



INHALTVERZEICHNIS



- 2 UNESCAP-Arbeiten zum intermodalen Verkehr in Nordost- und Zentralasien
- 3 Inbetriebnahme des neuen Eisenbahnkorridors Baku-Tbilissi-Kars (BTK)
- 4 Arbeitsgruppe CIV
- 5 Entwicklung im PRR-Revisionsverfahren
- 6 Arbeitsgruppe CIM
- 7 4. Tagung des Ausschusses Multimodalität
- 8 Rechtsanwendung
- 9 CIT Itself
- 13 CIT-Kalender



EDITORIAL



Liebe Leserinnen und Leser,

Das Jahr 2017 neigt sich dem Ende zu - Zeit für einen kurzen Rückblick. Was hat das CIT für seine Mitglieder konkret im vergangenen Jahr erreicht? Einige Beispiele:

Die neuen Handbücher für den elektronischen Frachtbrief mit den funktionellen und rechtlichen Spezifikationen sind anfangs Jahr in Kraft getreten. Damit hat das CIT einen wichtigen Beitrag zur Digitalisierung der Transportdokumente geleistet. Im Juni konnte der OTIF und DG MOVE einen umfassenden Bericht über den Stand der Umsetzung beim elektronischen Frachtbrief übergeben werden, als Basis für die Arbeiten zur Digitalisierung auf staatlicher Ebene. Schliesslich hat das CIT im Bereich Güterverkehr gemeinsam mit IRU (International Road Union) Guidelines als Beitrag zur Förderung der Intermodalität eine rechtsvergleichende Analyse publiziert.

Im Personenverkehr wurde ein Pilot mit „Best Practices“ bei Verspätungen erfolgreich abgeschlossen. Im Zusammenhang mit der neuen EU Datenschutz-Grundverordnung 2016/679 (Umsetzungsfrist bis Mai 2018) wurden für die Mitglieder des CIT Guidelines entwickelt, welche seit dem 1. Oktober 2017 verfügbar sind.

Schliesslich konnte im August dieses Jahres eine rechtsvergleichende Analyse zwischen Luftfahrtrecht und Eisenbahnrecht publiziert werden, welche als Grundlage für den Abschluss von Luft-Schienenverträgen dient. Diese neuen Produkte konnten nur gemeinsam mit den Mitgliedern erarbeitet werden. Ich möchte deshalb an dieser Stelle allen Vertreterinnen und Vertretern der Mitgliedsbahnen für ihre tatkräftige Mitwirkung an den Arbeiten des CIT ganz herzlich danken. Nur dank dieser Unterstützung konnte das CIT auch im 2017 viele konkrete Ergebnisse für die Mitglieder liefern!

Frohe Festtage aus Bern
Cesare Brand
Generalsekretär des CIT



UNESCAP-Arbeiten zum intermodalen Verkehr in Nordost- und Zentralasien

Das Subregionale Treffen zum schienengebundenen intermodalen Verkehr in Nordost- und Zentralasien wurde im Rahmen des Projekts „Entwicklung des nahtlosen intermodalen Verkehrs in Nordost- und Zentralasien zur Verbesserung der euro-asiatischen Verkehrsverbindungen“ vom UNESCAP-Sekretariat organisiert und fand vom 18. bis 19. September 2017 in Bangkok statt.

Neuer intermodaler Ansatz im Rahmen der UNESCAP

Die Teilnehmer einigten sich auf die Ergebnisse und Empfehlungen der Vorbereitungsarbeiten seitens CCTT, der Russischen Föderation und des CIT⁽¹⁾ und ersuchten das Sekretariat des UNESCAP⁽²⁾, seine Arbeiten zur Entwicklung des intermodalen Eisenbahnverkehrs in Nordost- und Zentralasien fortzusetzen, mit dem Ziel, die Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsträger in den betreffenden Ländern zu verstärken, um effizientere logistische Dienstleistungen zu erbringen und die Attraktivität der Landverkehrsverbindungen zwischen Asien und Europa zu erhöhen. Anlässlich dieser Sitzung wurde beschlossen, dass der Begriff «intermodal» in diesem Zusammenhang mit diesem Projekt «mit mindestens zwei verschiedenen Verkehrsträgern» zu verstehen ist.

Des Weiteren wurden folgende vier Beschlüsse für die Finalisierung der Projektstudie beschlossen:

- Erarbeitung innovativer Modelle für die Organisation von Transportprozessen, die eine bessere Vernetzung zwischen den Akteuren der Transportkette und verbesserte Kundendienstleistungen umfassen;
- Integration der von den Regierungen und vom Privatsektor genutzten Informationsressourcen, einschliesslich der Einrichtung von Mechanismen für den elektronischen Datenaustausch zwischen Verkehrsunternehmen und staatlichen Kontrollbehörden (B2A);
- Einführung einheitlicher und gegenseitig anerkannter Regeln, Vorschriften und Dokumentationen für intermodale Transportbeförderungen;
- Förderung von Zollerleichterungen um grenzüberschreitende multimodale Transporte zu vereinfachen.

(1) CIT/IRU Guideline comparing the legal regime CIMR-COTIF/CIM-SMGS 2017, Bern and Geneva, vom Internet-Auftritt des CIT unter <http://www.cit-rail.org/de/gueterverkehr/abrufbar>.

(2) Die Wirtschafts- und Sozialkommission für Asien und den Pazifik der Vereinten Nationen (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, ESCAP oder UNESCAP) ist eine Kommission der Vereinten Nationen für Ostasien und den Pazifik mit Sitz in Bangkok.

Praktische Umsetzung

Es wurden die einschlägigen Fragen im Zusammenhang mit dem Betrieb der wichtigsten intermodalen Verkehrswege in Nordost- und Zentralasien, einschliesslich der im Rahmen des laufenden Projekts ermittelten Strecken sowie die Möglichkeit einer weiteren Entwicklung dieser Strecken zu Verkehrskorridoren auf der von UNESCAP bereitgestellten Plattform, weiter untersucht und erörtert.

