



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

**LAW-17136-CR 26/11
27.10.2017**

Original: EN

26. TAGUNG

Diskussionspapier

Zugangsbedingungen zum internationalen Eisenbahnmarkt

EINLEITUNG

1. Ziel der OTIF ist es, den internationalen Eisenbahnverkehr in jeder Hinsicht zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern, indem sie auf eine zügige Beseitigung von Hindernissen beim Grenzübertritt im internationalen Eisenbahnverkehr unter Berücksichtigung besonderer öffentlicher Belange hinwirkt, soweit diese Hindernisse ihre Ursache im staatlichen Verantwortungsbereich haben. Zur Erreichung dieses allgemeinen Ziels bietet das COTIF spezifische Instrumente an: die Entwicklung einheitlicher Rechtsordnungen (Anhänge zum Übereinkommen) oder „Soft Law“-Instrumente, einschließlich z. B. Empfehlungen und bewährte Verfahren.

Vor diesem Hintergrund gibt es drei Hauptgründe, die die Weiterverfolgung des Ziels der Eisenbahninteroperabilität über die EU hinaus rechtfertigen:

- die Erleichterung der Einrichtung von euro-asiatischen Eisenbahnkorridoren und regionalen Substrukturen, die den Kern eines effizienten internationalen Verkehrsnetzes ausmachen werden;
- die Harmonisierung der technischen Entwicklungen bei der Herstellung von Eisenbahnmaterial innerhalb eines einheitlichen Rechtsrahmens, um Investitionen zu erleichtern und Skaleneffekte zu ermöglichen;
- die Förderung einer systematisch geteilten, modernen Vision des Eisenbahnverkehrs,

und die alle zusammen die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs verbessern werden.

Die EU ist ein Paradebeispiel für einen regionalen Raum, in dem Rechtsvorschriften geschaffen wurden, um einen Flickenteppich aus größtenteils inkompatiblen Eisenbahnsystemen in ein kohärentes und modernes Modell umzuwandeln. Kohärent ist das Modell, weil es den Eisenbahnverkehr wahrhaft interoperabel macht, durch eine Reihe an Rechtsakten zur Entwicklung homogener technischer Lösungen, bei denen auch die betrieblichen Aspekte (z. B. die europäische Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer) Berücksichtigung finden. Modern ist es, weil es die Innovation anregt. Dadurch dass die Vorschriften hauptsächlich auf funktionalen Anforderungen beruhen und nur ins Detail gehen, wenn dies aus Gründen der technischen Kompatibilität oder Sicherheit notwendig ist, wird einerseits die technische Entwicklung angekurbelt, andererseits wird der Sektor durch das Sicherheitsmanagementsystem mittels gemeinsamer Sicherheitsmethoden in die Lage versetzt, transparente und diskriminationsfreie Harmonisierung auf freiwilliger Basis festzulegen. Diese grundlegenden Prinzipien machen die EU-Vorschriften auch in einem breiteren geografischen Kontext interessant.

2. Eines der Hindernisse im internationalen Eisenbahnverkehr, das außerhalb regionaler Organisationen für wirtschaftliche Integration wie der EU und dem EWR weiterhin besteht, ist das Fehlen von multilateralen Vereinbarungen zur Regelung des Zugangs für Eisenbahnunternehmen zur Infrastruktur eines anderen Staates zum Zweck der Erbringung internationaler Verkehrsleistungen. Es hat jedoch schon immer lokale grenzüberschreitende Operationen gegeben, bei denen ein Eisenbahnunternehmen auf der „anderen“ Seite der Grenze operiert hat. Diese Verkehrsleistungen wurden aber immer im Namen und auf

Rechnung des nationalen Eisenbahnunternehmens desjenigen Staates durchgeführt, auf dessen Gebiet die Verkehrsleistung stattgefunden hat.¹

Im klassischen Modell besaß ein integriertes Eisenbahnunternehmen die Infrastruktur bis zur Staatsgrenze, und Züge dieses Eisenbahnunternehmens wurden mit dem Grenzübertritt zu Zügen des benachbarten Eisenbahnunternehmens. Einnahmen und Sicherheitspflichten wurden zum selben Zeitpunkt übertragen. Betriebliche und Sicherheitsfragen wurden durch gegenseitige Versicherungen gelöst. Der Verkehr stellt eine „horizontale“ Dienstleistung dar, die der Wirtschaft als Ganzes nützt, einschließlich der Produktion von Gütern und Dienstleistungen, und die, wenn sie stillgelegt ist, die gesamte Wirtschaft lähmt. Er stellt zudem eine nachgeordnete Aktivität dar, deren Zyklen denjenigen der Wirtschaft im Allgemeinen folgen und diese verstärken, d. h. ein gesteigertes BIP löst einen überproportionalen Anstieg in der Nachfrage nach Verkehrsleistungen aus.² Folglich sollten internationale Rechtsinstrumente zur Verbesserung der Effizienz des Eisenbahnverkehrs sorgfältig geprüft werden, da sie positive Effekte auf die Wirtschaft im Ganzen entfalten könnten.

3. Dieses Diskussionspapier ist lediglich eine erste Analyse des Zugangs zum internationalen Eisenbahnmarkt. Es soll damit eine Debatte über mögliche nächste Schritte vom Zaun getreten werden. In diesem Zusammenhang gibt das Papier – anhand von Erfahrungen aus der Europäischen Union (EU) und der Eurasischen Wirtschaftsunion (EAWU) im Eisenbahnsektor sowie von Erfahrungen aus anderen Verkehrssektoren – einen kurzen Überblick darüber, wie internationaler Zugang auf multilateraler und auf bilateraler Ebene sichergestellt ist.

¹ Colin Buchanan and Partners: A study on the compliance of rail border traffic agreements with EU rail and competition legislation. 2005, Absatz 3.4.5.

² World Trade Organization. Council for Trade in Services. Land Transport Services Part I - Generalities and Road Transport. Background Note by the Secretariat (S/C/W/60). 28 Oktober 1998, Absatz 6.

