

CIT «Berner Tage»

Entwurf März 2014

Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT, www.cit-rail.org) veranstaltete am 6. / 7. März 2014 seine 7. «Berner Tage». Im CIT sind ca. 200 Eisenbahnverkehrs- und Schifffahrts-Unternehmen organisiert die grenzüberschreitenden Personen- und/oder Güterverkehr betreiben. Die 1902 gegründete Organisation setzt sich für ein international einheitliches Recht im Güter- (CIV) und Personenverkehr (CIM) sowie in der Infrastrukturbenützung (CUI) ein. Auf einige behandelte Themen, vor allem des Güterverkehrs, gehen wir zum Teil nur ausschnittsweise nachfolgend ein.

Multimodalität, globaler Ansatz

Prof. Philippe Delebecque, University of Paris-I, Panthéon-Sorbonne,

François Davanne

Eva Molnar

Multimodalität, regionaler Ansatz

Dr. Thomas Kaufmann (DG MOVE B.2, ec.europa.eu/transport) legte die Vision für den Schienenverkehr 2050 seitens der Europäischen Kommission dar.

Für den Personenverkehr soll das Hochgeschwindigkeits-Schienennetz seine Länge verdreifachen. Die Mehrheit des Personenfernverkehrs über mittlere Distanzen soll auf der Schiene erfolgen. Das Wachstum des Hochgeschwindigkeits- Personenverkehrs bis zu 1000 km soll mehrheitlich auf der Schiene erfolgen – 2005: 176 Mrd. Pkm per Bahn zu 67 Mrd. Pkm per Flug. Alle wichtigen Flughäfen sind mit dem Schienennetz verbunden.

Bis 2030 sollen 30 % Strassengüterverkehrs über 300 km auf andere Verkehrsträger verlagert werden, bis 2050 50 %. Der Schienengüterverkehr soll gegenüber 2005 mit 360 Mrd. tkm um 87 % zunehmen. ERTMS ist eingeführt. Alle Seehäfen sind an das Schienengüterverkehrssystem angeschlossen. Güterverkehrskorridore dienen als Rückgrat der EU-Güterverkehrssysteme.

Was sind die wichtigsten Fragen? Bleibt TEN-T ein Flickenteppich aus nationalen Netzwerken mit fehlenden grenzüberschreitenden Abschnitten? Das bestehende Strassennetz sehr weit entwickelt, jedoch nicht die Schiene und Binnenwasserstrassen. Die Verbindungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sind mangelhaft: Häfen, Flughäfen, Logistikplattformen. Die nationalen Betriebsvorschriften und technischen Systeme (Interoperabilität) blockieren den Verkehrsbinnenmarkt.

Die grundlegenden Anforderungen für Neubaustrecken sind: 750 m Zuglänge, 22,5 t Achslast, 100 km/h, max. 12,5 ‰ Steigung.

Seitens des Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER, www.cer.be) legte Jacques Dirand, Head of Passenger & Freight Services, ein paar politische Fragen dar.

Werden Gigaliner und aerodynamische Geräte an LKW dem KV gegenüber dem Strassenverkehr benachteiligen? Insbesondere bei einem grenzüberschreitenden Einsatz von Riesen-LKW und einem erhöhten zulässigen Gesamtgewicht von 44 t sowie erweiterte

Aussenmasse für aerodynamische Verkleidungen.

Tragen elektronische Frachtdokumente effektiv zur Vereinfachung bei? Vor allem wird der Datenschutz über beförderte Güter praktikabel gestaltet und eine übertriebene Bürokratie vermieden sowie überbordende Haftungsbedingungen vermieden.

Unternehmerischer Ansatz als best cases

Seitens der European Technology and Travel Services Association (ETTSA, www.etsa.eu) legte Klaus Kreher seine Sicht dar.

Die Airlines haben gemeinsame Buchungssysteme, wie Amadeus oder Sabre, auf denen alle Flüge der verschiedenen Airlines gebucht werden können. Bei den Bahnen betreibt jede Bahn ihr eigenes System mit dem die Züge nur beschränkt von anderen Bahnen buchbar sind.

