



# Zeitschrift

**OTIF**

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

132. Jahr  
Nr. 4/2024

Zeitschrift für den  
internationalen  
Eisenbahnverkehr

## NEWS

### OTIF

- 3 Generalversammlung der OTIF: wichtigste Beschlüsse
- 4 Weltposttag feiert 2024 ein besonderes Jubiläum
- 5 Höflichkeitsbesuch
- 6 Herzlich willkommen!

### COTIF

- 6 Depositarmittelungen
- 7 Eisenbahnstrecken und Linien zur See oder auf Binnengewässern –verbesserte Darstellung

## KOMMUNIKATION UND WEITERVERBREITUNG

- 8 Gefahrguttag in Hannover
- 9 Ratifizierung des Protokolls von Luxemburg durch Paraguay
- 9 Neuer Internetauftritt der OTIF online

## ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT

### OTIF-COTIF

- 10 Die neue Langfriststrategie der OTIF:  
Ein wichtiges Steuerungsinstrument für die Weiterentwicklung
- 13 Bericht des Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit 2021–2024
- 19 Beiträge des Büros des Ad-hoc-Ausschusses
- 21 Anwendung der ER CUI auf Serviceeinrichtungen

### EISENBAHNTECHNIK

- 22 Handbuch zur Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF

### GEFÄHRLICHE GÜTER

- 25 64. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
- 29 Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung
- 33 Grenzüberschreitende Verbringung von Abfällen: Aktuelle Rechtslage und Entwicklungen (Teil 3)

## VERANSTALTUNGSKALENDER

39

# EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser!

Dies ist mein letztes Editorial für die Zeitschrift als Generalsekretär der OTIF. Meine Amtszeit bei der OTIF, aber auch mein aktiver Dienst als Beamter des deutschen Verkehrsministeriums, enden am 31. Dezember 2024.

Hinter mir liegen fast sechs schöne und spannende Jahre, in denen ich die Geschicke der OTIF leiten durfte. Mein Dank gilt in erster Linie meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Sekretariat. Ausnahmslos alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Sekretariat sehen die Arbeit für die OTIF nicht nur als Job, sondern als Lebensberufung. Wo gibt es so etwas noch?

Aus meiner langjährigen Erfahrung als Ministerialbeamter weiß ich, wie schwer es für Führungskräfte ist, im Arbeitsalltag den berechtigten Ansprüchen der einzelnen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gerecht zu werden. Trotzdem war mir dieses Ziel mindestens so wichtig wie die Erzielung guter Arbeitsergebnisse.

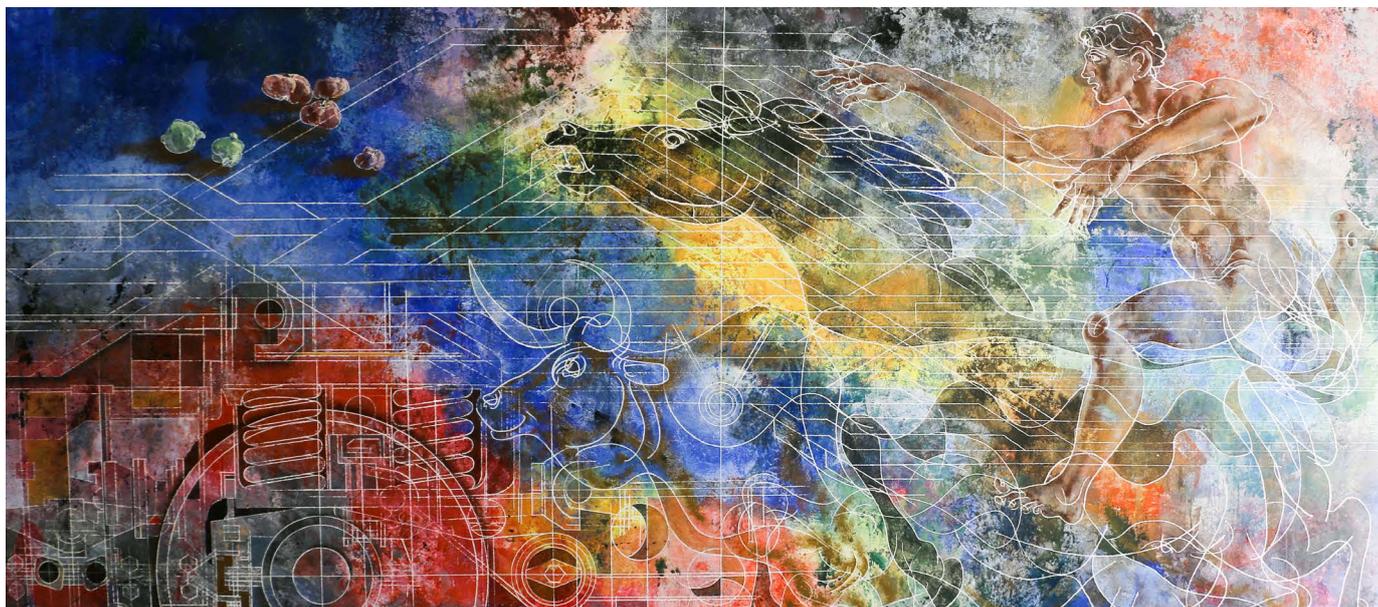
Dankbar bin ich auch für die Möglichkeit, der OTIF eine Langfriststrategie geben zu dürfen. Meine Beweggründe hierzu finden Sie in dieser Zeitschrift. Zu den positiven Ereignissen zählen auch die eingeleitete Renovierung und Erweiterung des Dienstsitzes sowie das Inkrafttreten des Luxemburg Protokolls. Sicherlich gab es auch einige Hindernisse, z.B. die Herausforderungen durch die COVID-Pandemie und die dramatischen Veränderungen der geopolitischen Lage.

