

Internationales  
Eisenbahntransportkomitee

## Editorial

### Ordnungspolitische Kohärenz erwünscht!



Das europäische Eisenbahnregulierungskarussell dreht in bemerkenswerter Geschwindigkeit. Der neue Recast wurde soeben in Kraft gesetzt und soll mit dem im Januar publizierten 4. Eisenbahnpakets schon wieder revidiert werden. Diese rasche Änderung der Regulierung stellt die Mitgliedstaaten und die Eisenbahnunternehmen für die Umsetzung vor grosse Herausforderungen. Es wird nicht ganz einfach sein, die nationalen Parlamente und die Eisenbahnunternehmen von der Notwendigkeit der Umsetzung von Regulierungen zu überzeugen, die sich schon wieder in einem Revisionsprozess auf europäischer Ebene befinden und in absehbarer Zeit wieder geändert werden sollen.

Ein erfolgreicher und guter Regulierungsrahmen bedingt neben einer gewissen Beständigkeit eine klare Konzeption über den Regulierungsgegenstand und ein „handwerklich“ sauberes und konsistentes Umgiessen in Rechtsnormen.

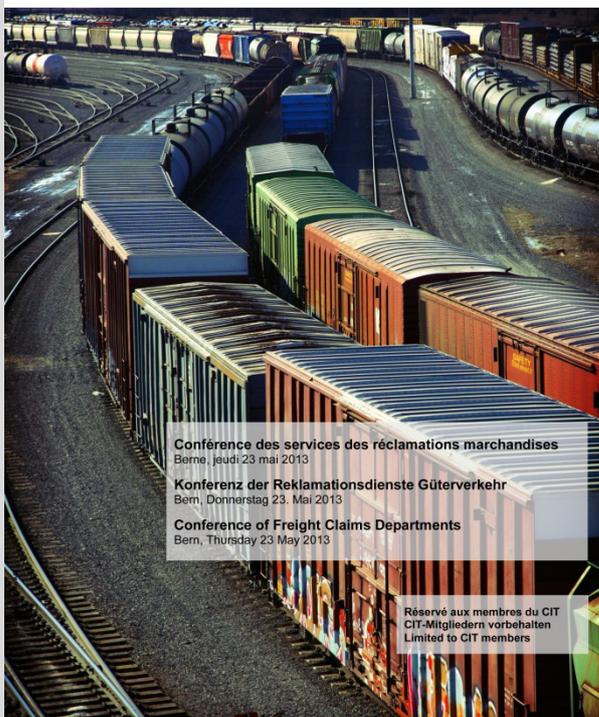
Das Regulierungskonzept der Kommission sieht im Eisenbahnbereich sowohl im grenzüberschreitenden als auch im nationalen Personen- und Güterverkehr eine liberalisierte Marktordnung vor. Die laufenden politischen Diskussionen im Bereich des „Through Ticketings“ als wichtige Schnittstelle zum Kunden zeigen exemplarisch das Spannungsfeld zwischen Wettbewerbskonzept und Kundenbedürfnis auf. Sobald Regelungen auf der Schnittstelle zum Kunden getroffen werden (Fahrplan- und Preisinformationen, Verkauf) rückt der Wettbewerbsgedanke zwischen den Eisenbahnunternehmen zugunsten rechtlich erzwungener Kooperation (u.a. gegenseitiger offener Austausch von Informationen und Öffnung der Vertriebskanäle) in den Hintergrund.

Die Nachteile der inhärenten Widersprüche zwischen Wettbewerb und erzwungener Kooperation und damit der fehlenden Kohärenz im Regulierungsrahmen werden die Eisenbahnunternehmen tragen müssen. Es ist der Eisenbahnindustrie zu wünschen, dass sich letztlich in den liberalisierten Bereichen der Markt und nicht die behördliche Planwirtschaft durchsetzen wird.

Beste Grüsse aus Bern!  
Cesare Brand  
Generalsekretär CIT

## Inhaltsverzeichnis

UIC General- und Europaregionalversammlung	2
Unterzeichnung des Protokolls für die Zusammenarbeit CIT – CCTT in Paris	2
Rechtliche Spielräume und Grenzen des „Through Ticketings“	3
Aktuell aus der letzten Sitzung der Arbeitsgruppe CIV des CIT	4
Pflicht zur Hilfeleistung an Fluggästen auch im Fall von höherer Gewalt	5
Bericht über die Umsetzung der PRR	5
Rechtliche Interoperabilität CIV/SMPS – auf der Suche nach Rechtssicherheit	6
Letzte Ergebnisse im CIT/OSShD Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“	7
Laufende Umfrage der EU-Kommission zu e-Freight	8
CIT-Itself	9



**Conférence des services des réclamations marchandises**  
Berne, jeudi 23 mai 2013

**Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr**  
Bern, Donnerstag 23. Mai 2013

**Conference of Freight Claims Departments**  
Bern, Thursday 23 May 2013

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

**Bitte den 23. Mai 2013 reservieren !**  
Sie erhalten weitergehende Informationen im CIT-Info 2/2013.



## Verkehrsrecht und Verkehrspolitik

### UIC General- und Europaregionalversammlung

Die UIC hat am 12. Dezember 2012 ihre Generalversammlung durchgeführt und das 90jährige Bestehen gefeiert. Die Versammlung wurde durch die Anwesenheit der brasilianischen Präsidentin Dilma Rousseff geehrt. Der Präsident der Russischen Bahnen Vladimir Yakunin wurde einstimmig zum neuen UIC Präsidenten gewählt und Jean-Pierre Loubinoux als UIC-Generaldirektor bestätigt. Das CIT war durch den Generalsekretär Cesare Brand an den Veranstaltungen vertreten.