I. ÜBERBLICK ÜBER ZUGANGSBESTIMMUNGEN IM EISENBAHNVERKEHR

I.1 – Liberalisierung in der Europäischen Union

4. Europäische Eisenbahnen waren traditionell stets auf rein nationalen Strecken aufgebaut. Bis zu den 1990er Jahren hatten integrierte staatliche Eisenbahnen ein halbes Jahrhundert lang, abgesehen von wenigen, zu vernachlässigenden Ausnahmen, de facto ein Betriebsmonopol in ihrem Staat. Dies bedeutete, dass auf beiden Seiten der Grenze jeweils eine einzige Einrichtung die Eisenbahnindustrie repräsentierte, dies konnten Ministerien sein oder auch in staatlichem Besitz befindliche Gesellschaften. Die Beziehungen zwischen Eisenbahnen waren daher einfach, wenn auch nicht immer harmonisch. Mit der Überfahrt einer Grenze änderte sich der rechtliche, kommerzielle und betriebliche Status eines Zuges, dieser war nun nicht länger ein Zug der Eisenbahn A, sondern einer der Eisenbahn B. Die Haftung für den Zug sowie die durch ihn generierten Einnahmen wurden von einem Unternehmen an das nächste übertragen, auch wenn am Zug selbst keine Änderungen vorgenommen wurden.³

Weitreichende Änderungen am traditionellen Betriebsmodell wurden erst durch die EU-Vorschriften vorgenommen. Für die Zwecke dieses Dokumentes ist es wichtig, die Vorschriften nicht als „Endprodukt“ zu betrachten, sondern auch die Zwischenstadien zu berücksichtigen, die für die Entwicklung eines Marktzugangsinstruments innerhalb der OTIF relevant sein können.

5. *Die ersten Schritte wurden Anfang der 1990er Jahre eingeleitet.* Am Anfang stand die Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft. Sie hat einen langen Prozess angestoßen, in dessen Rahmen der direkte grenzüberschreitende Betrieb von Zügen von ein und demselben Eisenbahnunternehmen eingerichtet und funktionsfähig gemacht wurde. Über mehrere Jahrzehnte hinweg hat die Europäische Union einen hochkomplexen Satz an Eisenbahnvorschriften entwickelt. Die grundlegenden Zugangsbedingungen für ein ausländisches Eisenbahnunternehmen zum Schienennetz eines anderen Landes wurden nicht separat entwickelt, sondern gemeinsam mit Anforderungen zur Gewährleistung der Nichtdiskriminierung zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern.

Von Beginn an wurde unterschieden zwischen der Erbringung der Verkehrsleistung und dem Betrieb der Infrastruktur, woraufhin sich die entsprechenden Begriffe des *Eisenbahnunternehmens* und des *Infrastrukturbetreibers* gebildet haben.

Mitgliedstaaten waren befugt, die Modalitäten für die Abgeltung der Benutzung dieser Infrastruktur durch Eisenbahnunternehmen und internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen festzulegen; diese Abgeltung musste dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung zwischen Eisenbahnunternehmen genügen.

Die internationalen Gruppierungen erhielten in den Mitgliedstaaten, in denen die angeschlossenen Unternehmen niedergelassen waren, für die Eisenbahninfrastruktur Zugangs- und Transitrechte und in den anderen Mitgliedstaaten, soweit die Abwicklung des

³ Colin Buchanan and Partners. A study on the compliance of rail border traffic agreements with EU rail and competition legislation. 2005, Absatz 3.3.4.

grenzüberschreitenden Verkehrs dies erforderte, Transitrechte. Zur Förderung des kombinierten Verkehrs war es zudem wichtig, dass Eisenbahnunternehmen, die Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr erbringen, gleichberechtigten Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der anderen Mitgliedstaaten erhielten.

Zur damaligen Zeit waren die Zugangsbedingungen noch nicht sehr weit entwickelt und beschränkten sich auf:

- Eine Anforderung, nach der das Nutzungsentgelt für die Infrastruktur so festzulegen war, dass jegliche Diskriminierung der Eisenbahnunternehmen untereinander vermieden wird;
- den Abschluss der erforderlichen administrativen, technischen und finanziellen Vereinbarungen mit den Betreibern der benutzten Eisenbahninfrastruktur, um die Fragen der Verkehrsregelung und der Verkehrssicherheit bei den grenzüberschreitenden Verkehrsleistungen zu regeln. Die Bedingungen dieser Vereinbarungen durften nicht diskriminierend sein.

Den nächsten Schritt bildete die Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen. Um zu gewährleisten, dass die Zugangsbedingungen zu Eisenbahninfrastruktur in der gesamten EU einheitlich und nichtdiskriminierend angewendet werden, wurde eine in der gesamten EU gültige Genehmigung für Eisenbahnunternehmen als zusätzliche Zugangsbedingung eingeführt.

6. Einen Quantensprung bildeten alsdann die Eisenbahnpakete, angefangen mit der Annahme des ersten Eisenbahnpakets Anfang 2001. Dieses Paket beinhaltete einen fertig entwickelten Satz an Zugangsbedingungen und gewährte den Eisenbahnunternehmen der EU weitere Zugangsrechte. De facto basierten alle nachfolgenden Bestimmungen auf dem ersten Eisenbahnpaket, welches sie lediglich verbesserten und vervollständigten.

Mit der Richtlinie 2001/12/EG erhielten die Eisenbahnunternehmen gleichberechtigten Zugang zum transeuropäischen Netz für den Schienengüterverkehr und nach dem 15. März 2008 zum gesamten Netz für grenzüberschreitende Schienenfrachtdienste. Zu diesem Zweck wurde der Begriff *internationaler Güterverkehr* wie folgt definiert: „Verkehrsleistungen, bei denen der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaats überquert; der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugabschnitte können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren;“.

Richtlinie 2001/14/EG führte detaillierte Regeln für die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung ein, die nachfolgend kurz beschrieben werden:

- Infrastrukturbetreiber oder unabhängige Stellen zur Fahrwegszuweisung vergeben das Recht zur Nutzung spezifischer Fahrwege in Form von Zugtrassen. Eisenbahnunternehmen und bestimmte andere Einrichtungen können die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten beantragen. Die Zuweisung muss fair und nichtdiskriminierend sein;
- Infrastrukturbetreiber oder unabhängige Entgelterhebungsstellen legen die Nutzungsentgelte für die Infrastruktur fest und kassieren sie ein. Das System zur Festlegung der Wegeentgelte darf nicht diskriminierend sein;

- Eisenbahnunternehmen müssen Sicherheitsbescheinigungen erhalten. Zum damaligen Zeitpunkt beschränkten sich die Anforderungen an Sicherheitsbescheinigungen auf EU-Ebene jedoch noch auf grundlegende Prinzipien.

