

# Neue Entwicklungen im Eisenbahnrecht anlässlich des Inkrafttretens des Übereinkommens COTIF 1999\*

Prof. Dr. Rainer Freise, Frankfurt am Main

## A. Einführung

Sieben Jahre nach der Unterzeichnung des »Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999)«<sup>1</sup> ist die COTIF-Reform am 1. Juli 2006 in Kraft getreten<sup>2</sup>. Das COTIF 1999 hat bisher allerdings nicht für alle 42 Mitgliedstaaten der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) Geltung erlangt; die Ratifikation durch Belgien, Griechenland, Irland, Italien, Marokko, Schweden und die Ukraine steht noch aus<sup>3</sup>, so daß erstmals seit Jahrzehnten in Mitteleuropa das internationale Eisenbahnrecht nicht flächendeckend gilt. Immerhin haben Belgien und Griechenland von der in Art. 20 § 3 COTIF 1980 eröffneten Möglichkeit Gebrauch gemacht, eine offizielle Erklärung abzugeben, daß sie trotz fehlender Ratifikation das neue internationale Eisenbahnbeförderungsrecht der COTIF-Anhänge CIV und CIM anwenden<sup>4</sup>. Damit sind in Europa CIV und CIM 1999 in Estland (noch nicht Mitglied der OTIF), Irland, Italien und Schweden nicht anwendbar.

Eine weitere Komplikation kommt hinzu: Auf Verlangen der Europäischen Kommission haben einzelne Mitgliedstaaten der EU noch kurz vor dem Inkrafttreten des Protokolls 1999 vorsorglich erklärt, daß sie bestimmte Anhänge zum COTIF vorerst in ihrer Gesamtheit nicht anwenden werden<sup>5</sup>. Einen derartigen Vorbehalt nach Art. 42 COTIF 1999 hat auch Deutschland eingelegt, und zwar in Bezug auf die Anhänge E bis G zum COTIF, das sind die Anhänge mit den Einheitlichen Rechtsvorschriften zum Infrastrukturnutzungsvertrag (CUI), zur Schaffung technischer Normen und Vorschriften für international verwendbares Eisenbahnmaterial (APTU) und für die technische Zulassung von derartigem Eisenbahnmaterial (ATMF). Die EU-Kommission macht geltend, daß diese COTIF-Anhänge teilweise im Widerspruch zu inzwischen ergangenem Gemeinschaftsrecht stünden, so daß die EU-Staaten sie nicht anwenden dürften, wenn sie vermeiden wollen, daß die Kommission Vertragsverletzungsverfahren gegen sie einleitet. Aufgrund der von acht EU-Staaten vor dem 1. Juli 2006 eingelegten Vorbehalte ist das COTIF 1999 also nicht in allen Staaten, die es ratifiziert haben, in vollem Umfang in Kraft. Inzwischen haben weitere

Staaten Vorbehalte gegen die Anwendung der drei genannten Anhänge eingelegt. Diese Vorbehalte werden am 31. Dezember 2007 wirksam (Art. 42 § 2 Satz 3 COTIF).

Das neue COTIF ist in dieser Zeitschrift bereits vorgestellt worden, sei es in seiner Gesamtheit<sup>6</sup>, sei es mit einzelnen Anhängen<sup>7</sup>. Im Folgenden werden nach einem kurzen Blick auf den Anlaß für die COTIF-Reform 1999 (unter B) die wesentlichen Neuerungen in den beiden modernisierten COTIF-Anhängen CIV und CIM mit dem einheitlichen internationalen Eisenbahnbeförderungsrecht (unter C) sowie die beiden neu geschaffenen COTIF-Anhänge CUV mit dem internationalen Wagenverwendungsrecht und CUI mit dem internationalen Eisenbahninfrastrukturnutzungsrecht (unter D) behandelt. Auf das internationale Eisenbahngefahrtrecht, das nicht mehr eine Anlage zur CIM bildet, sondern jetzt in einem eigenen COTIF-Anhang »RID« steht, kann hier nicht näher eingegangen werden. Dazu nur so viel: Als Anlage zur CIM 1980 war das Gefahrtrecht Teil des Eisenbahnbeförderungsrechts und in seiner Anwendung davon abhängig, daß ein Eisenbahnfrachtvertrag geschlossen war. Im neuen Anhang RID kommt die eigenständige Bedeutung des öffentlich-rechtlich geprägten Gefahrtrechts zum Ausdruck, das unabhängig vom Bestehen eines Frachtvertrags den an der internationalen Gefahrtgutbeförderung mit der Eisenbahn Beteiligten Pflichten auferlegt<sup>8</sup>.

\* Referat, gehalten auf dem Symposium der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht am 9./10. November 2006 in Hamburg. Die Vortragsfassung ist erweitert und um Fundstellen ergänzt.

1 BGBl. 2002 II S. 2140, 2142; auszugswise ist das COTIF 1999 auch abgedruckt in *TranspR* 1999, 461 ff.

2 Bekanntmachung des Auswärtigen Amts vom 2. August 2006, BGBl. II S. 827.

3 Stand am 31. 12. 2006.

4 Bekanntmachung des Auswärtigen Amts vom 2. August 2006, BGBl. II S. 828 f. unter VI; die Ukraine hat eine entsprechende Erklärung in Bezug auf die CIM abgegeben.

5 Vgl. Bekanntmachung des Auswärtigen Amts vom 2. August 2006, BGBl. II S. 828 unter IV.

6 So von *Kunz*, *TranspR* 2005, 329 ff.; vgl. außerdem *Mutz*, *Gedächtnisschrift für Johann Georg Helm*, 2001, S. 243 ff.

7 Vgl. *Freise*, *TranspR* 1999, 417 ff. (zur CIM); derselbe, *Gedächtnisschrift für Johann Georg Helm*, 2001, S. 59 ff. (zur CIV).

8 Vgl. Bericht des Zentralamts für den internationalen Eisenbahnverkehr über die Revision des COTIF 1980, Bern, 1. 10. 1999, S. 152 ff.

## B. Anlaß für die COTIF-Reform 1999

Die COTIF-Reform 1999 ist eine Folge der Strukturänderungen auf dem Eisenbahnsektor in Europa seit den neunziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Als das COTIF 1980 im Mai 1985 in Kraft trat, ging die Zeit der Staatsbahnen mit Netz- und Traktionsmonopol bereits ihrem Ende entgegen. Die Liberalisierung und Deregulierung der Verkehrssektoren in Europa, die im Luft- und im Straßenverkehr ihren Anfang genommen hatte, setzte sich bei der Eisenbahn fort: Die integrierten Staatsbahnen, die nicht nur ihr Schienennetz betrieben, sondern darauf auch allein den Verkehr abwickelten, wurden in die beiden Funktionen »Infrastrukturbetrieb« und »Verkehrsabwicklung« zerlegt; die organisatorisch und zumeist auch rechtlich verselbständigten Schienennetze wurden sodann für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen geöffnet, um intramodalen Wettbewerb auch beim Schienenverkehr herzustellen. Das Instrument zur Verfolgung dieser Ziele ist die inzwischen mehrfach weiterentwickelte EG-Richtlinie 91/440 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft<sup>9</sup>.

Das COTIF 1980 war auf die Zerlegung der Staatsbahnen in Infrastrukturbetreiber und Verkehrsunternehmen sowie auf die Öffnung der Eisenbahnnetze für konkurrierende Eisenbahnunternehmen nicht vorbereitet<sup>10</sup>. Das System eingetragener Linien, die jeweils von einer integrierten Eisenbahn betrieben und befahren werden, und die solidarische Haftungsgemeinschaft aufeinanderfolgender Eisenbahnen, von denen jede ausschließlich ihr Netz befährt und an der Netzgrenze den Zug samt Reisenden oder Gütern an die nächste Eisenbahn weitergibt, waren auf Staatsbahnen zugeschnitten. Damit diese ihre Monopolstellung nicht ausnutzten, wurden sie vermittels Beförderungs- und Tarifpflicht dazu angehalten, im Interesse der Kunden zu kooperieren, sich den Verkehrsbedürfnissen nicht zu versagen und ihre Kunden neutral zu behandeln, also nicht einzelne zu diskriminieren.

Die Liberalisierung des Eisenbahnsektors und die Einführung von intramodalem Wettbewerb verlangen andere Lösungen: Das starre Liniensystem wird zum Hindernis, stattdessen sind unterschiedliche Formen der Verkehrsabwicklung zuzulassen: Alleinbeförderung durch den vertraglichen Beförderer vom Abgangs- bis zum Bestimmungsort, aufeinanderfolgende Beförderung wie bisher oder Einschaltung von ausführenden Beförderern kommen jetzt auch im Eisenbahnverkehr in Betracht. Der Wettbewerb zwischen Eisenbahnen erlaubt die Ausweitung der Vertragsfreiheit, damit unterschiedliche Angebote tatsächlich miteinander konkurrieren können.

Im Folgenden wird gezeigt, wie der Reformbedarf des internationalen Eisenbahnrechts im COTIF 1999 bewältigt worden ist.

## C. Wesentliche Neuerungen in CIV und CIM 1999

Die COTIF-Anhänge CIV und CIM bilden seit Jahrzehnten den Kernbestand des internationalen Eisenbahntransportrechts. Sie gelten für den Beförderungsvertrag im Personenverkehr (CIV) und im Güterverkehr (CIM) und damit für die Verträge der Eisenbahn mit ihren Endkunden, nämlich mit Reisenden und Güterversendern. Die Reisenden sind regelmäßig Verbraucher, so daß bei der Beurteilung der

CIV der Verbraucherschutz eine wachsende Bedeutung gewinnt. Hingegen sind im internationalen Eisenbahngüterverkehr, in dem kaum noch Stückgut befördert wird, sondern ganz überwiegend Wagenladungen und Ganzzüge, die Kunden fast ausnahmslos Kaufleute.