Cesare.Brand(at)cit-rail.org  
Original: DE

*Die Eröffnung der 81. Generalversammlung am 12 Dezember 2012, Hauptsitz der UIC, Paris.*



© UIC / Ph. Fraysseix

### Unterzeichnung des Protokolls für die Zusammenarbeit CIT – CCTT in Paris

Am 12. Dezember 2012 unterzeichneten der Generalsekretär von CCTT, Gennadiy Bessonov, und der Generalsekretär des CIT, Cesare Brand, in Paris das Programm für die Zusammenarbeit zwischen dem Koordinationsrat für Transsibirische Beförderungen und dem Internationalen Eisenbahntransportkomitee für die Periode 2013-2015. Das Protokoll stützt sich auf das Memorandum of Understanding (MoU) zwischen dem CIT und dem CCTT vom 10. Mai 2011 (siehe CIT-Info 3/2011, S. 8).



*Von links nach rechts : N. Stepanova und G. Bessonov, Generalsekretär, CCTT; C. Brand, Generalsekretär und E. Evtimov, Stellvertretender Generalsekretär, CIT.*

Beide Organisationen stellen die Schaffung eines einheitlichen Eisenbahntransportrechts und insbesondere die Erstellung der Allgemeinen Bedingungen für Transsibirische Beförderungen im euroasiatischen Verkehr (ABB EurAsia) in den Vordergrund. Siehe hierzu auch die Ausführungen im CIT-Info 5/6-2012, S. 2.

CIT und CCTT haben zudem vereinbart, die Zusammenarbeit im Bereich der Harmonisierung der rechtlichen Grundlagen für die Abwicklung des internationalen Güterverkehrs zu verstärken. Weiterhin sind kurzfristig folgende Aktionslinien von gemeinsamem Interesse im Protokoll vorgesehen: Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS für die Vereinfachung des Grenzüberganges sowie Minimierung der Grenzaufenthalte, inkl. Verbesserung der Zollkontrolle und der Abwicklung von Transit-, Export- und Importverfahren; Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS bei multimodalen Eisenbahn-Seebeförderungen sowie Schaffung einheitlicher Standards und Internetplattformen für die Verwendung des Elektronischen Frachtbriefs CIM/SMGS für Transsibirische Eisenbahngüterbeförderungen.

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

## Personenverkehr

### Rechtliche Spielräume und Grenzen des „Through Ticketings“

*Wir gehen im Folgenden summarisch der Frage nach, inwiefern die Eisenbahnunternehmungen ausserhalb von kommerziellen Geschäftsmodellen aufgrund der europäischen Gesetzgebung zum „Through-Ticket“ „behördlich“ verpflichtet werden können.*

#### 1. Was ist „Through Ticketing“?

Der Begriff wird in einem engeren und einem weiteren Sinn verwendet. Für die Definition im engeren Sinne kann sinn-gemäss auf die Legaldefinition von „Through Ticket“ in Art. 3 Ziff. 10 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 verwiesen werden: „... eine oder mehrere Fahrkarten, die einen Beförderungsvertrag für aufeinanderfolgende durch ein oder mehrere Eisenbahnunternehmen erbrachte Eisenbahnverkehrs-dienste belegen.“ In einem weiteren Sinn wird das „Through Ticketing“ als sog. „European Multi-Modal Journey Planner“ verstanden.

Wir verstehen im Zusammenhang mit den nachfolgenden Ausführungen das „Through Ticketing“ im weiteren Sinn als Schaffung von technischen Schnittstellen bei Fahrplandaten und Tarifen (für Schiene, Luft, Strasse und See), welche es dem Reisenden erlauben soll, rasch und unkompliziert die schnellste und billigste Verbindung für seine geplante Reise zu finden.

#### 2. Gegenstand der rechtlichen Untersuchung

Aus rechtlicher Sicht ist zwischen der „de lege lata“ und „de lege ferenda“ Betrachtung zu unterscheiden. Anders gesagt: Was kann einerseits aufgrund der geltenden europäischen Gesetzgebung von den Bahnen eingefordert werden und andererseits welche Zuständigkeiten haben die europäischen Instanzen – vorbehältlich entsprechender politischer Beschlüsse – im Rahmen einer Änderung der Gesetzgebung in Bezug auf das „Through Ticketing“?

Schliesslich werden wir im Zusammenhang mit der Entwicklung des „Through Ticketings“ auf einige ordnungspolitische Aspekte eingehen.

#### 3. Was gilt aufgrund der geltenden Gesetzgebung?

Es bestehen bei summarischer Prüfung im Wesentlichen folgende rechtliche Grundlagen, welche im Zusammenhang mit dem „Through Ticketing“ zu beachten sind:

- **Verordnung (EG) Nr. 1371/2007** über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.
- **Richtlinie 2008/57** vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems und die darauf abgestützte **Verordnung 454/2011** vom 5. Mai 2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Personenverkehr“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems.
- **Richtlinie 2010/40** vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Strassenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrs-trägern.