Die Teilnehmenden des Treffens schlugen abschliessend vor, dass das Sekretariat der UNESCAP seine Folgeaktivitäten zur Entwicklung des intermodalen Eisenbahnverkehrs in Nordost- und Zentralasien in diese Richtung planen kann, unter Berücksichtigung der bewährten Praktiken anderer Partnerorganisationen innerhalb und ausserhalb der UNESCAP-Region.

erik.evtimov(at)cit-rail.org
Original: DE



Das Treffen „Entwicklung des nahtlosen intermodalen Verkehrs in Nordost- und Zentralasien zur Verbesserung der euro-asiatischen Verkehrsverbindungen“ wurde vom UNESCAP-Sekretariat in Bangkok organisiert

Inbetriebnahme des neuen Eisenbahnkorridors Baku – Tbilisi – Kars (BTK)

Die Inbetriebnahme der Eisenbahnlinie Baku – Tbilisi – Kars (das BTK-Projekt) ist Ende Oktober 2017 erfolgt. Die neue Eisenbahnlinie verbindet Aserbaidschan mit Georgien und der Türkei und schafft eine durchgehende Eisenbahnverbindung aus südlicher Richtung nach Europa.

Wiederbelebung der Seidenstrasse

Die Eisenbahnlinie Baku – Tbilisi – Kars mit einer Gesamtlänge von 846 Kilometer wurde am 30. Oktober 2017 in Anwesenheit der türkischen und aserbaidschanischen Präsidenten, sowie im Beisein von georgischen, kasachischen und usbekischen Premierministern am aserbaidschanischen Hafen Aliyat nahe Baku eingeweiht. Mit der Inbetriebnahme der BTK wurde eine weitere durchgehende Eisenbahnverschöpfung für Güterbeförderungen aus China nach Europa geschaffen. Die Südkaukasische Region, die die BTK-Eisenbahnstrecke durchquert, hat eine sehr günstige geographische Lage und stellt eine Drehscheibe zwischen China und Europa im Westen sowie zwischen Russland und Iran, Naher Osten und Indien im Süden dar.

Heute hat die Strecke eine Kapazität von einer Million Passagieren sowie 5 Mio. t Güter für Eisenbahnbeförderungen pro Jahr. Die Kapazität der Güterbeförderungen könnte optimal bis 15 Mio. t Güter gesteigert werden, sobald die zweite parallele Spur gebaut ist. Zwischen der Türkei und Asien, dem Kaukasus und den EU-Staaten wird mit der Baku-Tbilisi-Kars-Eisenbahnlinie eine Transportkapazität von 50 Mio. t jährlich angestrebt.

Konkrete Vorhaben auf der Baku-Tbilisi-Kars-Linie

Die erste Beförderung von 15 Wagen, 30 Containern mit Getreidegütern erfolgte bei der Eröffnung der Strecke von Kasachstan bis zum Bahnhof Mersin in der Türkei. Die Beförderung fand mit Neuaufgabe der Frachtbriefe SMGS und CIM gemäss CIT-Handbuch für die Neuaufgaben CIM/SMGS (GR-CIM/SMGS) statt. Die Ausfertigung des Frachtbriefes CIM erfolgte am Grenzübergabebahnhof Akhalkalaki, in Georgien. Zu diesem Zweck hat Mitte Oktober 2017 das Eisenbahnunternehmen Georgiens „Georgian Railway JSC“ (GR) ein Gesuch zum Beitritt als Vollmitglied zum CIT gestellt, womit die Produkte Güterverkehr des CIT volle Anwendung auf dem gesamten Korridor finden. Die Experten der Türkischen Eisenbahn (TCDD) haben danach den elektronischen Frachtbrief CIM erstellt und ihn in das System eingetragen. Die Zollformalitäten an der Grenze zwischen Georgien und der Türkei wurden mit der Übergabe des CIM-Frachtbriefes erledigt.



Konkrete Vorhaben auf der Baku-Tbilisi-Kars-Linie
Quelle : Slideplayer.com „Azerbaijan Railways“

Ausserdem wird in Georgien als eine neue multimodale Anbindung zwischen der Kaspischen- und Schwarzmeerregion ein Tiefseehafen in Anaklia gebaut. Die neue Hafenanlage soll ab 2020 in Betrieb genommen werden. Der Tiefseehafen soll bis zu 100 Mio. t Fracht im Jahr umsetzen (der Hafen von Hamburg setzte 2016 im Vergleich etwa 140 Mio. t Fracht um). Die beiden bisher wichtigen Häfen – Poti und Batumi – sollen dadurch an Wichtigkeit nicht verlieren. Somit spielen die sukzessive Eintragung von CIM- und CIV-Linien zur See ebenfalls eine bedeutende Rolle für die Eurasischen Korridore zwischen China und Europa (siehe auch den Beitrag über den Ausschuss Multimodalität in dieser Ausgabe des CIT-Info).

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

Nützlicher Link:

→ [GR-CIM/SMGS \(den Mitgliedern vorbehalten\)](#)



Arbeitsgruppe CIV: Revision des MIRT und weitere laufende Geschäfte

Die Arbeitsgruppe CIV tagte am 14./15. November 2017. Sie behandelte alle mit dem Personenverkehr verbundenen Rechtsfragen und arbeitete an der Revision des MIRT.

Revision des MIRT

Das CIT-Handbuch für internationale Eisenbahn-Fahrausweise (MIRT) wird in den kommenden Monaten revidiert, um es soweit wie möglich an die Ergebnisse der laufenden Arbeiten der UIC im Ticketing-Bereich anzugleichen. Die technischen Gruppen der UIC sind dabei, die Umgestaltung der UIC-Merkblätter 918-2 und 918-3 zu finalisieren. Im Prinzip werden diese aufgehoben und im April/Mai 2018 durch die neuen Merkblätter 918-8 (Layout der Beförderungsausweise) und 918-9 (Strichcodes) ersetzt.

Ziel des CIT ist es, alle Elemente, die bei der Ausgabe von internationalen Eisenbahn-Beförderungsausweisen – elektronisch oder in Papierform – zu berücksichtigen sind, so transparent wie möglich darzustellen. Es geht also darum, die Kapitel 7 bis 9 des MIRT an die Bedürfnisse der Unternehmen anzupassen, die für den internationalen Verkehr Papier-Fahrausweise, am Domizil auszudruckende oder auf Smartphones zu übermittelnde Fahrausweise oder auch vollständig digitalisierte Fahrausweise verwenden.

