

Interoperabilität ad absurdum

Die Interoperabilität im Schienengüterverkehr war durch das RIV-Übereinkommen europaweit realisiert. Durch die Einführung dreier Buchstaben zur Kennzeichnung von Güterwagen im Wege der europäischen Gesetzgebung wird die Interoperabilität untergraben und der Bahnbetreibersektor zu entschärfenden, aber einschränkenden, Maßnahmen gezwungen.

➔ Seit mehreren Jahrzehnten hatte das **multilaterale RIV-Übereinkommen** (Regolamento Internazionale Veicoli) [1] die Übergangsfähigkeit von Güterwagen zwischen den normalspurigen Netzen der dem Übereinkommen beigetretenen Mitgliedsbahnen des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) geregelt und sichergestellt. Sofern ein Güterwagen mit den Vorschriften des RIV übereinstimmte (Kapitel VII – Technische Bestimmungen über Wagen), durfte er das Zeichen „RIV“ tragen, das im Betrieb seine uneingeschränkte Übergangsfähigkeit zwischen den Mitgliedsbahnen attestierte. Das RIV wurde am 1. Juli 2006 außer Kraft gesetzt und durch anderweitige Regelungen substituiert (Bild 1).¹⁾

1. EINLEITUNG

Die technischen und betrieblichen Bedingungen, die hinsichtlich der Übergangsfähigkeit von Güterwagen im Verkehr in die

und innerhalb der Europäischen Union (EU) gelten, werden **fortan durch den europäischen Gesetzgeber festgelegt und nicht mehr in multilateralen Übereinkommen durch die Eisenbahnunternehmen selbst**. Somit hat sich der Regelungsrahmen, dem der europäische Schienengüterverkehr unterliegt, grundlegend verändert. Die gesetzliche Grundlage für diese Neuordnung sind die europäischen Richtlinien über die Interoperabilität des konventionellen trans-europäischen Eisenbahnsystems (Richtlinie 2001/16/EG, geändert durch 2004/50/EG und 2007/32/EG, inzwischen neugefasst durch Richtlinie 2008/57/EG; vgl. [2] und [3]). Die Regelungen über die Interoperabilität von Güterwagen werden durch die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) Güterwagen [4] und durch die TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung [5] (im Speziellen durch die Anlagen P.2 und P.5) getroffen, die als Entscheidungen der Europäischen Kommission erlassen wurden und somit



Dipl.-Ing. Michael W. Gödde
Referent Betriebsmanagement und Experte für Interoperabilität, Deutsche Bahn AG, Geschäftsfeld DB Schenker Rail, Mainz
michael.guedde@dbschenker.eu

ebenfalls den Status europäischer Gesetze besitzen.

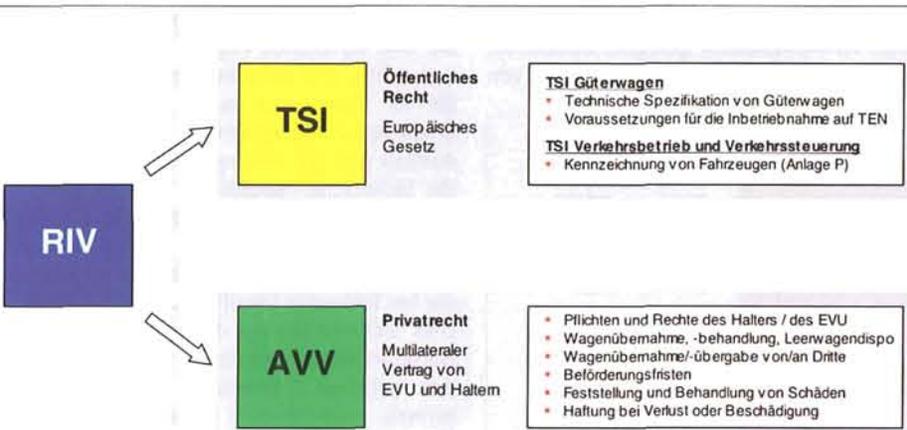
Die übrigen Inhalte des RIV-Übereinkommens, die im Wesentlichen die Wagenverwendung regeln, wurden mit Wirkung ab 1. Juli 2006 in den Allgemeinen Vertrag über die Verwendung von Güterwagen (AVV) [7] aufgenommen, der ein internationaler multilateraler Vertrag auf privatrechtlicher Grundlage ist. Diese RIV- bzw. AVV-Inhalte spielen für die technische Übergangsfähigkeit von Güterwagen keine unmittelbare Rolle.

2. DAS ZEICHEN „RIV“

Durch die rechtliche Neuordnung ergibt sich seit Inkrafttreten der ersten relevanten TSI am 31. Januar 2007 (TSI Güterwagen) die Notwendigkeit einer Inbetriebnahmegenehmigung nach europäischem Recht für solche Güterwagen, die im geographischen Anwendungsbereich der TSI – also in der EU – verkehren.²⁾ Die Einhaltung der im RIV-Übereinkommen festgeschriebenen technischen Bestimmungen allein genügt insofern den Anforderungen der neuen Rechtslage nicht. Damit das Zeichen „RIV“ (Bild 2a) auch weiterhin für die Übergangsfähigkeit in und innerhalb der EU stehen kann, muss sichergestellt sein, dass alle RIV-gekennzeichneten Güterwagen, die nach Inkrafttreten der TSI Güterwagen in Betrieb genommen wurden oder werden, über eine Inbetriebnahmegenehmigung nach TSI verfügen. »

BILD 1: Veränderung des rechtlichen Rahmens

[Quelle: eigene Darstellung]



1. Juli 2006

Dieses Erfordernis muss auch für solche Fahrzeuge gelten, die zwar das Zeichen „RIV“ tragen, aber nur im Bereich solcher Länder verkehren, die nicht zur EU gehören, weil die RIV-Kennzeichnung trotz Ablösung des RIV-Übereinkommens weiterhin die unter AVV-Mitgliedern anerkannte Möglichkeit bietet, Güterwagen in den Raum der EU (sowie innerhalb desselben) zu übergeben (vgl. [8], Ziffer 2.1).