Die Verordnung (EG) Nr. 1371 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sieht in Art. 9 Ziff. 1 vor, dass die Eisenbahnunternehmen und die Fahrkartenverkäufer, soweit verfügbar, Fahrkarten, Durchgangsfahrkarten und Buchungen anbieten. Die Richtlinie 2008/57 und die Verordnung 454/2011 im Bereich der Interoperabilität der Eisenbahnen fordern kurz zusammengefasst die Mitarbeit der Bahnen

- bei der Festlegung von Verfahren und Schnittstellen zwischen den Akteuren, um die Fahrgäste mit Hilfe allgemein verfügbarer Technik mit Informationen und Fahrkarten zu versorgen,
- bei der Erarbeitung der dazugehörigen Spezifikationen sowie
- bei deren Implementierung (vgl. insb. Artikel 4 und 5 der Verordnung 454/2011).

Im Bereich der Multimodalität wurde die Eisenbahnagentur (ERA) von der Kommission zusätzlich beauftragt, eine Empfehlung über Fahrpreise, Fahrkartenverkaufssysteme und Buchungen von Inlandsfahrten unter Berücksichtigung der Intermodalität zu erarbeiten (vgl. Erwägung 2 Verordnung 454/2011). Schliesslich hat die Kommission eine wichtige „Road Map“ zur Verordnung (EG) 1371/2007 mit Schwerpunkt Reservierungssysteme publiziert (Datum der Roadmap 08/12), welche die technischen Spezifikationen für Information und Reservation neben dem internationalen Verkehr auch auf nationale und regionale Verkehre ausdehnen will. Letztlich verfolgt die Kommission das Ziel einer europäischen multimodalen Transportinformation.

Zusammenfassend halten wir fest, dass aufgrund der geltenden Regulierung die Bahnen auf der technischen Ebene verpflichtet sind, die technischen Schnittstellen bei den Fahrplandaten und Tarifen zu schaffen aber auf der kommerziellen Ebene keine Verpflichtung besteht, Tickets von konkurrierenden Eisenbahnunternehmen anzubieten. Eine rechtliche Verpflichtung zum multimodalen „Through Ticketing“ besteht (noch) nicht.

#### 4. Welche Kompetenzen hat die EU im Bereich des „Through Ticketings“?

Die Zuständigkeit für die Gesetzgebung der Union im Bereich des Verkehrs (Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehr) ist in Art. 90 ff. des Vertrages über die Euro-



© Deutsche Bahn AG/Volker Emerleben

päische Union und über die Arbeitsweise der Europäischen Union geregelt (AEU-Vertrag). Zusätzlich bestehen auch Zuständigkeiten im Bereich Luft- und Seeschifffahrt (Artikel 100 AEU). Es handelt sich dabei um eine sog. geteilte Zuständigkeit. Dies bedeutet, dass die Mitgliedstaaten in diesen Bereichen eine Gesetzgebungskompetenz haben, solange keine unionsrechtliche Vorschriften erlassen werden. Da die Union im Bereich des „Through Ticketings“ legifert hat, wurde diese unionsrechtliche Zuständigkeit beansprucht und die nationale Gesetzgebungskompetenz zurückgedrängt. Perspektivisch hätte die Kommission aufgrund des Vertrages die Kompetenz, Gesetzesvorschläge im Bereich „European Multi-Modal Journey Planner“ in den politischen Prozess einzubringen, welche bei Gutheißung die Pflicht für die Bahnen zur Realisierung eines umfassenden multimodalen „Through Ticketings“ zur Folge haben könnten. Das am 30. Januar 2013 publizierte 4. Eisenbahnpaket geht in Richtung eines integrierten Ticketingsystems.

### 5. Through Ticketing und Wettbewerb

Die europäische Rechtsetzung im Verkehrsbereich und insbesondere im Eisenbahnbereich ist beeindruckend. Ziel ist die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahn- bzw. Verkehrsmarktes. Behinderungen der Entwicklung dieses Verkehrsmarktes werden als Diskriminierungen und damit als Verletzungen des EU Vertrages betrachtet. Das Konzept sieht im Eisenbahnbereich im Personen und Güterverkehr eine liberalisierte Marktordnung vor (national und grenzüberschreitend). Die laufenden politischen Diskussionen im Bereich des „Through Ticketings“ als wichtigste Schnittstelle zum Kunden zeigen aber exemplarisch das Spannungsfeld zwischen Wettbewerbslogik und Kundenbedürfnis auf.

Sobald Regelungen auf der Schnittstelle zum Kunden getroffen werden (Fahrplan- und Preisinformationen, Verkauf) rückt der Wettbewerbsgedanke zwischen den Bahnen

(Schaffung von Wettbewerbsvorteilen u.a. durch bessere und effizientere Vertriebskanäle, bessere und ausschließliche Information in den Zügen als „unique selling proposition“) zugunsten rechtlich erzwungener Kooperation (gegenseitiger offener Austausch von Informationen und Öffnung der Vertriebskanäle) in den Hintergrund. Es ist zu befürchten, dass nach der Schaffung von technisch interoperablen Schnittstellen zwischen den Bahnen im Rahmen von TAP-TSI, die Verpflichtung zur Nutzung dieser Schnittstellen folgen und damit der regulatorische Eingriff in die kommerzielle Freiheit der Unternehmen Tatsache wird. Die Nachteile der inhärenten Widersprüche zwischen Wettbewerb und erzwungener Kooperation werden die Eisenbahnunternehmen tragen müssen (wir denken hier zum Beispiel an die notwendigen hohen IT Kosten).