Ein neues Kapitel wird ausserdem die drei Arten von Beförderungsausweisen behandeln, die sich in den enthaltenen Sicherheitselementen (Sicherheit im Papier, in den Daten oder im System) für die Fahrausweiskontrolle und Einnahmensicherung der Unternehmen unterscheiden.

Derzeit ist vorgesehen, diese Änderungen im März/April 2018 vom Ausschuss CIV auf dem Schriftweg gutheissen zu lassen, damit das MIRT gleichzeitig mit den UIC-Merkblättern in Kraft treten kann.



Datenschutz, PRR, Ticketing: Eine ambitionierte Tagesordnung für die Arbeitsgruppe CIV

Datenschutz

Die Pflichten, die den Eisenbahnunternehmen gemäss der neuen Verordnung (EU) 2016/679 über den Datenschutz in Zukunft obliegen, führen bei der praktischen Umsetzung zu verschiedenen Fragen.

Die Arbeitsgruppe CIV behandelte zwei komplexe Fragen: Muss man das Einverständnis des Reisenden einholen, um ihre Reklamationen zu behandeln und sie eventuell an ein anderes Unternehmen weiterzuleiten? Und wie sind Reklamationen von Kunden zu behandeln, die aus gesundheitlichen, mit einem Arzzeugnis belegten Gründen eine Erstattung ihres Beförderungsausweises verlangen? Bei der Lösung dieser Fragen wird das CIT ebenfalls von der neuen Expertengruppe Datenschutz unterstützt, die ihre Kenntnisse und Erfahrungen einbringt.

Die Arbeitsgruppe CIV wird bis Juni 2018 ausserdem an der Erstellung einer Mustervereinbarung zwischen Datenverantwortlichem und Datenauftragsverarbeiter arbeiten. Die Vereinbarung wird die Pflichten der beiden Parteien behandeln, insbesondere in den Bereichen Vertraulichkeit und Qualität, Haftung und geistiges Eigentum.

Fragen zur Umsetzung der PRR

Die Umsetzung der Verordnung (EU) 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR) führt immer wieder zu praktischen Fragen, die von der Arbeitsgruppe CIV behandelt werden. Die Arbeitsgruppe arbeitete ausserdem an den Änderungsvorschlägen, welche die CER den europäischen Institutionen unterbreiten wird (siehe dazu den Artikel auf Seite 5).

isabelle.oberson(at)cit-rail.org

Original: FR

Entwicklung im PRR-Revisionsverfahren

Die europäische Kommission veröffentlichte bereits vor zwei Monaten ihren Entwurf für die Neuausgabe der Verordnung (EG) 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR). Seither hat das Verfahren seinen Verlauf genommen und einige der verschiedenen, von diesem Entwurf betroffenen Akteure konnten bereits Stellung beziehen.

Der mit diesem Geschäft beauftragte Berichterstatter der Kommission „Transport und Tourismus“ des europäischen Parlaments ist ernannt worden: Es handelt sich um Herrn Boguslaw Liberadzki der Gruppe „Sozialisten & Demokraten“. Über den Entwurf soll in erster Lesung im Juni 2018 in dieser Kommission abgestimmt werden. Der Rat und das europäische Parlament dürften sich dazu in erster Lesung bis Ende 2018/2019 äussern.

Stellungnahme der CER in Zusammenarbeit mit dem CIT

Auf Verbandsebene arbeitete das CIT in Zusammenarbeit mit der CER an der Abfassung eines Dokumentes, in dem die beiden Verbände ihre Haltung zu diesem Entwurf darlegen.

Zu betonen ist, dass die Eisenbahnunternehmen das Wohlbefinden der Reisenden und ihre Rechte immer ins Zentrum ihrer Bestrebungen stellten. Die Politik dieser Unternehmen ist also auf die Bedürfnisse der Kunden ausgerichtet.

Aus diesem Blickwinkel kann man den Revisionsentwurf der Kommission nur begrüssen, soweit er diese Erwartungen erfüllt.

Bestimmte, im Entwurf vorgesehene Änderungen sind jedoch nur schwer umsetzbar und es besteht gar die Gefahr, dass sie sowohl den Eisenbahnunternehmen als auch den Reisenden schaden.

Ausblick

Die CER reicht die in Zusammenarbeit mit dem CIT erstellte Stellungnahme im Dezember 2017 bei europäischen Institutionen ein.

Diese beiden Verbände werden die Entwicklung in diesem Geschäft eng begleiten und ihre Mitglieder darüber informieren.

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

Original: FR

Nützlicher Link:

[→ Übersicht über das gesetzliche Verfahren für die Revision der PRR \(nur EN und FR\)](#)



GÜTERVERKEHR

Die Arbeitsgruppe CIM des CIT tagte zum zweiten Mal in diesem Jahr in Bern: Zusammenfassend die wichtigsten Themen

Die Arbeitsgruppe des CIT im Güterverkehr hat Ende November zum zweiten Mal im 2017 in Bern am Sitz des CIT getagt und alle geplanten Arbeiten fertigstellen können. Die entsprechenden Beschlüsse werden in einem nächsten Schritt dem Ausschuss CIM zur Gutheissung unterbreitet. Der Ausschuss wird Ende März 2018 in Bern tagen. Die Arbeitsgruppe CIM wird ab der kommenden Sitzung im Juni 2018 unter dem neuen Vorsitzenden Cristian Cuenca (DB AG) tagen.

Digitale Neuausgabe der Produkte Güterverkehr des CIT

Um die Anwenderfreundlichkeit der CIT-Produkte zu verbessern, ihre Darstellung zu modernisieren und die Vorteile der Informatik und des Internets umfassend zu nutzen, werden alle Produkte des CIT neu in elektronischer Form herausgegeben. Die vier ersten gemäss neuem System herausgegebenen Produkte (GLV-CIM, GTM-CIT, GLW-CUV und GTW-CIT) traten am 1. Januar 2017 in Kraft (siehe auch CIT-Info 2/2017, S. 6).

Die Arbeitsgruppe CIM hat sich darauf geeinigt, dass die neue elektronische Herausgabe der übrigen Produkte Güterverkehr des CIT zusammen mit den Produkten Personenverkehr per 1. Januar 2019 erfolgen soll.