Danken möchte ich aber auch Ihnen als Leserin und Leser für das Interesse an der Arbeit der OTIF und am internationalen Eisenbahnverkehr.

Meinem Nachfolger Aleksandr Kuzmenko wünsche ich eine glückliche Hand und allen denkbaren Erfolg.

Auf Wiedersehen!

**Wolfgang Küpper**  
Generalsekretär



Hans Erni, Wandgemälde, ca. 20 m<sup>2</sup>, 1965, Empfangshalle.

# GENERALVERSAMMLUNG DER OTIF: WICHTIGSTE BESCHLÜSSE

Die 16. Generalversammlung der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr hat am 25. und 26. September 2024 in Bern stattgefunden.

45 Mitgliedstaaten nahmen an dieser 16. Tagung teil, darunter als neuer Mitgliedstaat erstmals auch die Republik Moldau. Die Europäische Union, eine der OTIF 2011 beigetretene regionale Organisation, nahm ebenfalls teil. China und Turkmenistan waren als Beobachter anwesend. Darüber hinaus waren zwei internationale Verbände vertreten: das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) und der Internationale Koordinierungsrat für den transeurasischen Verkehr (CCTT).

Unter dem Vorsitz von Szymon Grygiel, dem Vertreter Polens, war die 16. Generalversammlung durch verschiedene Höhepunkte gekennzeichnet.



Zunächst wählte die Generalversammlung Aleksandr Kuzmenko (Litauen) zum Generalsekretär für die Amtszeit vom 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2027 und ernannte die Mitglieder des Verwaltungsausschusses für die Amtszeit vom 1. Oktober 2024 bis 30. September 2027, in dem Österreich den Vorsitz führen wird.

Daraufhin nahm sie die vom

gegenwärtigen Generalsekretär, Wolfgang Küpper, vorgeschlagene Langfriststrategie für die OTIF an (vgl. Artikel auf Seite 10).

Betreffend den Antrag Chinas auf assoziierte Mitgliedschaft vertagte die Generalversammlung ihre Entscheidung auf eine außerordentliche Tagung im ersten Quartal 2026.