Zur Gewährleistung von Transparenz und nichtdiskriminierendem Zugang zur Eisenbahninfrastruktur für alle Eisenbahnunternehmen wurden zwei zusätzliche Maßnahmen eingeführt:

- alle für die Wahrnehmung der Zugangsrechte benötigten Informationen sind in Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen;
- es wurde eine Regulierungsstelle eingerichtet, die über die Anwendung dieser EU-Vorschriften wachen und ungeachtet der gerichtlichen Nachprüfbarkeit als Beschwerdestelle fungieren sollte.

Mit dem *zweiten Eisenbahnpaket* wurde in 2004 die Liberalisierung des Güterverkehrs vorangetrieben, indem der Eisenbahngüterverkehrsmarkt ab dem 1. Januar 2007 vollständig für den Wettbewerb geöffnet wurde. In diesem Rahmen wurde auch der Inhalt von Sicherheitsvorschriften und Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen harmonisiert sowie die Aufgaben und Rollen der Sicherheitsbehörden und die Untersuchung von Unfällen.

Mit dem im Oktober 2007 angenommenen *dritten Eisenbahnpaket* wurden offene Zugangsrechte für den internationalen Eisenbahnpersonenverkehr eingeführt, einschließlich Kobotage, die ab 2010 zur Vermeidung von Rechtsmissbrauch gewissen Absicherungsmaßnahmen unterworfen wurden. Betreiber können Reisende an jedem auf einer internationalen Strecke gelegenen Bahnhof aufnehmen und absetzen, einschließlich an Bahnhöfen im selben Mitgliedstaat.

Bevor die Architektur des vierten Eisenbahnpakets erreicht werden könnte, musste das erste Eisenbahnpaket (Richtlinie 2012/34/EU) einem „Recast“ (Neufassung) unterzogen werden. Die bedeutendsten durch diese Richtlinie geschaffenen Änderungen waren die detaillierten und umfassenden Bestimmungen zu Serviceeinrichtungen, der nichtdiskriminierende Zugang zu ihnen und die unabhängige und transparente Verwaltung einiger davon. Wichtig ist hier, dass innerhalb der EU festgestellt wurde, dass ohne Zugang zu Serviceeinrichtungen, Eisenbahnunternehmen nicht in der Lage sind, das Grundzugangsrecht zu ausländischer Eisenbahninfrastruktur wahrzunehmen.

Schließlich vervollständigt das *vierte Eisenbahnpaket, insbesondere die Richtlinie (EU) 2016/2370*, den mit dem ersten Eisenbahnpaket angestoßenen Prozess der schrittweisen Marktöffnung. Hier wird jedem in einem Mitgliedstaat ansässigen Eisenbahnunternehmen allgemein das Recht zugesprochen, überall in der EU jegliche Art von Personenverkehrsdiensten durchführen zu dürfen, es werden Regeln zur Verbesserung der Unparteilichkeit bei der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur und zur Vermeidung von Diskriminierung festgelegt sowie die prinzipielle Ausschreibepflicht für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr festgeschrieben. Dieses Paket wurde 2016 angenommen. Die Richtlinie 2012/34/EU enthält eine vollständige Liste an Zugangsbedingungen und Maßnahmen, die auf die Erleichterung und Durchsetzung solcher Rechte abzielen.

Eine weitere Eisenbahnverkehrsübung: die Eurasische Wirtschaftsunion

7. Eines der Ziele der EAWU besteht in der Einrichtung eines gemeinsamen Marktes der Verkehrsleistungen. Die Mitgliedstaaten sind angehalten, die schrittweise Liberalisierung der zwischen Mitgliedstaaten angebotenen Verkehrsdienste anzustreben. Das Liberalisierungsverfahren, die Bedingungen und die Stadien werden in internationalen Verträgen innerhalb der Union festgelegt, unter Berücksichtigung der im Vertrag über die Eurasische Wirtschaftsunion und seinen Anhängen gegebenen Spezifizierungen.

Die von den EAWU-Mitgliedstaaten festgelegten Ziele umfassen unter anderem:

- die schrittweise Einrichtung eines gemeinsamen Marktes für Schienenverkehrsdienste;
- die Öffnung der nationalen Eisenbahnmärkte der Mitgliedstaaten für Eisenbahnverkehrsorganisationen anderer Mitgliedstaaten;
- die Öffnung der Infrastruktur für Beförderer anderer Mitgliedstaaten.

Es muss jedoch betont werden, dass die oben erwähnten Vorschriften erst kürzlich eingeführt wurden und es daher für die Bewertung ihrer Umsetzungsweise und Effizienz noch zu früh sein könnte. Eine Erwähnung sind diese Entwicklungen aber allemal wert, zumal sie das Interesse regionaler Organisationen an der Entwicklung regionaler Zugangsbedingungen bezeugen.

8. Innerhalb der EAWU gelten detaillierte Zollvorschriften. Dort ist insbesondere bestimmt, dass Zölle für Eisenbahnverkehrsleistungen und/oder deren Schwellenwerte (Preisgrenzen) in Übereinstimmung mit dem innerstaatlichen Recht der Mitgliedstaaten und internationalen Verträgen festzusetzen (zu ändern) sind, aus dem innerstaatlichen Recht der Mitgliedstaaten herrührende Unterschiede sind jedoch erlaubt.

Die „*Rules for Access to Rail Transport Infrastructure within the Eurasian Economic Union*“ (Zugangsbestimmungen zur Eisenbahninfrastruktur in der Eurasischen Wirtschaftsunion), einer der Anhänge zum Übereinkommen, regeln die Beziehungen zwischen Beförderern und Infrastrukturbetreibern im Bereich des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur in verschiedenen Infrastrukturabschnitten innerhalb der Union. Hier muss betont werden, dass der Zugang nur zu bestimmten Infrastrukturabschnitten gewährt wird, also zu den Teilen der Infrastruktur, die an einen Knotenpunkt zwischen zwei benachbarten nationalen Schienennetzen grenzen, innerhalb eines vom Infrastrukturbetreiber spezifizierten „Lokomotivenzirkulationsbereichs“.