### I. Änderungen in beiden Anhängen

Eine Reihe von Neuerungen betrifft das internationale Eisenbahnbeförderungsrecht ganz allgemein und wirkt sich daher sowohl in der CIV wie in der CIM aus. Andere Änderungen betreffen dagegen entweder nur die CIV (unten II) oder nur die CIM (unten III).

#### 1. Erweiterung des Anwendungsbereichs bei Schienenbeförderungen

In Anlehnung an andere internationale transportrechtliche Übereinkommen (vgl. Art. 1 CMR oder Art. 1 MÜ) setzt die Anwendung von CIV und CIM nicht mehr voraus, daß sämtliche von einer durchgehenden internationalen Eisenbahnbeförderung berührten Staaten Vertragsstaaten des COTIF sein müssen (so aber noch das »Liniensystem« des COTIF 1980). Es reicht jetzt aus, wenn der Abgangs- und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten der OTIF liegen (die das Protokoll 1999 ratifiziert oder die Anwendung von CIV/CIM 1999 erklärt haben); *Transitstaaten* müssen nicht mehr Vertragsstaaten des COTIF sein (Art. 1 § 1 CIV, Art. 1 § 1 CIM<sup>11</sup>). Das System eingetragener Linien CIV bzw. CIM, das für die jeweilige CIV- bzw. CIM-Beförderung auch in Transitstaaten nicht unterbrochen sein durfte (vgl. Art. 2, 3, 10 COTIF 1980) ist abgeschafft bzw. auf Spezialfälle reduziert (Art. 24 COTIF 1999).

In dieser Ausweitung des Anwendungsbereichs des internationalen Eisenbahntransportrechts kommt das neue Denken zum Ausdruck: Im Staatsbahnsystem alter Prägung war es unvorstellbar, daß ein Staat seine Eisenbahn nach einem ihm fremden Recht agieren läßt. Allerdings trägt auch das neue COTIF der noch nicht völlig geschwundenen Staatsnähe der Eisenbahn Rechnung. Damit Transitstaaten, die nicht Mitgliedstaaten der OTIF sind, CIV und CIM auch auf ihrem Territorium und vor ihren Gerichten grundsätzlich respektieren, erlaubt Art. 4 § 2 CIV bzw. CIM vom internationalen Eisenbahnrecht abweichende Vereinbarungen zwischen den beteiligten Staaten, also zwischen den Mitgliedstaaten der OTIF und den außenstehenden Transitstaaten.

#### 2. Einschränkung des Anwendungsbereichs bei Multimodalbeförderungen

Da die Eisenbahn ihrem hauptsächlichen Wettbewerber, dem Straßenverkehr, wegen ihrer Schienengebundenheit beim Haus-Haus-Verkehr systemtechnisch unterlegen ist, hat bereits das COTIF 1980 wenigstens auf rechtlichem Gebiet für Abhilfe gesorgt: Den Beförderern auf einer eingetragenen CIV- oder CIM-Linie wurden andere *Binnenbeförderungen* gleichgestellt, »die in Ergänzung einer Eisenbahnbeförderung unter Verantwortung der Eisenbahn erfolgen« (Art. 2 § 2

9 ABl. EG Nr. L 237 vom 24. August 1991, S. 25; zuletzt geändert durch EG-RL 2004/51, ABl. EG Nr. L 164 vom 30. April 2004, S. 164.

10 Näher zur Reformbedürftigkeit des COTIF 1980: Freise in Festschrift Piper, 1996, S. 829 ff.; Mutz, TranspR 1994, 173 ff.

11 »CIV« oder »CIM« ohne Jahreszahl meint im Folgenden CIV 1999 oder CIM 1999.

Abs. 2 COTIF 1980 in der Fassung von 1990<sup>12</sup>). Auf diese Weise kann der sogenannte Vor- oder Nachlauf zu einer Schienenbeförderung, der insbesondere auf der Straße stattfindet, aber auch auf Binnengewässern oder in der Luft vorkommen kann, dem internationalen Eisenbahnrecht unterstellt werden, so daß dem Kunden für die gesamte Beförderung einheitlich nach Eisenbahnrecht haftet wird. Damit sind bestimmte Beförderungen, die von Haus aus Multimodalbeförderungen sind, einem internationalen Einheitsrecht, nämlich dem Eisenbahnrecht nach CIV bzw. CIM, unterstellt und der Anwendung allgemeiner Rechtsvorschriften zum Multimodaltransport (in Deutschland insbesondere §§ 452 ff. HGB) entzogen.

Diese Erstreckung von CIV und CIM auf Multimodalbeförderungen wird im COTIF 1999 eingeschränkt: Der CIV bzw. CIM unterstellt werden nur noch ergänzende Beförderungen auf der *Straße* oder auf *Binnengewässern* im Binnenverkehr eines Mitgliedstaates (Art. 1 § 2 CIV, Art. 1 § 3 CIM), ergänzende Beförderungen im *Luftverkehr* sind davon ausgeschlossen. Sie hatten allerdings bisher schon kaum praktische Bedeutung.

Durch die Reform von 1999 wurde auch die im Rahmen des »Liniensystems« seit langem bestehende Möglichkeit eingeschränkt, außer Eisenbahnlinien auch »Linien zu Lande, zur See und auf Binnengewässern« (Art. 2 § 2 Abs. 1 COTIF 1980) in die Liste der Linien CIV bzw. CIM einzutragen und damit nicht nur der CIV bzw. CIM zu unterstellen, sondern auch durchgehenden CIV- bzw. CIM-Verkehr unter Einbezug von Eisenbahnfahrlinien rechtlich überhaupt erst möglich zu machen<sup>13</sup>. Nach Art. 1 § 3 CIV und Art. 1 § 4 CIM, jeweils in Verbindung mit Art. 24 § 1 COTIF 1999, müssen die »eingetragenen Linien«, auf denen das internationale Eisenbahnbeförderungsrecht gilt, nunmehr Linien *zur See* oder *auf Binnengewässern* sein; Linien mit *Straßenverkehr* können nicht mehr eingetragen werden. Auch mit dieser Reduzierung der Möglichkeiten wird der tatsächlichen Entwicklung Rechnung getragen, da schon seit längerem keine Kraftfahrtnlinien mehr als CIV- oder CIM-Linien betrieben werden.

### 3. Wegfall von Beförderungs- und Tarifpflicht

Staatsbahnen mit Netz- und Verkehrsmonopol wurden durch die ihnen auferlegten gemeinwirtschaftlichen Pflichten (Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht) dazu angehalten, ihre Verkehrsaufgaben wahrzunehmen. Im internationalen Verkehr folgte daraus die Pflicht zur Zusammenarbeit, damit durchgehende Schienenverkehre möglich wurden. Nach dem Wegfall der Staatsbahn-Monopole und der Einführung von intramodalem Wettbewerb war kein Raum mehr für Beförderungs- und Tarifpflicht. Sie sind daher in der neuen CIV und der neuen CIM nicht mehr enthalten. Lediglich für den Personenverkehr können die Mitgliedstaaten der OTIF weiterhin untereinander Beförderungspflichten *vereinbaren* (Art. 4 § 3 CIV).

Nach Wegfall der gemeinwirtschaftlichen Pflichten muß die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den Beförderern *vereinbart* und bei durchgehendem Beförderungsvertrag – insbesondere im Personenverkehr (Art. 7 § 2 lit. a CIV) – in das Beförderungsdokument eingetragen werden (zum Güterverkehr vergleiche Art. 7 § 1 lit. c und § 2 lit. a sowie Art. 26, 45 § 2 CIM).

### 4. Beförderungsvertrag als Konsensualvertrag

Seit dem 1. Juli 2006 ist endlich auch der Eisenbahnbeförderungsvertrag nicht mehr Realvertrag (der im Güter-

verkehr durch die Übernahme von Gut und Frachtbrief durch die Versandbahn zustande kam, Art. 11 CIM 1980), sondern Konsensualvertrag, der durch Willenseinigung zustande kommt. Der Beförderungsvertrag ist zwar in einem Beförderungsausweis bzw. in einem Frachtbrief festzuhalten; Mängel des Beförderungsdokuments berühren jedoch nicht mehr die Gültigkeit des Beförderungsvertrags (Art. 6 § 2 CIV bzw. CIM<sup>14</sup>). Im Güterverkehr erlaubt dies den Abschluß von verbindlichen Rahmen-Frachtverträgen, die dann durch Einzelabrufe und Einzel-Frachtbriefe konkretisiert werden. Die Bereitstellung von Güterwagen zur Beladung beim Versender setzt nicht mehr den Abschluß eines gesonderten *Wagenstellungsvertrags* voraus, sondern kann Vertragspflicht im Rahmen des bereits konsensual abgeschlossenen Frachtvertrags sein.

Bei Geltung deutschen Rechts können die Vorschriften des HGB über die Kündigung des Frachtvertrags, über den Anspruch auf Teilbeförderung und über die Rechte des Frachtführers bei Nichteinhaltung der Ladezeit durch den Absender (§§ 415 bis 417 HGB) die CIM ergänzend angewendet werden (vgl. Art. 8 § 2 COTIF 1999).

Der Eintritt aufeinanderfolgender Beförderer in den Beförderungsvertrag durch die Übernahme des Reisegepäcks mit dem Gepäckschein (Art. 38 CIV) bzw. des Beförderungsguts mit dem Frachtbrief (Art. 26 CIM) trägt allerdings weiterhin realvertragliche Züge<sup>15</sup>.