Für den Fall, dass das Vorliegen einer Inbetriebnahmegenehmigung für RIV-gekennzeichnete Fahrzeuge, die nach Inkrafttreten der TSI Güterwagen in Betrieb genommen wurden, nicht sichergestellt werden könnte, müssten die Eisenbahnverkehrsunternehmen in der EU die Konsequenz ziehen, die Übergangsfähigkeit von Güterwagen nicht weiter auf der Grundlage des Zeichens „RIV“ anzuerkennen und infolgedessen die betroffenen Güterwagen nicht zu übernehmen und nicht zu befördern. Die Begründung liegt darin, dass die Unterscheidbarkeit der Güterwagen in Bezug auf das Datum ihrer Inbetriebnahme im Betrieb nicht gegeben ist und nur durch unverhältnismäßige Maßnahmen hypothetisch eingerichtet werden könnte. (Beispielsweise könnte hierzu ein Hinweis auf das Datum der Inbetriebnahme auf allen Güterwagen angebracht werden; auch auf solchen Güterwagen, die aufgrund ihres Bestandsschutzes qua Inbetriebnahme vor Inkrafttreten der TSI Güterwagen keine Inbetriebnahmegenehmigung benötigen.)

Als Schlussfolgerung aus dem geschilderten Sachverhalt ergeben sich grundsätzlich folgende beiden Handlungsoptionen für den zukünftigen Umgang mit dem Zeichen „RIV“:

- Entweder wird das Zeichen „RIV“ durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Mitgliedstaaten der EU nicht weiter anerkannt oder
- das Zeichen „RIV“ wird auf multilateraler Vertragsbasis mit der Anforderung belegt, dass sämtliche damit gekennzeichneten Güterwagen, die nach Inkrafttreten der TSI Güterwagen in Betrieb genommen wurden oder werden, zugleich über eine Inbetriebnahmegenehmigung nach TSI verfügen müssen.

Die Anforderung aus der letztgenannten Op-

tion ist implizit im AVV enthalten. Darin heißt es allgemein: „Der Halter hat dafür zu sorgen, dass seine Wagen nach den geltenden europäischen Vorschriften technisch zugelassen sind und während ihrer Einsatzzeit technisch zugelassen bleiben.“ ([7], Artikel 7.1)

Im Übrigen trifft der AVV in der Anlage 11 „Anschriften und Kennzeichen an Güterwagen“ folgende Festlegung: „Das Zeichen RIV, [sic] bedeutet außer der Zulassung des Wagens gemäß geltenden Regeln, dass diese Wagen den Vorschriften der Technischen Einheit im Eisenbahnwesen (TE) und des UIC-Kodexes und damit allen für den internationalen Verkehr gültigen Vorschriften hinsichtlich ihrer Bauart entsprechen. Diese Wagen sind uneingeschränkt übergangsfähig.“ ([8], Ziffer 2.1)

Weil die TSI sowohl die „geltenden europäischen Vorschriften“ als auch die „geltenden Regeln“ in den Mitgliedstaaten der EU darstellen, kann der logische Schluss gezogen werden, dass die technische Zulassung bzw. auch das Zeichen „RIV“ von AVV-Mitgliedern die Einhaltung der TSI erfordert, sofern ein Güterwagen nach Inkrafttreten der TSI in Betrieb genommen wurde.

Indes fehlt in der derzeitigen Fassung des AVV die explizite Nennung der TSI als Anforderung für die RIV-Kennzeichnung von solchen Güterwagen, die nach Inkrafttreten der TSI in Betrieb genommen wurden. Daraus ergibt sich die Empfehlung, der Unmissverständlichkeit und Eindeutigkeit wegen die Forderung nach der Einhaltung der TSI in die privatrechtlichen Regelungen des AVV über das Zeichen „RIV“, die von der europäischen Gesetzgebung grundsätzlich unabhängig sind, explizit zu integrieren.