Der Zugang zur Infrastruktur wird für einzelne Abschnitte gewährt und basiert auf folgenden Grundsätzen:

- Gleiche Anforderungen für alle Beförderer auf der Grundlage der Gesetze des Mitgliedstaates, in dem sich die Infrastruktur befindet;
- Anwendung einer einheitlichen Preis-/Tarifpolitik für die Infrastrukturleistungen in Übereinstimmung mit der Gesetzeslage in dem Mitgliedstaat, in dem sich die Infrastruktur befindet;
- Verfügbarkeit von Informationen zur Liste der Infrastrukturleistungen, dem Verfahren, mit dem diese Leistungen basierend auf den technischen und technologischen Eigenschaften der Infrastruktur angeboten werden können, sowie zu den Tarifen, Gebühren und Entgelten für die Leistungen;
- rationale Planung von Reparatur-, Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten an der Infrastruktur für die effektive Nutzung ihrer Kapazitäten und zur Sicherstellung eines

kontinuierlichen Beförderungsprozesses und der Intaktheit und Sicherheit damit verbundener Prozesse;

- Schutz von Informationen, die ein Handels- oder Staatsgeheimnis sind, das im Planungsprozess und während der Organisation der Beförderungsaktivitäten und Zurverfügungstellung von Infrastrukturleistungen bekannt wird;
- Priorität (Sequenz) der Bereitstellung des Infrastrukturzugangs für Beförderer, wenn die Infrastrukturkapazitäten beschränkt sind, in Übereinstimmung mit dem normalen Zugbewegungsplan;
- Sicherstellung durch die Beförderer, dass das verwendete Rollmaterial in einem angemessenen technischen Zustand ist.

Der Infrastrukturbetreiber ist verpflichtet, Beförderern, die über folgende Dokumente verfügen, Zugang zu Infrastrukturleistungen zu gewähren:

- Lizenz zur Durchführung von Beförderungsaktivitäten, ausgestellt von der offiziellen Behörde des Mitgliedstaats gemäß Gesetzgebung des Mitgliedstaats, in dem sich die Infrastruktur befindet;
- Sicherheitsbescheinigung, ausgestellt von der offiziellen Behörde des Mitgliedstaats gemäß Gesetzgebung des Mitgliedstaats, in dem sich die Infrastruktur befindet. Die Sicherheitsbescheinigung bescheinigt, dass das Sicherheitsmanagementsystem die anwendbaren Sicherheitsvorschriften erfüllt;
- Beschäftigung ausgebildeter Angestellter in der Organisation, dem Management und der Ausführung des Beförderungsprozesses, mit Qualifikationsbescheinigungen, die gemäß Gesetzgebung des Mitgliedstaats ausgestellt wurden, in dem sich die Infrastruktur befindet.

Der Zugang zu infrastrukturellen Dienstleistungen ist auf der Grundlage der Gesetzesanforderungen des Mitgliedstaats, in dem sich die Infrastruktur befindet, zu gewähren. Folgende Stadien müssen dabei durchlaufen werden:

- Entwicklung und Veröffentlichung einer technischen Spezifikation zu Infrastrukturabschnitten durch den Infrastrukturbetreiber;
- Einreichung eines Antrags auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur innerhalb der Eurasischen Wirtschaftsunion (nachstehend „Antrag“) gemäß Anhang durch den Beförderer;
- Prüfung des Antrags durch den Infrastrukturbetreiber;
- Genehmigung des Zugbewegungs- und des Zeitplans;
- Abschluss eines Vertrages für die Erbringung infrastruktureller Dienstleistungen in Übereinstimmung mit der Gesetzgebung in dem Mitgliedstaat, in dem sich die Infrastruktur befindet.

9. Jegliche Streitigkeiten und Meinungsverschiedenheiten zwischen Beförderer und Infrastrukturbetreiber sind in Verhandlungen beizulegen. Wenn Beförderer und Infrastrukturbetreiber im Laufe der Verhandlungen keine Einigung erzielen können, sind die Streitigkeiten und Meinungsverschiedenheiten in Übereinstimmung mit dem in der Gesetzgebung des Mitgliedstaats, in dem sich die Infrastruktur befindet, festgelegten Verfahren zu lösen.

II. PRAXIS IM LUFTVERKEHR: ICAO

II.1 Gründungsabkommen

10. In 1944 wurden in Chicago drei internationale Texte, die u. a. den Marktzugang behandelten, angenommen, mit Auswirkungen auf die multilaterale Regulierung des internationalen Luftfahrtverkehrs:

- Das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, der wichtigste dieser Texte, unterzeichnet am 7. Dezember 1944 in Chicago, welches die Einrichtung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) sowie einige Artikel zum Thema wirtschaftliche Regulierung enthält.
- Als zweites Instrument die Vereinbarung über den Durchflug im internationalen Fluglinienverkehr, welche zwei Luftverkehrsfreiheiten regelt und den multilateralen Austausch von Überflugsrechten und Rechten zu technisch bedingten Zwischenlandungen für planmäßige Luftverkehrsdienste zwischen Vertragsstaaten anerkennt.
- Als drittes Instrument das Internationale Luftverkehrsabkommen mit den fünf Freiheiten des Luftverkehrs für planmäßige internationale Luftverkehrsdienste. Dieser Text ist schon zu Beginn nur für neunzehn Staaten in Kraft getreten, acht davon sind später sogar wieder ausgetreten.⁴

Die Delegierten der Chicagoer Konferenz von 1944 haben es versäumt, sich auf ein einheitliches globales Marktsystem für den internationalen Luftverkehr zu einigen.⁵

Artikel 6 des Chicagoer Abkommens vervollständigt die restriktive Logik des Prinzips der Hoheit über den Luftraum um einen dispositiven Grundsatz des Marktzugangs. So darf „keine planmäßige internationale Luftverkehrsleistung über dem oder in das Staatsgebiet eines Vertragsstaates durchgeführt werden, es sei denn, es liegt eine Sondererlaubnis oder -genehmigung dieses Staates vor, und auch dann nur in Übereinstimmung mit den Bedingungen der Erlaubnis oder Genehmigung.“⁶

