mittelpunkt werden aktuelle Themen wie die neue Checkliste zu den Abkommen für die Reklamationsbehandlung, das Infrastrukturnutzungsrecht und die Reklamationsbearbeitung im Flugverkehr stehen. Die Teilnehmer können in kleinen Gruppen Probleme von allgemeinem Interesse analysieren, die sich in der Praxis ergeben, und Einzelgespräche mit ihren Kollegen aus anderen CIT-Mitgliedsunternehmen führen, um ihre Zusammenarbeit zu verbessern oder konkrete, offene Fälle zu klären.

Ausführliche Informationen finden Sie unter:

www.cit-rail.org/fileadmin/public/Seminare/Flyer_Conference_Freight_Claims_Dept_2011.pdf



Euro-Asian Rail Freight Business

Klicken Sie hier für weitere Informationen:
www.RailConference.com

CIT-Kalender

Datum	Tagungen	Ort
28. März	Rechtsgruppe CIV/SMPS	Bern
29. März	Ausschuss CIM	Bern
30. März	Expertengruppe „Multimodalität“	Bern
6./7. April	Seminar CIT/OSShD Kasachstan	Astana
14. April	Vorstand 1/2011	Bern
15. April	Ausschuss CIV	Bern
26./27. April	Rechtsgruppe CIM/SMGS	Paris
28./29. April	Expertengruppe CIM/SMGS	Paris
26. Mai	Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr	Bern

Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
9./10. März	Arbeitsgruppe für technische Fragen der OTIF	Bern	Erik Evtimov
10./11. März	Permanent Contact Group UIC/FIATA	Berlin	Erik Evtimov
15./16. März	Kommerzielle Gruppe und Technische Gruppe der UIC	Paris	Isabelle Oberson
18. März	Freight Focus Group der CER	Brüssel	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
6. April	Bahnticketing-Gruppe der UIC für CCST	Brüssel	Thomas Gyger
6. April	Unterarbeitsgruppe Verschlüsse der CER	Duisburg	Nathalie Greinus
12. April	Customer Liaison Group	Brüssel	Isabelle Oberson
14./15. April	Ausschuss für die Erleichterungen im Eisenbahnverkehr der OTIF	Bern	Erik Evtimov
3. Mai	SIAFI 2011 der UIC	Paris	Isabelle Oberson
3. Mai	UIC-Merkblatt 471-1	Paris	Isabelle Oberson
6. Mai	UNECE Expert Group towards Unified Railway Law	Genf	Erik Evtimov
11./12. Mai	Gemeinsame Sitzung „Zoll-Eisenbahnen“ der CER	Wien	Nahtalie Greinus
17. Mai	Steuerkomitee Güterverkehr der UIC	Paris	Henri Trolliet
18. Mai	Forum Güterverkehr der UIC	Paris	Henri Trolliet
18. Mai	Arbeitsgruppe „Non (integrated) Reservation Ticket“ der UIC	Graz	Isabelle Oberson
31. Mai/1. Juni	PLASKE Freight Conference	Odessa	Erik Evtimov

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