Dennoch darf die weiter oben in diesem Abschnitt erläuterte Rechtsunsicherheit hinsichtlich des Zeichens „RIV“ für sämtliche dem AVV beigetreten Eisenbahnverkehrsunternehmen und Halter, die ihrerseits den Austausch und die Verwendung von Güterwagen auf den Kreis der AVV-Mitglieder beschränken, im Ergebnis als unkritisch bewertet werden, weil der AVV die Forderung nach der Einhaltung der TSI bereits heute impliziert. Insofern sind die Übergangsfähigkeit und die Einhaltung des europäischen Gesetzeswerks für RIV-gekennzeichnete Güterwagen unter AVV-Mitgliedern geregelt, sodass die uneingeschränkte Übergangsfähigkeit von

Güterwagen mit Zeichen „RIV“ damit auch weiterhin gewahrt bleibt. Die Verbindlichkeit der TSI gilt bei neu in Betrieb genommenen Güterwagen also nicht lediglich *de jure* beim Verkehr in die und innerhalb der EU, sondern mittels privatrechtlicher vertraglicher Inbezugnahme auch grundsätzlich für die Güterwagen sämtlicher AVV-Halter (auch derjenigen mit Sitz in Nicht-Mitgliedstaaten der EU), wengleich diese Güterwagen nicht in den Raum der EU verkehren mögen.

Abschließend sei der Vollständigkeit halber erwähnt, dass gewisse Fahrzeuge im Rahmen von Ausnahmetatbeständen keine Inbetriebnahmegenehmigung benötigen. Dementsprechend bilden grundsätzlich solche Fahrzeuge Ausnahmen von der weiter oben beschriebenen Problematik um das Zeichen „RIV“, die zwar nach Inkrafttreten der TSI Güterwagen in Betrieb genommen wurden oder werden, die jedoch im Rahmen einer Ausnahmegenehmigung gemäß Artikel 7 der Richtlinie 2001/16/EG bzw. Artikel 9 der Richtlinie 2008/57/EG von der Anwendung der einschlägigen TSI befreit sind, sofern die Ausnahmeregelung von allen übrigen Mitgliedstaaten anerkannt wird.

3. DAS ZEICHEN „TEN“

Die TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (kurz: TSI Betrieb) [5] trifft in Anlage P.2 „Kennzeichnung der Wagen mit ihrer Nummer und den entsprechenden Kennbuchstaben“ und in Anlage P.5 „Alphabetische Kennzeichnung der Eignung zum interoperablen Einsatz“ Regelungen über die nach europäischem Recht neu zu implementierende Kennzeichnung der Interoperabilität an Güterwagen. Auf dieser Grundlage kann nunmehr an einem Güterwagen, der die Anforderungen der TSI Güterwagen erfüllt, das Zeichen „TEN“⁽⁴⁾ angebracht werden (Bild 2b). Die Erfüllung der TSI-Anforderungen wird durch die Inbetriebnahmegenehmigung, die von der nationalen Sicherheitsbehörde ausgestellt wird, dokumentiert.

Zwar ist das Zeichen „TEN“ als Kennzeichen der Interoperabilität im geographischen Raum der EU im Grundsatz brauchbar, sofern die Voraussetzung erfüllt wird, dass die ihm zu Grunde liegenden Spezifikationen richtig und vollständig sind. Da jedoch die TSI Güterwagen zum Zeitpunkt ihres erstmaligen Inkrafttretens offene Punkte enthielt (vgl. [4], Anhang J)), waren und sind die technischen Spezifikationen für Güterwagen (zunächst) nicht vollständig. Ein besonders interoperabilitätskritischer offener Punkt sind die Fahrzeugbegrenzungslinien, die bei fehlender Spezifizierung ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellen (beispielsweise an der „Schnittstelle“ [sic!] zwischen den Systemen Güterwagen und Eisenbahntunnel). Insofern muss konstatiert werden, dass das Zeichen „TEN“ einstweilen kein



BILD 2: (a) Zeichen „RIV“, (b) Zeichen „TEN“, (c) Zeichen „TEN“ mit „RIV“

(Quelle: Autor)

verlässliches Kennzeichen für die Interoperabilität ist und folglich nicht als solches betrieblich genutzt werden kann, bis die offenen Punkte der TSI vollständig spezifiziert sind.

Die erste Fassung der TSI Betrieb ist hinsichtlich der Spezifikationen zur Kennzeichnung der Interoperabilität ([5], Anlage P.5) ebenfalls überarbeitungsbedürftig. So ist erstens die Festlegung über die Bedeutung des Zeichens „TEN“ unpräzise, weil lediglich der Bezug zur TSI Fahrzeuge hergestellt wird.⁵⁾ Zweitens trifft die TSI eine Festlegung über die Bedeutung des Zeichens „RIV“, dessen Bedeutung hingegen bereits im RIV und im AVV festgelegt war bzw. ist. Die Aussage der TSI über das Zeichen „RIV“ musste insofern zwangsläufig zu Widersprüchlichkeiten führen.⁶⁾

Um die offenen Punkte aus der TSI Güterwagen und die unpräzisen Aussagen zur Kennzeichnung der Interoperabilität aus der TSI Betrieb schnellstmöglich zu eliminieren bzw. zu korrigieren, hat eine **vorgezogene Überarbeitung beider TSI stattgefunden, die am 1. Juli 2009 in Kraft treten wird** [6].