Am zweiten Tag, dem 26. September 2024, traf die Generalversammlung eine Reihe von Beschlüssen. Erstens legte sie den jährlichen Ausgabenhöchstbetrag für das Sekretariat der OTIF im Zeitraum 2025–2030 fest. Auf der Grundlage der Arbeit des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit, dessen Mandat sie bis 2030 verlängerte, nahm die Generalversammlung insbesondere den Beschluss zu ständigen Vertreterinnen und Vertretern bei der OTIF sowie den Beschluss zu den Symbolen, dem Namen und der Abkürzung der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr an (vgl. Artikel auf Seite 12) an. Überdies billigte sie die Vorbereitung von Änderungen des COTIF mit dem Ziel, materielle und verfahrensbezogene Bestimmungen zu Sanktionen,

## Die Generalversammlung ernannte folgende Mitglieder des Verwaltungsausschusses für die Amtszeit vom 1. Oktober 2024 bis zum 30. September 2027:

Mitglieder	Ersatzmitglieder
Algerien	Estland
Deutschland	Nordmazedonien
Albanien	Luxemburg
Österreich	Serbien
Finnland	Slowenien
Georgien	Ukraine
Griechenland	Portugal
Italien	Tunesien
Lettland	Kroatien
Pakistan	Spanien
Niederlande	Belgien
Polen	Rumänien
Tschechien	Bulgarien
Vereinigtes Königreich	Frankreich
Schweiz	Norwegen
Türkiye	Aserbaidshjan

wie den Ausschluss eines Mitgliedstaates, einzuführen, um die Einhaltung der Verpflichtungen des COTIF zu gewährleisten, die für die Erreichung des Zwecks der OTIF von wesentlicher Bedeutung sind.

Schließlich einigte sich die Generalversammlung darauf, im September 2027 zu einer ordentlichen Tagung zusammenzutreten.

Weitere Informationen finden Sie im [Schlussdokument](#).

Am Ende des ersten Tages luden die Schweizerische Eidgenossenschaft und das Sekretariat der OTIF die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu einem Cocktail-Empfang ein. Der Generalsekretär der OTIF, Wolfgang Küpper, nutzte die Gelegenheit, um Iris Gries und Françoise Jäggi seine besten Wünsche für den Ruhestand auszusprechen. Er würdigte ihr unermüdliches und herausragendes Engagement im Sekretariat der OTIF.

Anschließend übergab er das Wort an den gewählten Generalsekretär, Aleksandr Kuzmenko, der seinen Enthusiasmus und seine Vision für die Zukunft der OTIF zum Ausdruck brachte.

## WELTPOSTTAG FEIERT 2024 EIN BESONDERES JUBILÄUM

Jedes Jahr am 9. Oktober begeht der Weltpostverein den Weltposttag. In diesem Jahr fielen die Feierlichkeiten anlässlich des 150-jährigen Bestehens des Weltpostvereins jedoch größer aus!

Neben den anderen Partnerorganisationen des Weltpostvereins wie der Welthandelsorganisation, der Weltzollorganisation, der Internationalen Fernmeldeunion und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation wurde auch der Generalsekretär der OTIF eingeladen, eine Rede zu halten.

Hier seine Botschaft:

*„Es ist mir eine große Ehre und Freude, diese kurze Ansprache anlässlich des 150-jährigen Bestehens des Weltpostvereins am Weltposttag 2024 halten zu dürfen.“*

*Mit ihren 130 Jahren kann man die ebenfalls in Bern ansässige OTIF, deren Generalsekretär ich bin, als die jüngere Schwester des Weltpostvereins bezeichnen.*

*Weltpostverein und OTIF blicken auf eine lange Tradition der*

*Zusammenarbeit zurück und verfolgen gemeinsame Ziele.*

*So ist „Engagement für die Kommunikation und Entwicklung der Völker in der ganzen Welt“, das Geburtstagsmotto des Weltpostvereins, auch die Philosophie der OTIF im Bereich des Eisenbahnwesens.*

*Gestatten Sie mir, die OTIF in einigen Worten vorzustellen.*

*Kompetenzfeld der OTIF ist der internationale Eisenbahnverkehr: Hier bietet sie ein Rechtssystem für grenzüberschreitende*

*Beförderungen, die unter einem einzigen Vertrag durchgeführt werden.*

*Darüber hinaus setzt sich die OTIF für die Sicherheit der Beförderung gefährlicher Güter und die Entwicklung der technischen Interoperabilität im internationalen Eisenbahnverkehr ein.*

*Eine große Herausforderung für die OTIF ist die Entwicklung des euro-asiatischen Schienencontainerverkehrs.*

