



<http://www.railworkinggroup.org/>

Baarerstrasse 96, PO Box 7262, 6302 Zug, Switzerland
Tel: +41 (0)41 760 28 88; email: info@railworkinggroup.org

✂ [RailWorkingGrp](#)
[LinkedIn](#)

Welche Gegenstände fallen unter das Luxemburger Protokoll? Mehr als Sie vielleicht denken

Mit dem Luxemburger Protokoll wird das Kapstadt-Übereinkommen auf rollendes Eisenbahnmaterial angewendet. Die Definition von rollendem Eisenbahnmaterial ist erstaunlich einfach. Im Wesentlichen umfasst sie alle Fahrzeuge, die „auf einer festen Gleisanlage oder unmittelbar auf, über oder unter einer Führungsbahn verlaufen“, sowie verschiedene Fahrzeugkomponenten und Fahrzeugunterlagen.¹

Die erste Frage ist, was ist ein Fahrzeug? Im Offiziellen Kommentar zum Luxemburger Protokoll gibt es dazu keinerlei Hinweise. Nach der von Merriam-Webster vorgenommenen Begriffsbestimmung handelt es sich um "eine Maschine, die zur Beförderung von Personen oder Gütern von einem Ort zum anderen genutzt wird". Es geht also im Wesentlichen um ein physisches Transportmittel, und obwohl die Herleitung vom lateinischen „vehiculum“, d.h. Wagen, eine engere Definition nahe legt, hat dieser Begriff nach gängigem Verständnis einen deutlich weiteren Anwendungsbereich. Andernfalls fiel bei strenger Lesart beispielsweise eine Lokomotive nicht in den Anwendungsbereich des Protokolls, wenn diese nur Waggons zieht. Dagegen spricht indes, dass die Verfasser des Protokolls Lokomotiven aller Art in jedem Fall erfasst wissen wollten.

Die Definition des rollenden Eisenbahnmaterials gilt für zwei Fahrzeugkategorien, nämlich für Fahrzeuge, die auf einem festen Gleis fahren, und für solche, die sich direkt auf, über oder unter einer Führungsbahn bewegen.

Der erste Teil der Definition umfasst nicht nur Fernverkehrslokomotiven sowie Personen- und Güterwaggons, sondern auch Stadtbahnen, Straßenbahnen sowie Schienenschleiffahrzeuge und Tunnelbohrmaschinen, die sich allesamt auf festen Gleisanlagen fortbewegen.

¹ Schienenverkehrsmaterial als umfassende Definition beschreibt «Fahrzeuge, die sich auf festen Gleisanlagen oder unmittelbar auf, über oder unter Führungsbahnen bewegen können, nebst Traktionssystemen, Motoren, Bremsen, Radachsen, Drehgestellen, Stromabnehmern, Teilen und sonstigen Komponenten, die jeweils mit den Fahrzeugen verbunden oder in diese eingebaut sind, sowie allen dazugehörigen Angaben, Handbüchern und Aufzeichnungen.» (Art. 1 (e) Protokoll)



Portalanlagen und Kräne, die in Häfen eingesetzt werden, dürften ebenfalls erfasst sein, sofern sie auf festen Gleisanlagen verkehren.

Dagegen wäre eine Filmkamera, die sich auf einem Gleis bewegt, nicht erfasst, da es sich dabei nicht um ein Fahrzeug handelt. Selbst wenn ein Sitz hinter der Kamera installiert sein sollte, auf dem der Kameramann entlang der Strecke mitfährt, würden wir den Standpunkt einnehmen, dass der Hauptzweck dieses Ausrüstungsgegenstandes nicht die Beförderung von Personen ist.

Was den zweiten Teil der Definition betrifft, so beschreibt der Offizielle Kommentar zum Luxemburger Protokoll Führungsbahnen als „Schienen oder Leitwege, die die exakte Richtung der Bewegung eines Fahrzeugs bestimmen. Obwohl der Begriff im Prinzip auch auf konventionelle Gleisanlagen zutrifft, wird er in der Regel für alternative Führungsbahnen verwandt, bei denen die Räder nicht angeflanscht sind“². Dies hat zur Folge, dass Einschienen- und Magnetschwebbahnen, People-Mover Systeme an Flughäfen, seien es einzelne Pods oder Einheiten, die eine große Anzahl von Passagieren etwa zwischen verschiedenen Teilen eines Flughafens befördern, rollendes Eisenmaterial im Sinne des Luxemburger Protokolls darstellen. Ebenso gilt dies für U-Bahnen an Orten wie Paris und Lausanne, die mit Luftreifen auf Führungsbahnen und nicht auf Schienen fahren. Schließlich sind auch Bergbahnen erfasst, die mittels eines Kabelsystems auf dauerhaft installierten Führungsbahnen verkehren, unabhängig davon, ob es sich dabei um Eisenbahnschienen oder nur um Betonkanäle handelt.

Seilbahnen stellen einen interessanten Anwendungsfall dar. Ist ein festes Kabel zwischen zwei Stationen, auf dem die Seilbahn läuft, eine Führungsbahn? Das kann man so vertreten, obwohl die derzeit vorherrschende Ansicht eher die gegenteilige Position einnimmt. Diese Frage wird noch weiter zu analysieren sein. Um auf der sicheren Seite zu sein, wird man vorerst davon auszugehen haben, dass alle Seilbahnen vom Luxemburger Protokoll erfasst sind. In der Rechtspraxis sollte man daher am besten jedes Sicherungsrecht als internationales Sicherungsrecht registrieren.

In jedem Fall muss eine Führungsbahn allerdings physischer Natur sein. Ein Leitsystem (z.B. GPS), das die Route für ein Fahrzeug berechnet, wäre folglich nicht erfasst.

Schließlich gibt es auch Maschinen, die auf Schienen oder Führungsbahnen fahren können, dies aber nicht notwendigerweise fortwährend tun. Einige ausgeklügelte Ausrüstungsgegenstände können beispielsweise entweder auf der Straße oder auf Schienen verkehren. Unserer Meinung nach werden solche Gegenstände zwangsläufig vom Luxemburger Protokoll erfasst, da es sich um Fahrzeuge handelt, die sich auf einer Führungsbahn bewegen können, auch wenn dies nicht zu jeder Zeit der Fall ist. Andernfalls würde herkömmliches Schienenverkehrsmaterial, das sich zum Zeitpunkt des Abschlusses einer Finanzierung nicht physisch auf einem Gleis befindet (z.B. weil es gerade transportiert oder gewartet wird oder sogar entgleist ist), nicht vom Eisenbahnprotokoll erfasst. Es wäre nicht ratsam, ein System zu schaffen, bei dem die finanzierende Gesellschaft oder der Leasinggeber prüfen müsste, ob sich der betreffende Ausrüstungsgegenstand zum relevanten Zeitpunkt tatsächlich auf einem Gleis oder einer Führungsbahn befand. Der Finanzierer sollte lediglich feststellen müssen, ob der betreffende Gerätetyp auf Gleisen oder einer Führungsbahn verkehren kann, auch wenn er dies zu einem bestimmten Zeitpunkt physisch nicht tut.

² Goode, Official Commentary, 2nd edition (2014), Comment 5.6.