



INHALTVERZEICHNIS



We wish you a merry Christmas and a successful 2019!
Nous vous souhaitons un Joyeux Noël et nos meilleurs vœux pour 2019 !
Wir wünschen ganz schöne Weihnachten und ein erfolgreiches 2019!

INHALTSVERZEICHNIS

- 2 Die Digitalisierung ist ein zentrales Thema für das CIT
- 3 Digitalisierung und Multimodalität im Personenverkehr
- 4 Die Arbeiten im Projekt «Transportrechtliche Interoperabilität CIV/SMPS» schreiten voran
- 5 Revision PPR
- 6 Revision PRM
- 7 Aktueller Stand der Arbeiten im Rahmen der Arbeitsgruppe CIM
- 8 5. Tagung des Ausschusses Multimodalität
- 9 26. Sitzung des Ausschusses CUI
- 10 Rechtsanwendung
- 10 CIT Itself
- 12 Auszug aus der Rede des Präsidenten des CIT
- 15 CIT-Kalender



EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,



Schon wieder ist ein Jahr zu Ende! Wir messen unsere Arbeit an den konkreten Ergebnissen, welche wir für unsere Mitglieder erarbeitet haben. Ich möchte hier aus den zahlreichen laufenden Arbeiten einige hervorheben, welche im Jahr 2018 erfolgreich abgeschlossen wurden und den Mitgliedern des CIT übergeben werden konnten.

Die Produkte des CIT wurden in diesem Jahr grundsätzlich überarbeitet und ab dem 1.1.2019 digital herausgegeben. Das heisst die massgebende Fassung kann auf der CIT-Website heruntergeladen werden und wird zertifiziert.

Weiter haben wir zwei Musterverträge für die Verarbeitung von personenbezogenen Daten erstellt und am 1.10.2018 den Mitgliedern zur Verfügung gestellt. Ab dem 9. Dezember 2018 gilt ein revidiertes AIV (Abkommen über die Beziehungen zwischen den Transportunternehmen) und das revidierte Handbuch für internationale Fahrausweise (MIRT), das an die neue digitale Welt angepasst wurde.

Im Güterverkehr erfolgt auf den 1.1.2019 die Neuherausgabe des Handbuches zum Frachtbrief CIM-SMGS. Mit dem Weltpostverein (UPU) haben wir die Leitlinien für Schienenpostverkehre aus China entwickelt.

Wir freuen uns auf die Arbeiten im nächsten Jahr und werden wiederum alles daran setzen, unsere Mitglieder zu unterstützen und so einen Beitrag zu deren geschäftlichen Erfolg zu leisten!

Frohe Festtage!

**Beste Grüsse aus Bern
Cesare Brand
Generalsekretär des CIT**



Die Digitalisierung ist ein zentrales Thema für das CIT

Vor dem Hintergrund des Megatrends der Digitalisierung wurde von der Europäischen Kommission das Projekt „Digital Transport and Logistics Forum“ (DTLF) gestartet. Das CIT verfolgt diese Arbeiten aus nächster Nähe in enger Zusammenarbeit mit der CER. Ein Problem bei der Umsetzung der Digitalisierung der Güterverkehrsdokumente ist die geringe und unterschiedliche Akzeptanz von Informationen oder Dokumenten, die von den Unternehmen elektronisch zur Verfügung gestellt werden, wenn die Behörden von ihnen verlangen, dass sie die Einhaltung der Vorschriften für den Warentransport in den verschiedenen EU-Mitgliedstaaten nachweisen. Daher hat die Kommission am 17. Mai 2018 einen [Vorschlag für eine Verordnung](#) zur elektronischen Gütertransportinformation, COM(2018) 279 veröffentlicht.

EU „Digital Transport and Logistics Forum“ (DTLF)

Das DTLF ist eine kollaborative Plattform, auf der Mitgliedstaaten, öffentliche Einrichtungen und Organisationen Wissen austauschen und politische und technische Empfehlungen für die Europäische Kommission in den Bereichen Verkehr und Logistik vor dem Hintergrund der Digitalisierung über alle Verkehrsträger hinweg koordinieren. Zu den bisherigen Errungenschaften und Leistungen des DTLF gehören:

- Empfehlungen und Vorarbeiten für den Vorschlag für eine Verordnung über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (EFTI);
- Ein Konzept für digitale Korridor-Informationssysteme („föderative Plattform“), das den Datenaustausch zwischen allen Arten von Interessengruppen der Lieferkette durch die Verbindung bestehender grenzüberschreitender IT-Plattformen und -Dienste erleichtern soll.

Im Rahmen des ersten DTLF-Mandats (2015-2018) wurden zwei Untergruppen gebildet, die sich mit der Digitalisierung, Akzeptanz und Harmonisierung elektronischer Güterverkehrsinformationen (Untergruppe 1) sowie der Einrichtung digitaler Korridor-Informationssysteme (Untergruppe 2) befassen. Während das Hauptaugenmerk der Untergruppe 1 auf der elektronischen Annahme von Daten in Transportdokumenten durch die Behörden liegt, geht die Untergruppe 2 einen breiteren Weg indem sie sich mit den in organisatorischen Logistiknetzwerken gemeinsam genutzten Daten befasst. Letztere umfasst auch Daten von digitalisierten Transportdokumenten, die sich auf bestimmte Meilensteine von Geschäftsprozessen beziehen. Im September 2018 hat die Kommission das zweite Mandat des Forums festgelegt. Daher wurde ein Aufruf zur Einreichung von Bewerbungen gestartet, um Mitglieder des erneuerten DTLF auszuwählen.

Vorschlag für eine Verordnung zur elektronischen Gütertransportinformation (eFTI)

Das CIT analysiert den Vorschlag der EU-Kommission zur Verordnung zur elektronischen Gütertransportinformation (eFTI) in enger Zusammenarbeit mit der CER. Der Kommissionsvorschlag regelt lediglich die Modalitäten, nach denen Wirtschaftsakteure (wie Eisenbahnunternehmen), Verwaltungen und Behörden informieren (Business-to-Administration - „B2A“).

Wann immer die betroffenen Wirtschaftsakteure den Behörden Daten auf elektronischem Wege zur Verfügung stellen, sieht der Vorschlag vor, dass sie dies mit einer zertifizierten „eFTI-Plattform“ und gegebenenfalls einem zertifizierten „eFTI-Dienst“ tun.

Die vorgeschlagenen Rechtsvorschriften sehen keine Digitalisierung von Transportdokumenten vor, sondern legen lediglich die Anforderungen und Rahmenbedingungen für Unternehmen fest, in einer digitalen Form (Datenaustausch) mit den unterschiedlichen Behörden zu kommunizieren. Zu wenig spezifiziert scheinen aber zurzeit die Auswirkungen des EU-Vorschlags auf die Unternehmen hinsichtlich Finanzen und Prozesse.

Die Konsultation des Sektors ist von entscheidender Bedeutung um sicherzustellen, dass die Kosten und Nutzen der in den Delegierten- bzw. Durchführungsbestimmungen vorgeschlagenen Massnahmen wirtschaftlich sinnvoll sind. Dies kann beispielsweise über das Digital Transport and Logistic Forum (DTLF) Phase II ab 2019 erfolgen, aber auch auf Einladung der Interessenvertreter zu den Sitzungen des Europäischen Parlaments und des Ministerrates nach den Wahlen und im Verlauf des Jahres 2019. Das CIT arbeitet in diesem Geschäft eng mit der CER zusammen.

[erik.evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:erik.evtimov(at)cit-rail.org)

Original: DE

⁽¹⁾ Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on electronic freight transport information COM/2018/279 final - 2018/0140 (COD).



Digitalisierung und Multimodalität im Personenverkehr

In der letzten Tagung der Arbeitsgruppe CIV standen die neuen Technologien im Zentrum der Diskussionen: So wurden die Fragen der vollständigen Dematerialisierung der Eisenbahnbeförderungsausweise und deren Integration in Beförderungsausweise anderer Verkehrsträger, gar Verträge anderer Dienstleistungen besprochen. Die Arbeitsgruppe CIV befasst sich ebenfalls mit der Luft-Eisenbahnverkehr-Multimodalität und den in den Zusammenarbeitsverträgen zwischen Beförderern zu regelnden Fragen.