Diese Änderung der TSI Güterwagen sieht auch die Anerkennung einer von einem EU-Mitgliedstaat ausgestellten Inbetriebnahmegenehmigung für einen Güterwagen durch alle übrigen Mitgliedstaaten vor, sofern der Güterwagen die folgenden Bedingungen erfüllt ([6], Änderung von Abschnitt 7.6.4 der TSI Güterwagen):

- (a) Der Wagen wurde auf der Grundlage der TSI Güterwagen, einschließlich der Prüfungen im Zusammenhang mit den offenen Punkten in Anhang JJ Teil 1, gemäß Artikel 22 der Richtlinie 2008/57/EG genehmigt;
- (b) der Wagen ist mit der **Spurweite 1435 mm** kompatibel;
- (c) der Wagen hat das **Lademaß G1** gemäß Anhang C3;
- (d) der Wagen hat einen **Achsabstand** zwischen zwei benachbarten Achsen von **nicht mehr als 17 500 mm**;

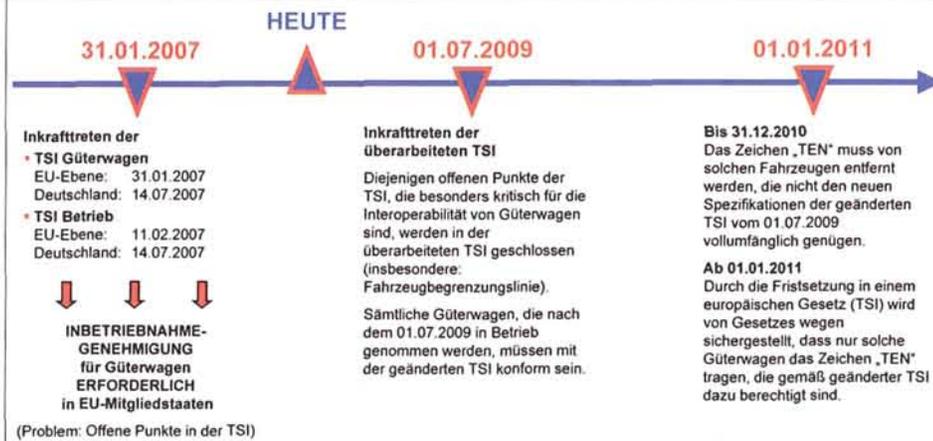


BILD 3: Zeitliche Betrachtung des TSI-Rechtsrahmens [Quelle: eigene Darstellung]

(e) der Wagen erfüllt die Anforderungen von Anhang JJ Teil 2.

Das Zeichen „TEN“ darf zukünftig gemäß den Änderungen der TSI Güterwagen und der TSI Betrieb unter folgenden Voraussetzungen an einem Fahrzeug angeschrieben werden ([6], Änderung der Anlage P.5 der TSI Betrieb):

- Das Fahrzeug entspricht allen einschlägigen TSI, die zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Fahrzeugs in Kraft sind, und seine Inbetriebnahme wurde gemäß Artikel 22 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG genehmigt.
- Für das Fahrzeug wurde eine in allen Mitgliedstaaten gültige Genehmigung gemäß Artikel 23 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG erteilt oder alternativ dazu wurden für das Fahrzeug Einzelgenehmigungen durch alle Mitgliedstaaten erteilt.

(Diese Voraussetzungen für das Zeichen „TEN“ waren bislang nicht durch die TSI geregelt.) In Verbindung mit den weiter oben genannten zu erfüllenden Bedingungen (a) bis (e) wird somit ab Inkrafttreten der Änderungen der TSI am 1. Juli 2009 von Gesetzes wegen

sichergestellt sein, dass Güterwagen mit dem Zeichen „TEN“, die hernach in Betrieb genommen werden, diese Bedingungen auch erfüllen.

Aus der Änderung der TSI in Bezug auf das Zeichen „TEN“ resultiert dennoch zwangsläufig die Koexistenz von Güterwagen mit Zeichen „TEN“ mit unterschiedlicher Bedeutung. Dieser Sachverhalt ist darauf zurückzuführen, dass die Inbetriebnahmegenehmigungen sowohl vor als auch nach Inkrafttreten der überarbeiteten TSI ausgesprochen worden sein können und demzufolge unterschiedliche Spezifikationen für die Prüfung zur Inbetriebnahme zu Grunde gelegt wurden bzw. werden. Diesem Umstand trägt der europäische Gesetzgeber durch eine Frist Rechnung, bis zu der das Zeichen „TEN“ von sämtlichen Güterwagen entfernt werden muss, die nicht die geänderte TSI erfüllen. Diese Frist ist gemäß der Entscheidung zur Änderung der TSI auf den 31. Dezember 2010 festgelegt ([6], Artikel 3). Mithin sind die Bedeutungen des Zeichens „TEN“ während des Übergangszeitraumes im Betrieb nicht validierbar, d. h. die Konformität der Güterwagen mit der geänderten TSI kann nicht verifiziert werden und ist deshalb nicht gewährleistet.

Für die Zeit ab dem 1. Januar 2011 obliegt es >>



Der Neue:

- aktueller Stand vom Frühjahr 2009
- VzG-Nummern, La-Nummern
- Betriebsstellenverzeichnis mit Kurzbezeichnungen nach RL 100
- Adressverzeichnis der EIU/EVU
- Tunnelverzeichnis
- ausführliches Glossar
- Legende in deutsch und englisch
- Grundkarten im Maßstab 1:300.000
- Detailkarten 1:50.000, 1:100.000
- Themenkarten Streckenklassen, Zugsicherung, Dieseltankstellen

256 S., Großformat 23,5 x 27,5 cm, geb.
 ISBN 978-3-89494-139-0 € 40,-

Lieferbar Mitte Mai 2009

Immer wissen, wo's langgeht...