Das Wettbewerbsrecht als Recht, welches staatliche Eingriffe zur Förderung des marktwirtschaftlichen Wettbewerbs zum Gegenstand hat, schützt die Eisenbahnen nicht von staatlich regulatorischen Eingriffen, welche den freien Wettbewerb beeinträchtigen.

#### FAZIT

Eine ordnungspolitisch konsistente Wettbewerbsordnung im Eisenbahnreich muss aufgrund der umfassenden Rechtsetzungskompetenzen der EU auf dem politischen Weg eingefordert und kann nicht juristisch erzwungen werden. Die beste „Strategie“ der Bahnen ist, soweit kommerziell sinnvoll, Lösungen anzubieten, welche dem öffentlichen und politischen Druck für regulatorisch erzwungene vermeintlich kundenfreundliche Lösungen die Grundlage nehmen.

Cesare.Brand(at)cit-rail.org  
Original: DE

### Aktuell aus der letzten Sitzung der Arbeitsgruppe CIV des CIT

Am 5. Und 6. Dezember 2012 hat die 23. Sitzung der CIV Arbeitsgruppe stattgefunden. Die Arbeitsgruppe hat sich mit zahlreichen Themen aus dem Bereich des internationalen Personenverkehrs beschäftigt. Die Teilnehmer haben u.a. das Urteil des Europäischen Gerichtshofs in Sachen Westbahn Management GmbH vs ÖBB Infrastruktur AG (C-136/11) zur Kenntnis genommen, wonach die Infrastrukturbetreiberin den Eisenbahnunternehmen Echtzeitinformationen zu den Anschlüssen zur Verfügung stellen muss.

Weiter hat die Arbeitsgruppe die Vorbereitungsarbeiten für den geplanten 2. CIT-CER Workshop mit den NEB am 3. Oktober 2013 in Brüssel (neues Datum) an die Hand genommen. Weiter wurden an der Sitzung die Themen „Alternative Dispute Resolution“ (ADR), eine mögliche Revision des COTIF, die Revision der AGB Gemeinsame Beförderung des CIT sowie die Revision der AIV behandelt.

Die Sitzung wurde letztmals von Jan Svensson (SJ) präsiert. Wir möchten ihm an dieser Stelle für seine stets sehr kompetente und umsichtige Führung der AG CIV herzlich

danken. Das Präsidium der Arbeitsgruppe wurde ab dem 01.01.2013 von Isabelle Saintilan (SNCF) übernommen. Wir wünschen Frau Saintilan für die neue Funktion alles Beste!

Cesare.Brand(at)cit-rail.org  
Original: DE



## Pflicht zur Hilfeleistung an Fluggästen auch im Fall von höherer Gewalt

Am 31. Januar fällt der Gerichtshof der EU ein Urteil, das für die Fluggäste sehr vorteilhaft ist, die während des Ausbruches des Eyjafjallajökull-Vulkans und der Schliessung des Flugraums in einem grossen Teil Europas während mehreren Tagen in den Flughäfen fest sasssen.<sup>1</sup> Der Gerichtshof befand nämlich, dass die Fluggesellschaften ihren Fluggästen während der ganzen Zeit der Krise unentgeltliche Hilfeleistungen, d. h. Getränke, Verpflegung und Unterkunft, anzubieten hatten, und zwar unabhängig von deren Dauer oder Schwere.

### Der Sachverhalt

Frau McDonagh buchte einen Flug mit Ryanair vom 17. April 2010 von Faro nach Dublin. Ab dem 15. April war der Flugraum während 7 Tagen geschlossen. Frau McDonagh konnte schliesslich am 24. April nach Dublin zurückkehren. Da sie von Ryanair in Portugal keine Hilfeleistungen erhielt, machte sie ihre Ansprüche gegen Ryanair gerichtlich geltend, um die Erstattung der Kosten für Getränke, Verpflegung sowie Unterkunft und Reise von 1'129 Euro zu erhalten.

### Höhere Gewalt oder nicht ?

Der Ausbruch eines Vulkans fällt zweifelsohne unter den Begriff der « höheren Gewalt ». Die Verordnung EG Nr. 261/2004 (Air PRR) räumt den Luftbeförderern jedoch keine Möglichkeit ein, sich im Fall von höherer Gewalt von der Pflicht zur Hilfeleistung zu befreien. Der Gerichtshof ruft das von der EU verfolgte Ziel in Erinnerung, den Fluggästen grossen Schutz zu gewähren und verwirft demzufolge die Idee einer einschränkenden Auslegung der Verordnung. Im Übrigen findet er in der Verordnung keine Textstelle, welche die Beschränkung der Pflicht zu Hilfeleistungen rechtfertigt, weder für die Dauer noch den Umfang.

### Verhältnismässigkeit und Gleichgewicht der Interessen

Der Gerichtshof befindet die auf den Luftbeförderern lastende Pflicht zur Hilfeleistung nicht als unverhältnismässig, da der Zweck der Verordnung gerade darin besteht, den Fluggästen einen hohen Schutz zu gewähren. Dieses Ziel kann für bestimmte Wirtschaftsbeteiligte sogar negative – und auch beträchtliche – wirtschaftliche Auswirkungen rechtfertigen. Der Gerichtshof weist darauf hin, dass die Beförderer diese Kosten voraussehen und auf die Flugpreise abwälzen können. Ausserdem ist die Hilfeleistung nur im erforderlichen und vernünftigen Umfang geschuldet. Der Gerichtshof erachtet folglich, dass zwischen den Interessen des Beförderers und jenen des Fluggastes kein Ungleichgewicht besteht.