Das DTLF-Projekt der EU-Kommission – Mitarbeit des CIT

Das Projekt „Digital Transport and Logistic Forum“ (DTLF) wurde von der Europäischen Kommission im April 2015 gemäss Beschluss über die Einsetzung einer Expertengruppe für digitalen Transport und Logistik (das digitale Forum für Verkehr und Logistik C (2015)2259) lanciert. Es bietet eine Plattform, auf der die EU-Mitgliedstaaten und die betroffenen Akteure im Verkehrs- und Logistiksektor technische Kenntnisse austauschen, zusammenarbeiten und koordinieren können, um Massnahmen zur Förderung eines effizienten elektronischen Informationsaustauschs im Verkehrs- und Logistikbereich zu erreichen.

Die Aufgabe des Projektes besteht darin, die EU-Kommission

bei der Ausarbeitung und Durchführung politischer Massnahmen zu unterstützen. Es benennt die Herausforderungen und Bereiche, in denen ein gemeinsames Handeln auf EU-Ebene erforderlich wäre, gibt Empfehlungen ab und unterstützt gegebenenfalls die Umsetzung dieser Empfehlungen. Derzeit hat das DTLF-Projekt zwei aktive Untergruppen, die mit der Durchführung gezielter Aktivitäten rund um zwei Themenbereiche beauftragt sind:

- Förderung der Verwendung von elektronischen Beförderungsdokumenten, und
- Entwicklung interoperabler digitaler Informationssysteme zur Optimierung der Güterströme entlang der einzelnen Verkehrskorridore.

Die Förderung und Erleichterung der Verwendung von Beförderungsdokumenten in elektronischer Form wurde vom DTLF als Kernziel seiner Tätigkeit identifiziert. Hierzu hat das GS CIT in Abstimmung mit der CER im Rahmen des CIT-Berichts zur Anerkennung elektronischer Transportdokumente (ETD) anhand von praktischen Beispielen (case studies) in ausgewählten EU- und nicht EU-Ländern eingehende rechtliche Abklärungen zur Anerkennung von elektronischen Transportdokumenten seitens Gerichten und anderer staatlichen Stellen sowie Banken und Versicherungen, angestellt.

Neue Beförderungsmodelle und deren Abbildung in den Produkten Güterverkehr des CIT

Grenzüberschreitende Eisenbahngüterbeförderungen werden zunehmend in Unterbeförderung gemäss Artikel 27 CIM bzw. im sogenannten „Einkauf/Verkauf“-Modell durchgeführt. Nach neuesten Erkenntnissen des GS CIT gibt es jedoch viele Unternehmen, insbesondere in Mittel- und Osteuropa, welche weiterhin überwiegend im Modell der aufeinanderfolgenden Beförderer gemäss Artikel 26 CIM arbeiten. Der CIT-Fragenkatalog und die rechtliche Auslegung des GS CIT kamen zum Ergebnis, dass es sich bei dem sog. „Einkauf/Verkauf“-Modell rechtlich nicht um etwas „Neues“ handelt und daher grundsätzlich keine neuen Produkte des CIT hierzu erforderlich sind.

Die Arbeitsgruppe CIM beschliesst wichtige Vorschläge zu den Produk-



ten Güterverkehr des CIT

Generell könnten die bestehenden Produkte des CIT seit dem Inkrafttreten des COTIF 1999 im Jahr 2006 und angesichts ihrer neuen digitalen Herausgabe aber insgesamt auf ihre Aktualität überprüft werden. Diese Überprüfung wird auch anlässlich der kommenden Sitzungen im Jahr 2018 unter der Leitung des neuen Vorsitzenden der Arbeitsgruppe CIM Cristian Cuenca (DB AG) fortgeführt.

Arbeitsprogramm 2018 und nächste Sitzungen der Arbeitsgruppe CIM

Für das Jahr 2018 stehen folgende Themenkomplexe auf dem Arbeitsprogramm der Arbeitsgruppe CIM:

- Auswertung der CIT-Umfrage zu den Produkten Güterverkehr des CIT sowie deren nachhaltige Nachbearbeitung und Aktualisierung;
- Eingehende Studien und Vergleichsarbeiten zu den Beförderungsmodellen für Schienengüterbeförderungen auf internationaler und nationaler Ebene sowie Prüfung der AGB Dienstleistung des CIT;
- Finalisierung der Arbeiten zur elektronischen Tatbestandsaufnahme (CIT20) und Erstellung einer neuen Anlage 20b zum GTM-CIT;
- Generierung von Extrakts/Subsets aus dem elektronischen Frachtbrief für weitere kommerzielle Modelle, insb. Unterbeförderung (COM+) in Zusammenarbeit mit Rail-Data;
- Sukzessive Verwendung von Codes für den elektronischen Frachtbrief CIM;
- Notwendiger Vermerk für Beförderungen von Abfällen im Frachtbrief CIM;
- Verwendung eines „Masterfrachtbriefs“ für aneinandergereihte CIM-Verträge;
- Begleitung der Arbeiten zur Digitalisierung der Beförderungsdokumente auf Ebene der Europäischen Kommission und der OTIF;
- Begleitung der multimodalen Arbeiten der Europäischen Kommission zur Weiterentwicklung der Produkte des CIT.

Die nächste Tagung des Ausschusses CIM des CIT ist für den **22. März 2018** in Bern am Sitz des CIT geplant.

Die nächsten Sitzungen der Arbeitsgruppe CIM sind für **27./28. Juni** und **28./29. November 2018** jeweils in Bern ebenfalls am Sitz des CIT vorgesehen.

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

Original: DE

Nützlicher Link:

→ [Beschluss der europäischen Kommission „Forum für die Digitalisierung in Verkehr und Logistik C\(2105\) 2259](#)

4. Tagung des Ausschusses Multimodalität

2018 wird multimodal! Die Europäische Kommission hat das kommende Jahr zum Jahr der Multimodalität erklärt. Es ist daher nur konsequent, dass das CIT die Arbeiten in diesem Bereich vermehrt in den Fokus rückt.

Erfreulicherweise konnte gleich zu Beginn der 4. Tagung des Ausschusses Multimodalität im November verkündet werden, dass die bisherige Präsidentin, Maria Kalimeri, am Tag zuvor von der CIT-Generalversammlung im Amt bestätigt wurde und die Arbeiten des Ausschusses weiterhin leiten wird.