Mobility as a service (MaaS)

Die MaaS-Technologie bezweckt, alle Arten Verkehrsträger in einer einzigen Plattform zu integrieren, um ihren Nutzern bestmögliche Haus-Haus-Reisen anzubieten. In verschiedenen Städten Europas wird diese Technologie bereits eingesetzt und integriert meistens die öffentlichen städtischen Verkehrsmittel mit mehreren Dienstleistungen, wie Taxi, Car Sharing und Fahrrad Sharing. Im Eisenbahnsektor laufen Projekte auf Unternehmens- oder europäischer Ebene (zum Beispiel Shift2Rail IP4). Diese Verknüpfung von verschiedenen Dienstleistungen wirft beim CIT Fragen auf, wie die Beziehungen unter den Beförderern, die Haftung gegenüber den Kunden, die Kontrolle des Zugangs zu den Verkehrsdienstleistungen, den Datenschutz usw.

Blockchain und intelligente Verträge (Blockchain und Smart Contracts)

In zahlreichen Sektoren entwickelt sich die Blockchain-Technologie sehr rasch. Sie könnte für die Personenbeförderung nützlich sein, insbesondere im Vertrieb und im Ticketing, aber auch in der Reklamationsbehandlung. Obwohl gewisse MaaS diese Technologie für bestimmte Bereiche ihrer Dienstleistungen einzusetzen scheinen, bleiben die Projekte in diesem Bereich vorläufig vertraulich. Diese Technologie stützt sich jedenfalls auf ein Informatikprogramm, das den Vertrag mit allen im Voraus bekannten Bestandteilen codiert, um ihn dann vollautomatisch zu aktivieren. Die Schaffung dieses „smart contract“ ist aus Sicht des CIT ausschlaggebend für die Beziehung zwischen den Kunden und den Beförderern sowie den übrigen am Vertrieb Beteiligten.



Ticketing und Digitalisierung: Die neuen Technologien werfen zahlreiche Rechtsfragen auf

Die Arbeitsgruppe CIV verfolgt deshalb aufmerksam die Projekte der Eisenbahnen zur Einführung dieser neuen Technologie, um sich den sich stellenden Grundsatzfragen anzunehmen und bei Bedarf die CIT-Produkte zum Ticketing und Kundendienst anzupassen.

Multimodalität Luft-Eisenbahnverkehr

Die Eisenbahn- und Luftbeförderer können in unterschiedlichen Arten zusammenarbeiten und ihren Kunden Haus-Haus-Reisen zu günstigen Bedingungen anbieten. Das CIT unterscheidet drei Zusammenarbeitsformen, die zu Folgendem führen können:

- Verknüpfung von zwei oder mehreren getrennten Verträgen für die Reisenden, die bei Störungen Massnahmen für Hilfeleistungen an den Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern beinhalten;
- Ausstellung eines einzigen Vertrages für die Reisenden, der von einem Hauptbeförderer erbracht wird, dessen Ausführung aber teilweise oder ganz einem oder mehreren Unterbeförderer übertragen wird;
- Ausstellung eines einzigen Vertrages für die Reisenden, der von mehreren aufeinanderfolgenden Luft- und Eisenbahnbeförderern erbracht wird.

Die Arbeitsgruppe CIV wird die diesen drei Zusammenarbeitsformen zugrunde liegenden verschiedenen Bestandteile der Zusammenarbeitsverträge untersuchen und bis zum nächsten Ausschuss CIV im Juni 2019 Musterverträge ausarbeiten.

Neue Gerichtsverfahren von Reisenden

In der letzten Tagung vom 13./14. November 2018 diskutierte die Arbeitsgruppe CIV ebenfalls die Revision der PRR (siehe Seite 5 dieses CIT-Infos) sowie die Umsetzung der PRR bei den Unternehmen. Sie behandelte auch die diesbezügliche Rechtsprechung. So ist eine Rechtssache vor dem Kassationsgerichtshof in Frankreich hängig, welche die Haftung des Beförderers bei den von Reisenden erlittenen Körperschäden betrifft. Zwei weitere Rechtsachen wurden von französischen Laiengerichten behandelt, die zu Ungunsten der Reisenden entschieden, die für erlittene Zugverspätungen eine Entschädigung von 3'000 EUR oder mehr verlangt hatten.

Die Arbeitsgruppe CIV wird in ihrer Tagung vom 13./14. Februar 2019 in Bern den Stand dieser Rechtsachen besprechen.

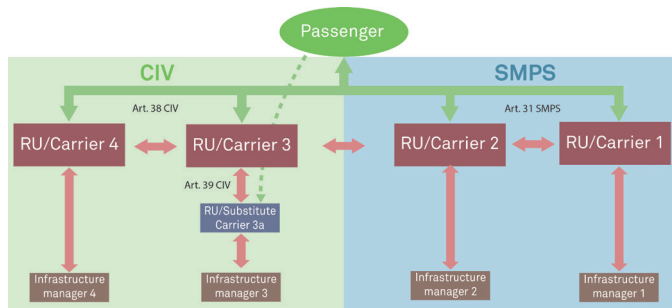
[isabelle.oberson\(at\)cit-rail.org](mailto:isabelle.oberson(at)cit-rail.org)
Original : FR

Die Arbeiten im Projekt „Transportrechtliche Interoperabilität CIV/SMPS“ schreiten voran

Die Arbeiten in der zweiten Projektphase zur „Transportrechtlichen Interoperabilität CIV/SMPS“ schreiten im Rahmen der Arbeitsgruppe CIV/SMPS planmässig voran. Das Interesse der Mitglieder ist konstant, insbesondere bezüglich der Erarbeitung eines Rahmenvertrages für grenzüberschreitende Eisenbahnpersonenverkehrsdienstleistungen in den Geltungsbereichen des SMPS, der COTIF/CIV und der EU-Verordnung 1371/2007 (PRR). Angesichts der vielfältigen Rechtsentwicklungen und der neuen Verkehrsverbindungen im grenzüberschreitenden Eisenbahnpersonenverkehr CIV/SMPS fasst das GS CIT die Organisation eines internationalen Seminars ins Auge.

Die Erarbeitung eines Rahmenvertrages zur Erbringung von Dienstleistungen zur Durchführung grenzüberschreitender Eisenbahnpersonenverkehrsdienstleistungen steht weiterhin im Zentrum der Arbeiten der Arbeitsgruppe CIV/SMPS. In einem nächsten Schritt wird eine Checkliste mit Kommentierungen als Grundlage für die Erarbeitung eines solchen Rahmenvertrages unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorgaben gemäss SMPS, COTIF-CIV sowie der EU-Verordnung 1371/2007 (PRR) erstellt.

Der Entwurf dieses Rahmenvertrages über die „Erbringung von Dienstleistungen zur Durchführung grenzüberschreitender Eisenbahnpersonendienstleistungen“ geht aus dem Modell der Unterbeförderung im CIV-Geltungsbereich hervor, wonach der vertragliche Beförderer sich im SMPS-Geltungsbereich befindet, wie es die untenstehende Aufzeichnung darstellt:



Es wurde festgestellt, dass der Leitfaden zu den Haftungsbestimmungen COTIF/CIV-PRR – SMPS angesichts der Änderungen in SMPS und der Revision der PRR aktualisiert werden sollte. Das GS CIT wird sich in der Zwischenzeit in enger Zusammenarbeit mit den SMPS Experten weiter befassen, damit anlässlich der nächsten Sitzung im Mai 2019 ein erster überarbeiteter Entwurf des Leitfadens unterbreitet werden kann.

Die endgültige Version des Leitfadens kann dann für die Durchführung des CIT Seminars CIV/SMPS vorbereitet und den CIT Mitgliedern zur Verfügung gestellt werden. Bis dahin werden voraussichtlich die endgültigen Resultate der noch laufenden Revision von PRR bekannt sein.