Unter dem Titel «Full-Service-Modell Initiative» (FSM) bereitet die ETTSA nun den Rahmen vor für ein multimodales Reisesystem unter Einbindung der Bahnen. Diese freiwillige Initiative richtet sich an alle potenziellen Partner. Das Ganze soll unabhängig vom Träger zum Kauf von Angeboten und Buchungen dienen. Festgehalten sei, dies ist keine IT-Anwendung! Ein Pflichtenheft soll die technische Vertriebsanforderungen und die Datenstruktur festlegen. Das FSM sieht einem umfassenden Satz von Funktionen vor, um den kundenorientierten Vertrieb und Verkauf von Eisenbahnfahrten zu erleichtern. Wesentliche Merkmale sind: umfassende Information zur Auswahl vor der Reise, Tickets mehrere Bahnbetreiber in einer Reise kombinierbar, aktuelle Informationen zu Verspätungen, Störungen, alternative Zeitpläne sowie After-Sales-Prozesse über mehrere Bahnbetreiber.

Als Vorteile für die Bahnen werden gesehen: weltweit bessere Distribution der Tickets, vereinfachte Erreichbarkeit der Kunden und reduzierte Kosten und Komplexität. Für die Kunden resultiert eine umfassende Auswahl der Bahnreisen in Europa.

Einige offene Punkte gibt es mit den potenziellen neuen Rollen und Geschäftsmodellen und den möglichen Aggregatoren, vor allem auch in rechtlicher Hinsicht.

Ralf-Charley Schultze, Generaldirektor der Internationalen Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schien-Strasse (www.uirr.com/de), berichtete aus der Kundenperspektive über die Multimodalität.

Die 1970 gegründeter UIRR hat seit 1988 ein Verbindungsbüro in Brüssel und ist ein anerkanntes Gremium für Frachtkunden bei der Europäischen Eisenbahngesellschaft (ERA, www.era.europa.eu). Ihre 15 Mitglieder beförderten 50 % des gesamten europäischen KV Aufkommens.

Die Erfolgsfaktoren eines multimodalen Terminals / Hubs sind: eine kurze erste / letzte Meile ist von wesentlicher Bedeutung, Kräne für alle Arten von Geräten (Container, Wechselbrücken, Megatrailer, etc.) und Terminalfahrzeuge, genügend Kapazität für Zwischenlagerungen, ein Zollamt, Sicherheit und Möglichkeiten zur Erweiterung. Die spezifischen Anforderungen für multimodale Logistik sind nachhaltige und zuverlässige Lösungen für die Infrastruktur (Gleise, Rangierbahnhöfe), Lokomotiven (Qualität, Quantität, Multisysteme), Wagen und Ausrüstungen sowie Personal. Die Kommunikation muss für den laufenden Informationsfluss 7 Tage / Woche und 24 Stunden / Tag verfügbar sein und Verbindungen zwischen den verschiedenen Datensystemen durch Harmonisierte Tracking- und Tracing-Tools gewährleisten.

AGB Eisenbahn-Seeverkehr

Dr. Erik Evtimov, CIT

Einheitliche Regeln eurasischer Bahngüterverkehr

Frau Maria Sack, LL.M. (Leiterin Internationale Verbände, Verkehrspolitik Europa, DB AG), referierte über die Vereinheitlichung der Regelungen für den Bahngüterverkehr in Eurasien. Am 26. Februar 2013 kam es zur gemeinsame Erklärung betreffend eines einheitlichen Eisenbahngesetz von 37 Staaten bei der United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) - International Rail Cooperation. Ziel ist es, die Bahn mit hoher Rechtssicherheit zwischen dem kostenintensiven aber schnellen Luftverkehr und dem kostengünstigen aber langsamen Seeverkehr zu etablieren.

Die DB startete 2004 mit dem Projekt eines Güterverkehrs über 11'000 km zwischen Shanghai und Duisburg. Mit einer Laufzeit von 18 Tagen sollten 80 – 100 TEU wöchentlich mit einem Ganzzug befördert und innerhalb der GUS überwacht werden. Zudem sollte sich das Projekt auf andere Strecken ausweiten lassen. Problematisch war, dass innerhalb der GUS je nach Warengruppe eine Bewachungsgebühr berechnet wird und zwischen der ETSNG (Nomenklatur für Bezeichnung der Güter bei der russischen Eisenbahn) und dem NHM Code (Nomenclature Harmonisée Marchandise) keine Übereinstimmung besteht.