Mit zwei [im Rahmen der ICAO abgeschlossenen] Zusatzvereinbarungen, der Vereinbarung über den Durchflug im internationalen Fluglinienverkehr („Abkommen der zwei Freiheiten“) und dem Internationalen Luftverkehrsabkommen („Abkommen der fünf Freiheiten“) wurden die sogenannten „Freiheiten der Luft“ eingeführt, die eigentlich eine Reihe an Einschränkungen darstellen, mit denen die Marktzugangsrechte in einem Rahmen wachsender Offenheit begrenzt werden sollten. Von diesen beiden Abkommen erreichte lediglich das Abkommen der zwei Freiheiten – welches sich auf die Einschränkung der Überflugs- und nicht kommerziellen Landungsrechte beschränkt – breiten Zuspruch in einer den ungezügelten Marktkräften skeptisch gegenüberstehenden Welt. Das Abkommen der fünf Freiheiten hielt für die Fluggesellschaften der Vertragsstaaten die Möglichkeit bereit, vertiefte transnationale Streckennetze zu entwickeln, indem ihnen das Privileg gewährt wurde, nicht nur zwischen jedem Punkt in ihrem Heimatstaat und jedem Punkt in einem anderen Vertragsstaat hin- und herzufliegen, sondern auch über diesen fremden Staat hinaus Punkte in einem dritten Vertragsstaat anzufliegen. Dieses Abkommen der fünf Freiheiten konnte jedoch

⁴ Elmar Giemulla, Ludwig Weber. *International and EU Aviation Law. Selected Issues*. Kluwer Law International, 2011, S.129-130.

⁵ Brian F. Havel and Gabriel S. Sanchez. *The Principles and Practice of International Aviation Law*. Cambridge University Press, 2014, S. 72

⁶ Brian F. Havel and Gabriel S. Sanchez. *The Principles and Practice of International Aviation Law*. Cambridge University Press, 2014, S. 41-42.

nur sehr wenige Anhänger anwerben⁷ und war somit von Beginn an eine lediglich auf dem Papier bestehende Totgeburt.

II.2 Liberalisierung durch bilaterale Abkommen und globaler Liberalisierungsansatz der ICAO

11. Nachdem es also nicht gelungen war, mit dem Abkommen der fünf Freiheiten einen multilateralen Austausch – wenn auch nur minimal – liberaler Marktzugangsprivilegien anzuregen, begannen die Staaten damit, bilaterale Luftverkehrsabkommen als wichtigste diplomatische und politische Instrumente für den Luftverkehr zu verwenden. Als Gegenstand rein bilateralen Austauschs wurden Marktzugangsprivilegien jedoch nur strikt nach dem Reziprozitätsprinzip gewährt. Ein Staat konnte beschließen, jede beliebige Anzahl an Betriebsbeschränkungen zu verschärfen oder zu lockern, einschließlich Einschränkungen bezüglich Preis, Kapazitäten, Frequenz und Verkehrsfreiheiten, je nach Widerspenstigkeit oder Großzügigkeit seiner bilateralen Partner.⁸

Trotz Kritik an dem bilateralen System und der Befürwortung eines multilateralen ist das erstere noch immer in Kraft.

Gleichwohl hat die ICAO – empfänglich für weltweiten Wandel im internationalen Luftverkehr – diverse Studien zur Liberalisierung des internationalen Luftverkehrs in die Wege geleitet.⁹ Sie hat auch umfassende Richtlinien und Leitfäden zum Marktzugang entwickelt. Konkret setzt sich dieses Material aus relevanten Resolutionen der Versammlung, Modellklauseln für Luftverkehrsabkommen und Schlussfolgerungen, Empfehlungen und Erklärungen der Luftverkehrskonferenz zusammen. Die von der ICAO entwickelten Muster für Luftverkehrsabkommen waren nützliche Hilfen für die Liberalisierung und wurden von Staaten zur Erweiterung ihrer Luftverkehrsbeziehungen genutzt. Nach gründlichen Vorbereitungen hat die ICAO in 2008 die erste *ICAO Air Services Negotiation Conference* (ICAN) abgehalten. Die ICAN bietet ein zentrales Gesprächsforum für Staaten, wo sie bilaterale Verhandlungen führen und die Effizienz des Verhandlungsprozesses so erheblich verbessern können. Von Beginn an hat dieses Event einmal jährlich stattgefunden, immer in verschiedenen Regionen und mit stetig wachsender Teilnehmerzahl. In 2012 hatten 107 Länder (56 Prozent der ICAO-Mitglieder) diese Veranstaltung mindestens einmal besucht, was zur Unterzeichnung von über 300 Luftverkehrsabkommen und -regelungen geführt hat.¹⁰

12. Jüngste Entwicklungen im internationalen Luftverkehrsmarkt zeigen, dass mehr und mehr Staaten die Liberalisierung annehmen. Luftverkehrsabkommen, die – weit über die dritte und vierte Freiheit¹¹ hinaus – nahezu uneingeschränkte Marktzugangsrechte gewähren, werden oft als „Abkommen des offenen Himmels“ („open skies agreements – OSA) bezeichnet und sind weit verbreitet. Die Luftfahrtindustrie durchlebt weiterhin strukturellen Wandel und der Markt

⁷ Brian F. Havel and Gabriel S. Sanchez. *The Principles and Practice of International Aviation Law*. Cambridge University Press, 2014, S. 73-74

⁸ Brian F. Havel and Gabriel S. Sanchez. *The Principles and Practice of International Aviation Law*. Cambridge University Press, 2014, S. 74-75

⁹ Elmar Giemulla, Ludwig Weber. *International and EU Aviation Law. Selected Issues*. Kluwer Law International, 2011, S.177.

¹⁰ „Expanding market access for international air transport“. ICAO, Working paper (ATConf/6-WP/13), 2012, Absätze 3.1, 3.2 und 3.3.