Neu unterstützt wird das GS CIT nun auch Daria Scarlino, die zukünftig im Bereich Multimodalität mitarbeitet.

Herausforderungen im multimodalen Verkehr Eisenbahn - Seebeförderung

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 vereinfachen.

Ganz aktuell konnte am Ausschuss Multimodalität verkündet werden, dass bereits im Dezember einige Bahnen die Anwendung der CIT-Produkte besprechen werden, um diese in der Praxis auf definierten Pilotstrecken zu testen.

Hierdurch sollen erste Erfahrungen gesammelt werden, welche im Januar 2018 im kleinen Expertenkreis diskutiert werden, um die Organisation der Piloten (Strecke, Zeitrahmen etc.) an der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe Multimodalität im März 2018 vorzuschlagen.

Herausforderungen im multimodalen Verkehr Eisenbahn - Strasse

Lange und intensiv hatte das CIT mit der IRU⁽¹⁾ unter Einbezug unterschiedlicher CIT-Gremien an der Finalisierung eines ausführlichen Leitfadens zum Thema Eisenbahnrecht/Strassenverkehrsrecht gearbeitet.

Dieser IRU/CIT-Leitfaden ist im Frühjahr 2017 neben der elektronischen Version nun auch in einer Broschüre veröffentlicht worden.

Er wird als Basis dienen, um praktische Vertragsgrundlagen in diesem Bereich voranzutreiben wie zum Beispiel eine Checkliste für einen Rahmenvertrag Eisenbahn-Strasse. Diese Checkliste wird einen Schwerpunkt der künftigen Zusammenarbeit des CIT und der IRU im multimodalen Bereich zur Interaktion von Strassenverkehrsrecht und Eisenbahnrecht bilden.

Multimodalität im Personenverkehr

Zum multimodalen Transport im Personenverkehr referierte der Rechtsanwalt und juristische Experte Evangelos Bitsaxis (Anwaltskanzlei Bitsaxis) über das [Athener Übereinkommen](#). Mit dem Athener Übereinkommen von 1974 wurde ursprünglich eine Verschuldenshaftung festgelegt. Im Athener Übereinkommen mit dem Protokoll von 2002 wurde nun unter anderem eine verschuldensunabhängige Haftung aufgenommen (mit einer Obergrenze für die Haftung). Die Parteien des Beförderungsvertrages können im Einvernehmen die Obergrenze autonom und inter alia erweitern. Im Athener Übereinkommen von 2002 wurde ausserdem eine neue Pflicht der Beförderer eingeführt, sich ausreichend zu versichern. Ansprüche der Passagiere können auch direkt gegenüber der Versicherung geltend gemacht werden.

Das Athener Übereinkommen in der Fassung des Protokolls von 2002 gilt für alle internationalen Beförderungen, wenn das Schiff die Flagge eines Vertragsstaats führt oder in einem Vertragsstaat eingetragen ist oder der Beförderungsvertrag in einem Vertragsstaat geschlossen worden ist oder nach dem Beförderungsvertrag der Abgangsort oder der Bestimmungsort in einem Vertragsstaat liegen (ausweislich multiple Anknüpfungspunkte zur Anwendung des Athener Übereinkommens wie bei den neuen Rotterdamer Rules 2009 im Güterverkehr auch). Die EU hat das Athener Übereinkommen 2002 ebenfalls ratifiziert.

Europarecht: multimodale Vorhaben der EU

Der Vertreter der UIRR, Ralf-Charley Schultze berichtete an der Tagung unter anderem über den neuen Textentwurf der Europäischen Kommission zur Revision der Richtlinie 92/106 zum kombinierten Güterverkehr. Das weitere Vorgehen zu dieser Richtlinie wird vom Ausschuss Multimodalität mit Interesse verfolgt.

Zum Abschluss der abwechslungsreichen Tagung präsentierte Maria Kalimeri dem Ausschuss Multimodalität noch ihre Keynote-Speech welche sie an der 6. Auflage des internationalen Seminars über Bahnbetriebssicherheit und Sicherung gehalten hatte.

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



Maria Kalimeri wird auch zukünftig den Ausschuss Multimodalität des CIT leiten

(1) International Road Union



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.

Gerichtsfälle aus dem Bereich Infrastrukturnutzung – Vorabentscheidungsverfahren vor dem EuGH

Anfang dieses Jahres hatte das Generalsekretariat des CIT in der *CIT Info 1/2017* über ein Vorabersuchen des deutschen Bundesgerichtshofs (BGH) zur Auslegung der Richtlinie 2001/14/EG (Vorgänger der Richtlinie 2012/34/EU) berichtet, welches dem Gerichtshof der EU (EuGH) im Vorabentscheidungsverfahren eingereicht wurde:

Zivilgerichtliche Kontrolle des Stationspreissystems, Vorlagefrage vor dem EuGH (C-344/16, anhängig)

Im Ausgangsfall war streitig, ob das Stationspreissystem zur Nutzung der Bahnhofsinfrastruktur der DB Station & Service an einer Norm des deutschen Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) zu messen sei (§ 315 BGB), welche festlegt, dass, sofern die Leistung durch einen der Vertragsschliessenden bestimmt werde, anzunehmen ist, dass die Bestimmung nach billigem Ermessen zu treffen ist und – wenn die Bestimmung nicht der Billigkeit entspricht – die Bestimmung durch Urteil des Gerichts getroffen wird.

Nach Auffassung des (dem BGH vorgehenden) Berufungsgerichts entsprach das Preissystem der DB S&S AG nicht dem billigen Ermessen, unter anderem da sie für Stationen mit besserer Ausstattung ein höheres Entgelt verlange als für diejenigen mit schlechterer Ausstattung. Dem lägen aber keine sachgerechten Kriterien zugrunde. Das Berufungsgericht folgte, dass sie dann das Preissystem per Urteil festlegen müssten.

Zur Beurteilung ob das Preissystem unwirksam sei, stellte sich der BGH die Frage, ob die Gerichte überhaupt § 315 des BGBs anwenden dürften oder ob dieser gegen die EU-Richtlinie 2001/14/EG verstosse und daher eine Billigkeitsprüfung der Preissysteme nach § 315 BGB unterbleiben müsse.