### 5. Ausweitung der Vertragsfreiheit

Der Wegfall der gemeinwirtschaftlichen Pflichten und die Einführung von Wettbewerb zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen auf demselben Netz macht es möglich, der Vertragsfreiheit bei der Ausgestaltung der Beförderungsverträge größeren Raum zu geben. So kann der Beförderer jetzt z. B. seine Verpflichtungen und seine Haftung gegenüber den Kunden erweitern, und zwar auch beschränkt auf einzelne Kunden, ohne daß eine Tarifpflicht entgegenstände (Art. 5 Satz 3 CIV bzw. CIM).

### 6. Einführung des ausführenden Beförderers

Die Zerlegung der integrierten Eisenbahnen in Infrastrukturbetreiber und Verkehrsunternehmen sowie die Öffnung der Schienennetze für eine Vielzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen erlaubt die Einschaltung von ausführenden Beförderern nunmehr auch im Eisenbahnverkehr. Die Staatsbahn alter Prägung, die aufgrund ihres Monopols ihr Netz allein befahren durfte, es daraufhin allerdings auch alleinverantwortlich befahren mußte (vgl. § 4 AEG in der Fassung bis zum 31. 12. 1993), gibt es nicht mehr. Heute kann ein Eisenbahnverkehrsunternehmen die von ihm übernommene internationale Schienenbeförderung im Rahmen seiner Netzzugangsrechte (EG-RL 91/440, Art. 10 n. F.) entweder als *vertraglicher Beförderer* allein oder unter Hinzuziehung von *aufeinanderfolgenden* und/oder *ausführenden* Beförderern abwickeln (vgl. Art. 3 lit. a und b CIV bzw. CIM; Art. 26 § 5, Art. 38, 39, 56 CIV; Art. 26, 27, 45 CIM).

12 BGBl. 1992 II, S. 1182; 1996 II, S. 2655; näher dazu *Mutz*, TranspR 1992, 126, 129 f. (unter 24.1).

13 Dazu *Freise*, TranspR 1986, 317, 319 f.

14 Zu den konsensualen Wirkungen der Vereinbarungen bei der Beförderung von Reisegepäck siehe Art. 16 CIV.

15 Vgl. Bericht des Zentralamts (oben Fn. 8), S. 140 Tz. 3.

### a) Abgrenzung des ausführenden vom aufeinanderfolgenden Beförderer

Jahrzehntlang war die aufeinanderfolgende Beförderung die einzige Form der Kooperation mehrerer Eisenbahnen im internationalen Verkehr. Sie kommt auch heute noch – jedenfalls im Güter- und Gepäckverkehr – *realvertraglich* in der Weise zustande, daß ein dem vertraglichen Beförderer nachfolgender Beförderer das Beförderungsgut bzw. das Gepäck zusammen mit dem Frachtbrief bzw. dem Gepäckschein übernimmt und dadurch dem Beförderungsvertrag beitrifft (Art. 38 CIV, Art. 26 CIM). Diese eisenbahnrechtliche Konzeption hat 1956 auch in die CMR Eingang gefunden (Kapitel VI, Art. 34 ff. CMR); sie spielt im internationalen Straßengüterverkehr allerdings keine praktische Rolle<sup>16</sup>. Auch der internationale Luftverkehr kennt die aufeinanderfolgende Beförderung (Art. 1 Abs. 3, Art. 30 WA, Art. 1 Abs. 3, Art. 36 MÜ).

Während nach allgemeinem Verständnis ein ausführender Frachtführer für die von ihm übernommene Beförderungsstrecke auch selbst wieder einen ausführenden Frachtführer einsetzen kann<sup>17</sup>, ist dies im internationalen Eisenbahnrecht nicht vorgesehen: Nach Art. 3 lit. b CIV bzw. CIM wird ein ausführender Beförderer vom *vertraglichen* oder von einem *aufeinanderfolgenden* Beförderer eingesetzt. Diese Einschränkung hat durchaus Bedeutung, denn die Einsetzung eines weiteren ausführenden Frachtführers durch einen ausführenden Frachtführer birgt besondere Risiken<sup>18</sup>.

Im internationalen Güter- oder Gepäckverkehr der Eisenbahn ist für die Unterscheidung der ausführenden von der aufeinanderfolgenden Beförderung wesentlich, daß der aufeinanderfolgende Beförderer nicht nur das Gut bzw. Reisegepäck übernimmt, sondern auch das Beförderungsdokument (aus dem sich der wesentliche Inhalt des Beförderungsvertrags ergibt, dem der aufeinanderfolgende Beförderer beitrifft), während der ausführende Beförderer zwar das Gut bzw. das Reisegepäck übernimmt, nicht aber – jedenfalls nicht formell – das Beförderungsdokument. Rechtlich irrelevant ist es, wenn der ausführende Beförderer das Beförderungsdokument informell transportiert, z. B. als Bote mitnimmt (etwa im verschlossenen Umschlag).

Ein ausführender Beförderer wird auch im Eisenbahnverkehr konsensual eingesetzt. Da er dem vom vertraglichen Beförderer geschlossenen Beförderungsvertrag nicht wie ein aufeinanderfolgender Beförderer beitrifft<sup>19</sup>, haftet er auch nicht für die Ausführung der Beförderung »auf der ganzen Strecke«, sondern nur »für die von ihm durchgeführte Beförderung« (Art. 39 § 2 CIV, Art. 27 § 2 CIM). Das gilt entsprechend auch in anderen Transportrechten (vgl. § 437 Abs. 1 HGB<sup>20</sup>, Art. 40 MÜ). Wer anstelle des vertraglichen oder eines aufeinanderfolgenden Frachtführers/Beförderers einen ausführenden Frachtführer/Beförderer in Anspruch nehmen will, muß sich daher im Klaren darüber sein, daß er im Streitfall zu beweisen hat, daß der geltend gemachte Schaden auch vom ausführenden Frachtführer/Beförderer im Rahmen seiner Beförderung *zu verantworten* ist<sup>21</sup>. Das Risiko, einen Schadensersatzprozeß gegen den ausführenden Frachtführer/Beförderer wegen höherer Beweishürden zu verlieren, ergibt sich nicht nur im internationalen Eisenbahnrecht, sondern nach jeder Transportrechtsordnung, die den »ausführenden Frachtführer« kennt. Wegen der restriktiven Vorschriften von CIV und CIM zur Passivlegitimation (Art. 56 CIV, Art. 45 CIM) sind die Folgen eines gegen den ausführenden Eisenbahnbeförderer verlorenen Prozesses für den abgewiesenen Kläger

allerdings noch gravierender als in anderen Fällen ausführender Beförderung<sup>22</sup>.

### b) Straßenverkehrsunternehmer und Binnenschiffer als Subunternehmer

Als »ausführender Beförderer« kommt im internationalen Eisenbahnverkehr nur ein »Schienenbeförderer«, und damit nur ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, in Betracht (Art. 3 lit. b CIV bzw. CIM). Straßenverkehrsunternehmer oder Binnenschiffer, die im Rahmen eines durchgehenden Beförderungsvertrags nach Art. 1 § 2 CIV oder Art. 1 § 3 CIM für den Vor- oder Nachlauf auf der Straße oder auf dem Wasserweg eingesetzt werden, bleiben wie bisher *Subunternehmer (Unterbeförderer)* eines Schienenbeförderers. Sie fallen daher ebenfalls unter Art. 51 CIV oder Art. 40 CIM. Für ihren Teil der Beförderung hat der vertragliche oder ein aufeinanderfolgender Beförderer nach CIV bzw. CIM zu haften, z. B. beschränkt auf 17 SZR/Kg nach Art. 30 CIM oder bis zur vierfachen Fracht nach Art. 33 CIM. Der Regreß des vertraglichen oder aufeinanderfolgenden Beförderers gegen den Straßenverkehrsunternehmer oder Binnenschiffer als Unterfrachtführer unterliegt dem dafür geltenden innerstaatlichen Transportrecht, in Deutschland z. B. den §§ 425 ff. HGB mit der Beschränkung der Regelhaftung auf 8,33 SZR nach § 431 Abs. 1 HGB bzw. auf die dreifache Fracht nach § 431 Abs. 3 HGB. Die Differenz zu seiner höheren Haftung nach internationalem Eisenbahntransportrecht hat in diesem Fall der Schienenbeförderer zu tragen.

Diese Differenzierung entspricht der Intention des internationalen Gesetzgebers: Straßenverkehrsunternehmer oder Binnenschiffer, deren Beförderungsabschnitte zwar der CIV bzw. CIM mit unterstellt werden, sollen selbst nicht nach dem unter Umständen strengeren, ihnen vielleicht gar nicht bekannten internationalen Eisenbahnrecht haften, sondern nach ihrem angestammten Transportrecht<sup>23</sup>.

Aber was gilt, wenn der geschädigte Absender oder Empfänger nicht den (vielleicht insolvent gewordenen) Schienenbeförderer in Anspruch nimmt, sondern den im Vor- oder Nachlauf zur Schienenbeförderung als Subunternehmer tätig gewordenen Straßenverkehrsunternehmer, der das Gut bzw. Reisegepäck beschädigt hat? Nach Art. 56 § 6 CIV bzw. Art. 45 § 6 CIM kann ein solcher Erfüllungsgehilfe nicht verklagt werden, da er nicht ausführender Beförderer ist<sup>24</sup>. Er haftet dem Geschädigten allerdings – wie die Bediensteten (Leute) und wie andere Erfüllungsgehilfen des Beförderers – außervertraglich nach dem jeweils anwendbaren nationalen

16 Vgl. Neumann, TranspR 2006, 384.

17 Fremuth in Fremuth/Thume, Transportrecht, Vor § 437 HGB, Rn. 9.

18 Vgl. Koller, Transportrecht, 5. Aufl. 2004, § 437 HGB, Rz. 7 m. w. N.

19 Zur Diskussion, ob die ausführende Beförderung eine »Variante des gesetzlichen Schuldbeitritts« ist, siehe Koller (oben Fn. 18), Rz. 4 ff. m. w. N.