- Eisenbahnatlas Deutschland - Buchausgabe**
- Eisenbahnatlas Deutschland digital - auf DVD**
- Eisenbahnatlas Italien/Slowenien** erscheint im Sommer 2009
- Eisenbahnatlas Österreich** aktualisierte Neuausgabe Herbst 2009

transport logistic Halle B6 Stand 401
 12.-15. Mai 2009
 Neue Messe München

VERLAG SCHWEERS + WALL GMBH
 Eupener Str. 150 · D-50933 Köln · mail@schweers-wall.de
 Tel. +49 (0)221 290 27 72 · Fax +49 (0)221 290 27 73

www.eisenbahnatlas.com

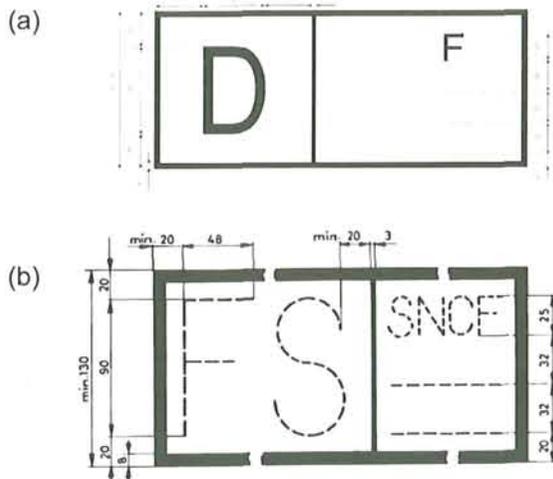


BILD 4: Vereinbarungsraster
a) nach TSI, Quelle [6]
b) nach AVV, Quelle [8]

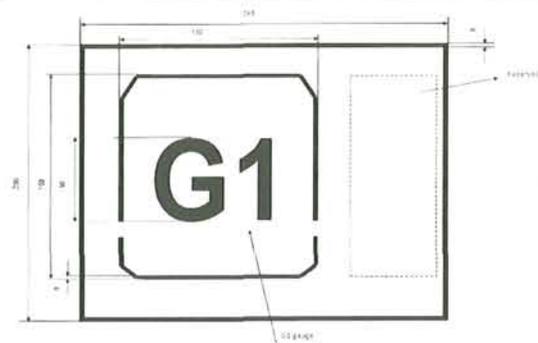


BILD 5: Kennzeichnung des Lichtraumprofils G1
(Quelle: [6])

der Verantwortung der Halter sicherzustellen, dass nur solche Güterwagen das Zeichen „TEN“ tragen, die dazu aufgrund ihrer Konformität mit den Spezifikationen der geänderten TSI formaljuristisch berechtigt sind. Folgerichtig sind die betriebliche Verwendbarkeit und die Vertrauenswürdigkeit des Zeichens „TEN“ als Kennzeichen der Interoperabilität erst ab dem 1. Januar 2011 rechtlich abgesichert. Der Sachverhalt ist in Bild 3 aus zeitlicher Betrachtungsweise zusammenfassend dargestellt.

4. ZEICHEN „TEN“ ZUSAMMEN MIT ZEICHEN „RIV“

Erfüllt ein Güterwagen sowohl die Anforderungen für die Anbringung des Zeichens „TEN“ als auch diejenigen für das Zeichen „RIV“, so können beide Zeichen nebeneinander angeordnet werden. Dieses Verfahren ist nicht grundsätzlich neu, zumal auf RIV-gemarknetzte Güterwagen, die die Anforderungen der IIIIB-/PPW-Vorschriften (in OЖД-/OSSD-Staaten) erfüllen, auch das Zeichen „MC“ angebracht wird.⁷⁾

Aus Bild 2c) wird erkennbar, dass in der Realität die Ausprägungen „TEN RIV“ (ohne Bindestrich) und „TEN-RIV“ (mit Bindestrich) existieren. Die letztere Variante ist auf eine Inkonsistenz in der deutschen Übersetzung der Anlage P.2 der TSI Betrieb [5] zurückzuführen. Eines der dort genannten Beispiele von

Kennzeichnungen sieht die Möglichkeit der gleichzeitigen Anbringung der Zeichen „TEN“ und „RIV“ unter Verwendung eines Bindestriches vor. In sämtlichen TSI-Texten der übrigen Landessprachen der EU wird die Möglichkeit der Anbringung des Zeichens „RIV“ hingegen nicht erwähnt. Da die Regelungen zum Zeichen „RIV“ im Grundsatz unabhängig von den Regelungen zum Zeichen „TEN“ sind, sind die beiden Zeichen bei gleichzeitiger Anbringung richtigerweise ohne Verbindungszeichen nebeneinander anzuordnen, wobei die Reihenfolge der Zeichen unerheblich ist (analog zur Verfahrensweise mit dem Zeichen „MC“).

5. EINGESCHRÄNKT ÜBERGANGSFÄHIGE GÜTERWAGEN

Der Sachverhalt solcher Güterwagen, die nur über Inbetriebnahmegenehmigungen einzelner Mitgliedstaaten verfügen oder die besonders bilateral vereinbart sind, ist unabhängig von der Kennzeichnung der uneingeschränkten Übergangsfähigkeit (Zeichen „RIV“) oder Interoperabilität (Zeichen „TEN“) zu betrachten. Solche Güterwagen sind und bleiben von der diskutierten Problematik unberührt. Ein Güterwagen, der laut Vereinbarungsraster (Bild 4) für den Verkehr in den eingetragenen Ländern bzw. in den geographischen Einzugsbereichen der eingetragenen (ehemaligen) Staatsbahnen genehmigt ist, bleibt weiterhin zwischen den Netzen dieser Länder

bzw. (ehemaligen) Staatsbahnen übergangsfähig. Solche Güterwagen werden als „eingeschränkt“ übergangsfähig bezeichnet, weil sie nur innerhalb der im Vereinbarungsraster eingetragenen Länder und (ehemaligen) Staatsbahnen übergangsfähig sind.