Basierend auf den Informationen über die aktuellen internationalen Personenverkehrsverbindungen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr, die einige Teilnehmer der Arbeitsgruppe CIV/SMPS dem GS CIT im Vorfeld der Sitzung schriftlich mitgeteilt haben, wird das GS CIT die interaktive CIV/SMPS-Landeskarte auf Januar 2019 aktualisieren.

Die interaktive CIV/SMPS-Landeskarte ist auf dem Internet-Auftritt des CIT unter <https://www.cit-rail.org/de/personenverkehr/karte-civsmps/abrufbar>.

[erik.evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:erik.evtimov(at)cit-rail.org)
Original: DE

Revision der Verordnung (EG) 1371/2007 über die Fahrgastrechte

Die Revision der Verordnung (EG) 1371/2007 über die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR) schreitet langsam, aber sicher voran. Die letzten Entwicklungen tragen jedoch nicht zur Beruhigung der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei.

Ursprung der Revision

Im September 2017 veröffentlichte die Europäische Kommission ihren [Entwurf zur Neufassung der PRR](#). Die Kommission schlug die Stärkung der Fahrgastrechte mit beträchtlichen Auswirkungen auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Tätigkeit vor (vgl. [CIT-Info 3/2017](#)).

Die betroffenen Kreise reichten ihre Stellungnahmen bei den mit der Behandlung dieses Dossiers befassten Ausschüssen des Europäischen Parlaments ein, d. h. bei den Ausschüssen „Verkehr und Fremdenverkehr“ (Ausschuss TRAN), „Binnenmarkt und Verbraucherschutz“ (Ausschuss IMCO) sowie beim Rechtsausschuss (Ausschuss JURI).

Nach einem ersten, vom Berichterstatter des Ausschusses TRAN veröffentlichten [Entwurf eines Berichts](#), der günstig ausfiel, dreht sich der Wind mit der Veröffentlichung der [Änderungsanträge des Ausschusses TRAN](#) jedoch rasch zu Ungunsten der Eisenbahnverkehrsunternehmen.



Dieser Entwurf legt das Hauptgewicht auf den Schutz der Reisenden und ihrer Rechte

Abstimmung in der Plenarsitzung des Europäischen Parlaments

Am 15. November 2018 stimmte das Europäische Parlament in seiner Plenarsitzung über den Entwurf zur Revision der PRR ab. [Seine Änderungen](#) gehen noch viel weiter als die bisherigen Vorschläge.

Unter den Massnahmen, die sicherlich schwerwiegende Auswirkungen auf den Eisenbahnsektor haben werden, sind folgende zu erwähnen: Einführung der Pflicht bei Verspätungen über zwei Stunden den Fahrausweispreis zu 100% zu entschädigen; Streichung aller Klauseln bezüglich höherer Gewalt;

Erteilung von Ausnahmegenehmigungen durch die Mitgliedstaaten nur noch für nicht grenzüberschreitende Stadtverkehre und für Beförderungen, die grösstenteils ausserhalb der Europäischen Union erbracht werden; Haftung der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei versäumten Anschlüssen, auch wenn sie die betreffenden Anschlussbeförderungen nicht selbst verkauft haben; Verkürzung der Voranmeldefristen für die Hilfeleistungsgesuche von Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität (12 Stunden in kleinen, 3 Stunden in mittleren und 30 Minuten in grossen Bahnhöfen) und schliesslich die Pflicht, in neuen oder modernisierten Zügen einen Abstellbereich für acht Fahrräder zu schaffen.

Wie geht es weiter?

Alle Blicke sind jetzt auf den Rat der Europäischen Union gerichtet. Er hat noch über den Entwurf zur Revision zu befinden. Nach Verlautbarungen aus Brüssel scheint die Revision der PRR auf der politischen Tagesordnung des Rates nicht oberste Priorität zu geniessen.

Vor Ende 2019/Anfang 2020 ist deshalb im Rat nicht mit einer Abstimmung über die Revision der PRR zu rechnen, zumal Mitte 2019 europäische Wahlen stattfinden und der Rat voraussichtlich die Konstitution des Europäischen Parlaments abwartet, bevor er den Trilogie mit dem Parlament und der Europäischen Kommission einleitet. Die revidierte PRR dürfte also nicht vor frühestens 2021 in Kraft treten.

Das CIT wird in Zusammenarbeit mit der CER dieses Verfahren jedenfalls verfolgen und seine Mitglieder über die künftigen Entwicklungen informieren.

[sandra.dobler\(at\)cit-rail.org](mailto:sandra.dobler(at)cit-rail.org)
Original : FR

Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität stehen im Zentrum der Anliegen

In der April-Ausgabe (vgl. CIT-Info 1/2018) berichtete das CIT über die gesetzgeberischen Entwicklungen im Bereich der Rechte von Personen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität (PRM). In diesem Artikel stellen wir die seither eingetretenen Entwicklungen vor.

Wohin führt der „Accessibility“ Act?

Beim [Accessibility Act](#) handelt es sich um einen Entwurf zu einer Richtlinie der Europäischen Union, die bezweckt, die gesetzlichen, reglementarischen und verwaltungstechnischen Bestimmungen der Mitgliedstaaten bezüglich der Anforderungen im Bereich der Zugänglichkeit von Produkten und Dienstleistungen einander anzunähern. Die Europäische Kommission legte diesen Entwurf schon 2015 vor.

Seither fanden mehrere Trilogie zwischen dem Rat der Europäischen Union, dem europäischen Parlament und der Europäischen Kommission statt. Der letzte Trilog fand am 8. November 2018 statt und dort konnte eine [Vereinbarung](#) erzielt werden.

Aus der Vereinbarung geht hervor, dass alle Selbstbedienungsterminals in den Anwendungsbereich des Accessibility Acts einbezogen werden (also auch die Fahrausweisautomaten im Eisenbahnsektor, mit wenigen Ausnahmen). Es soll möglich sein, die bereits vorhandenen Terminals bis an das Ende ihrer wirtschaftlichen Lebensdauer, jedoch höchstens während 20 Jahren, beizubehalten. Zudem wurde eine Schutzklausel bei unverhältnismässigen Kosten aufgenommen.

Die Europäische Kommission kann nach fünf Jahren bewerten, ob im Bereich der bebauten Umwelt mehr zu tun ist. Der Accessibility Act deckt ebenfalls den e-Handel ab, weshalb die Websites ebenfalls für PRM zugänglich zu gestalten sind. Sowohl die Übergangsfrist für die Umsetzung des Accessibility Acts als auch jene für die Anwendung wurde auf drei Jahre ausgedehnt.

Das Europäische Parlament muss in der Plenartagung über den so abgeänderten Entwurf noch abstimmen. Die Abstimmung dürfte im Dezember 2018/Anfang 2019 stattfinden. Für die Abstimmung im Rat ist noch kein Datum bekannt.



Hilfeleistung erbracht am Bahnhof durch das Eisenbahnpersonal

Wie verhält es sich mit den technischen Spezifikationen zur Interoperabilität?

Die technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI), die im Bereich der Zugänglichkeit für PRM anwendbar sind, werden derzeit revidiert. Ein wichtiger Punkt in dieser Revision betrifft das in den Artikeln 7 und 8 der Verordnung (EU) 1300/2014 (PRM TSI, Verordnung über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit) genannte Bestandsregister. Dabei handelt es sich um eine in den derzeitigen PRM TSI enthaltene Vorschrift, die mit der Revision präzisiert wird. Dieses Bestandsregister bezweckt die bestehenden Barrieren in der Zugänglichkeit festzustellen, den Nutzern Informationen bereitzustellen und die Fortschritte auf dem Gebiet der Zugänglichkeit zu überwachen und zu bewerten. Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (EUIAR) wird dann beauftragt, alle erhobenen Angaben in einer Datenbank über die Zugänglichkeit der europäischen Bahnhöfe (ERSAD) zusammenzustellen. Dieses Bestandsregister sollte 2019 erstellt werden und ab 2020 nutzbar sein.