20 Nach dem Wortlaut des § 437 HGB haftet der ausführende Beförderer allerdings für den Schaden, der *während* der durch ihn ausgeführten Beförderung entsteht; zu den daraus entstehenden Streitfragen Koller (oben Fn. 18), Rz. 9 a bis 9 d.

21 Vgl. Koller (oben Fn. 18), Rz. 9 b.

22 Vgl. Koller, TranspR 2006, 336, 338 f. (3 a. E. und 4 a. E.).

23 Bericht des Zentralamts (oben Fn. 8), S. 78 f. Ziffer 3, S. 117 Ziffer 22 und S. 120 Ziffer 3; Denkschrift zum COTIF 1999, BT-Drucksache 14/8172 vom 31. 1. 2002, S. 181 (vor § 4), S. 182 (zu Art. 3), S. 197 (Abs. 4) und S. 198 (zu Art. 3).

24 Denkschrift zum COTIF 1999 (oben Fn. 23), S. 182 und 198 (jeweils zu Art. 3).

Recht und kann sich gemäß Art. 52 § 2 CIV bzw. Art. 41 § 2 CIM auf die Haftungsbeschränkungen der CIV/CIM berufen. Im Falle der Beschädigung von Beförderungsgut sind dies die bereits genannten 17 SZR/Kg.

Koller geht demgegenüber davon aus, daß der Straßenverkehrsunternehmer oder Binnenschiffer als Unterfrachtführer eines internationalen Schienenbeförderers nur nach HGB haftet<sup>25</sup>. Das trifft sicherlich zu für das *Vertragsverhältnis (Innenverhältnis)* zwischen Schienenbeförderer und Unterfrachtführer, jedoch schwerlich im *Außenverhältnis* des Unterfrachtführers zum Geschädigten.

Bedienstete des Schienenbeförderers (z. B. der Lokführer), die vom geschädigten Güterverkehrskunden des Schienenbeförderers unmittelbar aus Delikt in Anspruch genommen werden, können dem Geschädigten nach Art. 41 § 2 CIM zwar die Haftungsbeschränkungen der CIM entgegenhalten, aber nicht ihre beschränkte Arbeitnehmerhaftung und ihre Freistellungsansprüche aus dem Innenverhältnis zu ihrem Arbeitgeber, dem Schienenbeförderer. Warum sollte im Gegensatz dazu der Unterfrachtführer »Straße« eines internationalen Schienenbeförderers berechtigt sein, dem Geschädigten über Art. 41 § 2 CIM hinaus weitergehende Haftungsbeschränkungen aus seinem Vertragsverhältnis mit dem Schienenbeförderer entgegenzuhalten? Wie der Lokführer in Bezug auf seine arbeitsrechtliche Haftungsbeschränkung ist auch ein Unterfrachtführer gehalten, seine über die CIM hinausgehenden Haftungsbeschränkungen aus dem HGB-Unterfrachtvertrag als Freistellungsanspruch gegenüber seinem Auftraggeber geltend zu machen. Dies wird vor allem bedeutsam, wenn es darum geht, wer das Risiko der Insolvenz des Schienenbeförderers tragen soll. Nach der hier vertretenen Auffassung trifft es den Straßenverkehrsunternehmer bzw. Binnenschiffer als Unterfrachtführer, nicht den Absender oder Empfänger als Vertragspartner des Schienenbeförderers.

Einigkeit besteht im Übrigen darüber, daß ein Straßenverkehrsunternehmer oder Binnenschiffer, der im Zuge einer CIM- oder CIV-Beförderung das Beförderungsgut oder Reisegepäck mit dem Beförderungsdokument formell übernimmt, sehr wohl aufeinanderfolgender Beförderer nach Art. 38 CIV bzw. Art. 26 CIM wird und damit geschädigten Kunden eigenständig nach internationalem Eisenbahnrecht haftet und im Rahmen von CIV und CIM auch passivlegitimiert ist<sup>26</sup>.

### 7. *Infrastrukturbetreiber als Erfüllungsgehilfe des Beförderers*

Die Liberalisierung des Eisenbahnsektors hat zur Trennung von Infrastrukturbetrieb und Verkehrsabwicklung geführt. Die Verankerung dieser beiden Funktionen in zwei verschiedenen Rechtsträgern (vgl. z. B. §§ 9, 9 a AEG) soll dem Eisenbahnkunden nicht die Geltendmachung von Ansprüchen gegenüber seinem Vertragspartner (dem Beförderer in Gestalt eines Eisenbahnverkehrsunternehmens) erschweren. Daher erklären Art. 51 CIV und Art. 40 CIM den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur zum Erfüllungsgehilfen des Beförderers. Der Reisende bzw. Absender/Empfänger von Gütern kann erlittenen Schaden also auch dann gegenüber seinem Beförderer geltend machen, wenn der Schaden darauf beruht, daß der Infrastrukturbetreiber eine Weiche oder ein Signal falsch gestellt hat.

Der Beförderer kann sich gegenüber seinem Reisenden nicht darauf berufen, der Infrastrukturbetreiber sei »Dritter«

im Sinne von Art. 26 § 2 lit. c bzw. Art. 32 § 2 lit. c CIV, so daß er für dessen Verhalten nicht einzustehen habe. In Art. 26 § 1 CIV und in Art. 23 § 1 CIM wird außerdem klargestellt, daß die Haftung des Beförderers unabhängig davon ist, welche Eisenbahninfrastruktur vom Beförderer benutzt wird.

Der Rückgriff des Beförderers gegen den verantwortlichen Infrastrukturbetreiber richtet sich in den OTIF-Staaten, die keinen Vorbehalt gegen den COTIF-Anhang CUI eingelegt haben, nach Art. 8 § 1 lit. c CUI und in »Vorbehaltsstaaten« nach nationalem Recht, in Deutschland für Personen- und Handgepäckschäden insbesondere nach § 13 HaftPflG.

## II. *Änderungen nur in der CIV*

Einzelne Änderungen des internationalen Eisenbahntransportrechts beschränken sich auf das Personenbeförderungsrecht der CIV. So ist die Haftung des Beförderers gegenüber Reisenden in mehrfacher Hinsicht verschärft worden, während die Haftung gegenüber Güterverkehrskunden jedenfalls hinsichtlich der Entschädigungsbeträge angesichts tendenziell niedrigerer Haftung der Wettbewerber unverändert geblieben ist.

### 1. *Verschärfung der betragsmäßigen Haftung des Beförderers*

Mit Blick auf parallel laufende Haftungsverschärfungen im internationalen Luft- und Seeverkehr durch das Montrealer Übereinkommen bzw. das Protokoll von 2002 zum Athener Übereinkommen von 1974<sup>27</sup> sind auch in der neuen CIV die Haftungsbeträge deutlich angehoben worden.

Bei *Personenschäden* gilt weiterhin der Grundsatz, daß sich die Höhe des Schadensersatzes nach Landesrecht richtet (Art. 30 § 2 CIV). Nur wenn das Landesrecht eine Haftungshöchstgrenze von weniger als 175.000 SZR vorsieht, greift die CIV ein und setzt sich mit einer »Mindest-Höchsthaftung« von 175.000 SZR (gegenwärtig rd. 200.000 €) durch. Nach der CIV 1980 lag dieser Betrag noch bei 70.000 SZR. Da in Deutschland im Rahmen der Gefährdungshaftung der Eisenbahn nach dem Haftpflichtgesetz ein Höchstbetrag von 600.000 € für jeden betroffenen Reisenden gilt, spielt der von der CIV mindestens verlangte niedrigere Höchstbetrag hier keine Rolle.

Für *Gepäckschäden* enthält die CIV ein sehr detailliertes Entschädigungssystem, das bei Sach- und bei Verspätungsschäden entweder eine Pauschalentschädigung (bei nicht nachgewiesener Schadenshöhe) vorsieht oder eine bis zu vier- oder fünfmal höhere Individualentschädigung bei nachgewiesener Schadenshöhe (Art. 41 bis 43 CIV). Diese Beträge sind in der neuen CIV jeweils doppelt so hoch wie in der CIV 1980 festgesetzt.

Für *Fahrzeugschäden* (im Autoreisezugverkehr) ist der Haftungshöchstbetrag bei 8.000 SZR belassen worden (Art. 46 CIV), während für *Sachschäden* an Gegenständen, die *im* oder – neu – *am* Fahrzeug untergebracht sind, der Haftungshöchstbetrag von 1.000 auf 1.400 SZR angehoben worden ist.