Im Wege der Änderung der Anlage P.5 der TSI Betrieb [6] findet das Vereinbarungsraster nun erstmalig Eingang in die europäische Gesetzgebung. In diesem neuen Vereinbarungsraster werden die Länder, in denen ein Güterwagen in Betrieb genommen wurde, durch Ländercodes gemäß Anlage P.4 [5] eingetragen (Bild 4a).

Bislang wurde ein Güterwagen im Vereinbarungsraster durch die Abkürzungen der (ehemaligen) Staatsbahnen gekennzeichnet (Bild 4b), sofern er bilateral vereinbart war. Dieses Vereinbarungsraster aus dem RIV-Übereinkommen wurde in den AVV überführt ([8], Ziffer 2.2), sodass der AVV gegenwärtig weiterhin das alte und die TSI bereits das neue Vereinbarungsraster vorsieht. Der AVV ist dementsprechend noch an die Maßgabe der TSI anzupassen, wobei in Ermangelung anderslautender gesetzlicher Regelungen Bestandsschutz für bereits in Betrieb genommene Fahrzeuge angenommen werden darf.

Genehmigungen und Vereinbarungen sind nicht ausschließlich netzbezogen, sondern sie können in besonderen Fällen auch streckenbezogen sein. Streckenbezogene Sonderregelungen sind gleichermaßen nicht von der Problematik um die Kennzeichnung der uneingeschränkten Übergangsfähigkeit bzw. Interoperabilität betroffen.

6. MASSNAHMEN

Um die Interoperabilität der Güterwagen nicht aufgrund der zeitweise unzulänglichen Rechtslage zur Kennzeichnung zu schmälern und um gleichzeitig die Einhaltung des neuen gesetzlichen Rahmens sicherzustellen, wird die DB Schenker Rail Deutschland AG mit Wirkung ab 1. Juli 2009 einen Maßnahmenkatalog zum betrieblichen Umgang mit dem Zeichen „TEN“ umsetzen:

- Güterwagen fremder Halter aus dem Ausland, die nur das Zeichen „TEN“ (ohne Zusatz) tragen, werden bis zum 31. Dezember 2010 geweiigert.
- Güterwagen fremder Halter aus dem Ausland mit dem Zeichen „TEN“ werden bis zum 31. Dezember 2010 nur befördert, wenn sie zusätzlich das Zeichen „RIV“ und/oder „G1“ (Bild 5) tragen, wenn sie netz- oder streckenbezogen genehmigt oder bilateral vereinbart sind oder wenn für sie eine Transportgenehmigung gemäß UIC-Merkblatt 502-1 (Außergewöhnliche Sendungen) vorliegt.
- Erst ab 1. Januar 2011 wird das Zeichen „TEN“ als Kennzeichen für die uneinge-

schränkte Interoperabilität in Deutschland angesehen.

Güterwagen fremder Halter aus dem Inland (Deutschland) mit dem Zeichen „TEN“ sind von der Regelung nicht betroffen. Die Begründung liegt darin, dass diese Fahrzeuge über eine Inbetriebnahmegenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) verfügen. Diese erfordert im Falle offener Punkte in den TSI die Anwendung der einschlägigen nationalen Regelungen, damit keine Regelungslücken bleiben. Insofern gilt für diese Fahrzeuge die entsprechende Regelung aus der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO).⁹⁾

7. EMPFEHLUNG

Die genannten Maßnahmen können potenziell zu betrieblichen Einschränkungen im grenzüberschreitenden Verkehr führen. Nichtsdestoweniger wird durch die Maßnahmen die rechtliche Absicherung des Eisenbahnverkehrsunternehmens bzw. des Halters mit Blick auf etwaige sich aus der diffusen Rechtslage ergebenden Sicherheits- und Rechtsrisiken gewährleistet. Im Übrigen ist grundsätzlich festzuhalten, dass es der Verantwortung des Halters und der Sorgfaltspflicht des übergebenden Eisenbahnverkehrsunternehmens obliegt, sicherzustellen, dass angebrachte Fahrzeuganschriften rechtmäßig und aussagekräftig sind bzw. dass das Fahrzeug rechtmäßig und nach Maßgabe bestehender Vereinbarungen in Richtung des übernehmenden Eisenbahnverkehrsunternehmens bewegt wird. Denn schließlich darf das übernehmende Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund der Sichtprüfung der Güterwagen-Kennzeichnung die Konformität des Fahrzeugs mit der Bedeutung der Kennzeichen vermuten, ohne jedoch selbst als übernehmendes Eisenbahnverkehrsun-

ternehmen die Verantwortung für die rechtmäßige Anbringung der Kennzeichen zu tragen.