¹¹ **Dritte Freiheit der Luft** - Das Recht oder Privileg auf planmäßige Beförderung von Passagieren oder Fracht im internationalen Luftverkehr vom Heimatstaat der Fluggesellschaft ins Ausland. **Vierte Freiheit der Luft** - Das Recht oder Privileg auf planmäßige Beförderung von Passagieren oder Fracht im internationalen Luftverkehr vom Ausland in den Heimatstaat der Fluggesellschaft.

ist stärker umkämpft als früher. Innovative und neue Geschäftsmodelle wie Billigfluglinien sind jetzt weit verbreitet.

Die wachsende Anzahl liberaler Abkommen, einschließlich OSA, stellt einen positiven Trend in Richtung Schaffung einer Basis für einen breiteren Konsens in Richtung Multilateralismus im Austausch kommerzieller Rechte dar, einem der Hauptziele der ICAO.¹²

In dem für die 6. Weltluftfahrtkonferenz (Montreal, 18. bis 22. März 2012) verfassten Arbeitspapier des Sekretariates der ICAO „Expanding market access for international air transport“ (Erweiterter Marktzugang für internationale Luftverkehrsdienste) war Folgendes konstatiert worden:

Ein erweiterter Marktzugang ist grundlegend für die Entwicklung des globalen Luftverkehrssystems, da alle internationalen Luftverkehrsleistungen unter den von Staaten gewährten Marktzugangsrechten durchgeführt werden. Beschränkungen des Marktzugangs bleiben eines der Haupthindernisse für einen effizienten Rechtsrahmen der internationalen Luftverkehrsleistungen, bessere Streckennetze und die Maximierung der Vorteile des Luftverkehrs für Staaten und Bürger.¹³

III. DIE PRAXIS IM STRAßENVERKEHR AM BEISPIEL BILATERALER UND MULTILATERALER ANSÄTZE

13. Internationale Marktzugangsbedingungen werden heute entweder von regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration (z. B. EU) oder durch klassische bi- und/oder multilaterale Abkommen geregelt. Wie nachstehend dargelegt, können solche Abkommen qualitative und/oder quantitative Marktzugangsregeln enthalten. Im Rahmen dieses Dokuments werden die von regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration entwickelten Lösungen jedoch nicht beschrieben, auch wenn sie die klassischen internationalen Abkommen beeinflusst haben.

III.1 Bilaterale Straßenverkehrsabkommen¹⁴

14. Internationale bilaterale Systeme basieren auf die Menge beschränkenden Modellen, die einem ineinander greifenden System bilateraler Regierungsabkommen entstammen. Gemäß der QuARTA der Weltbank¹⁵ sind die bevorzugten Einschränkungen des internationalen Betriebs im Bereich der mengenmäßig beschränkten bilateralen Beziehungen die folgenden:

- Beschränkte Anzahl der gegenseitigen Fahrtbewilligungen zwischen Vertragsstaaten;
- begrenzte Jahresquoten, die in demselben internationalen Rechtskontext für verschiedene Beförderungsarten festgelegt sind, z. B. für bilateralen Verkehr (Export, Import), Transitverkehr, grenznahen Verkehr (z. B. innerhalb eines Streifens von 50

¹² Expanding market access for international air transport“. ICAO, Working paper (ATConf/6-WP/13), 2012, Absätze 2.1, 2.3 und 2.5

¹³ „Expanding market access for international air transport“. ICAO, Working paper (ATConf/6-WP/13), 2012, Absatz 1.1.

¹⁴ Siehe Weltbank; IRU. 2016. Road Freight Transport Services Reform: Guiding Principles for Practitioners and Policy Makers. World Bank, Washington, DC. © World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/25853> Lizenz: CC BY 3.0 IGO, S. 39-40.

¹⁵ Kunaka, Charles; Tanase, Virginia; Latrielle, Pierre; Krausz, Peter. 2013. Quantitative analysis of road transport agreements (QuARTA). Washington DC: World Bank. <http://documents.worldbank.org/curated/en/175601468157187988/Quantitative-analysis-of-road-transport-agreements-QuARTA>.

km beidseitig der Grenze), Verkehr mit Drittländern mit oder ohne Transitverpflichtung durch das Niederlassungsland, jährliche Prüfung des Ausschöpfungslevels der Quoten und damit in Verbindung stehende Neuverteilung ungenutzter Quoten;

- Beschränkung von Rückfracht-Übernahmen;
- vollständiges Kabotageverbot;
- Beschränkung der gegenseitigen Steuerbefreiungen;
- zeitliche Beschränkung der Gültigkeit von Bewilligungen (monatlich, jährlich usw.);
- Toleranz des Systems: Zulassen von bewilligungs- und/oder quotenfreien Beförderungsleistungen für bestimmte Verkehrsarten.

Die bilateralen Abkommen decken ähnliche Themen ab. Infolge ihres immer häufigeren Vorkommens ist ihre Verwaltung und Umsetzung schwierig geworden. Alle wichtigen Entscheidungen zur praktischen Umsetzung der Abkommen wurden einem gemeinsamen Ausschuss aus Vertretern aus zwei Ländern übertragen, der sich i. d. R. einmal pro Jahr trifft. Die Deregulierung (Ersetzen mengenmäßiger Beschränkungen durch qualitative Kriterien) setzte zur gleichen Zeit ein, als das System der bilateralen Abkommen seinen Höhepunkt erlebte, blieb jedoch ohne weitreichende Auswirkungen auf Inhalt und Funktionsweise dieser Abkommen. Einige grundlegende Elemente für den Zugang zum Beruf wurden in eine Anzahl bilateraler Abkommen integriert, quantitative Zugangsbestimmungen blieben jedoch nahezu unberührt.