Revision der Verordnung (EG) 1371/2007 über die Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr (PRR): Fokus auf die PRM

Die Revision der Verordnung (EG) 1371/2007, genauer gesagt, die Änderungen des Europäischen Parlaments, fallen noch mehr zugunsten der Rechte der PRM aus (siehe Seite 5 dieses CIT-Infos).

So sehen die Änderungen vor, dass die Voranmeldefristen für Hilfeleistungen an die PRM in den Bahnhöfen und in den Zügen gegenüber den bisher geltenden Fristen (aktuell muss ein PRM die Hilfeleistung 48 Stunden im Voraus verlangen) stark verkürzt werden. Falls die Änderungen aufrechterhalten bleiben, werden PRM künftig unentgeltlich von einer Person oder einem Assistenten begleitet werden können. Das Augenmerk gilt auch der Zugänglichkeit zu den erteilten Informationen und der bebauten Umwelt.

Das im Kontakt mit dem Publikum stehende Personal ist für den Umgang mit PRM besonders zu schulen. Der Hilfeleistung, die in den Bahnhöfen und in den Zügen zu erbringen ist, wird ebenfalls grosse Bedeutung beigemessen. So werden die Unternehmen des Eisenbahnsektors verpflichtet, alle angemessenen Anstrengungen zu unternehmen, um den PRM die Zugreisen auch dann zu ermöglichen, wenn in den Zügen oder in den Bahnhöfen kein Begleitpersonal vorhanden ist.

Das CIT wird die Entwicklung in dieser Gesetzgebung weiter eng begleiten, um seine Mitglieder bestmöglich zu informieren und zu beraten.

[sandra.dobler\(at\)cit-rail.org](mailto:sandra.dobler(at)cit-rail.org)

Original : FR



Aktueller Stand der Arbeiten im Rahmen der Arbeitsgruppe CIM des CIT

Die Arbeitsgruppe CIM (AG CIM) hat anlässlich der Sitzung Ende November begonnen, einschlägige Informationen über Blockchain-Technologien und Smart Contracts zusammenzutragen und deren im Transportbereich und insbesondere im Eisenbahnverkehr möglichst gewinnbringende Einsetzung für die CIT Mitglieder zu eruieren. Weitere Schwerpunkte aus den aktuellen Arbeiten der AG CIM sind den nachfolgenden Ausführungen zu entnehmen. Das Generalsekretariat des CIT bedankt sich mit Nachdruck für den grossen Einsatz und die Unterstützung der Mitglieder der Arbeitsgruppe.

Digitale Neuherausgabe der Produkte Güterverkehr des CIT

Die neue digitale Herausgabe der Produkte Güterverkehr wird rechtzeitig fertiggestellt, diese werden schrittweise ab **1. Januar 2019** in Kraft treten können. Die Produkte können den Mitgliedern des CIT bei Bedarf auch in Form mit „Korrekturmodus“ zur Verfügung gestellt werden, so dass die interne Übersetzung in die Landessprache der CIT-Mitglieder für diese vereinfacht wird. Für weitere Informationen zu Planung, Organisation und Durchführung dieser Arbeiten seitens des Generalsekretariats des CIT siehe den einschlägigen Beitrag in diesem [CIT-Info, Seite 11](#).

Digitalisierung im Rahmen der Europäischen Union

Vor dem Hintergrund des Megatrends der **Digitalisierung** wurde von der Europäischen Kommission das Projekt „Digital Transport and Logistics Forum“ (DTLF) gestartet. Das Generalsekretariat des CIT verfolgt diese Arbeiten aus nächster Nähe in Zusammenarbeit mit der CER. Ein Problem bei der Umsetzung der Digitalisierung der Güterverkehrsdokumente ist die geringe und unterschiedliche Akzeptanz von Informationen oder Dokumenten, die von den Unternehmen elektronisch zur Verfügung gestellt werden, wenn die Behörden von ihnen verlangen, dass sie die Einhaltung der Vorschriften für den Warentransport in den verschiedenen EU-Mitgliedstaaten nachweisen. Daher hat die Kommission am 17. Mai 2018 einen [Vorschlag für eine Verordnung](#) zur elektronischen Gütertransportinformation, COM(2018) 279 veröffentlicht (sog. eFTI-Verordnung). Weitere Informationen zu dieser sehr wichtigen Arbeit des CIT siehe den einschlägigen Beitrag in diesem [CIT-Info, Seite 2](#).



Neue Beförderungsmodelle und deren Abbildung in den Produkten Güterverkehr des CIT

Internationale Verkehre werden bei einigen Unternehmen zunehmend in Unterbeförderung bzw. im sogenannten „Einkauf/Verkauf“-Modell durchgeführt.

Daneben gibt es dennoch auch Unternehmen, welche weiterhin überwiegend die aufeinanderfolgende Beförderung praktizieren. In der AG CIM werden verstärkt nachhaltige Diskussionen zu den unterschiedlichen Beförderungsmodellen geführt und inwieweit diese rechtlich sowie praktisch umsetzbar sind. In den Projekten des CIT werden auf internationaler Ebene darüber hinaus Fragen zu bestimmten anderslautenden „Modellen“ diskutiert, wie beispielsweise Modelle wie „Einkauf/Verkauf“ oder „Schnittfracht“.

Dabei werden für die unterschiedlichen Beförderungsmodelle weitgehend verschiedene Begriffe verwendet, ohne dass häufig klar ist, welcher Begriff für welche rechtliche Definition genau gemeint ist und ob diese Definition auf das internationale Eisenbahngüterbeförderungsrecht COTIF/CIM bzw. auf die Produkte Güterverkehr des CIT abgestützt ist. Um unnötige Diskussionen für die Zukunft mit der einhergehenden Verunsicherung zu vermeiden, hat die AG CIM begonnen, die verschiedenen neuen Transportmodelle rechtlich aufzuarbeiten und mit Hilfe von Skizzen und anderen Visualisierungen aus transportrechtlicher Sicht zu strukturieren. Damit kann vermieden werden, dass operative Themen wie zum Beispiel Abrechnungsthemen mit vertraglichen Themen vermischt werden. Das Generalsekretariat des CIT wird im Verlauf des Jahres 2019 die Ergebnisse dieser Arbeiten in den nächsten Nummern des CIT-Info ausführlich kommunizieren.

Elektronische Tatbestandsaufnahme (CIT20)

Die Arbeitsgruppe CIM finalisiert darüber hinaus die funktionellen und rechtlichen Spezifikationen für die elektronische Tatbestandsaufnahme CIM. Parallel dazu laufen bei RailData die Arbeiten zum Design der nächsten Version der ORFEUS-Nachricht (neue Version 1.5). Im Rahmen dieser Arbeiten wird u.a. auch geprüft, die Funktion „Attached documents“ (ab ORFEUS-Version 1.4.2) so anzupassen, dass die elektronische Tatbestandsaufnahme CIM auch während der Beförderung dem elektronischen Frachtbrief CIM beigelegt werden kann. Der Abschluss dieser Arbeiten ist im Verlauf März 2019 geplant und das Generalsekretariat des CIT wird ausführlich darüber in den nächsten Nummern des CIT-Info informieren.

Nächste Sitzung

Die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe CIM findet am **26./27. Juni 2019** in Bern am Sitz des CIT statt.

[erik.evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:erik.evtimov(at)cit-rail.org)
Original: DE

5. Tagung des Ausschusses Multimodalität

Das europäische Jahr der Multimodalität in 2018 nahm der Ausschuss Multimodalität des CIT zum Anlass, spannende neue Projekte anzustossen.