### Vergleich mit der Eisenbahnbeförderung

Die Frage, ob die Eisenbahnbeförderer unter den gleichen Bedingungen die Pflicht zur Hilfeleistung zu erfüllen haben, ist im Augenblick noch offen. Wahrscheinlich wird sie vom EU-Gerichtshof geregelt werden, und zwar in dem noch hängigen, die ÖBB betreffenden Fall (C-509/11).

Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen des CIT (GCC-CIV/PRR) besagen, dass höhere Gewalt die Beförderer von der Pflicht zur Zahlung von Verspätungsentschädigungen und der Unterkunft befreit. Diese Regel ergibt sich aus der Verbindung zwischen Kapitel IV der PRR und Artikel 32 CIV. Der Letztere schliesst die Pflicht zur Zahlung von Schadenersatz an Reisende im Fall von höherer Gewalt ausdrücklich aus. In diesem Punkt unterscheidet sich also die Rail PRR von der Air PRR.

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

<sup>1</sup> Rechtsstreit [C-12/11](#), Denise McDonagh vs Ryanair Ltd.

## Bericht über die Umsetzung der PRR

Das Beratungsunternehmen Steer Davies Gleave (SDG) wurde Ende 2011 von der Europäischen Kommission damit beauftragt, zwei Jahre nach dem Inkrafttreten der Verordnung EG Nr. 1371/2007 (PRR) die Situation der Eisenbahn-Fahrgastrechte zu analysieren. Nach einer breit angelegten Konsultation aller Beteiligten in diesem Bereich legte SDG der Kommission den Bericht vor. Sie veröffentlichte ihn im November 2012.

### Gute Noten für die Eisenbahnverkehrsunternehmen

Der Bericht von SDG ist sehr reich an Erkenntnissen über die guten, von den Eisenbahnverkehrsunternehmen eingeführten Praktiken und die Tätigkeiten der mit der Umsetzung der PRR betrauten nationalen Behörden. Die kostspieligsten Bestimmungen der PRR – jene über die Personen mit eingeschränkter Mobilität und die Haftung für Verspätungen – wurden von den Eisenbahnverkehrsunternehmen alle zufriedenstellend umgesetzt. Bestimmte Unternehmen gingen sogar über die Anforderungen der PRR hinaus.

Wenn von den Fahrgastverbänden und SDG einige Bereiche bemängelt werden, so sind diese Kritiken im Vergleich zur Situation im Flugverkehr doch wenig zahlreich. Unter den heikeln Punkten nennt SDG den Anwendungsbereich der [Haftungs-/Pflichten-]Befreiungen, die Frage der höheren Gewalt als Grund für die Haftungsbefreiung für Verspätungen oder ausserdem die Fortsetzung der Reise im Fall von Anschlussbrüchen. SDG stellt übrigens fest, dass die Formulierung dieser Punkte in der PRR selbst Schwierigkeiten verursacht, und nicht die Umsetzung. SDG weist auch darauf hin, dass bestimmte Fragen vom Gerichtshof der EU in seinen anstehenden Urteilen (insbesondere im Fall ÖBB, C-509/11) gelöst werden.

### Vorschläge für die Zukunft

Der Bericht von SDG regt eine gewisse Anzahl von Änderungen in der PRR oder Verbesserungen in deren Umsetzung an, insbesondere:

- In der PRR verwendete Terminologie klären (den Begriff „Beförderer“ anstatt „Eisenbahnunternehmen“ verwenden; die Begriffsbestimmung „Person mit eingeschränkter Mobilität“ in den PRM TSI und in der PRR einander angleichen, usw.);

<sup>1</sup> Der [Bericht](#) kann unter dem Hyperlink eingesehen werden.

- Die Rechte der Reisenden mit mehreren Beförderungsverträgen oder -Ausweisen für ihre Reise klären;
- Die Pflicht der Unternehmen überdenken, verletzten Reisenden Vorschüsse zu zahlen, obwohl das Unternehmen für den Unfall klar nicht haftbar ist (Artikel 13 PRR und Artikel 26 CIV);
- Die doppelte Regelung bezüglich der zur Verfügung zu stellenden Unterkunft im Fall von Anschlussbrüchen in der letzten Verbindung des Tages beseitigen (Artikel 18 PRR und Artikel 32 CIV);
- Die Befugnisse der nationalen Behörden und ihre Pflichten präzisieren, usw.

Alle diese Anregungen werden von der Europäischen Kommission in ihrem kommenden Bericht über die PRR (vorgesehen für Mitte 2013) geprüft und werden eventuell Gegenstand von Gesetzesvorschlägen sein.

Das CIT hat diese Vorschläge geprüft und seine Anmerkungen in einer gemeinsamen Stellungnahme mit der CER mitgeteilt; der Auszug daraus wird nachstehend veröffentlicht.

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

CER und CIT teilen die positive Analyse im Steer Davies Gleave (SDG)-Bericht. Er unterstreicht, dass die Eisenbahn[verkehrs]unternehmen die meisten Anforderungen aus der Verordnung wirksam umgesetzt haben.