Darüber hinaus erläuterte der BGH noch, dass sich der Richtlinie 2001/14/EG nicht entnehmen lasse, dass nur die jeweilige Regulierungsbehörde nicht aber die Zivilgerichte für Streitigkeiten der Entgeltfestsetzung zuständig seien. Ein zweigleisiges Rechtsschutz-System sei hierbei erlaubt, d.h. es bestehe einerseits die Möglichkeit, sich bei der jeweiligen Regulierungsbehörde zu beschweren als auch andererseits, sich an das zuständige Zivilgericht zu wenden.

Die Entscheidung dieses Vorabentscheidungsverfahrens steht noch aus allerdings wurde kürzlich, Anfang November eine ganz ähnliche Vorlagefrage durch den EuGH entschieden:

Zivilgerichtliche Kontrolle von Eisenbahn-Wegeentgelten, Entscheidung des EuGH vom 9. November 2017 (C-489/15)

In diesem streitigen Fall verlangte ein privates Eisenbahnunternehmen (CTL Logistics) von der Infrastrukturbetreiberin DB Netz die teilweise Rückzahlung von Stornierungs- und Änderungsentgelten, die CTL zwischen 2004 und 2011 bei Änderung oder Stornierung einer zuvor gebuchten Trasse gezahlt hatte.

Nach Ansicht von CTL hatte DB Netz diese Entgelte unbillig einseitig festgelegt.

Das Eisenbahnunternehmen bezog sich ebenfalls auf § 315 BGB und führte aus, dass hiernach die Festsetzung der Entgelte durch DB Netz unwirksam, und stattdessen vom Gericht gemäss § 315 BGB ein billiges Entgelt festzusetzen wäre. Der über dieses, durch die Gerichte festgelegte Entgelt hinaus gezahlte Betrag, sei ohne Rechtsgrund geleistet worden und daher zurückzufordern.

Das entscheidende deutsche Gericht hielt aber, im Gegensatz zum BGH (siehe oben) eine zivilgerichtliche Billigkeitsprüfung gemäß § 315 BGB neben den Vorgaben der Richtlinie 2001/14/EG für nicht zulässig. Begründet wurde dies damit, dass die Anwendung von § 315 BGB faktisch eine Regulierungsfunktion enthalte und daher nicht mit dem EU-Recht übereinstimme (etwa die alleinige Zuständigkeit nur einer Regulierungsbehörde nach Art. 30 Abs.1 Satz 1 der Richtlinie 2001/14/EG).

Auch in diesem Fall wurde die Vereinbarkeit von § 315 BGB mit dem EU-Recht in Frage gestellt und dem EuGH im Vorabentscheidungsverfahren vorgelegt. Hierzu hat der EuGH nun Anfang November entschieden:

Die Richtlinie 2001/14/EG sei dahin auszulegen, dass sie der Anwendung einer nationalen Regelung wie § 315 BGB entgegenstehe, wonach die Wegeentgelte im Eisenbahnverkehr von den ordentlichen Gerichten im Einzelfall auf Billigkeit überprüft und gegebenenfalls auch von diesen unabhängig von der im EU-Recht vorgesehenen alleinigen Überwachung durch die Regulierungsstelle abgeändert werden können.

Eine Einzelfallentscheidung der nationalen Zivilgerichte per Billigkeitskontrolle stünde auch im Widerspruch zum Grundsatz der Gleichbehandlung der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ausserdem beschränke diese Billigkeitskontrolle den Infrastrukturbetreiber in seinem Spielraum über die Berechnung der Höhe der Entgelte so dass er seine Geschäftsführung nicht mehr ausführen könne.

Die Zivilgerichte würden mit einer Entscheidung ausserdem in die Zuständigkeiten der Regulierungsstelle eingreifen. Auch bestünden dann im Widerspruch zur Richtlinie zwei unkoordinierte Rechtswege nebeneinander, nämlich die verwaltungsgerichtliche Überprüfung der Entscheidungen der Regulierungsstelle und die zivilgerichtliche Billigkeitskontrolle.

Hierdurch wird der verbindliche Charakter der Entscheidungen der Regulierungsstelle missachtet: denn nach der Richtlinie entfalten die Entscheidungen der Regulierungsstelle rechtliche Wirkungen für alle davon Betroffenen des Eisenbahnsektors, sowohl für die EVUs als auch für die Betreiber der Infrastruktur.

Im Ergebnis entschied der EuGH also, dass das private Eisenbahnunternehmen CTL Logistics sich nicht auf den ordentlichen Rechtsweg berufen und hiernach bereits berechnete Stornierungsentgelte für gebuchte Trassen von der DB Netz zurückfordern könne, zumindest nicht auf dem Zivilgerichtsweg.

Zusammengefasst heisst die Entscheidung durch den EuGH wohl im Kern, dass im Rahmen des EU-Rechts bei Anwendung der Richtlinie 2001/14/EG bei der Festsetzung von Entgelten durch die Infrastrukturbetreiber, die Regulierungsstellen zuständig sind und ein zweigliedriger Rechtsweg vor den Zivilgerichten nicht zulässig ist.

Man kann davon ausgehen, dass auch die Vorlagefrage durch den BGH vom EuGH in diesem Sinne entschieden wird und das Stationspreissystem nicht von den Zivilgerichten überprüft und durch eigenes Urteil festgesetzt werden darf, so dass sich das klagende Eisenbahnverkehrsunternehmen, zumindest im ordentlichen Rechtsweg, nicht auf die Unwirksamkeit der Stationspreise berufen kann. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Antragstellern verbleibt zukünftig in solchen Fällen lediglich ein Rechtsweg ohne die optionale Möglichkeit, Rechte vor den Zivilgerichten einzuklagen.

nina.schef@cit-rail.org
Original: DE



CIT ITSELF

Das CIT heisst das neue Mitglied ganz herzlich willkommen!

