

*Forschungsstelle
für deutsches und internationales
EisenbahnRecht*

**Hans-Jürgen Kühlwetter
Roman J. Brauner (Hrsg.)**

**Eisenbahnrechtliche Beiträge
Band 2**

Fahrzeugzulassung

**Dokumentation der Fachtagung
„Die Eisenbahn im Recht“
vom 8. Februar 2006 in Bochum**

Minirex

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	5
Fahrzeugzulassung in nationaler und internationaler Praxis – ein Erfahrungsbericht Dr.-Ing. Michael Dalacker, MBA	7
Rechtlicher Rahmen der Fahrzeugzulassung – EBO, KonVEIV, TSI, COTIF Dr. Roman J. Brauner	22
Die Rolle der Eisenbahn-Cert im Zulassungsprozess Dipl.-Ing. Hartmut Freystein	51
Harmonisierung des europäischen und des COTIF-Zulassungssystems Karl Erik Raff	68
Die Zulassung von Schienenfahrzeugen im Spannungsverhältnis zwischen Werkvertrags- und Verwaltungsrecht Sven Deimann, LL.M. (McG)	82
Fahrzeugzulassung und Netzzugang Dr. Urs Kramer	102
Bestandsschutz zugelassener Fahrzeuge Dr. Bernd H. Uhlenhut	116
Verzeichnis der Referenten	136

Vorwort

Im Jahre 1842 überschritt zum ersten Mal eine Eisenbahnlinie in Europa eine Staatsgrenze, und zwar zwischen Aachen und Lüttich. Dies wäre an sich Anlass gewesen, Fragen der Fahrzeugzulassung grenzüberschreitend zu regeln.

Während in der Folge Fragen der durchgehenden Expedition von Gütern und der durchgehenden Beförderung von Personen in internationalen Übereinkommen geregelt wurden und im deutschen Sprachbereich sogar im Verfassungsrang Niederschlag fanden, war eine ähnliche Entwicklung im Bereich der gegenseitigen Anerkennung von nationalen Fahrzeugzulassungen im Eisenbahnbereich nicht festzustellen. Zurückzuführen ist dies auf eine sehr starke nationale Betonung der Fahrzeugherstellung und der damit verbundenen jeweiligen national bestimmten technischen Philosophie von Sicherheitslösungen. Es ist unverkennbar, dass zu dieser Zeit die Entwicklung und Herstellung von Eisenbahnmaterial sehr stark unter nationalen Vorbehalten stand, nicht zuletzt auch wegen der Beachtung militärischer Gesichtspunkte.

Eines der grössten Projekte der nach dem ersten Weltkrieg gegründeten Deutschen Reichsbahn war die nationale Vereinheitlichung des Fahrzeugparks der Eisenbahn in Deutschland, die bis in den zweiten Weltkrieg hinein andauerte. Auch nach dem zweiten Weltkrieg dominierten in Europa weithin die Staatsbahnen mit eigenständigen technischen Entwicklungslinien und eigenem Zulassungsrecht. Darauf richteten sich die Hersteller massgeblich aus. Diese Eigenständigkeiten manifestieren sich noch heute in den unterschiedlichen Stromsystemen bei den Eisenbahnen in Europa.

Diese Entwicklung weicht entscheidend von der Situation im Automobilbereich ab. Während das Automobil um zirka 60 Jahre jünger ist als die Eisenbahn, so ist es doch für jeden Kraftfahrzeughalter und Führerscheininhaber in Europa aufgrund der seit langer Zeit getroffenen staatsvertraglichen Regelungen selbstverständlich, mit seinen nationalen Papieren und Zulassungen ohne technische oder administrative Probleme jede europäische Grenze – auch in Richtung des Nahen Ostens – ohne Anstände überschreiten zu können in der Sicherheit, dass seine Papiere dort anerkannt werden. Der Lastwagenverkehr ist in Europa und darüber hinaus längst „interoperabel“.

Die im Rahmen der UIC getroffenen Regelungen ermöglichten erstmals den Übergang von Fahrzeugen. Dabei muss man aber betonen, dass dies keine staatsvertraglichen Regelungen waren, sondern Anerkennungen nationaler Abnahmen auf freiwilliger Ebene zwischen den der UIC als privatrechtlicher Organisation angehörigen Staats- oder Privatbahnen. Dennoch betrug nach einer Feststellung der EU aus dem Jahre 2001 die Durchschnittsgeschwindigkeit eines grenzüberschreitenden Güterzuges