

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß)**

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
— Drucksache 12/2149 —

Entwurf eines Gesetzes zu dem Protokoll vom 20. Dezember 1990
betreffend die Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980
über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)

A. Problem

Das Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) regelt die Beförderung von Gütern, Personen und Reisegepäck. Mitgliedstaaten sind — mit Ausnahme der ehemaligen UdSSR — alle europäischen sowie einige nordafrikanische und vorderasiatische Staaten. Die wirtschaftliche und technische Entwicklung seit 1980 sowie das Bedürfnis nach effektiveren Verfahren der Organisation erfordern eine Anpassung einiger Vorschriften des Übereinkommens.

B. Lösung

Ratifizierung der im Protokoll vom 20. Dezember 1990 enthaltenen Änderung des Übereinkommens.

Einstimmigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Bund, Länder und Gemeinden werden nicht mit Kosten belastet. Auswirkungen auf Einzelpreise und auf das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Gesetzentwurf in Drucksache 12/2149 anzunehmen.

Bonn, den 29. April 1992

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst

Vorsitzender und Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Dr. Dionys Jobst

Der in Drucksache 12/2149 dargestellte Gesetzentwurf wurde in der 85. Sitzung des Deutschen Bundestages am 19. März 1992 dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen. Dieser hat die Vorlage in seiner Sitzung am 29. April 1992 behandelt.

I. Verfahren und wesentlicher Inhalt des Übereinkommens vom 9. Mai 1980, seiner Änderung und des Gesetzentwurfs:

1. Das Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) enthält eine einheitliche Rechtsordnung für die Beförderung von Gütern, Personen und Reisegepäck.

Die institutionellen Bestimmungen sind in einem Grundübereinkommen zusammengefaßt. Die beförderungsrechtlichen Bestimmungen sind in zwei Anhängen (ER/CIV für Personen und Gepäck sowie ER/CIM für Güter) enthalten. Mitgliedstaaten sind alle europäischen Staaten außer der ehemaligen UdSSR sowie einige nordafrikanische und vorderasiatische Staaten.

2. Die Änderung des Übereinkommens wurde im Rahmen der zweiten Generalversammlung der Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr im Dezember 1990 beschlossen. Das Protokoll darüber wurde von der Bundesrepublik Deutschland und allen anderen an der Generalversammlung teilnehmenden Mitgliedstaaten unterzeichnet.
3. Gründe für die Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 sind die seit 1980 eingetretene wirtschaftliche und technische Entwicklung (z. B. veränderte Produktions- und Lieferprozesse der Wirtschaft, Erweiterung des Schnellgüterverkehrssystems und des Hochgeschwindigkeitsverkehrs), die erhöhten Anforderungen an die Eisenbahnen im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern und mit dem Individualverkehr (z. B. Angebote komplexer Logistiklösungen, garantierte Beförderungszeiten) und die Angleichung an die Verfahrensweisen anderer internationaler Organisationen.
4. Im einzelnen handelt es sich insbesondere um folgende Änderungen:

- a) Um die Einheitlichkeit des anwendbaren Rechts und des Frachtdokuments zu wahren, wird der Anwendungsbereich des Übereinkommens auf Beförderungen ausgedehnt, die dem eigentlichen Eisenbahntransport vorangehen oder ihm folgen; deren Zahl hat seit einiger Zeit deutlich zugenommen (Artikel 2 des Grundübereinkommens).

- b) Um die Sitze des Verwaltungsausschusses angemessener zu verteilen, wird ein neuer Modus für die Einteilung der Staaten in geographische Gruppen eingeführt und die Zahl der im Verwaltungsausschuß vertretenen Staaten von 11 auf 12 erhöht. Gleichzeitig soll künftig nicht mehr die Schweiz den ständigen Vorsitz innehaben, sondern der Vorsitz jeweils für eine Amtszeit gewählt werden (Artikel 7 des Grundübereinkommens).
- c) Die bisher lediglich formelle Kontrolle der Ausgaben des Zentralamtes durch die Regierung der Schweiz wird auf eine auch materielle Kontrolle ausgedehnt, da eine Überprüfung durch Sachverständige ergeben hat, daß eine rein formelle Kontrolle nicht ausreicht (Artikel 11 des Grundübereinkommens).
- d) Ein neuer Artikel regelt in summarischer Form die Haftung der Eisenbahnen für die Beförderung begleiteter Kraftfahrzeuge. Im übrigen werden wegen der gestiegenen Zahl der Transporte von Kraftfahrzeugen mit bzw. ohne Begleitung die begleiteten Kraftfahrzeuge im Hinblick auf das Beförderungsrecht dem Reisegepäck gleichgestellt (Artikel 1 ER/CIV).
- e) Der Höchstbetrag der Entschädigung in Anlehnung an den mittleren Wert eines Kraftfahrzeuges wird der Geldentwertung angepaßt und erhöht (Artikel 41 ER/CIV).
- f) In Anpassung an andere internationale Übereinkommen wird die Frist, nach deren Ablauf Ansprüche aus der Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden erlöschen, auf 6 Monate verlängert (Artikel 53 ER/CIV).
- g) Um das Angebot des Schienengüterverkehrs attraktiver zu gestalten, wird die Höchstgrenze der Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist bei nachgewiesenem Schaden vom Dreifachen der Fracht auf das Vierfache erhöht (Artikel 43 ER/CIM).

II. Verlauf der Ausschlußberatung

Der Ausschuß hält die Änderungen zur Anpassung an die moderne Entwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs für sachgerecht und sinnvoll. Er schlägt einstimmig vor, den Gesetzentwurf unverändert anzunehmen.

Bonn, den 29. April 1992

Dr. Dionys Jobst

Berichterstatter