Land	Unternehmen	Mitgliedschaft	Logo
Georgien	"Georgian Railway" JSC	Vollmitglied per 1. November 2017	 Georgian Railway Est. 1872

katja.siegenthaler(at)cit-rail.org
Original: DE

CIT-Generalsversammlung

Die Mitglieder des CIT haben am 16. November 2017 in Bern die Weichen für die Arbeit des CIT im Jahr 2018 gestellt. Nebst den statutarischen Geschäften wurde der Bericht über die Arbeiten des Generalsekretariats im letzten Jahr entgegen genommen sowie das Arbeitsprogramm für das nächste Jahr festgelegt.

Der Präsident des CIT, Jean-Luc Dufournaud (SNCF) konnte auch für das Jahr 2016 einen positiven Finanzabschluss mit einem Überschuss von CHF 13'235 präsentieren. Das gegenüber dem letzten Jahr leicht reduzierte Budget für das Jahr 2018 wurde von den Mitgliedern genehmigt. Alberto Gallo (Trenitalia) wurde für weitere vier Jahre im Vorstand des CIT bestätigt. Neu wurden Enrico Trapazzo (Trenitalia) und Isabelle Saintilan (SNCF) als Präsident respektive Vizepräsidentin des Ausschusses CIV gewählt. Alberto Gallo wurde ebenfalls als neuer Vizepräsident des Ausschusses CUI vorgestellt. Darüber hinaus wählte die Generalversammlung Maria Kalimeri (Attica Group) für ein weiteres Mandat als Präsidentin des Ausschusses Multimodalität.

Die Mitglieder konnten zur Kenntnis nehmen, dass die Anzahl der direkten Mitgliedschaften stabil bei 130 liegt. Schliesslich wurde das Arbeitsprogramm für das Jahr 2018 verabschiedet.

Im Teil Berichterstattung informierte das GS CIT die Mitglieder wie üblich über den Stand der Arbeiten in den verschiedenen Bereichen:

Beim Personenverkehr wurden die Beschlüsse des Ausschusses CIV zur Weiterentwicklung der CIT-Produkte erläutert - insbesondere auch beim sog. „Ticketing“. Weiter konzentrierte sich die Berichterstattung auf laufende wichtige Geschäfte im Zusammenhang mit der Anwendung der Passenger Rights Regulation (PRR) sowie auf die Revisionsarbeiten der PRR. Ein weiteres wichtiges Thema im Personenverkehr war die Auswirkung der neuen EU-Datenschutz-Grundverordnung auf die Eisenbahnunternehmungen und die dazu getätigten Arbeiten des CIT. Bei der Berichterstattung zur transportrechtlichen Interoperabilität CIV/SMPS lag der Fokus auf laufenden Arbeiten auf staatlicher Ebene (UNECE).

Im Teil Güterverkehr standen die Herausgabe der vier neuen Handbücher zum elektronischen Frachtbrief CIM per 1.1.2017 und die weitere Digitalisierung der CIT-Produkte im Vordergrund. Damit hat das CIT einen wichtigen Meilenstein im Bereich der Digitalisierung der Transportdokumente erreicht. Im Rahmen der Berichterstattung informierte man insbesondere über die Arbeiten zur gerichtlichen Anerkennung digitaler Transportdokumente sowie über die neusten Entwicklungen bei der Anwendung des neuen Zollkodex der EU. Ausserdem wurde über die laufenden Arbeiten im Bereich CIM-SMGS berichtet.

Im Bereich Multimodalität konzentrierte sich die Berichterstattung auf die Fortentwicklung der CIT-Produkte. Im Wagenrecht wurde die neue Haftungsregelung im AVV für die Wagenhalter erläutert, welche anfangs 2017 in Kraft getreten ist.

Im Bereich Infrastrukturnutzung informierte das GS CIT schliesslich über die Arbeiten im Zusammenhang mit der Revision der einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur CUI (Anhang E zum COTIF) sowie über die laufenden Arbeiten zur Implementierung der Allgemeinen Geschäftsbedingungen zur Nutzung der Infrastruktur (E-GTC-I).

Im zweiten Teil der Generalversammlung referierte Jean-Pierre Loubinoux (Generaldirektor UIC) über die Rolle der UIC in der globalen Eisenbahnwelt. Sein Referat stoss auf grosses Interesse und es folgte eine rege Diskussion.

Die nächste Generalversammlung findet am **15. November 2018** in Bern statt.

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



Die Mitglieder bei der Generalversammlung nahmen den Stand der Arbeiten in den verschiedenen Bereichen zur Kenntnis

Vom CIT ausgerichtete Weiterbildung

Bei den SBB in Bern

Am 28. November 2017 organisierte das CIT bei den SBB einen Weiterbildungsnachmittag über die Rechte der Reisenden. Die in diesem Seminar behandelten Themen betrafen zuerst das CIT und seine Tätigkeiten. Anschliessend wurde auf den eigentlichen Schwerpunkt eingegangen: die Rechte der internationalen und europäischen Eisenbahn-Reisenden. Die interessantesten Fälle im Personenverkehr wurden dabei behandelt. Der Ausbildungsnachmittag endete mit der Vorstellung der CIT-Produkte, darunter das AIV und das MCOOP.

Mit der Teilnahme von SBB-Angestellten aus den Rechtsdiensten, aber auch aus den Reklamations-, Tarif- und Marketingdiensten, war diesem Seminar ein schöner Erfolg beschieden.



SBB-Wylerpark ©Copyright Helbling



Herr Svensson präsentiert die neuesten Entwicklungen im Bereich Personenverkehr

Weiterbildung als wichtiger Auftrag des CIT

Die beiden Veranstaltungen, sowie die Konferenz, welche im April 2017 bei der SNCB in Brüssel stattfand, sind eine konkrete Auswirkung des vom CIT-Vorstand im 2016 beschlossenen Weiterbildungskonzepts für die CIT-Mitglieder. Dieses erfordert einen zusätzlichen Effort des GS CIT bei der Aus- und Weiterbildung im internationalen Transportrecht sowie in den Produkten des CIT. Das Konzept sieht neben regionalen Workshops auch dezentrale Weiterbildungen bei den Mitgliedern und Veranstaltungen in Bern vor.