*Der Anteil der Schiene wächst stetig, da die Bahn billiger als das*



*Flugzeug und schneller als das Schiff ist.*

*Gemeinsam mit anderen internationalen Organisationen und Verbänden arbeiten wir im Rahmen des UPU-Rail-Forums daran, die Beförderung von Postsendungen (z. B. aus dem Online-Handel) auf die Schiene zu verlagern.*

*Der Klimawandel stellt sowohl für den Verkehr als auch für die Post eine enorme Herausforderung dar!*

*Nachhaltigkeit und Ökologisierung bleiben die Schlagworte, und unsere beiden Organisationen sind fest entschlossen, die Ziele der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung zu erreichen. Große gesellschaftliche Trends wie die Urbanisierung und der demografische Wandel werden anhalten und mit einer rasanten Digitalisierung einhergehen.*

*Die Dekarbonisierung und die Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel werden für die Erreichung der Ziele eines nachhaltigen Verkehrs unerlässlich sein.*

*Die aktuellen Probleme können nur auf internationaler und globaler Ebene gelöst werden, weshalb Multilateralismus großgeschrieben werden muss.*

*Es besteht kein Zweifel daran, dass Post- und Schienenverkehr wesentliche Dienstleistungen darstellen.*

*Ich bin daher sehr stolz und dankbar für die langjährige Zusammenarbeit zwischen Weltpostverein und OTIF.*

*Ich bin ebenfalls sehr erfreut über die Unterzeichnung einer neuen Gemeinsamen Absichtserklärung*

*zwischen unseren beiden Organisationen im Juni dieses Jahres.*

*Ziel dieser Gemeinsamen Absichtserklärung ist es, einen Rahmen für die Zusammenarbeit der Organisationen in Fragen gemeinsamen Interesses zu schaffen. Dabei können die Organisationen Möglichkeiten zur Entwicklung und Erleichterung der Eisenbahnbeförderung von internationalen Postsendungen, insbesondere durch Länder, die sowohl Mitglied des WPV als auch der OTIF sind, prüfen.*

*Ich freue mich bereits darauf, in den kommenden Jahren die Früchte dieser Gemeinsamen Absichtserklärung zu sehen.*

*Vielen Dank und herzlichen Glückwunsch Weltpostverein!“*

## HÖFLICHKEITSBESUCH

Auf Einladung S. E. Manuel A. J. Teehankee, Botschafter und ständiger Vertreter der Philippinen bei der Welthandelsorganisation, besuchten der Generalsekretär der OTIF, Wolfgang Küpper, und sein gewählter Nachfolger, Aleksandr Kuzmenko, am 14. Oktober 2024 Genf. Dort trafen sie mit dem philippinischen Senator JV Ejercito und seiner Direktionskoordinatorin Sheryl Vargas zusammen.

Küpper und Kuzmenko stellten die OTIF und ihre Aufgabe vor. Dabei gingen sie auch darauf ein, inwiefern der Beitritt zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) einen echten Mehrwert bieten und nicht nur den internationalen Eisenbahnverkehr, sondern auch multimodale Transporte per Bahn, Schiff und Zug erleichtern kann.

Der Generalsekretär dankt Herrn Teehankee und Herrn Ejercito herzlich für ihre Gastfreundschaft

und die guten Gespräche.



## HERZLICH WILLKOMMEN!

Steve Davey trat am 5. August 2024 seinen Dienst als Leitender Rechtsberater in der Rechtsabteilung des Sekretariates der OTIF an.

Davey hat einen Abschluss in Rechtswissenschaften und Unternehmensführung und ist außerdem als Solicitor des Obersten Gerichtshofs von England und Wales zugelassen.

Im Rahmen seiner über 15-jährigen Erfahrung war Davey unter anderem für den größten britischen Infrastrukturbetreiber Network Rail tätig. Zuletzt leitete er das Rechtsteam des Unternehmens, wo er für europäische Angelegenheiten zuständig war und als Rechtsvertreter des britischen Eisenbahnsektors bei der OTIF fungierte.

Auf europäischer Ebene sind multilaterale Zusammenarbeit und

Verhandlungen zwei seiner vielen Kompetenzbereiche.