25 Koller, TranspR 2006, 336, 339 (Abs. 1 a. E.).

26 Denkschrift zum COTIF 1999 (oben Fn. 23), S. 197 (vor § 5); Koller, TranspR 2006, 336, 337 (unter 2).

27 Vgl. Czerwenka, NJW 2006, 1250, 1252 (unter IV).

## 2. *Einstehenmüssen des Beförderers auch für Konkurrenten*

Der Reisende wird vor den haftungsrechtlichen Folgen der Liberalisierung und der rechtlich/organisatorischen Zergliederung des Eisenbahnsektors bewahrt. Wie zu Staatsbahnzeiten soll ihm »seine Eisenbahn« für alle Schäden einstehen, die ihm während der Eisenbahnfahrt widerfahren. Im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr hat ein Beförderer daher gegenüber seinen Reisenden nicht nur für den Infrastrukturbetreiber einzustehen (oben I.7), sondern nach Art. 26 § 2 lit. c Halbsatz 2 bzw. Art. 32 § 2 lit. c Halbsatz 2 CIV auch für andere Beförderer auf derselben Eisenbahninfrastruktur (soweit es um Personen-, Handgepäck- oder bestimmte Verspätungsschäden geht). Ein Beförderer hat seine Reisenden deshalb auch dann zu entschädigen, wenn ein anderer Beförderer wegen zu schnellen Fahrens mit seinem Zug entgleist, daraufhin mit dem Zug des ersten Beförderers zusammenprallt und dessen Reisende schädigt. Dem ersten Beförderer bleibt wiederum nur der Rückgriff gegen den schädigenden Beförderer, in Deutschland z.B. nach § 13 HaftPflG. Das gilt auch dann, wenn der schädigende Beförderer ein Konkurrent des Beförderers ist, dessen Reisende geschädigt worden sind.

In Deutschland wird das gleiche Ergebnis über die gesamtschuldnerische Haftung aller in den Unfall verwickelten Eisenbahnbetriebsunternehmer nach § 840 Abs. 1 BGB und die Ausgleichsvorschrift des § 13 HaftPflG erreicht. Letztere Bestimmung macht nur im Verhältnis der Ersatzpflichtigen untereinander die Pflicht und den Umfang zum Ersatz von den Umständen, insbesondere davon abhängig, wie weit der Schaden überwiegend von dem einen oder dem anderen verursacht worden ist.

## 3. *Begrenzte Verspätungshaftung gegenüber Reisenden*

Nach der CIV 1980 (Art. 47) richtete sich die Haftung der Eisenbahn für den Schaden, der durch Verspätung, Zugausfall und Anschlußversäumnis entsteht, nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, in dem das schädigende Ereignis eingetreten ist. Bei Geltung deutschen Rechts schloß § 17 EVO bis zum 30. Juni 2006 Schadensersatzansprüche aus.

Die CIV 1999 gewährt dem Reisenden in den genannten Fällen unter bestimmten Umständen einen begrenzten Schadensersatzanspruch: Wenn die Reise wegen der Nichteinhaltung des Fahrplans nicht am selben Tag zumutbar fortgesetzt werden kann, sind dem Reisenden die im Zusammenhang mit der Übernachtung und der Benachrichtigung der ihn erwartenden Personen entstandenen angemessenen Kosten zu ersetzen (Art. 32 CIV). Diese Vorschrift trifft insbesondere den Fall, daß der Reisende abends den letzten zumutbaren Zug, der ihn an sein Ziel bringen könnte, nicht mehr erreicht.

Ob und inwieweit der Beförderer für andere Schäden bei Nichteinhaltung des Fahrplans Ersatz zu leisten hat, richtet sich weiterhin nach Landesrecht (Art. 32 § 3 CIV). In Deutschland hat eine Anpassung des § 17 EVO an Art. 32 CIV dazu geführt, daß dem Reisenden keine weitergehenden Schadensersatzansprüche bei Nichteinhaltung des Fahrplans zustehen.

Von der Frage nach Ersatz des *Verspätungsschadens* ist die Frage zu trennen, welche *Gewährleistungsrechte* (Nacherfüllung, Selbstvornahme, Rücktritt oder Minderung, vgl. § 634 BGB) der Reisende bei Nichteinhaltung des Fahrplans hat. Art. 8 und 11 CIV bilden hier nur die Grundlage für

etwaige Rechte und Ansprüche des Reisenden nach jeweils geltendem Landesrecht und Allgemeinen Beförderungsbedingungen.

## III. *Änderungen nur in der CIM*

### 1. *Möglichkeit vereinbarter Geltung*

Für CIV und CIM ist der Anwendungsbereich bereits dadurch ausgeweitet worden, daß *Transitstaaten* nicht mehr Mitgliedstaaten der OTIF sein müssen (oben I.1). Im internationalen Schienengüterverkehr kommt die CIM darüber hinaus auch dann zur Anwendung, wenn nur der Abgangsort oder nur der Ablieferungsort in einem Mitgliedstaat liegt, aber die Parteien des Frachtvertrags die Geltung der CIM vereinbaren (Art. 1 § 2 CIM). Die Vereinbarung kann insbesondere durch Verwendung des CIM-Frachtbriefs erfolgen. Diese Vorschrift hat ihr Vorbild in Art. 2 § 1 lit. e der Hamburg-Regeln; sie kommt dem Art. 1 Abs. 1 CMR nahe, der die Geltung der CMR allerdings nicht von einer Parteivereinbarung abhängig macht, wenn entweder der Abgangsort oder der Zielort in einem CMR-Staat liegt.

Durch die Rechtswahl der Parteien wird die CIM in Mitgliedstaaten anwendbares Gesetzesrecht und unterliegt nicht etwa richterlicher AGB-Kontrolle. In einem Nichtmitgliedstaat können allerdings gesetzliche Beschränkungen der Rechtswahl der Parteien oder zwingende Vorschriften des materiellen Rechts dieses Staates dazu führen, daß vor seinen Gerichten die Rechtswahl nicht anerkannt wird.

Die vereinbarte Anwendung schafft die Möglichkeit, die durchgehende Geltung der CIM über deren eigentlichen Anwendungsraum hinaus in den Bereich des Abkommens über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (SMGS) bis nach Rußland und Asien zu erstrecken.

### 2. *Weitergehende Vertragsfreiheit*

Über die bereits unter I.5 genannte Ausweitung der Vertragsfreiheit hinaus gibt es im internationalen Schienengüterverkehr weitere Möglichkeiten für die Parteien, den Frachtvertrag nach ihren spezifischen Bedürfnissen zu gestalten:

So gilt für die *Zahlung der Kosten* vorrangig das zwischen Absender und Beförderer Vereinbarte (Art. 10 CIM). Nur in Ermangelung einer Vereinbarung oder wenn der Empfänger sich nicht auf den Frachtvertrag einläßt, ist der Absender kraft Gesetzes zur Zahlung der Kosten verpflichtet.

Die Pflicht zur *Verladung und Entladung* des Gutes kann ebenfalls vertraglich geregelt werden. Ohne besondere Vereinbarung trifft diese Pflicht in den inzwischen selten gewordenen Fällen der Stückgutbeförderung den Beförderer, bei den heute den Regelfall bildenden Wagenladungen (und ganzen Zügen) hingegen Absender bzw. Empfänger (Art. 13 CIM).

Auch bei den *Lieferfristen* stehen die vereinbarten Fristen im Vordergrund. Nur wenn keine Frist vereinbart ist, gelten die Höchstlieferfristen der CIM (Art. 16 CIM).

Ein völliger Verzicht auf gesetzliche Lieferfristen und stattdessen die Einführung einer flexibleren Klausel nach dem Vorbild des Art. 19 CMR war bei der COTIF-Revision nicht durchzusetzen. Das liegt insbesondere daran, daß im internationalen Eisenbahngüterverkehr weiterhin häufig mehrere aufeinanderfolgende Beförderer kooperieren, so daß nach Entschädigungszahlung durch einen Beförderer für den Innenausgleich zwischen allen beteiligten Beförderern zweifels-

frei feststellbar sein muß, welcher Beförderer seine Teillieferfrist nicht eingehalten hat (vgl. Art. 50 CIM).

Ist die Lieferfrist vereinbart, so kann auch eine von der gesetzlichen Regelung abweichende Entschädigungsregelung vereinbart werden (Art. 33 § 6 CIM). Ist die vereinbarte Entschädigung ungünstiger als die gesetzliche, so kann der Berechtigte gleichwohl die gesetzliche Entschädigung verlangen, wenn nicht nur die vertraglich vereinbarte, sondern auch die gesetzliche Höchstlieferfrist überschritten worden ist.

### 3. Änderungen der Haftungsregelung

Die Haftung des Beförderers nach der CIM ist mit Blick auf die Haftung der Wettbewerber nur geringfügig verändert worden. Unverändert geblieben sind insbesondere die Vorschriften über

- Haftungsgrund und Haftungszeitraum (Art. 23 § 1 CIM),
- Haftungsbefreiungen (Art. 23 §§ 2 und 3 CIM),
- Entschädigungsgrundsätze und -höhen (Art. 30, 32 und 33 CIM).

Neuerungen im Haftungssystem der CIM ergeben sich durch die Einführung besonderer Haftungsregeln bei Verlust oder Beschädigung von Eisenbahnfahrzeugen, die als Beförderungsgut aufgeliefert werden, aber auf eigenen Rädern rollen. In diesen Fällen ist der Haftungsmaßstab zugunsten des Beförderers gemildert: Er haftet nur, sofern er nicht beweist, daß der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist (Art. 24 § 1 gegenüber Art. 23 § 2 CIM bei der gewöhnlichen Güterbeförderung). Auch bei der Regelung der Entschädigung sind in diesen Fällen Sondervorschriften zu beachten (Art. 30 § 3, Art. 32 § 3 CIM); eine Entschädigung wegen Nutzungsausfalls ist nicht vorgesehen.