Herausforderungen im multimodalen Verkehr Eisenbahn - Seerecht

Im multimodalen Bereich an der Schnittstelle zwischen Seeverkehrsrecht und Eisenbahnrecht hat das CIT seit Bestehen des Ausschusses Multimodalität bereits einige Produkte entwickelt, wie die AGB und den Mustervertrag Eisenbahn-Seeverkehr. Da die Vertragsgrundlagen nun geschaffen sind, beschäftigt sich der Ausschuss verstärkt damit, dass diese Produkte zukünftig möglichst weitreichend verwendet werden. Die Verwendung der Produkte kann den multimodalen Verkehr an der Schnittstelle zur Seebeförderung für die Mitglieder des CIT deutlich vereinfachen.

An der Tagung des Ausschusses wurde zur Verwendung der beiden Dokumente die Möglichkeit eines Piloten diskutiert. Hintergrund ist die Bestrebung von BPRM (Baltic Port Rail Mukran) als CIT-Mitglied, Bahntransporte aus China nach Deutschland über die kürzere Seestrecke Baltijsk – Mukran durchzuführen und hierbei einheitlich den CIM/SMGS-Frachtbrief zu verwenden. Rechtliche Voraussetzung hierfür ist allerdings zunächst die Eintragung der Seestrecke Baltijsk – Mukran in die OTIF-Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM.

Zwischenzeitlich hat BPRM zusammen mit dem GS CIT bereits erste Schritte angestoßen, um eine Eintragung der Seestrecke voranzutreiben.

Die Linie Baltijsk – Mukran würde sich nach Eintragung hervorragend als Pilot zur Erprobung der beiden CIT-Dokumente AGB und Mustervertrag Eisenbahn-Seeverkehr eignen.



Herausforderungen im multimodalen Verkehr Eisenbahn - Strasse

Gemeinsam mit der International Road Union (IRU) finalisiert das CIT aktuell eine Checkliste für einen Rahmenvertrag im internationalen Verkehr Eisenbahn-Strasse. Seit der letzten Tagung des Ausschusses Multimodalität in 2017 wurde die Checkliste grundlegend überarbeitet und innerhalb unterschiedlicher Sitzungen des CIT (Arbeitsgruppe CIM und Arbeitsgruppe Multimodalität) diskutiert.

Die Checkliste wird voraussichtlich Mitte nächsten Jahres in Kraft treten können und gemeinsam mit der IRU publiziert werden.

Interaktion von Binnenschifffahrt und Eisenbahnbeförderung

An der Tagung wurde auch ein erster Entwurf eines Leitfadens mit Vergleichen zwischen dem einschlägigen Eisenbahngüterbeförderungsrecht COTIF/CIM einerseits und dem Binnenschifffahrtsrechtsin Gestalt von CMNI, CLNI I und II sowie dem Athener Übereinkommen andererseits, vorgestellt.

Der Bereich Binnenschifffahrt wird im Rahmen der EU-Verkehrspolitik immer bedeutender. Auf der anderen Seite sind rechtliche Grundlagen, welche sich mit dem Vergleich zum Eisenbahnverkehr beschäftigen aber noch nicht vorhanden. Weitere Aktivitäten des CIT hierzu wurden vom Ausschuss daher besonders unterstützt.

Vorbereitung eines CIT Seminars zum Thema „Multimodaler Verkehr“ sowie eines Workshops im 2019

Um das europäische Jahr der Multimodalität nachzubereiten, wird in 2019 in Venedig ein Seminar zum Thema „Multimodaler Verkehr“ stattfinden. Derzeit ist vorgesehen, dass das Seminar ca. 1,5 Tage dauert und eine technische Besichtigung eines ATTICA Schiffs sowie des Hafenterminals und des Bahnhofs von Venedig einbezieht. Darüber hinaus organisiert das GS CIT einen Workshop „Eisenbahn-Seeverkehr“ sowie einen CIT/IRU-Workshop zu der Problematik der Beförderungen Eisenbahn-Strasse.

[nina.scherf\(at\)cit-rail.org](mailto:nina.scherf(at)cit-rail.org)
Original: DE

26. Sitzung des Ausschusses CUI

Der Ausschuss CUI fokussierte sich an seiner Sitzung vor allem auf die Entwicklung von einheitlichen Vertragsgrundlagen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur und auf die Ergebnisse aus der OTIF Generalversammlung.

Beschlüsse der OTIF-Generalversammlung zur Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI (ER CUI) und zu einem neuen Anhang H zum COTIF

Die Generalversammlung der OTIF Ende September 2018 hat die vorgelegten Anträge zur Revision der CUI⁽¹⁾ - und hierbei insbesondere der Artikel 1, 3 und 8 - bestätigt. Das Inkraft-Treten der revidierten Vorschriften wird einen engeren Anwendungsbereich zur Folge haben, so dass nur noch internationale, grenzüberschreitende Verkehre einbezogen sind, ohne jedoch den notwendigen nationalen Vor- oder Nachlauf eines Zuges zu berücksichtigen. CIV- oder CIM-Transporte, die mit nationalen Zügen und auf der Grundlage eines rein nationalen Trassenverwendungsvertrages betrieben werden, sind somit ausgeschlossen.



Das CIT hatte sich mit seinem Ausschuss CUI seit Beginn der Arbeiten zur Revision der CUI auf unterschiedlichen Ebenen (OTIF-Arbeitsgruppe, Europäische Kommission und Ministerien der Mitgliedstaaten) für einen möglichst weiten Anwendungsbereich der CUI eingesetzt, um durch eine weitreichende Harmonisierung der Vorschriften zugunsten der EVUs Rechtsklarheit zu schaffen und eine Durchsetzung ihrer Ansprüche gegenüber den Infrastrukturbetreibern zu vereinfachen. Die Mitgliedstaaten der OTIF haben sich leider insgesamt sehr zurückhaltend zu einer Anwendung des internationalen Rechts, der CUI, auf die nationalen Infrastrukturnutzungsverträge gezeigt. Eine hierdurch herbeigeführte Rechtszersplitterung wurde in Kauf genommen.

Obwohl es noch einige Zeit dauern wird bis die revidierten Vorschriften CUI tatsächlich in Kraft treten werden, tauschen die Mitglieder des Ausschusses CUI bereits jetzt erste Gedanken aus, wie die revidierten Vorschriften der CUI in der Praxis umgesetzt werden und welche konkreten Rechtsfolgen sich hieraus für die EVUs ergeben.

Auf Grund des eingeschränkten Anwendungsbereichs wird es zukünftig besonders wichtig sein, an vertraglichen Lösungen zu arbeiten, um eine Harmonisierung zwischen nationalen und internationalen Trassennutzungen zu erreichen.

Darüber hinaus hat die Generalversammlung der OTIF die Aufnahme eines neuen und achten Anhang H zum COTIF⁽²⁾ angenommen. Durch den neuen Anhang H soll eine rechtliche Grundlage dafür geschaffen werden, die Interoperabilität auch über die EU hinaus zu fördern, sodass Eisenbahnunternehmen einen Zug von seinem Abgangsort in einem Staat bis zu seinem Bestimmungsort in einem anderen Staat betreiben können, ohne dass dieser aus technischen oder betrieblichen Gründen an der Grenze anhalten müsste.

Die Generalversammlung der OTIF hatte zur Aufnahme des neuen Anhang H auch festgelegt, dass weitere Anlagen hierzu entworfen werden, welche unter anderem sicherstellen sollen, dass die neuen Vorschriften von den Mitgliedstaaten koordiniert und die Aufgaben der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen näher beschrieben werden. Der Ausschuss CUI wird die Arbeiten der hierbei zuständigen OTIF-Gremien diesbezüglich verfolgen.

Entwurf eines Europäischen Standardvertrages für die Infrastrukturnutzung (E-SCU-I)

Ganz oben auf der Agenda der weiteren Arbeiten des Ausschusses liegt aktuell die Entwicklung eines Europäischen Standardvertrages für die Eisenbahn-Infrastrukturnutzung (kurz E-SCU-I). Der Ausschuss hatte an den letzten Sitzungen festgestellt, dass sich die von den Infrastrukturbetreibern verwendeten Nutzungs- bzw. Trassenzuweisungsverträge deutlich unterscheiden. Ziel des Entwurfs eines einheitlichen Standardvertrages.