Diese wirksame Umsetzung ist umso bedeutsamer, wenn man die beschränkt vorhandenen Massnahmen zur Durchsetzung der Gesetzgebung auf Landesebene bedenkt. Es ist eine weitere Bestätigung, dass sich die Eisenbahnen ihrer sozialen Verantwortung voll bewusst sind.

Der SDG-Bericht unterstreicht die wirksame Umsetzung durch die Eisenbahnen in zwei Bereichen, die für die Reisenden von grösster Bedeutung sind – Hilfeleistungen an behinderte Personen und solche mit eingeschränkter Mobilität (PRM) sowie Entschädigungen, Umwegfahrten oder Erstattungen und Hilfeleistungen bei Verkehrsunterbrüchen – und stellt fest, dass einige Eisenbahnen sogar über die Anforderungen der Verordnung hinaus gehen.

Die CER und das CIT anerkennen, dass ein Mindestmass an Anforderungen zum Schutz der Rechte der Bahnreisenden erforderlich ist. Gleichzeitig zeigt die gute Leistung des Eisenbahnsektors, dass eine Revision der Verordnung 1371/2007 zu diesem Zeitpunkt nicht erforderlich ist.

Die CER und das CIT sind der Ansicht, dass eine allen gemeinsame Interpretation der Kernelemente der bestehenden Verordnung der beste Weg ist, um die Fahrgastrechte in der EU weiterhin zu erfüllen. Sie rufen alle beteiligten Akteure zur Zusammenarbeit auf, damit dieses Ziel in den nächsten Jahren erreicht wird.

Für die vollständige Stellungnahme, [bitte hier anklicken](#).

## Rechtliche Interoperabilität CIV/SMPS – auf der Suche nach Rechtssicherheit

*Der internationale Personenschienenverkehr gewann während den letzten zwei Jahrzehnten seitens Regierungen, Vertreter der Industrie und Kunden immer mehr an Bedeutung. Der Konsumentenschutz einerseits (insb. Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit sowie Sicherheit der Dienstleistungen) und das Verlangen nach höherem Umweltschutz andererseits (insb. wesentlich niedrigere CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zum Strassen- und Luftverkehr) sind die Hauptimpulse für diese Entwicklung.*

### Neue Rahmenbedingungen für den internationalen Eisenbahnpersonenverkehr

Die Züge im internationalen Personenverkehr überqueren auf deren Marschrouten nicht nur Landesgrenzen, sondern fahren auch durch verschiedene internationale, regionale und nationale Rechtsregime. Da unterschiedliche Vorschriften zur Rechtsunsicherheit führen können, ist die Abklärung der Rechte und Pflichten der Beförderer und Kunden auf den einschlägigen Reiserouten und auch der Ver-

gleich mit den geltenden Rechtsregimen SMPS, COTIF/CIV sowie EU-Verordnung 1371/2007 (PRR) für die bessere Transparenz und Zuverlässigkeit der angebotenen Dienstleistung im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr unabdingbar.



## CIT-Projekt „Rechtliche Interoperabilität CIV/SMPS“ – weitere Schritte

Unter Berücksichtigung der neuen Rahmenbedingungen hat das CIT der Unterstützung der zwischenstaatlichen Organisationen OTIF in Bern und der OSShD in Warschau, das Projekt „Rechtliche Interoperabilität CIV/SMPS“, Mitte 2011 gestartet. Die Europäische Union beteiligt sich ebenfalls tatkräftig an der Weiterentwicklung des Projekts. Die CIT Mitglieder im Geltungsbereich des SMPS und COTIF/CIV-PRR: SNCF, DB AG, RZD, LG, LDZ, FPC und neulich auch ČD nehmen an den Arbeiten der Arbeitsgruppe aktiv teil.

Die vierte Sitzung der Arbeitsgruppe hat am 29. Januar 2013 in Bern am Sitz des CIT stattgefunden. Nebst den Experten haben der Generalsekretär der OTIF, Herr Davenne, Vertreterinnen der GD MOVE der EU Kommission, Frau Saaremael-Stoilov und Frau Vasauskaite, sowie der erste Stellvertreter des Vorstehenden der „Federal Passenger Company“ (FPC), Herr Kalyakin, daran teilgenommen. Die Sitzung bezweckte hauptsächlich eine detaillierte Analyse der revidierten Vergleichstabelle von SMPS/COTIF-CIV/PRR Haftungsregimen, welche durch das GS CIT vorbereitet wurde. Eine Herausforderung dieser Vergleichsanalyse liegt darin, dass einige EU-Mitgliedstaaten gewisse Ausnahmen zur Anwendung einiger Bestimmungen der PRR erklärt haben und einige Mitgliedstaaten höhere Standards als PRR eingeführt haben. Dieses soll

dann eine Widerspiegelung nicht nur in der Vergleichstabelle, sondern auch auf der interaktiven Visualisierung einer Landkarte dargestellt werden. Neu wird auch diese Vergleichsanalyse die wichtigsten Begriffsbestimmungen beinhalten, um das kohärente Verständnis sicherzustellen; die verfahrensrechtlichen Bestimmungen SMPS/COTIF/CIV werden abschliessend ebenfalls in die Vergleichstabelle aufgenommen.

Für 2013 sind zwei weitere Sitzungen der Arbeitsgruppe CIV/SMPS geplant (Mai und Oktober), wo die Tabelle finalisiert wird. Das GS CIT wird weiterhin an der Schaffung der interaktiven Tabelle mit dem Verweis auf das geltende Recht und die bestehenden Marschrouten im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr arbeiten.