Parallel zu dieser Entwicklung stärkten die Einführung und Umsetzung einer Reihe von internationalen Verkehrsübereinkommen den rechtlichen Kontext der mehr auf qualitativen Kriterien beruhenden bilateralen Abkommen. Die Bemühungen zur Schaffung harmonisierter Bestimmungen in den bilateralen Abkommen blieben jedoch weitgehend ohne Erfolg. Das allen bilateralen Abkommen innewohnende Charakteristikum der Diskriminierung wirkte weiter gegen Betreiber, die unter jedem Abkommen unterschiedlich behandelt wurden. Selbst auf der Grundlage desselben Musters und anhand derselben Prinzipien verfasste Abkommen konnten die Diskriminierung zwischen Betreibern nicht aus der Welt schaffen. Obwohl sich auf multilateraler Ebene die Herangehensweisen konstant in Richtung Verkehrsliberalisierung bewegt haben, sind bilaterale Abkommen in allen Regionen der Welt dennoch die vorrangigen Instrumente zur Regulierung des Zugangs zu internationalen Märkten geblieben. So haben die ECOWAS-Mitgliedstaaten in Westafrika in 1982 beispielsweise ein Übereinkommen zur Regulierung des zwischenstaatlichen Verkehrs abgeschlossen. Dieses Übereinkommen gibt die grundlegenden Regeln vor, die auf sich aus internationalen Strecken zusammensetzenden Transportwegen gelten, sowie die technischen Bedingungen für Fahrzeuge (Gewicht und Abmessungen), überlässt jedoch die Implementierung der Güterverkehrsabwicklung den bilateralen Abkommen.

III.2 Multilaterale Straßenverkehrsabkommen¹⁶

15. Derartige Abkommen können, wie beispielsweise das Nordamerikanische Freihandelsabkommen (NAFTA), handelsorientiert sein oder in verkehrsorientierten Vereinbarungen und Modellen bestehen. Lediglich die verkehrsorientierten Abkommen werden nachstehend näher erläutert.

¹⁶ Siehe Weltbank; IRU. 2016. Road Freight Transport Services Reform: Guiding Principles for Practitioners and Policy Makers. World Bank, Washington, DC. © World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/25853> Lizenz: CC BY 3.0 IGO, S. 35, 40-41.

Internationale Zusammenarbeit kann erhebliche positive Auswirkungen auf die Erleichterung des Straßenverkehrs für Länder in deren jeweiligen Subregionen haben. Eines der bislang bestbekanntesten Beispiele hierfür ist die in 1953 eingerichtete Europäische Konferenz der Verkehrsminister (EKVM).

Am 1. Januar 1974 führte die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (die 2006 zum ITF wurde) die „*Multilateral Quota*“ (multilaterale Quote) ein, ein System aus Transportlizenzen für den paneuropäischen Straßengüterverkehr. Diese Lizenzen ermöglichen es den Verkehrsunternehmen, eine unbegrenzte Anzahl multilateraler Güterverkehrsleistungen in 42 am System teilnehmenden Mitgliedsländern durchzuführen. Die *Multilateral Quota* wird von der Straßenverkehrsgruppe (*Road Transport Group* - RTG) des ITF verwaltet, die Lizenzen an die 42 Mitgliedsländer des Systems sowie ein Anwenderhandbuch herausgibt.

Multilaterale Bewilligungen der EKVM ermöglichen es den in einem EKVM-Mitgliedsland ansässigen Verkehrsunternehmen, gewerbsmäßig Güter zwischen EKVM-Ländern oder durch das Staatsgebiet eines oder mehrerer EKVM-Länder zu befördern. Die Lizenzen sind für Verkehrsleistungen zwischen EKVM-Mitgliedsländern und Drittländern oder für Kabotage Transporte nicht gültig.

Wie jedes System, das sich anpassen muss, um sich entwickeln zu können, hat auch das Quotensystem der EKVM in den letzten 10 Jahren einige Herausforderungen durchlebt, darunter

- eine ungleichmäßige Verteilung der Lizenzen zwischen den Ländern;
- gewisse Beschränkungen in Bezug auf die Verwendung der Lizenzen, wodurch die Nutzungseffizienz der EKVM-Quoten sinkt;
- Kontrollen und Sanktionen im Quotensystem liegen vornehmlich in der Verantwortung des Landes, in dem das Fahrzeug registriert ist, und es gibt wenig Kooperation zwischen den unterschiedlichen nationalen Aufsichtsbehörden oder zwischen Behörden verschiedener Länder im Bereich der Straßenverkehrsdurchführung und der Verstöße;
- protektionistische Tendenzen in einigen Ländern, ein Trend, der sich durch die jüngste Wirtschaftskrise zweifellos verstärkt hat.

Im Mai 2015 haben die Minister unter dem multilateralen Quotensystem der EKVM eine Qualitätscharta für den Straßengüterverkehr angenommen, mit der Qualifikationsnormen für Unternehmen, Führungskräfte und Fahrer festgelegt wurden. Die Qualitätscharta ist am 1. Januar 2016 in Kraft getreten. Sie fokussiert sich auf folgende vier Bereiche:

- Zulassung zum Beruf des Verkehrsunternehmers;
- Einhaltung der Fahrt- und Ruhezeiten;
- Kategorisierung der Verstöße und
- Fahrertraining.

Was die Zulassung zum Beruf betrifft, werden vier Kriterien geprüft: Professionalität, Ehrenhaftigkeit, finanzielle Situation und Ansässigkeit in einem der EKVM-Mitgliedsländer.

IV. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND NÄCHSTE SCHRITTE

16. Wie oben dargelegt, ist die Festlegung von Zugangsbedingungen ein sehr sensibles und komplexes Thema. Für die Verbesserung der Verkehrseffizienz ist es jedoch unerlässlich. Der

Einblick in den Luft- und den Straßenverkehr zeigt den Bedarf an einem Rechtsinstrument zur Regelung der multilateralen Marktzugangsbedingungen. Ferner sind auch die diversen Beispiele für Erfolge und Misserfolge zu berücksichtigen. Wir müssen uns stets vor Augen führen, dass viele der aktuellen Probleme des internationalen Verkehrs ihren Ursprung in der Vergangenheit haben, dass sich das internationale Wirtschafts- und Rechtsumfeld jedoch geändert hat.

Der Flickenteppich aus voll entwickelten nationalen Eisenbahnsystemen innerhalb der EU ist noch immer komplex. Wenn man den Anwendungsbereich gemeinsamer Vorschriften für einen im gegenseitigen Einvernehmen beschlossenen internationalen Verkehr auch über die EU hinaus erweitern will, wird es nötig sein, die voll entwickelten Vorschriften der EU zu vereinfachen und anzupassen.