Ziel ist es, ausbalancierte Harmonisierungen auf Vertragsebene zu erreichen. An der Sitzung konnten die zu regelnden wichtigsten Elemente in dem Vertrag zwischen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen hinsichtlich des Zugangs zur Infrastruktur aus Sicht der Mitglieder des Ausschusses CUI festgelegt und die Textentwürfe ausgearbeitet werden.

Nützliche Links

- [Änderung des Anhangs E \(CUI\) - Text wie von der 13. Generalversammlung geändert](#)
- [Anhang H \(EST\) - Text wie von der 13. Generalversammlung angenommen](#)

[nina.scherf\(at\)cit-rail.org](mailto:nina.scherf(at)cit-rail.org)
Original: DE

(1) Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI)

(2) „Einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (EST - Anhang H zum Übereinkommen)



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.

Welche Dokumente begleiten Wagen, die als Gut im grenzüberschreitenden Schienenverkehr abgegeben werden?

Wagen werden im internationalen Eisenbahntransportrecht als auf eigenen Rädern auf Eisenbahnschienen rollende Fahrzeuge ohne eigenen Antrieb definiert [siehe Art. 2 lit. b) CUV].

Die Wagen können entweder kraft eines Beförderungsvertrags im grenzüberschreitenden Schienenverkehr als Gut aufgegeben werden (siehe Art. 24 CIM), oder aber als Beförderungsmittel kraft eines Nutzungsvertrags gemäss Art. 1 CUV zur Durchführung von Beförderungen nach den ER CIV und ER CIM zur Anwendung kommen.

Werden Eisenbahnfahrzeuge, die nicht als Beförderungsmittel verwendet werden und daher den Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV, dem Allgemeinen Verwendungsvertrag für den internationalen Personenverkehr (AVV) oder dem Regolamento Internazionale Carrozze im internationalen Personenverkehr (RIC) nicht unterstehen, als Gut befördert, unterliegen sie daher den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM.

Die einschlägigen Umsetzungsbestimmungen für die Organisation der grenzüberschreitenden Beförderungen von Eisenbahnfahrzeugen, die auf eigenen Rädern rollen und als Gut aufgegeben worden sind, werden gemäss Art. 6 § 8 CIM von den internationalen Verbänden der Beförderer wie dem CIT im Einvernehmen mit den internationalen Verbänden der Kundenschaft und den in den Mitgliedstaaten für Zollfragen zuständigen Stellen, festgelegt.

Demnach finden insbesondere das CIT Handbuch für den Frachtbrief CIM (GLV-CIM) und die Kommentare zu den Feldern 21 und 30 der Anlage 1 für den elektronischen Frachtbrief und der Anlage 2 für den Papierfrachtbrief des GLV-CIM sowie Punkt 3 letzter Absatz des Handbuchs Güterverkehrs des CIT (GTM-CIT) für die operationelle Organisation der grenzüberschreitenden Beförderung von auf eigenen Rädern rollenden Eisenbahnfahrzeugen Anwendung.

[erik.evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:erik.evtimov(at)cit-rail.org)

Original: DE



Neues von der CIT Generalversammlung vom 15. November 2018

Die Generalversammlung hat dieses Jahr wichtige Personalentscheide getroffen.



Maria Sack

Das Mandat unseres Präsidenten Jean-Luc Dufournaud läuft Ende dieses Jahres aus. Als Nachfolgerin wurde die derzeitige Vizepräsidentin Maria Sack (DB AG) gewählt. Als Vizepräsidentin wurde Frau Maria Urbanska (PKP Cargo) ernannt. Ferner wurden Frau Marie Wirtgen



Maria Urbanska

(SNCB) und Gilles Mugnier (SNCF) neu in den Vorstand gewählt. Schliesslich hat die Generalversammlung das Mandat von Frau Aikaterini Vitou (Trainose) im Vorstand für eine weitere Wahlperiode erneuert.

Der Rechnungsabschluss 2017 wurde mit einem Ertragsüberschuss von CHF 1'421 genehmigt. Akzeptiert wurde auch das Budget für das Jahr 2019, welches im Wesentlichen dem Vorjahresbudget entspricht, allerdings mit zusätzlich zwei Investitionen in die IT (neuer Server und Modernisierung der Website).

Neben der Verabschiedung des Arbeitsprogrammes für das Jahr 2019 hat die Generalversammlung eine Präzisierung der Statuten im Bereich der Mitgliedschaften vorgenommen.

Wie üblich wurde an der Generalversammlung über die Arbeiten des letzten Jahres in den Bereichen Personenverkehr, Güterverkehr, Multimodalität und Infrastruktur berichtet. Die Generalversammlung konnte zur Kenntnis nehmen, dass das im letzten Jahr verabschiedete Arbeitsprogramm erfolgreich abgearbeitet werden konnte. Es wurden wichtige Themen wie die laufende Revision der Fahrgastrechte-Verordnung oder die Umsetzung des neuen Zollkodex der EU auf Ebene der Güterverkehrsbahnen besprochen. Schliesslich wurde der Stand der Digitalisierung der Transportdokumente erörtert sowie über die Ergebnisse der im September in Bern durchgeführten Generalversammlung der OTIF berichtet.

Im zweiten Teil der Veranstaltung hielt unser Präsident Jean-Luc Dufournaud seine Abschiedsrede, welche in diesem Heft separat abgedruckt wird.

[cesare.brand\(at\)cit-rail.org](mailto:cesare.brand(at)cit-rail.org)

Original: DE

Digitale Neuherausgabe der CIT-Produkte

Die Neuherausgabe der Produkte des CIT in digitaler Form bezweckt, ihre Anwenderfreundlichkeit zu verbessern, ihre Darstellung zu modernisieren sowie die Vorteile der Informatik und des Internets voll auszuschöpfen. Vier Produkte – GLV-CIM, GTM-CIT, GLW-CUV und GTW-CIT – wurden schon am 1. Januar 2017 gemäss dem neuen System und MIRT und AIV am 9. Dezember 2018 herausgegeben.

Die Arbeiten für die Neuherausgabe der übrigen CIT-Produkte wurden im Verlauf des Jahres 2018 mit dem Ziel fortgesetzt, sie schrittweise ab dem **1. Januar 2019** in Kraft zu setzen. Aus verschiedenen vom CIT unabhängigen Gründen erleidet das Projekt eine gewisse Verzögerung und folgende neue Prioritäten mussten festgelegt werden:

- 1. Januar 2019 - weitere Produkte Güterverkehr mit grundlegenden Änderungen: GLV-CIM/SMGS, GR-CIM/SMGS sowie die Produkte ABB-CIM, ABB EurAsia
- Im Verlauf des Jahres 2019 - alle übrige Produkte des CIT.

Die Produkte des CIT sind auf der entsprechenden Website des CIT (Personenverkehr, Güterverkehr, Infrastruktur, Wagenverwendung - (www.cit-rail.org) zugänglich. Diese Seite ist in drei Rubriken unterteilt: „Künftige Version“, „Gültige Version“ und „Vorgängerversion“.

Für die Hervorhebung der Änderungen in den Nachträgen werden mit dem neuen System die geänderten Textstellen in einem Dokument kursiv geschrieben und eine Fussnote enthält die Nummer und das Datum des Nachtrages. Auf Seite 2 jedes Dokumentes, in der die erschienen Nachträge aufgeführt sind, wird in einer zusätzlichen Spalte über die geänderten Punkte informiert und ein Link führt zu den Vorgängerversionen.

Es ist weiterhin zu beachten, dass die Produkte des CIT nur noch als herunterladbare Dokumente auf der Website des CIT den CIT-Mitgliedern zur Verfügung gestellt werden. Einzig die Fassungen der CIT-Produkte sind massgebend, die auf der Website des CIT gestellt und mit der elektronischen Signatur versehen sind. Bei Bedarf können die CIT-Mitglieder selbst die benötigte Anzahl Exemplare zuhanden ihrer Dienststellen ausdrucken.