### Enge Zusammenarbeit mit dem neuen CIT Mitglied FPC

Im Anschluss an die Sitzung der Arbeitsgruppe CIV/SMPS fand ein Treffen zwischen dem GS CIT und dem ersten stellvertretenden Direktor der FPC, Herr Kalyakin, statt. Dabei wurden zwei Hauptthemen angesprochen: Anwendung vom GTT-CIV und AIV seitens der FPC, welche im Rahmen der Zusammenarbeit im Verlaufe des Jahres weiterentwickelt werden.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org  
Original: DE

## Güterverkehr

### Letzte Ergebnisse im CIT/OSShD Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIM/SMGS“

*Die 17. Tagung der Koordinatoren- und Steuergruppe CIM/SMGS fand in Warschau am Sitz der OSShD statt. Ca. 40 TeilnehmerInnen folgten der Einladung der Projekträger CIT und OSShD. Herr Viktor Zhukov, Stellvertreter des Vorsitzenden des Komitees der OSShD eröffnete die Tagung und begrüßte die zahlreichen TeilnehmerInnen zur jährlichen Tagung der Koordinatoren- und Steuergruppe CIM/SMGS. Anschliessend bedankte sich Herr Cesare Brand, Generalsekretär des CIT, für die ausgezeichneten Arbeitsbedingungen und gute Vorbereitung der Tagung.*

### Zunehmende Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS

Die vorgestellten Statistiken seitens RZD und UZ zeigen eine Verdreifachung der Verwendung der eingesetzten Einheitsfrachtbriefe CIM/SMGS und weisen eine klare Tendenz zur Steigerung im Jahr 2012 auf. Bei der praktischen Anwendung in den ersten 10 Monaten des Jahres 2012 wurden nach Informationen der RZD ca. 28'000 Frachtbriefe CIM/SMGS eingesetzt.

Nach Informationen der BC laufen die VW-Verkehre nach Kaluga sehr erfolgreich und ohne nennenswerte Unterbrechungen. Im Weiteren wurde präzisiert, dass die Umladung dieser Verkehre nicht in Brest in Belarus erfolgt, sondern in Malashevica in Polen stattfinden soll.

Nach Informationen der DB Schenker Rail Deutschland (DBSR DE) sind für die Optimierung der Verkehre im Korridor II auch die gebrochenen Verkehre unter Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS zu berücksichtigen. Diese werden demnächst in Zusammenarbeit von DBSR DE mit BC und RZD im Rahmen von Trans Eurasia Logistic (TEL) für Beförderungen nach Kunzevo II geprüft. Eine Auswertung dieser Verkehre wird im Jahr 2013 erfolgen. Eine weitere erfolgreiche Verbindung ist die seit 2011 von DB Schenker Automotiv bediente Strecke für Autoverkehre von Fertigungsteilen nach Nischni Novgorod.



Grenzübergang von China nach Russland.

Die Verkehre für PSA, organisiert von Gefco sowie unter der Teilnahme von SNCF, entwickeln sich ebenfalls sehr erfolgreich. Nach Informationen von BC wird man im 2013 die Anzahl der Züge pro Woche von 3 auf 5 erhöhen können. Alle Verkehre laufen unter ausschliesslicher Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS.

Somit beläuft sich die flächendeckende Umsetzung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS für das Jahr 2012 auf über **85%** für Containerbeförderungen und auf über **18%** für Einzelwagenbeförderungen im Verkehr CIM/SMGS.

#### **Ausdehnung des Geltungsbereichs des Frachtbriefs CIM/SMGS auf die Volksrepublik China**

Eine ausführliche Berichterstattung über die Ende Oktober 2012 begonnenen Eisenbahngüterbeförderungen unter Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS erfolgte im CIT-Info 5/6-2012, S. 6 f.

Wegen der Wichtigkeit der Verkehre wird eine weitere Sitzung der Koordinatoren für die Umsetzung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS am 4. Juni 2013 in Bern am Sitz des CIT stattfinden.

Die Auswertung dieser Verkehre wird anhand folgender Komponenten durchgeführt:

- Abstimmung der Beförderung gemäss Handbuch „Frachtbrief CIM/SMGS“;
- Ausfertigung des Frachtbriefs beim Abgang;
- EDV-gestützte Ausfertigung des Frachtbriefs CIM/SMGS;
- Internetplattform für vorausseilende Sendungsinformationen;
- Beförderungszeit;
- Grenzaufenthalte und Umladungszeiten;
- Sicherheit der Verkehre.

Weitere wichtige Lösungen wurden für die Fortentwicklung des Handbuchs „Frachtbrief CIM/SMGS“ wie z.B. Regelungen für ausgesetzte Wagen, Kodifizierung von Grenzübergängen und Fortentwicklung der funktionellen Spezifikationen für den Elektronischen Frachtbrief CIM/SMGS auf Projektebene gutgeheissen.

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

---

### **Laufende Umfrage der EU-Kommission zu e-Freight**

Das Projekt der Europäischen Kommission e-Freight (European e-Freight capabilities for co-modal transport) bezweckt, aus verkehrspolitischer Sicht die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft mit Blick auf den Transportsektor und dessen nachhaltige Entwicklung samt zielgerichteter Regulierung zu verbessern.