Die Einführung des ausführenden Beförderers (oben I.6) und die Aufhebung der Beförderungspflicht beeinflussen ebenfalls das Haftungssystem der CIM. Die früher umfassende solidarische Haftung aller am Transport beteiligten (Staats-)Bahnen wird aufgelockert: Der ausführende Beförderer haftet nur für seinen Beförderungsabschnitt und Art. 45 § 2 CIM legt fest, daß der zur Ablieferung des Gutes vorgesehene letzte (aufeinanderfolgende) Beförderer, wenn er weder Gut noch Frachtbrief erhalten hat, nur noch dann gleichwohl gerichtlich in Anspruch genommen werden kann, wenn er mit seiner Zustimmung im Frachtbrief eingetragen ist (Art. 7 § 2 lit. a CIM), sich also von vornherein zur solidarischen Haftung in der Befördererkette bereit erklärt hat.

## D. Neue Anhänge CUV und CUI

### I. Das Wagenrecht der CUV

#### 1. Verwendung fremder Wagen als Beförderungsmittel

Bei der Abwicklung ihres Verkehrs setzen die Eisenbahnverkehrsunternehmen häufig fremde Wagen ein. Das gilt insbesondere im internationalen Verkehr, wenn eine Mehrheit von aufeinanderfolgenden Beförderern tätig wird. Die Reisenden steigen ja nicht in andere Wagen um und das Gut wird nicht in andere Wagen umgeladen, wenn der erste Beförderer einen Zug an der Grenze seines Tätigkeitsgebiets an den nächsten Beförderer weitergibt. Also sind die von mehreren Eisenbahnen durchgehend verwendeten Reisezug- bzw. Güterwagen allenfalls für eine der beteiligten Eisenbahnen

eigene Wagen, die sie einsetzen kann, ohne mit einem fremden Eigentümer oder Halter Verwendungsverträge über die Wagen abschließen zu müssen.

Dieser Blick auf die Systembedingungen des Eisenbahnverkehrs zeigt, daß den Verträgen über die Verwendung fremder Eisenbahnwagen große Bedeutung zukommt. Bis zum Inkrafttreten des COTIF 1999 waren die Bedingungen über die Verwendung fremder Wagen in den unterschiedlichsten Bedingungswerken geregelt: Teils in Rechtsvorschriften (RIP<sup>28</sup>), teils in multilateralen Verträgen der Eisenbahnen (RIC, RIV<sup>29</sup>), teils in Merkblättern des internationalen Eisenbahnverbands UIC<sup>30</sup> und schließlich in »Einstellungsverträgen« der Eigentümer privater Wagen mit den diese Wagen in ihren Wagenpark einstellenden Bahnen. Die Bedeutung privater Eisenbahnwagen ist insbesondere im Güterverkehr nicht zu unterschätzen: In Deutschland gibt es neben knapp 100.000 bahneigenen Güterwagen auch rund 64.000 Privatgüterwagen, die in der Mehrzahl von Wagenvermietgesellschaften an Großversender von Gütern vermietet werden.

Die COTIF-Reform hat mit dieser Zersplitterung der Rechts- und Vertragsgrundlagen Schluß gemacht: Das RIP mit seiner Beschränkung auf Privatgüterwagen wurde aufgehoben und durch den neuen COTIF-Anhang CUV für »Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr« ersetzt. Die CUV erfaßt aufgrund ihrer allgemeinen Fassung in Art. 1 alle Arten von Wagen: Reisezugwagen und Güterwagen, bahneigene Wagen und Privatwagen, die keinem Eisenbahnverkehrsunternehmen gehören. Diese Vereinheitlichung der Grundlagen hat auch zu einer Bereinigung der Vertragslandschaft geführt: Für Güterwagen ist auf der Grundlage der CUV von den interessierten Verbänden ein »Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV)«<sup>31</sup> ausgehandelt worden, der bereits nach wenigen Monaten Laufzeit mehrere hundert Teilnehmer in ganz Europa hat. Der AVV hat die bisherigen Regelwerke für Güterwagen, nämlich das RIV und die einschlägigen UIC-Merkblätter, abgelöst und den Einstellungsverträgen, soweit überhaupt noch welche geschlossen werden, ihre Bedeutung weitgehend genommen. Im Gegensatz zu den Rechtsvorschriften der CUV ist der Anwendungsbereich des AVV nicht auf den internationalen Verkehr beschränkt, sondern wegen seines allgemeinen, auf alle Verwendungen der ihm unterfallenden Wagen abzielenden Geltungsanspruchs auch auf die Wagenverwendung im Binnenverkehr erstreckt.

Wichtig für das Verständnis von CUV und AVV ist, daß ihre Vorschriften sich auf die Verwendung von Wagen als *Beförderungsmittel* beziehen. Dies darf nicht verwechselt werden mit der Beförderung von Wagen als *Beförderungsgut*, die der CIM unterfällt (Art. 24, 30 § 3 und Art. 32 § 3 CIM; siehe oben C.III.3):

Wenn ein Eisenbahnunternehmen fremde Wagen im Auftrag eines Absenders als Gut befördert (z. B. vom Herstellerwerk zum Erwerber, der den Wagen anschließend an Versender vermieten will), dann kassiert das Eisenbahnunter-

28 Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen (RIP), Anlage II zur CIM 1980.

29 RIV 2000: Übereinkommen über den Austausch und die Benutzung von Güterwagen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen; das RIC ist das entsprechende Übereinkommen für Reisezugwagen.

30 Insbesondere UIC-Merkblatt 433 V für die Inbetriebnahme und die Nutzung von Privatgüterwagen und UIC-Merkblatt 992 V für die Verteilung der durch Privatgüterwagen verursachten Schäden.

31 Fundstelle: www.gcuoffice.org.

nehmen dafür Fracht; wenn ein Eisenbahnunternehmen hingegen fremde Güterwagen als Beförderungsmittel verwendet, um für die in den Wagen beförderten Güter Fracht zu erhalten, dann hat es dem Eigentümer/Halter ein Benutzungsentgelt zu bezahlen. Die wirtschaftlichen Interessen der Beteiligten sind bei Wagenbeförderung und Wagenverwendung also völlig verschieden.

Einem in einen Zug eingestellten Wagen sieht man zwar von außen nicht an, ob er als Gut befördert oder als Beförderungsmittel verwendet wird, aber die Frage nach den Interessen und Entgeltregelungen der Parteien sowie ein Blick in die üblicherweise ausgestellten Papiere (Frachtbrief CIM bei Beförderung, Wagenbrief CUV bei Verwendung) verschafft Klarheit. Auch wenn nach einem »Lastlauf« die entladene(n) (fremden) Güterwagen im »Leerlauf« zurück- oder zu einer anderen Beladestelle gefahren werden, werden sie als Beförderungsmittel verwendet und nicht als Gut befördert: Ohne Leerlauf kein neuer Lastlauf, daher ist auch der Leerlauf Wagenverwendung. Anders verhält es sich jedoch mit der Beförderung fremder Wagen zur Reparatur oder zur Verschrottung. – Die praktischen Beispiele zeigen, daß Güterwagen regelmäßig *verwendet* und nur ausnahmsweise *befördert* werden.

## 2. Parteien eines Wagenverwendungsvertrags

Parteien eines (regelmäßig mehrseitigen) Wagenverwendungsvertrags sind der *Halter* (Art. 2 lit. c, Art. 3 § 1 lit. a CUV) und die den Wagen im Eisenbahnbetrieb verwendenden *Eisenbahnverkehrsunternehmen*. Vertragspartner sind nicht etwaige *Mieter* von Güterwagen, die die gemieteten Wagen als Absender von Gütern zur Bewältigung ihres Transportbedarfs benutzen. Vertragspartner sind auch nicht die *Betreiber der Eisenbahninfrastruktur*, die für die Züge von Eisenbahnverkehrsunternehmen Trassen bereitstellen, jedoch keine vertraglichen Beziehungen zu den in die Züge eingestellten Wagen und deren Haltern haben.

## 3. Das Haftungssystem der CUV

Die CUV beschränkt sich auf wenige allgemeine Vorschriften zu ihrem Anwendungsbereich, zu Begriffsbestimmungen und zur Kennzeichnung der Wagen (Art. 1 bis 3 CUV). Im Zentrum stehen die Haftungsbestimmungen, wobei die CUV den Vertragsparteien aber erlaubt, von den gesetzlichen Haftungs Vorschriften abzuweichen (Art. 4 § 5, Art. 6 § 4, Art. 7 § 2, Art. 9 § 2 CUV). Das mag auf den ersten Blick überraschend erscheinen, findet aber seinen Grund darin, daß sich für Bahnwagen und Privatwagen über Jahrzehnte hinweg zwei unterschiedliche Haftungsregime entwickelt haben, von denen jedes im Staatsbahnsystem seine Berechtigung hatte. Bei Schaffung der CUV war noch nicht klar, ob es auch auf vertraglicher Ebene zu einem einheitlichen Status für Bahnwagen und Privatwagen kommen und welches bisherige Haftungsmodell sich dabei durchsetzen würde.

Im Übrigen ist zu berücksichtigen, daß auf dem Wagensektor auf beiden Seiten (bei Wagenhaltern und Wagenverwendern) regelmäßig große, marktstarke Unternehmen anzutreffen sind, so daß von der Erreichung ausgewogener vertraglicher Haftungslösungen ausgegangen werden kann, auch wenn das Gesetz dafür freie Hand läßt. Fest steht aber, daß bei ausbleibender Einigung der Parteien auf eine *vertragliche* Haftungsordnung die *gesetzlichen* Haftungs Vorschriften der CUV zur Anwendung kommen. Wie kaum anders zu erwarten, enthält der AVV eine einheitliche Haftungsordnung

für Bahnwagen und Privatwagen, die sich weitgehend an der CUV orientiert.