[erik.evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:erik.evtimov(at)cit-rail.org)
Original: DE

Das CIT heisst das neue Mitglied ganz herzlich willkommen!

Land	Unternehmen	Mitgliedschaft
Bulgarien	TBD-Tovarni Prevozi JSC	Vollmitglied ab 1. Dezember 2018

[chantal.schweizer\(at\)cit-rail.org](mailto:chantal.schweizer(at)cit-rail.org)
Original : DE

Auszug aus der Rede des Präsidenten des CIT anlässlich der Generalversammlung vom 15. November 2018 in Bern

Das Internationale Eisenbahntransportkomitee wurde am 28. April 1902 in Mailand gegründet. Damals hatte das CIT zum Zweck, zur Entwicklung des internationalen Eisenbahntransportrechts beizutragen und gestützt auf die internationalen Übereinkommen einheitliche Ausführungsbestimmungen auszuarbeiten. Die Kosten wurden unter den Mitgliedunternehmen pro rata der kumulierten kilometrischen Längen der für den internationalen Personen- und Güterverkehr geöffneten Strecken verteilt. Das CIT ist also eine 116 Jahre junge und tapfere Organisation. Sie hat zwei Weltkriege überlebt und ist dabei den ihr bei der Gründung übertragenen Aufgaben treu geblieben.

Mehrere Revisionen des internationalen Eisenbahntransportrechts prägten die Arbeiten des CIT, darunter die beiden letzten: Revision von 1980 mit der Schaffung der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr und des COTIF mit seinen Anhängen A (CIV) und B (CIM) und Revision von 1999, die hauptsächlich der Aktualisierung des internationalen Rechts gewidmet war, um der Liberalisierung des Eisenbahnbeförderungsmarkts Rechnung zu tragen.

Gewichtiger Einfluss der europäischen Regulierung auf die Arbeiten des CIT

Nach der Nationalisierungswelle Ende des 19. und Beginn des 20. Jahrhunderts blieb das eisenbahnrechtliche Umfeld ziemlich ruhig und stabil. Die Richtlinie 91/440 der Europäischen Union veränderte diese Situation beträchtlich, auch wenn die Liberalisierung im ersten Jahrzehnt nach der Umsetzung dieser Richtlinie eher langsam einsetzte, sich aber Anfang des 21. Jahrhunderts beschleunigte bis zum radikalen Umbau der europäischen Eisenbahnlandschaft.

Die Entwicklung des europäischen Eisenbahnrechts erreichte dann eine atemberaubende Geschwindigkeit.

Die Arbeiten des CIT während meiner achtjährigen Präsidentschaft

In diesem fortwährenden Änderungsprozess der Regulierung während meiner Präsidentschaft gliederten sich die Tätigkeiten des CIT in sechs Arbeitsbereiche:

- Digitalisierung
- Marktöffnung
- Multimodalität
- Entwicklung der eurasischen Beförderungen
- Rechtsbeziehung zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Infrastrukturbetreibern
- Fortentwicklung des COTIF.

Digitalisierung

Sehr früh interessierte sich das CIT für die Digitalisierung und trug zur Schaffung der Rechtsgrundlagen für den elektronischen Frachtbrief in der CIM von 1980 bei. In der Folge konzentrierten sich die Arbeiten für den Güterverkehr auf die Entwicklung der rechtlichen und funktionellen Spezifikationen für den elektronischen Frachtbrief. Manchmal verlief der

Weg auf verschlungenen Pfaden und erforderte viel Ausdauer, um zu einem – glücklicherweise – sehr konkreten Ergebnis zu gelangen. Am 1. Januar 2017 veröffentlichte das CIT die neuen Handbücher, in diese sehr wichtigen Entwicklungen für die Umsetzung der elektronischen Fracht- und Wagenbriefe aufgenommen wurden (GLV-CIM, GLW-CUV, GTM-CIT und GTW-CIT). Die Arbeiten für die Umsetzung der elektronischen Version des CIM/SMGS-Frachtbriefs sind weit fortgeschritten. Für alle zu erstellenden Schnittstellen wurden Lösungen gefunden. Die entsprechenden Änderungen im Handbuch CIM/SMGS Frachtbrief wurden gutgeheissen und das neue Handbuch tritt 2019 in Kraft.

Im Bereich Personenverkehr trat das neue Handbuch für internationale Eisenbahn-Fahrausweise (MIRT) 2015 in Kraft. Es handelt sich um eine neue Art von Handbuch, das für neues, im Vertrieb tätiges Personal der Eisenbahnverkehrsunternehmen erklärende Teile enthält. Dieses neue Handbuch berücksichtigt die jüngsten Entwicklungen in der Digitalisierung der Beförderungsausweise.

Ich bin überzeugt, dass die Digitalisierung der Beförderungsdokumente und der Prozesse weiterhin im Zentrum der Tätigkeiten des CIT stehen wird.

Marktöffnung

Im Bereich Personenverkehr wurde die Marktöffnung begleitet durch die Umsetzung der europäischen Verordnung über die Rechte der Fahrgäste, die am 3. Dezember 2009 in Kraft trat. Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist das CIT die Plattform für die Umsetzung dieser Verordnung. Dafür wurde eine eigene PRR-Expertengruppe eingesetzt. Diese Arbeiten des CIT ermöglichten die Umsetzung der PRR, die von der Europäischen Kommission positiv bewertet wurde. 2012 führte das CIT eine Strategie zur Vermeidung von Gerichtsverfahren ein. Dank dieser Arbeiten konnte der Eisenbahnsektor in den letzten Jahren zahlreiche Entscheidungen und Urteile zu ihrem Ungunsten vermeiden und viel Geld sparen. 2012 konnte der neue Sicherheitsuntergrund für die internationalen Eisenbahn-Beförderungsausweise bei der WIPO hinterlegt werden. Dieser neue Sicherheitsuntergrund war ein grosser Erfolg und wurde zu einem wichtigen internationalen Standard.

Ich möchte hier ebenfalls die Arbeiten zur Umsetzung der neuen Datenschutz-Grundverordnung der EU erwähnen, die im Verlauf von 2016 mit der Einsetzung einer Expertengruppe aufgenommen wurden. Am 1. Oktober 2017 wurden den CIT-Mitgliedern Leitlinien zur Verfügung gestellt. Das CIT konnte so rasch auf diese neue Thematik reagieren und antizipativ auf die Bedürfnisse seiner Mitglieder eingehen.

Im Bereich Güterverkehr sind die juristischen Arbeiten zu den neuen Vertragsmodellen für die Durchführung des Vertrages, die Anpassungsarbeiten in den CIT-Produkten, sowie die Arbeiten zur Umsetzung des neuen Zollkodex der Europäischen Union zu erwähnen.

Multimodalität

Die Multimodalität ist für das CIT ebenfalls ein Thema, das in

die Zukunft weist. Die Berechtigung für diese Arbeiten findet sich in den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM und CIV selbst. Sie sehen die Möglichkeit vor, in einen Eisenbahn-Beförderungsvertrag die Beförderung zur See, auf Binnengewässern und auf Strassen im Binnenverkehr einzuschliessen. Gestützt auf diese Rechtsgrundlage schuf das CIT in Zusammenarbeit mit Experten der Schifffahrtsgesellschaften, die Mitglieder des CIT sind, die Allgemeinen Bedingungen für den Vertrag über die internationale Beförderung von Gütern im Eisenbahn-Seeverkehr (AGB Eisenbahn-Seeverkehr), die am 1. Januar 2015 in Kraft traten, sowie den Mustervertrag über die Beförderung von Gütern im internationalen Eisenbahn-Seeverkehr (Mustervertrag Eisenbahn-Seeverkehr), der seit dem 1. Juli 2016 gilt. Als Beitrag zur Förderung der Intermodalität veröffentlichte das CIT im Einvernehmen mit der IRU (International Road Transport Union – Internationale Strassentransportunion) ausserdem eine Vergleichsanalyse des Strassen- und Eisenbahntransportrechts. Sie stellt die Grundlage für eine künftige Harmonisierung der Verträge dar.