Im Freight Logistics Action Plan von 2007 wurden insbesondere folgende Massnahmen festgelegt:

- Ein standardisiertes computergestütztes System zum Informationsaustausch für grenzüberschreitende Güterbeförderungen über die Verkehrsträger hinaus;
- Ein europaweit einheitliches Beförderungsdokument für die grenzüberschreitende Beförderung von Gütern mit allen Verkehrsträgern;
- Aufbau eines Systems von single window für die Verwaltungsverfahren aller Verkehrsträger;
- Einheitliche und einfache Grenzüberschreitungsverfahren für alle Verkehrsträger in den EU-Mitgliedstaaten;
- Einfache Zugangsbestimmungen und Verfahren für die Infrastrukturnutzung zur Unterstützung der transkontinentalen Güterkorridore zwischen Europa, Asien und den Vereinigten Staaten.

Im Dezember 2012 veröffentlichte GD MOVE einen Fragebogen zur Auswertung des Fortschritts des Projekts e-Freight. Die CER hat sich mit der Unterstützung des CIT

und der UIC im Rahmen des Projekts e-RailFreight an der Beantwortung des Fragebogens beteiligt. Im Vordergrund stand die rechtlich erprobte, sichere und günstige Verwendung des Frachtbriefs CIM auch als elektronischer Frachtbrief für multimodale Beförderungen in Europa sowie darüber hinaus neuerdings ebenfalls durch die Verwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS.

Das CIT misst dem Eisenbahn-Seeverkehr weiterhin grosse politische als auch rechtliche Bedeutung zu, da durchgehende Eisenbahngüterbeförderungen ein entscheidendes Hinterlandpotenzial für die Anbindung der Häfen an wichtige Produktions- und Konsumzentren in Europa, Asien und USA darstellen. Die dadurch gewonnenen Erkenntnisse werden zur Weiterentwicklung der internationalen Transportkonventionen und Beförderungsdokumente beitragen.

Das Positionspapier bringt die wichtigsten Vorteile des elektronischen Frachtbriefs CIM für diese Verkehre und die Vorreiterrolle der Bahnen auch zum Vorschein.

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

## CIT-Itself

### Neue Mitglieder

Aus der Umstrukturierung der HŽ Holding resultierte die Ausgliederung der verschiedenen Tätigkeiten in drei unabhängige Bereiche (*HŽ Infrastruktura*, *HŽ Cargo* und *HŽ Putnički prijevoz – HŽ Passenger Transport*).

Nachdem bereits der Bereich HŽ Cargo per 1. Januar 2013 dem CIT als eigenständiges Mitglied beigetreten ist, reichte anschliessend auch die Personenverkehrssparte (*HŽ Putnički prijevoz – HŽ Passenger Transport*) das Antragsfor-

mular für eine Vollmitgliedschaft beim CIT ein. Diese Mitgliedschaft wurde ebenfalls rückwirkend per 1. Januar 2013 wirksam.

Die HŽ Holding als solches wird nicht mehr länger als Vollmitglied beim CIT geführt.

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



HŽ Putnički prijevoz – HŽ Passenger Transport



HŽ Cargo

## CIT-Kalender

Datum	Tagungen	Ort
19./20. März	Expertengruppe CIV Ticketing Handbuch	Bern
26. März	Ausschuss CIM	Bern
27. März	Expertengruppe „Multimodalität“	Bern
9. April	2 <sup>nd</sup> preparatory meeting for the Workshop with NEBs	Brüssel
18./19. April	Vorstand 1/2013	Bern
23./24. April	Expertengruppe CIV Ticketing Handbuch	Bern
25. April	Expertengruppe Elektronische Frachtbrief CIM/SMGS	Warschau
25./26. April	Rechts- und Expertengruppe CIM/SMGS	Warschau
16. Mai	Arbeitsgruppe CIV/SMPS	Bern
21./22. Mai	Expertengruppe CIV Ticketing Handbuch	Bern
22./23. Mai	Arbeitsgruppe CIV	Bern
23. Mai	Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr	Bern

## Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen		Ort	Verantwortlich
5. März	TAP-PM Working Group "Online Sales Interface" (OSI)	UIC	Paris	Thomas Gyger
12./13. März	Commercial Group and Technical Group	UIC	Paris	Thomas Gyger
13.-15. März	International Rail Freight Conference "Eurasia Rail Freight Business"	IRFC	Prag	Erik Evtimov
15. März	Regulationskonferenz	SBB	Bern	Cesare Brand
19. März	Freight Steering Committee	UIC	Paris	Erik Evtimov
20. März	Working Group on Seals	CER	Luxemburg	Henri Trolliet
10./11. April	Azetec Barcode Group	GIE	London	Thomas Gyger
11. April	CER Assistants Meeting	CER	Brüssel	Cesare Brand
17. April	Customer Liaison Group	CER	Brüssel	Isabelle Oberson
24. April	Wagon Users Study Group	UIC	Paris	Henri Trolliet
24. April	Passenger Commercial & Distribution Forum	UIC	Paris	Cesare Brand
14. Mai	Management Committee & General Assembly	CER	Rom	Cesare Brand
28. Mai	SIAFI International	UIC	Paris	Erik Evtimov
28. Mai	Steering Committee Freight Forum	UIC	Paris	Erik Evtimov
29. Mai	Freight Forum	UIC	Paris	Erik Evtimov
29. Mai	Project Workshop & Assistants European Management Committee	UIC	Paris	Erik Evtimov
29. Mai	Global Team of Experts (GTE)	UIC	Paris	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](mailto:info(at)cit-rail.org)  
 Internet [www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org)