Die Komplexität des Projektes war geprägt durch die unterschiedlichen Transportrechte. Im Westen bedingt durch die EU und die marktwirtschaftlich geprägte bereits 1890 gegründete OTIF (Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr, www.otif.org) mit 42 Mitgliedstaaten und im Osten durch die planwirtschaftliche 1956 gegründete OSJD (Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen, en.osjd.org) mit 27 Mitgliedstaaten und –bahnen. Durch die Einführung eines gemeinsamen Frachtbriefes konnten pro Sendung je 16 Arbeitsstunden eingespart werden.

Bis 2015 will man ein Modell für rechtlich einheitliche Vorschriften in den Räumen des COTIF und des SMGS. Danach sollen Verhandlungen für ein globales Übereinkommen im internationalen Eisenbahnrecht folgen.

Incoterm

Prof. Thomas Koller, Uni Bern, ging in seinem Referat «Die Incoterms in grenzüberschreitenden Warenverkehr» auf den fast jedem Transportvertrag zugrundeliegenden primären Verkaufsvertrag ein. Die Eisenbahntransportunternehmen sind von solchen Klauseln nicht direkt betroffen. Massgebend sind sie nur für die Parteien des Kaufvertrages. Ein Beispiel verdeutlichte die Bedeutung.

Das Schweizerische Bundesgericht hatte vor 18 Jahren einen Kaufvertrag zwischen einer türkischen Käuferin und einer Verkäuferin in der Schweiz über die Lieferung von 320 Autos zu beurteilen (BGE 122 III 106). Die Autos waren von Polen per Eisenbahn nach der Klausel «CIF Kapikule» nach Istanbul zu liefern. Wegen eines Irrtums der von der Verkäuferin beigezogenen Spediteurin in Sofia wurde der Frachtbrief für die letzte Etappe des Transports mit einer falschen Adresse versehen. 304 Autos wurden daher in Istanbul an eine falsche Firma geliefert und dort von Gläubigern der Firma verarrestiert. Die Käuferin hat die Autos nie erhalten. Daher verlangte sie von der Verkäuferin Schadenersatz.

Die falsch gewählte Handelsklausel CIF (Cost, Insurance and Freight) bedeutet hauptsächlich, dass der Verkäufer die Ware an Bord des Schiffs liefert. Die Gefahr des Verlustes oder der Beschädigung der Ware geht über, wenn die Ware an Bord ist. Der Verkäufer hat den

Beförderungsvertrag abzuschliessen sowie die Kosten und Fracht bis zum Bestimmungshafen zu tragen. Zudem hat der Verkäufer auf eigene Kosten eine Transportversicherung abzuschliessen. Der Zusatz Kapikule gibt den Bestimmungshafen an, in unserem Fall den Grenzbahnhof an der Bulgarisch-Türkischen Grenze. Das Bundesgericht verurteilte auf analoge Anwendung der CIF die Verkäuferin auf Schadenersatz, da die Frachtbriefe zum Teil mit falscher Adresse ausgestellt worden sind.

Von den 11 Incoterm Handelsklauseln (www.icc-deutschland.de) sind 7 für den Eisenbahntransport geeignet, 4 bedingen einen Schiffstransport. Die 3-Buchstaben-Klauseln regeln die wesentlichen Käufer- und Verkäuferpflichten. Sie reichen von EXW (Ex Works), Abholung ab Werk, bis zu DDP (Delivered Duty Paid), vollständige Lieferung bis zum Bestimmungsort.

Elektronischer Frachtbrief

In Vertretung von Henri Trolliet, CIT, berichtete Dr. Erik Evtimov, CIT, über die Weiterentwicklung des Rechts, insbesondere zur Einführung des elektronischen Frachtbriefes (EF). Der EF soll in lesbare Schriftzeichen umgewandelt werden können. Der EF mit elektronischen Begleitdokumenten soll künftig prioritär zu Anwendung kommen. Da einige Änderungen in die Zuständigkeit des OTIF fallen ist die Verabschiedung durch die Generalversammlung im September 2015 vorgesehen. Das Arbeitsgremium CIM hat das Paket am 29. November 2013 verabschiedet und 24. April 2014 folgt das Paket CUI durch dessen Arbeitsgremium. Am 11. Juni 2014 folgt ein Treffen mit den Wirtschaftsverbänden.