„Regional Training Workshop“ in Bukarest

Vertreterinnen und Vertreter von verschiedenen Personen- und Güterverkehrsbahnen in der Region (Rumänien, Polen, Russland, Slowakei, Ukraine, Bosnien (Republika Srpska)) nahmen am 10. und 11. Oktober 2017 am „Regional Training Workshop“ des CIT in Bukarest teil. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden über die neusten Entwicklungen im Transportrecht für den Personen- und Güterverkehr informiert. Ausserdem wurden die neuen und revidierten Produkte des CIT vorgestellt. Den Präsentationen durch die CIT – Experten folgte ein intensiver und interessanter Austausch mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern über die Themen des Transportrechts im Güter – und Personenverkehr.

Das Generalsekretariat des CIT organisiert für andere Mitglieder gerne auch solche Weiterbildungen. Dauer und Inhalt dieser Kurse können zwischen dem Mitgliedunternehmen gemäss seinen Bedürfnissen und dem Generalsekretariat einvernehmlich festgelegt werden.

Das Generalsekretariat erteilt diesbezüglich gerne weitere Informationen: [info\(at\)cit.rail.org](mailto:info(at)cit.rail.org).

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

Berner Tage 2018

Die 9. „Berner Tage 2018“ reflektieren den neuesten Stand und die Entwicklungen des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts. Sie finden am 1./2. März 2018 in Bern am Sitz des CIT statt.

Im Fokus der Berner Tage 2018 stehen die Auswirkungen der Digitalisierung auf das internationale Transportrecht im Personen- und Güterverkehr sowie auf die Produkte des CIT. Die neuesten regulatorischen Entwicklungen auf COTIF wie auch auf europäischer Ebene werden ebenfalls vorgestellt. Schliesslich werden aktuelle rechtliche Fragen im internationalen Güter- und Personenverkehr beleuchtet.

Die „Berner Tage 2018“ wenden sich primär an Juristinnen und Juristen und Fachexperten bei den CIT-Mitgliedern sowie an weitere interessierte Kreise. Ihr Ziel ist es, die zahlreichen rechtlichen Beziehungen zwischen der Beteiligten im Personen- und Güterverkehr sowie die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Nutzung der Infrastruktur zu beleuchten.

Die Veranstaltung stellt eine einmalige Gelegenheit zum fachlichen Meinungs- und Erfahrungsaustausch dar.

Das Programm und die Einzelheiten zu den verschiedenen Themen können auf unserer CIT-Webseite entnommen werden.

Anmeldeschluss ist der 12. Februar 2018. Die Anzahl der Plätze ist begrenzt. Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an das Generalsekretariat des CIT per Telefon +41 31 350 01 90 oder per email info@cit-rail.org.

Für die Übernachtung empfehlen wir Ihnen, sich direkt an das Berner Tourismusbüro zu wenden (<http://www.bern.com>).



[laurence.nicolet\(at\)cit-rail.org](mailto:laurence.nicolet(at)cit-rail.org)
Original: FR

Auf Wiedersehen und herzlichen Dank

Nach fast 10 Jahren wird Katja Siegenthaler das CIT per Ende Januar 2018 verlassen, um eine neue berufliche Herausforderung anzunehmen.

Katja Siegenthaler war seit April 2008 im Sekretariat des CIT tätig und betreute hauptsächlich die Bereiche „Mitglieder“ und „Personal/Buchhaltung“.

Wir danken Frau Siegenthaler ganz herzlich für die ausserordentlich engagierte Arbeit während ihrer Zeit beim CIT und wünschen ihr besten Erfolg bei ihrer Neuorientierung.

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





CIT KALENDER

Datum	Tagungen	Ort	Verantwortlich
14.-15. Februar 2018	Arbeitsgruppe CIV	Bern	Sandra Dobler
1./2. März 2018	Berner Tage 2018	Bern	Cesare Brand
13. März 2018	Expertengruppe Verschlüsse	Sopron	Fabienne Vaisson
21. März 2018	Arbeitsgruppe Multimodalität	Bern	Nina Scherf
22. März 2018	Ausschuss CIM	Bern	Erik Evtimov
18./19. April 2018	Arbeitsgruppe CIV	Budapest	Sandra Dobler
26. April 2018	Vorstand 1/2018	Bern	Cesare Brand
15. Mai 2018	Ausschuss CUI	Bern	Nina Scherf
15./16. Mai 2018	Arbeitsgruppe CIV/SMPS	Prag	Erik Evtimov
24. Mai 2018	Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr	Bern	Erik Evtimov / Nina Scherf

Agenda mit CIT-Beteiligung

Datum	Tagungen	Org.	Ort	Verantwortlich
20./21. Dezember 2017	Regional Meeting on Harmonization of Rules and Regulation	UNESCAP	Astana	Erik Evtimov
23./24. Januar 2018	UIC Passage Group	UIC	Paris	Sandra Dobler
25./26. Januar 2018	TAP MD E-Ticketing Working Group	CIT	Bern	Jan Svensson
1./2. Februar 2018	18. Seefrachtseminar	SSC	Interlaken	Erik Evtimov
5.-8. Februar 2018	UIC Technical Meetings	UIC	Brüssel	Jan Svensson
20. Februar 2018	CER/UNIFE European Railway Award	CER	Brüssel	Cesare Brand
20. Februar 2018	Passenger Working Group	CER	Brüssel	Sandra Dobler
21. Februar 2018	Generalversammlung	CER	Brüssel	Cesare Brand
27./28. Februar 2018	26. Revisionskomitee	OTIF	Bern	Cesare Brand / Erik Evtimov
7./8. März 2018	UIC IRT Meeting	UIC	Wien	Jan Svensson
7./8. März 2018	HLPM	CER	Rom	Cesare Brand
14./15. März 2018	UIC Commercial Technical Group	UIC	Paris	Jan Svensson
16. März 2018	PSG Steering Committee	UIC	Paris	Cesare Brand
20. März 2018	Digital Railway Fair / CER Assistant Meeting	CER	Brüssel	Erik Evtimov
20./21. März 2018	TAF/TAP TSI CCM Working Group	ERA	Lille	Jan Svensson
10. April 2018	PSG Plenary Meeting	UIC	Paris	Cesare Brand
11. April 2018	Customer Liaison Group	CER	Brüssel	Sandra Dobler
24. April 2018	TER Workshop	UNECE	Brno	Erik Evtimov
3. Mai 2018	Freight Forum	UIC	Paris	Erik Evtimov

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