Die CUV unterscheidet zwei Haftungstatbestände bei der Verwendung von Wagen: Haftung für Schäden *an* und Haftung für Schäden *durch* Wagen.

### a) Haftung für Schäden an Wagen

Die Haftung für Schäden an verwendeten Wagen ist gemäß Art. 4 CUV nahezu identisch mit der Haftung nach der CIM für Schäden am Beförderungsgut, insbesondere für Schäden an Eisenbahnfahrzeugen, die auf eigenen Rädern rollen und als Beförderungsgut aufgeliefert worden sind: Der Wagenverwender haftet für vermutetes Verschulden; zu ersetzen ist bei Verlust des Wagens der gemeine Wert, bei Beschädigung der Betrag der Instandsetzungskosten.

Art. 4 CUV unterscheidet sich von den Art. 24, 30 § 3, 32 § 3 CIM 1999 nur in einem Punkt: Die CUV regelt nur die Haftung für Verlust oder Beschädigung eines Wagens oder seiner Bestandteile, nicht für verspätete Rückgabe des Wagens nach der Verwendung; die Frage einer Entschädigung für Nutzungsausfall ist von den Parteien im Verwendungsvertrag zu klären. Das ist im AVV geschehen; er sieht eine Nutzungsausfallentschädigung vor, und zwar auch bei Verlust oder Beschädigung des verwendeten Wagens; die Entschädigung darf in diesem Fall allerdings auch nicht höher sein als bei Totalverlust des Wagens (Art. 13.3 und 23.2 AVV; vgl. Art. 33 § 5 CIM).

Die CUV läßt bei Verlust oder Beschädigung des verwendeten Wagens eine Nutzungsausfallentschädigung dann zu, wenn die Parteien dies vereinbart haben oder wenn dem Verwender des Wagens bewußte Leichtfertigkeit zur Last fällt (Art. 4 § 5 und Art. 5 CUV).

Die Vermutung für den Verlust eines Wagens und die daran geknüpften Rechtsfolgen sind in Art. 6 CUV nach dem Vorbild des Art. 29 CIM geregelt.

Bei der Haftung für Bedienstete und Erfüllungsgehilfen sieht Art. 9 § 2 CUV vor, daß die Betreiber der benutzten Infrastruktur dann als Erfüllungsgehilfen des den Wagen verwendenden EVU gelten, wenn die Parteien des Verwendungsvertrags nichts anderes vereinbart haben (vgl. Art. 40 Satz 2 CIM; dort zugunsten des Absenders zwingend ausgestaltet). Der AVV sieht vor, die Regelung der CUV nicht zu ändern, so daß ein Eisenbahnverkehrsunternehmen auch gegenüber den Haltern der von ihm verwendeten Wagen für Schäden einstehen muß, die der Infrastrukturbetreiber zu verantworten hat.

### b) Haftung für Schäden durch Wagen

Für Schäden, die ein als Beförderungsmittel verwendeter Eisenbahnwagen anrichtet, wenn etwa wegen eines Wartungsfehlers eine Achse bricht und daraufhin der ganze Zug entgleist, enthält Art. 7 CUV eine allgemeine Haftungs Vorschrift. Das unterscheidet die CUV von der CIM, die für Schäden, die das Beförderungsgut anrichtet, keine allgemeine Haftungs Vorschrift aufweist, sondern eine Haftung des Absenders für bestimmte Fehler und Versäumnisse vorsieht (Art. 8 § 1, Art. 13 § 2, Art. 14, Art. 15 § 2 CIM 1999).

Art. 7 CUV enthält den Grundsatz, daß der Halter (oder Vorverwender) eines Wagens für die durch den Wagen verursachten Schäden haftet, sofern ihn ein Verschulden trifft. Den Beweis hierfür hat nach allgemeinen Beweisgrundsätzen der aktuelle Verwender des Wagens zu erbringen, also das EVU, bei dessen Verwendung des Wagens der Schadensfall eintritt.

Kann das verwendende EVU den Verschuldensnachweis gegenüber dem Halter nicht führen, dann bleibt es auf dem von dem verwendeten Wagen angerichteten Schaden sitzen. Der Nachweis fehlenden eigenen Verschuldens verhilft ihm nicht zu Ersatzansprüchen gegen den Halter oder Vorverwender und entlastet es auch nicht gegenüber etwaigen geschädigten Dritten (vgl. bei Geltung deutschen Rechts § 1 HaftPflG).

Schäden, die ein Wagen verursacht, während er sich beim *Absender* oder *Empfänger* des Beförderungsgutes befindet, fallen nicht unter Art. 7 CUV, weil Absender und Empfänger nicht Parteien des Verwendungsvertrags, sondern des Frachtvertrags sind. Absender und Empfänger müssen Schäden, die die gestellten leeren oder beladenen Wagen bei ihnen verursachen, gegenüber dem frachtvertraglichen Beförderer geltend machen, etwa unter Berufung auf die Verletzung der Nebenpflicht aus dem Frachtvertrag oder Wagenstellungsvertrag, einwandfreie Wagen einzusetzen. Sofern es sich nicht um Schäden am Beförderungsgut handelt, kommt in Deutschland auch die Berufung auf deliktische oder Gefährdungshaftungsansprüche gegen den Beförderer als Eisenbahnbetriebsunternehmer in Betracht.

Der *Mieter* eines schadenstiftenden Wagens kann aus dem Wagenmietvertrag Schadensersatzansprüche gegen den Wagenhalter als Vermieter haben.

#### 4. Haftungsgrundsätze des AVV

Der Allgemeine Wagenverwendungsvertrag regelt die Verwendungsbedingungen für Güterwagen nicht nur im internationalen, sondern auch im nationalen Verkehr. Seine Haftungsgrundsätze entsprechen denen der CUV; abweichend davon gewährt der AVV eine pauschalierte Entschädigung für Nutzungsausfall bei Beschädigung des verwendeten Wagens (Art. 13.3 und 23.2 AVV).

Zur Erleichterung der Abwicklung der Schäden an Wagen ist ein *Schadenskatalog* eingeführt worden, der ständig im Betrieb vorkommende typische Schäden entweder der Halterverantwortung (»Verschleißschäden«) oder der Verantwortung des Eisenbahnunternehmens (»Gewaltschäden«) zuordnet (Art. 22.4 AVV). Außerdem ist sowohl für Schäden an Wagen wie auch für Schäden durch Wagen die Anwendung von – zum Teil allerdings nur empfohlenen – Bagatellgrenzen als Aufgreifschwelle vorgesehen (Art. 22 § 4 und Art. 27 § 4 AVV).

## II. Das Infrastrukturnutzungsrecht der CUI

### 1. Räumlich beschränkte Geltung in Europa

Wegen der eingelegten Anwendungsvorbehalte ist die CUI in Deutschland und einer Reihe weiterer Mitgliedstaaten der EU bisher nicht in Kraft getreten (oben A). Die Europäische Kommission macht gegenüber der CUI geltend, sie stehe teilweise im Widerspruch zu den im europäischen Gemeinschaftsrecht enthaltenen ordnungsrechtlichen Vorgaben zum Netzzugang und zur Infrastrukturnutzung. Diese Vorgaben beziehen sich vor allem auf die Zulassung als Eisenbahnunternehmen und die Erteilung von Betriebsgenehmigungen, die Versicherungspflicht, Sicherheitsvorschriften, das Recht auf Zugang zur Infrastruktur, die Zuweisung von Trassenkapazität und die Entgeltfestsetzung<sup>32</sup>.

Zu diesen Themen enthält die CUI allerdings nur sehr rudimentäre Vorschriften, die im Wesentlichen aus Bezugnahmen auf ordnungsrechtliche Vorgaben und zum Teil nur aus

Stichworten bestehen (vgl. Art. 3 lit. f und g, Art. 5 bis 7 CUI). Den Schwerpunkt der CUI bilden wie bei der CUV die zivilrechtlich und zivilprozessual geprägten Vorschriften über die Haftung und die Geltendmachung von Ansprüchen (Art. 8 bis 25 CUI). Auch wenn es in der CUI nicht ausdrücklich gesagt ist (anders übrigens für die CIM in deren Art. 2), so ist doch selbstverständlich davon auszugehen, daß ordnungsrechtliche Vorgaben des Gemeinschaftsrechts und des öffentlichen Rechts der einzelnen OTIF-Staaten den Vorschriften der CUI vorgehen<sup>33</sup> und daß von den in der CUI enthaltenen Kann-Rechten und Wahlmöglichkeiten (vgl. insbesondere Art. 7) nur in dem Maße Gebrauch gemacht werden kann, wie es das anwendbare Ordnungsrecht zuläßt.

Wenn hierüber Klarheit geschaffen worden ist, sollte es möglich sein, die gegen die CUI eingelegten Vorbehalte wieder zurückzunehmen. Bis dahin kann in den Vorbehaltsstaaten wie Deutschland die Haftungsordnung der CUI nur als Modell für den Schadensausgleich zwischen Infrastrukturnutzern und Infrastrukturbetreibern verwendet werden. Da dies in den auf europäischer Ebene entwickelten Allgemeinen Infrastrukturnutzungsbedingungen (unten 3) geschieht, soll die Haftungsordnung der CUI hier vorgestellt werden, auch wenn sie in Deutschland nicht als Gesetz gilt.

### 2. Haftungsregeln der CUI

Während CIV und CIM die Haftung im Verhältnis Eisenbahnbeförderer – Kunde regeln, befaßt sich die CUI mit der Haftung Eisenbahnbeförderer – Infrastrukturbetreiber. Dabei steht der Rückgriff des Beförderers gegen den Betreiber als seinen Gehilfen im Vordergrund.