Das Unionsrecht deckt das gesamte Eisenbahnsystem ab, einschließlich aller Haupt- und Nebenstrecken. Im Rahmen der Entwicklung von Interoperabilität innerhalb des COTIF werden die Vorschriften lediglich den internationalen Verkehr betreffen.

Ferner ist das Interoperabilitätskonzept in der EU an eine Öffnung der Märkte im Rahmen eines Wettbewerbsmodells geknüpft. Allerdings können Staaten, innerhalb ihrer eigenen Grenzen oder in klar abgegrenzten Regionen, wie dem GCC-Projekt im Golf, auch ihr eigenes Eisenbahnsystem aufbauen, das auf dem Prinzip der Zusammenarbeit und Gegenseitigkeit und nicht auf Wettbewerb beruht. Das COTIF ist mit all diesen Eisenbahnmodellen kompatibel und sollte es auch bleiben.

Der Wunsch nach effizienteren und wirtschaftsorientierteren Eisenbahnen ist nicht nur in Mitgliedstaaten der EU zu vernehmen. Um das volle Potenzial der Eisenbahn im internationalen Verkehr ausschöpfen zu können, wäre es ratsam, den Zugang internationaler Züge zum Netz mit den Nachbarstaaten koordinieren und verhandeln zu lassen, ohne jedoch ein gemeinsames Marktmodell für den Zugbetrieb vorzuschreiben. Dieser Denkansatz führt zu einer Unterscheidung zwischen

- technischer Interoperabilität (hier handelt es sich um einen laufenden Prozess, der im neuen Anhang H widergespiegelt und der den direkten Betrieb von Zügen zwischen OTIF-Mitgliedstaaten ermöglichen wird) und
- Zugangsbedingungen, die in einem multilateralen Rahmen festgelegt werden können, sobald geklärt ist, bis zu welchem Grad ein Zugangsmodell zwischen OTIF-Mitgliedstaaten geteilt werden kann.

17. Innerhalb des OTIF-Raums können Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber vertikal integriert oder aber zwei voneinander unabhängige Einrichtungen sein; Gesellschaften können privat, staatlich oder sogar Teil einer Behörde sein. Nationale Eisenbahnmärkte können intern liberalisiert sein oder nach dem Monopolprinzip funktionieren. Nichtsdestoweniger kann, wie oben beschrieben, die internationale Zusammenarbeit noch erheblich effizienter gestaltet werden als heute, indem ein passender Rechtsrahmen und damit Schnittstellen zwischen den nationalen Eisenbahnsystemen geschaffen werden.

In diesem Zusammenhang scheint es, als wenn die von der EU entwickelten und verwendeten Kriterien von der EAWU mit geringfügigen Anpassungen übernommen wurden. Aus diesem Grund scheint die regionale Regulierung der EU und der EAWU ein guter Ausgangspunkt für die Entwicklung eines internationalen multilateralen Rechtsinstruments zu sein, das an die Eigenheiten der OTIF-Mitgliedstaaten angepasst ist. Die entsprechenden Arbeiten sollten sich an folgenden Punkten orientieren:

- Festlegung der Zugangsbedingungen (Fahrwegzuweisung, Infrastrukturnutzungsentgelte usw.);
- Festlegung des Zugangsbereiches (Kernnetz, in- oder exklusive Serviceeinrichtungen, gesamtes Netz oder einzelne Strecken, Beschränkungen);
- Festlegung der Anforderungen an Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und deren Beziehungen untereinander (Genehmigungen, Privathaftpflichtversicherungen, Sicherheitsbescheinigungen, Nutzungsvertrag usw.);
- Festlegung einer angemessenen Rechtsform für das Instrument und den Beitrittsmechanismus (allgemeine Anwendung in allen dem Rechtsinstrument beigetretenen Parteien oder lediglich zwischen Staaten, die sich untereinander darauf verständigt haben).

Für die Zwecke des COTIF sollte die Definition der Begriffe EVU und IB funktional sein und keine bestimmte Rechts- und/oder Organisationsform (vertikale Integration oder Trennung) voraussetzen, wie dies in der EU der Fall ist. Einige weitere – zum Teil heikle, die Organisation nationaler Märkte betreffende – Fragen sollten ebenfalls diskutiert werden, wie beispielsweise ein angemessener Durchsetzungsmechanismus (nationale vorschriftensetzende Stellen, zwischenstaatliche Ausschüsse usw.).

Diesen Fragen sollten unter Berücksichtigung der im Luft- und Straßenverkehr entwickelten Lösungen, die zur erfolgreichen Entwicklung globaler Vorschriften geführt haben, nachgegangen werden. Gleichzeitig sollte aber auch die mit den EU-Vorschriften erzielte Harmonisierung gewahrt und als Errungenschaft angesehen werden.

Ferner sollten bei allen folgenden Diskussionen zu diesem Thema die relevanten Bestimmungen des Allgemeinen Übereinkommens über den Handel mit Dienstleistungen (GATS), Anlage 1B des Marrakesch-Abkommens der Welthandelsorganisation, beachtet werden. Für die Zwecke dieser Bewertung ist es jedoch ausreichend zu erwähnen, dass das GATS auf den Eisenbahnverkehr Anwendung findet, insbesondere auf den Personen- und Güterverkehr.

Die OTIF hat die historische Chance, die aktuell fragmentierten Ansätze der Marktzugangsbedingungen zu überarbeiten und die Möglichkeit eines internationalen multilateralen Rechtsregimes für den internationalen Marktzugang zu untersuchen. Eine gründliche Prüfung der Frage durch die Mitgliedstaaten der OTIF könnte dazu führen, dass eine sowohl formal als auch inhaltlich angemessene Lösung gefunden wird.

Beschlussvorschlag

1. Der Revisionsausschuss nimmt die vom Sekretariat der OTIF in Dokument LAW-17136-CR 26/11 präsentierte Analyse zur Kenntnis und stellt fest, dass

folgende Mitgliedstaaten [Liste] ihr Interesse an der Entwicklung harmonisierter Zugangsbedingungen bekundet haben.

2. Der Revisionsausschuss beauftragt den Generalsekretär, die Arbeiten zu diesem Thema entlang der in Dokument LAW-17136-CR 26/11, Teil IV vorgegebenen Leitlinien weiterzuführen.