Zur Vermeidung betrieblicher Einschränkungen hat die DB Schenker Rail Deutschland AG den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Haltern folgende Verfahrensweise empfohlen:

- Einleitung der Restriktionen aus dem Maßnahmenkatalog der DB Schenker Rail Deutschland AG im eigenen Produktionsbereich;
- Rechtzeitige Berücksichtigung der seitens der DB Schenker Rail Deutschland AG erfolgenden Maßnahmen in der Produktionsplanung (Vermeidung des Zulaufs von Güterwagen, die gemäß dem oben genannten Maßnahmenkatalog gewiegt werden);
- Schnellstmögliche Ertüchtigung betroffener Güterwagen für den interoperablen Betrieb durch Anbringung der während der Übergangszeit erforderlichen Kennzeichnung („RIV“ oder „G1“), sofern nach Maßgabe der TSI rechtlich zulässig;
- Sicherstellung, dass Güterwagen (ausdrücklich auch solche mit dem Zeichen „RIV“), die nach dem erstmaligen Inkrafttreten der TSI Güterwagen in Betrieb genommen wurden, über eine in allen Mitgliedstaaten der EU gültigen Inbetriebnahmegenehmigung nach TSI verfügen.

Zusammenfassend mag sich diese Verfahrensweise für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Halter aus folgenden Gründen naheliegend sein:

- Um nicht selbst die genannten betrieblichen Sicherheitsrisiken billigend in Kauf zu nehmen,

- um die rechtlichen und behördlichen Unwägbarkeiten, die sich aus der Nichtbeachtung der Rechtslage ergeben können, zu vermeiden,
- um Behinderungen betrieblicher Abläufe zu vermeiden,
- um die uneingeschränkte Einsatzfähigkeit der Güterwagen zu erhalten und
- um eine einheitliche Verfahrensweise aller Eisenbahnverkehrsunternehmen und Halter während der Übergangszeit sicherzustellen.

8. FAZIT

Das politische Ziel der Interoperabilität der Eisenbahnen in der EU wird durch diesen Beitrag in keiner Weise in Abrede gestellt. Gleichmaßen wird auch das Rollenverständnis des Gesetzgebers der EU als Impulsgeber und Treiber für das Eisenbahnsystem in der EU im Sinne eines europäischen Verkehrsnetzes ohne Binnengrenzen hier nicht in Frage gestellt.

Jedoch wird anhand der Erörterung eines sehr speziellen Detailproblems beispielhaft deutlich, welche Problemstellungen sich für das Eisenbahnwesen – insbesondere auch auf operativer Ebene – im Zuge der Neuordnung des Rechtsrahmens ergeben können. Dementsprechend darf und muss der Gesetzgeber kontinuierlich ersucht werden, bei seinen Bemühungen um die Vorantreibung der Weiterentwicklung des Eisenbahnsystems zur Erreichung seiner politischen Ziele dafür Sorge zu tragen, dass das rollende Rad durch die Gesetzgebung nicht behindert wird und dass bestehende Regelungen nicht gar verschlimmbessert und damit, wie im vorliegenden Falle, Rückschritte gegenüber dem Status quo verursacht werden.

Das Zeichen „RIV“ galt bislang über die Grenzen der EU hinaus; das Zeichen „TEN“ jedoch »

hat nur innerhalb der EU eine Bedeutung. Folglich ergibt sich die Notwendigkeit neuer Regelungen mit denjenigen Staaten, die zwar dem RIV angehörten, die aber keine Mitglieder der EU sind. Durch das Zeichen „TEN“ wurde also gewissermaßen ein System im System geschaffen. Das musste zwangsläufig zu neuen Schnittstellen führen, sodass also das Zeichen „TEN“ (zumindest vorübergehend) neue Außen- und Binnengrenzen aufgebaut hat.

Veränderungsprozesse in komplexen Systemen – wie es das Eisenbahnsystem in der EU zweifelsohne ist – stellen während des Übergangs vom alten in den neuen Zustand große Herausforderungen an die Verantwortlichen und Mitwirkenden. Hinzu kommt, dass sich eingeführte Regelungen aufgrund des Trägheitsmomentes des Eisenbahnsystems nur selten vollständig oder nur unter großem Aufwand rückgängig machen lassen, sodass der Richtigkeit und Vollständigkeit der Planung von Veränderungen sowie der Einbeziehung von Erfahrungswerten und der Berücksichtigung von Expertenmeinungen eine umso größere Bedeutung zukommen muss. Hier ist neben der Legislativen auch der gesamte Eisenbahnsektor in der Verantwortung: er muss sich aktiv und konstruktiv in die Beratungsverfahren im Vorfeld zur Gesetzgebung einbringen, indem er Lösungen vorschlägt, den Gesetzgeber berät und ihn auf mögliche Probleme hinweist.

Bei der Gesetzgebung über die Interoperabilität handelt es sich um eine ständige Gratwanderung zwischen langfristig angelegten politischen Zielen auf der einen Seite und operativen, auf den Betrieb ausgerichteten und somit stark am Erhalt bestehender Systemvorteile orientierten unternehmerischen Zielen auf der anderen Seite. Insofern kann ein Ungleichgewicht der Ziele tatsächlich dazu führen, dass die Interoperabilität stellenweise ad absurdum geführt wird. ←

¹ Über den Termin für den Wegfall des RIV wurde am 01.07.2005 letztmalig vom Forum Güterwagen der UIC entschieden. Er wurde auf den Tag des Inkrafttretens der COTIF 1999, den 01.07.2006, gelegt. COTIF 1999 bezeichnet

das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999.