Im Bereich CIM werden neben dem EF noch verabschiedet, der Rechtspunkt auf Rückgabe oder Vernichtung der Ware und der Rechtspunkt auf Änderungen im Beförderungsvertrag.

Im Bereich CUI folgen noch die Haftung des Infrastrukturbetreibers und die Rechtsgrundlagen für die allgemeinen Bedingungen. Da sowohl in Passagier- wie auch in Güterzügen nationale wie internationale Beförderungsleistungen erbracht werden, sollen auch in nationalen Zügen die CIT Regelungen zur Anwendung kommen.

Europäische Korridore, Beförderersicht

Ferdinand Schmidt, Geschäftsführer ÖBB-Produktion GmbH, referierte zum Thema «Management der Europäischen Korridore aus Sicht des Beförderers». Bereits 1990 verabschiedet europäische Kommission den ersten Aktionsplan für die transeuropäischen Netze. 1993 folgten die Rechtsgrundlagen für die Trans-European Networks (TEN) im Vertrag von Maastricht. Bis schliesslich 2013 die TEN-V-Leitlinien folgten: Bahn- und Strassenverbindungen der 94 wichtigsten europäischen Häfen, 38 Bahnverbindungen zwischen den wichtigen Flughäfen mit grossen Städten, 15'000 km Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecken, 35 grenzüberschreitende Projekte zur Reduzierung von Engpässe. Dafür sind 26,3 Mrd. Euro seitens der EU zwischen 2014 bis 2020 vorgesehen. Eine wesentliche Neuerung der TEN-V-Leitlinien ist die Einführung von neun Korridoren als Umsetzung des Kernnetzes. Jeder Korridor muss mindestens drei Verkehrsträger, drei Mitgliedstaaten und zwei grenzüberschreitende Abschnitte enthalten.

Für den Zeitraum 2006 bis 2020 wurden sechs Korridore untersucht. Die notwendigen Gesamtinvestitionen dazu betragen 145 Mrd. Euro. In bestehenden Budgets sind dazu 35 Mrd. Euro vorgesehen, was bedeutet, dass 110 Mrd. Euro noch fehlen. Mit diesen Investitionen liessen sich die Frachtkapazitäten der Korridore um 72 % erhöht und der Landverkehrsanteil der Schiene könnte von 17 % um etwa 5 % auf 21 - 23 % steigern.

Summe für alle 6 Korridore	Längere Züge 750 – 1000 m	Engpass Linderung	Terminal Kapazität	ERTMS	Total
Gesamtkosten	5.1 Mrd. €	120.5 Mrd. €	2.4 Mrd. €	17.4 Mrd. €	145.4 Mrd. €
Bereits verpflichtet	0.8 Mrd. €	34.0 Mrd. €	0.7 Mrd. €	0.0 Mrd. €	35.5 Mrd. €
noch zu finden	4.3 Mrd. €	86.5 Mrd. €	1.7 Mrd. €	17.4 Mrd. €	109.9 Mrd. €
Produktivitätsgewinn	+ 2 – 4 %	0 %	0 %	0 %	+ 2 – 4 %
Kapazitätsgewinn	+11 %	+ 61 % (ink. 20% Produktivitätsgewinn)		0 %	72 %

Aber wozu will eigentlich die EU die Korridore? Einerseits zur Verbesserung der Zuverlässigkeit durch Abbau der Verspätungen und mittels online Sendungsverfolgungen und andererseits zur Leistungssteigerung durch Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 20 km/h, bessere Trassenzuweisungen, verkürzte Grenzaufenthalte, quantitative und qualitative bessere Infrastruktur und tiefere Infrastrukturgebühren. Die Zuverlässigkeit soll durch eine bessere Pünktlichkeit von 60 % bei maximal 30 Minuten Verspätung auf 90 % gesteigert werden. Die Leistung soll von einer Reisegeschwindigkeit von 20 – 50 km/h auf 60 km/h angehoben werden und der Verkehrsanteil von 10 % auf 30 – 40 %.