Im Bereich Personenverkehr wurde im August 2017 eine Vergleichsanalyse der Luftfahrt- und Eisenbahnrechte als Grundlage für den Vertragsabschluss in der Luft- und Eisenbahnpersonenbeförderung veröffentlicht.

Entwicklung der eurasischen Beförderungen

Die Arbeiten des CIT in diesem Bereich sind von Erfolg gekrönt. Der mit unseren Partnern der OSShD erarbeitete CIM/SMGS-Frachtbrief ist Realität. Er wird aktuell für 85 % der Container-Beförderungen von China nach Europa verwendet. Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen EurAsia (ABB EurAsia) wurden 2014 fertiggestellt. Im Hinblick auf die Schaffung eines einheitlichen Transportrechts für die eurasischen Korridore im Rahmen der UNECE leistet das CIT einen grossen Beitrag. Ein Entwurf eines Übereinkommens wurde erarbeitet und im Hinblick auf eine kommende Umsetzung werden Pilot-Beförderungen vorbereitet.

Am 8. Juni 2011 kam die Arbeitsgruppe CIV/SMPS zum ersten Mal zusammen. Sie behandelt die rechtlichen Fragen, die sich an der Schnittstelle zwischen den beiden Beförderungsregimen stellen. Am 1. Dezember 2014 wurde ein Leitfaden zu den verschiedenen, für den internationalen Personenverkehr geltenden Haftungsregimen COTIF/CIV-PRR – SMPS veröffentlicht.

Rechtsbeziehungen zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Infrastrukturbetreibern

Die Verhandlungen für die Europäischen allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (E-GTC-I) wurden nach fünf Jahren Arbeit am 13. Oktober 2010 abgeschlossen. Auch wenn nicht alle Ziele erreicht werden konnten, ist das Ergebnis aus Sicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen insgesamt doch sehr positiv zu bewerten. Die langwierige und schwierige Umsetzungsperiode ist in Gang. Derzeit werden die E-GTC-I vom niederländischen Infrastrukturbetreiber und den Schweizer Infrastrukturbetreibern (SBB, BLS und SOB) angewendet. Gegenwärtig arbeitet das CIT an der Anwendung im „Rhein-Alpen“-Korridor.

Die rechtlichen Aspekte der Eisenbahninfrastrukturnutzung sind ein namhafter Wirtschaftsfaktor. Die dem Infrastrukturbetreibern zu zahlenden Nutzungsentgelte stellen zwischen 30 – 40 % der Kosten für einen Zug dar.

Fortentwicklung des COTIF

2011 trat die Europäische Union dem COTIF bei. Diese Entwicklung veränderte die Arbeitsweise der OTIF grundlegend.

Im Hinblick auf die Generalversammlung der OTIF im letzten September wurden zahlreiche Vorbereitungsarbeiten geleistet.



Im Bereich Personenverkehr möchte ich die Tätigkeiten im Rahmen der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und des SMPS hervorheben.

Im Bereich der Infrastrukturnutzung arbeitete das CIT in diesem Jahr insbesondere an der Revision der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI).

Während meinen acht Jahren als Präsident des CIT wurde die Zusammenarbeit mit anderen Verbänden laufend verstärkt mit Blick auf die Entwicklung der Komplementarität und die Vermeidung von Doppelspurigkeiten. Wir dürfen nicht vergessen, dass sich die meisten Eisenbahnorganisationen für die gleichen Mitglieder einsetzen. Insbesondere die Zusammenarbeit zwischen dem CIT, der CER und der UIC brachte für die gemeinsamen Mitglieder zahlreiche Fortschritte. Die intensive Zusammenarbeit mit der OSShD, dem CCTT, der UNECE und dem Weltpostverein im Bereich der eurasischen Beförderungen war sehr fruchtbar. Im Bereich der Multimodalität gilt dasselbe für die Zusammenarbeit mit der IRU, der IATA und der UIRR, ohne dabei etwa die intensiven Tätigkeiten zusammen mit der OTIF zu vergessen.

Am Schluss dieses kurzen Rückblicks liegt mir daran dem Generalsekretär und seinem Team für die wertvolle Zusammenarbeit und ihr kompetentes und zielführendes Engagement zugunsten der CIT-Mitglieder herzlich zu danken.

Mein Dank geht auch an die Präsidenten und Mitglieder aller Arbeitsorgane des CIT, die zur Bereicherung der Arbeitsergebnisse der Organisation beitragen.

Dem CIT, seiner neuen Präsidentin, seiner neuen Vize-Präsidentin, dem Team des Generalsekretariats und allen Teilnehmenden der Generalversammlung entbiete ich meine besten Wünsche für die Zukunft.

⁽¹⁾Die ganze Rede kann [hier](#) abgerufen werden.



CIT KALENDER

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
13./14. Februar 2019	Arbeitsgruppe CIV	Bern	Sandra Dobler
26./27. Februar 2019	Workshop Multimodalität mit IRU	Dudelange (LUX)	Erik Evtimov / Nina Scherf
xx. März 2019	Expertengruppe Verschlüsse	Zu bestätigen	Fabienne Vaisson
21. März 2019	Ausschuss CIM	Bern	Erik Evtimov
11. April 2019	Vorstand 1	Bern	Cesare Brand
03./04. April 2019	Arbeitsgruppe CIV	Bratislava	Sandra Dobler
14. Mai 2019	Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr	Bern	Erik Evtimov / Nina Scherf
16. Mai 2019	Ausschuss CUI	Bern	Nina Scherf
22./23. Mai 2019	Arbeitsgruppe CIV/SMPS	Bern	Erik Evtimov
4./5. Juni 2019	Arbeitsgruppe Multimodalität	Klaipeda	Erik Evtimov / Nina Scherf
18. Juni 2019	Workshop Data Protection	Bern	Sandra Dobler
19. Juni 2019	Ausschuss CIV	Bern	Isabelle Oberson
26./27. Juni 2019	Arbeitsgruppe CIM	Bern	Erik Evtimov
10./11. Juli 2019	Expertengruppe CIM/SMGS	Bern	Erik Evtimov

Mit CIT-Beteiligung

Datum	Tagungen	Organisation	Ort	Verantwortlich
15. Januar 2019	DTLF Plenary Meeting	DG MOVE	Brüssel	Erik Evtimov
22. Januar 2019	TAP TSI CSG Meeting	CER	Brüssel	Jan Svensson
5.-6. Februar 2019	UIC Passage Meeting	UIC	Prag	Sandra Dobler
18.-21. Februar 2019	UIC technical meetings	UIC	Brüssel	Jan Svensson
21.-22. Februar 2019	81. Session of Inland Transport Committee	UNECE	Genf	Erik Evtimov
20. Februar 2019	CER Passenger Working Group	CER	Brüssel	Sandra Dobler
20. Februar 2019	European Railway Award	CER & UNIFE	Brüssel	Cesare Brand
13./14. März 2019	UIC Commercial/Technical Groups	UIC	Paris	Jan Svensson
26.-28. März 2019	Freight and Terminal Forum		Utrecht	Cesare Brand
4. April 2019	Customer Liaison Group	CER	Brüssel	Sandra Dobler
15.-17. April	UIC IRT-NT-NRT Group	UIC	Stockholm	Jan Svensson
25.-26. April 2019	Transport law on the move	Uni Luzern	Luzern	Erik Evtimov
9. Mai 2019	Freight Forum	UIC	Wien	Erik Evtimov
15./16. Mai 2019	CER/UIC High Level Freight Meeting	UIC	Paris	Cesare Brand
22. Mai 2019	TAF-TAP CCM Meeting	UIC	Zu bestätigen	Jan Svensson
24.-27. Juni	UIC Technical Meetings	UIC	Stockholm	Jan Svensson

Redaktion:
Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)
Generalsekretariat
Weltpoststrasse 20, CH-3015 Berne

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