² Das grundsätzliche Erfordernis einer Inbetriebnahmege-nehmigung für Fahrzeuge ist in Artikel 21 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG festgelegt: „Bevor ein Fahrzeug auf einem Netz eingesetzt wird, benötigt es eine Inbetriebnahmege-nehmigung seitens der nationalen Sicherheitsbehörde, die für dieses Netz zuständig ist [...]“

³ „Technische Zulassung“ bedeutet im Sinne des AVV „das von der zuständigen nationalen Stelle für ein Eisenbahn-fahrzeug durchgeführte Verfahren, damit es verkehren darf.“ ([7], Anlage 2) Die „zuständige nationale Stelle“ ist demnach die „nationale Behörde, in deren Zuständigkeit die technische Zulassung nach den geltenden Gesetzen und Vorschriften des jeweiligen Staates fällt.“ (ebd.)

⁴ „TEN“ ist grundsätzlich ein Akronym für „Transeuropäische Netze“. Davon ist das Eisenbahnnetz eine Teilmenge. In der TSI Betrieb [5], wie auch im vorliegenden Text, wird „TEN“ als Akronym für das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem verwendet.

⁵ „TEN: Fahrzeug, das die Anforderungen der TSI Fahrzeug erfüllt“ (Anlage P.5 der TSI Betrieb [5]; Fassung im ABl. EU L 359 vom 18.12.2006, S. 119)

⁶ „RIV: Güterwagen, der die Anforderungen der RIV-Bestimmungen zum Zeitpunkt ihrer Abschaffung erfüllt“ (Anlage P.5 der TSI Betrieb [5]; Fassung im ABl. EU L 359 vom 18.12.2006, S. 119)

⁷ ППВ: Правила Пользования Вагонами в международном сообщении (PPW: Vorschriften für die Benutzung von Wagen im internationalen Verkehr); ОСЖЛ: Организация Сотрудничества Железных Дорог (OSS-hD: Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen); МС: Международные Сообщения (MS: Internationaler Verkehr). Die ППВ-/PPW-Vorschriften sind seit 1. Januar 2009 zweigeteilt nach Reisezugwagen und Güterwagen: (1) ППВ: Правила пользования Пассажирскими Вагонами в международном сообщении (PPB: Vorschriften für die Benutzung von Reisezugwagen im internationalen Verkehr) und (2) ППВ: Правила пользования Грузовыми Вагонами в международном сообщении (PGW: Vorschriften für die Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr). Die Abkürzungen in Klammern entsprechen den lateinischen Transkriptionen der offiziellen Abkürzungen in kyrillischen Buchstaben.

⁸ § 22 Abs. 1 EBO: Für die Abmessungen der Fahrzeuge, die freizügig im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden sollen, gilt die Bezugslinie G1, für die Abmessungen der übrigen Fahrzeuge die Bezugslinie G2. Ausnahmen sind nur mit besonderer Genehmigung der zuständigen Behörde zulässig. (Bemerkung: Fahrzeuge mit besonderer Genehmigung werden besonders gekennzeichnet.)

Literatur

[1] Übereinkommen über den Austausch und die Benutzung von Güterwagen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (RIV 2000), Ausgabe vom 01.07.2000
 [2] Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (ABl. EU L 19) vom 18.07.2008, S. 1), in Kraft seit 19.07.2009

[3] Gödde, Michael W. / Hauner, Markus: Die Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der EG, in: ETR – Eisenbahntechnische Rundschau, 58 (2009), Heft Nr. 3, S. 89-97

[4] Entscheidung 2006/861/EG der Kommission vom 28. Juli 2006 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. EU L 344 vom 8.12.2006, S. 1), in Kraft seit 31.01.2007

[5] Entscheidung 2006/920/EG der Kommission vom 11. August 2006 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. EU L 359 vom 18.12.2006, S. 1), in Kraft seit 11.02.2007

[6] Entscheidung 2009/107/EG der Kommission vom 23. Januar 2009 zur Änderung der Entscheidungen 2006/861/EG und 2006/920/EG über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zu Teilsystemen des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. EU L 45 vom 14.2.2009, S. 1), in Kraft ab 1.07.2009

[7] Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV), Ausgabe vom 01. Juli 2006

[8] Anlage 11 zum Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) – Anschriften und Zeichen an Güterwagen, Ausgabe vom 01. Juli 2006

SUMMARY

Interoperability ad absurdum?

For the future, the technical and operational conditions that are going to apply to the admissibility of freight wagons forming parts of trains crossing borders to enter the European Union (EU) and moving about within it once they are there, are going to be laid down by the European legislator and no longer established through multilateral conventions agreed on by the railway companies themselves. One effect of this is that the structure of the rules governing European rail-freight operations has already been fundamentally changed. The legal bases for this rearrangement are the European directives on the interoperability of the trans-European conventional rail system (2001/16/EC, amended by 2004/50/EC and 2007/32/EC, and more recently “recast” as 2008/57/EC). The provisions governing the interoperability of freight wagons are to be found in the TSIs (technical specifications for interoperability) regarding rolling stock (freight wagons) and traffic operation and management (especially its annexes P.2 and P.5). These have been issued as decisions of the European Commission and thus also have the force of European laws.