#### a) Haftung des Infrastrukturbetreibers

Der Betreiber haftet dem Beförderer und dessen Hilfspersonen nach Art. 8 CUI für

- deren *Personen- und Sachschäden* sowie
- *Vermögensschäden*, die sich daraus ergeben, daß der Beförderer Entschädigungen an seine Kunden wegen deren Personen-, Sach- oder Vermögensschäden (insbesondereerspätungsschäden) nach CIV oder CIM zu leisten hat.

Voraussetzung für die Haftung des Betreibers ist, daß der Beförderer oder seine Hilfspersonen die genannten Schäden während der Nutzung der Infrastruktur erleiden und daß die Schäden ihre Ursache in der Infrastruktur haben.

Es handelt sich hierbei um eine objektive (strikte) Haftung, die nicht an Verschulden des Betreibers oder seiner Hilfspersonen geknüpft ist. Allerdings gibt es Haftungsbefreiungsgründe wie nach CIV bzw. CIM, um einen Gleichlauf der Betreiberhaftung nach CUI mit der Befördererhaftung nach CIV/CIM zu erreichen.

Der Parteivereinbarung bleibt es überlassen, ob und inwieweit der Betreiber für reine Vermögensschäden haftet, die dem Beförderer *selbst* durch infrastrukturbedingte Verspätungen oder Betriebsstörungen im Netz entstehen (Art. 8 § 4 CUI).

#### b) Haftung des Beförderers

Der Beförderer in seiner Eigenschaft als Infrastrukturnutzer haftet nach Art. 9 CUI für Personen- und Sachschäden, die dem Betreiber oder dessen Hilfspersonen

32 Vgl. EG-RL 91/440, 95/18, 2001/14 und 2004/49, Kapitel III, Sicherheitsbescheinigung.

33 Vgl. Bericht des Zentralamts (oben Fn. 8) S. 185 Tz. 3, S. 119 zu Art. 2.

- durch den Beförderer
- durch die von ihm verwendeten Beförderungsmittel oder
- durch von ihm beförderte Personen oder Güter bei der Nutzung der Infrastruktur zugefügt worden sind.

Zugrunde liegen kann z. B. eine Entgleisung wegen zu schnellen Fahrens, das Hinauswerfen von Gegenständen aus Reisezügen oder die Explosion eines mit Gefahrgut gefüllten Kesselwagens.

Haftungsmaßstab und Haftungsbefreiungsgründe für den Beförderer entsprechen denen bei der Haftung des Betreibers.

### c) Gemeinsame Bestimmungen zur Vertragsfreiheit in Haftungsfragen

Die Parteien eines Infrastrukturnutzungsvertrags können

- ihre Haftung allgemein erweitern (Art. 4 Satz 3 CUI), dies gilt für Personen-, Sach- und Vermögensschäden;
- ihre Haftung für Sachschäden der Höhe nach begrenzen (Art. 4 Satz 3 CUI);
- vereinbaren, ob und inwieweit sie einander für Betriebsstörungen und der Betreiber dem Beförderer auch für Verspätungen haften (Art. 8 § 4, Art. 9 § 4 CUI).

Insgesamt haben Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Vielzahl von Möglichkeiten, flexibel auf die Zerlegung der bisher integrierten Eisenbahn zu reagieren, die ihnen ungewohnte zusätzliche Haftungsbeziehungen beschert. Dabei sind ordnungsrechtliche Vorgaben für »leistungsabhängige Entgeltregelungen« zu beachten. So schreibt die EG-Richtlinie 2001/14 über den Netzzugang in ihrem Art. 11 vor, daß die Entgeltregelung für die Fahrwegnutzung durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistung des Schienennetzes bieten müssen: »Dies kann Strafen für Störungen des Netzbetriebs, eine Entschädigung für von Störungen betroffene Unternehmen und eine Bonusregelung für Leistungen, die das geplante Leistungsniveau übersteigen, umfassen.«

### 3. Allgemeine Infrastrukturnutzungsbedingungen

Zur Ausfüllung und Ergänzung der wenigen, sehr allgemein gehaltenen Bestimmungen der CUI zum Inhalt von Infrastrukturnutzungsverträgen und zur Konkretisierung der Haftungsordnung in den Fällen, in denen die CUI Gestaltungsspielräume läßt, werden Allgemeine Infrastrukturnutzungsbedingungen gebraucht. Daher haben der Verband der Eisenbahninfrastrukturbetreiber in Europa (RailNetEurope) und der Verband der Eisenbahnbeförderer (Internationales Eisenbahntransportkomitee, CIT) die »European General Terms and Conditions of use of the railway infrastructure (European GTC)« ausgehandelt und weitgehend fertiggestellt. Die European GTC befassen sich in zehn Kapiteln unter anderem mit

- Allgemeinen Bestimmungen zum Geltungsbereich der GTC und zum Umfang der Leistungen des Betreibers (auf der Basis der EG-RL 2001/14);
- Rechten und Pflichten der Vertragsparteien;
- Zahlungsmodalitäten;
- Haftung für *Verspätungen* oder *Betriebsunterbrechungen* (nach dem jeweils anwendbaren Recht, solange nichts Abweichendes vereinbart ist);
- administrativen Anforderungen an Betriebsgenehmigung,

Sicherheitsbescheinigung, Versicherungsnachweise oder finanzielle Garantien des Beförderers;

- Haftung der Parteien bei *Unfällen* und anderen Ereignissen (soweit nicht zwingendes internationales oder nationales Recht zu beachten ist);
- Laufzeit und Kündigung des Nutzungsvertrags;
- Vertraulichkeit;
- Streitbeilegung, Gerichtsstand, anwendbares Recht, Verjährung.

Den GTC kommt große eigenständige Bedeutung zu:

Sie gelten im Gegensatz zur CUI nicht nur für Infrastrukturnutzungsverträge zur Durchführung internationaler Schienenbeförderungen, sondern auch für rein nationale Infrastrukturnutzungen. Auf diese Weise wird die Haftungsordnung der CUI, die auch den GTC zugrunde liegt, vertraglich auf innerstaatliche Infrastrukturnutzungen erstreckt. Dadurch kann bei allen Eisenbahnunfällen, auch bei Unfällen mit mehreren Infrastrukturnutzern, die Geltung einer einheitlichen Haftungsordnung im Verhältnis der Infrastrukturbetreiber und der Infrastrukturnutzer untereinander sichergestellt werden. Als europaweite AGB kommen die GTC außerdem auch in den Staaten zur Anwendung, die einen Anwendungsvorbehalt gegenüber der CUI eingelegt haben. Die Haftungsordnung der CUI gilt in diesen Staaten also kraft AGB, sofern nicht zwingendes nationales Recht entgegensteht.

### E. Zusammenfassung und Ausblick

Die COTIF-Reform 1999 trägt der Liberalisierung und Deregulierung des Eisenbahnsektors in Europa Rechnung. Erweiterter Anwendungsbereich für das internationale Eisenbahntransportrecht in CIV und CIM, variable Abwicklungsmöglichkeiten bei Beförderermehrheit, Ausweitung der Vertragsfreiheit, einheitliches Wagenrecht für Bahnwagen und Privatwagen, Infrastrukturnutzungsrecht zur Bewältigung der Trennung von Netz und Verkehr – das sind die wichtigsten Stichworte der Reform.

Erst nach der COTIF-Reform 1999 aufgetaucht und von ihr nicht bewältigt, sondern eher noch verschärft, ist ein anderes Problem: Der Dualismus von europäischem Recht und internationalem Recht auf dem Verkehrssektor – nicht nur bei der Eisenbahn, sondern auch im Luftverkehr und demnächst wohl auch im Straßen- und im Schiffsverkehr – sowie das Nebeneinander europäischer und internationaler Institutionen. Was ursprünglich als Stärke des COTIF gedacht war, nämlich die Zusammenfassung der institutionellen, der beförderungsrechtlichen und der ordnungsrechtlichen Vorschriften unter dem Dach eines einheitlichen Übereinkommens, das erweist sich jetzt als Erschwernis bei der Ausgestaltung der Zusammenarbeit der europäischen Institutionen mit der OTIF sowie bei der Abstimmung und Verzahnung von Gemeinschaftsrecht und internationalem Eisenbahnrecht. Der geplante Beitritt der EU zum COTIF ist ein Beitritt zur Institution OTIF und die Übernahme des materiellen Rechts aus allen sieben COTIF-Anhängen, sei es das Beförderungsrecht von CIV und CIM, sei es das Beförderungsnahe Recht von CUV und CUI, sei es das Ordnungs- und Zulassungsrecht von RID, APTU und ATMF, sofern nicht – wie von der EU-Kommission verlangt und von einer Reihe Mitgliedstaaten befolgt – durch Vorbehalte die Anwendung einzelner COTIF-Anhänge ausgeschlossen wird. Dem-

gegenüber bedeutete im Luftverkehr der Beitritt der EU zum Montrealer Übereinkommen nur die Übernahme von materiellem Luftbeförderungsrecht, nicht den Beitritt zum unabhängig davon bestehenden Chicagoer Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt und damit auch nicht den Beitritt zur Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO. Der Beitritt der EU zum Montrealer Übereinkommen war daher

einfacher zu vollziehen, als es sich jetzt beim Beitritt zum COTIF zeigt. Für die Zukunft wird zu überlegen sein, ob auch das COTIF wieder zu zerlegen ist in ein institutionelles Grundübereinkommen sowie in selbständige Übereinkommen zu den Themenbereichen »Beförderungsrecht« und »Ordnungsrecht«. Das kann hier allerdings nur angedeutet, jedoch nicht weiter vertieft werden.