Davey vertrat seinen Arbeitgeber auch beim Verband der europäischen Eisenbahninfrastrukturbetreiber (EIM) und bei RailNetEurope (RNE). Er arbeitete an der Brexit-Frage für den Eisenbahnsektor (Bewertung der finanziellen und rechtlichen Auswirkungen). Nicht zuletzt hatte er ein großes Budget zu verwalten, komplexe Handelsabkommen umzusetzen und ein multidisziplinäres Team zu leiten. Neben der Rechtsberatung im Bereich Eisenbahnrecht war er auch in Forschung und Entwicklung involviert.

In der Rechtsabteilung des Sekretariats der OTIF wird Davey ein breites Spektrum an rechtlichen Aufgaben wahrnehmen und insbesondere für Fragen im Zusammenhang mit den

Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI) zuständig sein.

Die Rechtsabteilung freut sich über ihren neuen Mitarbeiter und das Sekretariat der OTIF heißt ihn herzlich willkommen.



## DEPOSITARMITTEILUNGEN

seit September 2024 ([Zeitschrift 3/2024](#))

<a href="#">NOT-24068</a>	30.10.2024	Inkrafttreten der vom RID-Fachausschuss auf seiner 58. Tagung angenommenen Änderungen zum RID (Anlage zum Anhang C des Übereinkommens)
<a href="#">NOT-24069</a>	19.11.2024	Beschluss zu ständigen Vertreterinnen und Vertretern
<a href="#">NOT-24070</a>	1.12.2024	Inkrafttreten der vom Fachausschuss für technische Fragen auf seiner 16. Tagung am 11. und 12. Juni 2024 angenommenen Vorschriften.

# EISENBAHNSTRECKEN UND LINIEN ZUR SEE ODER AUF BINNENGEWÄSSERN – VERBESSERTE DARSTELLUNG

Die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (Einheitliche Rechtsvorschriften CIV) und der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (Einheitliche Rechtsvorschriften CIM) kann aufgrund von Vorbehalten der Mitgliedstaaten auf bestimmte Eisenbahnstrecken beschränkt (Artikel 24 § 2 COTIF) oder auf Linien zur See oder auf Binnengewässern ausgeweitet (Artikel 24 § 1 COTIF) werden.

Voraussetzung dafür ist, dass die Mitgliedstaaten der OTIF beim Generalsekretär die Eintragung der betreffenden Strecken und Linien in die Liste der Eisenbahnstrecken CIV oder CIM bzw. in die Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV oder CIM beantragen.

Für die Verwaltung der Eisenbahnstrecken, einschließlich ihrer Gestaltung und Veröffentlichung, ist das Sekretariat zuständig.

Die Rechtsabteilung hat unlängst die Präsentations- und Veröffentlichungsform dieser Listen umgestaltet.

Nach Konsultation der betroffenen Mitgliedstaaten wurde das Ergebnis dieser Umstrukturierung auf der Website der OTIF unter folgendem Pfad veröffentlicht:

[Eisenbahnvertragsrecht > Liste der Eisenbahnstrecken CIV](#) und [Liste der Eisenbahnstrecken CIM](#) ; [Eisenbahnvertragsrecht > Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV](#) und [Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM](#).

Mit der Umstrukturierung sollte die Darstellung vereinfacht und die Lesbarkeit verbessert werden.

Das Sekretariat begrüßt die neue Struktur und erwartet, dass die Listen dadurch besser zugänglich, lesbarer, umfassender und übersichtlicher werden.

## Die neue Struktur auf einen Blick:

- **Auf der Titelseite wird angegeben, wann der umstrukturierte Abschnitt eröffnet wurde, welche Änderungen er erfahren hat und ob er korrigiert wurde.**
- **Ein Inhaltsverzeichnis ermöglicht es den Nutzerinnen und Nutzern, die gesuchte Strecke oder Linie schneller zu finden.**
- **Die Strecken und Linien sind in der chronologischen Reihenfolge ihrer Eintragung aufgeführt, beginnend mit der Eröffnung des Abschnitts am 1. Juli 2006.**
- **Alle Informationen zu den einzelnen Strecken und Linien sind in umgekehrter chronologischer Reihenfolge in einer Tabelle zusammengefasst.**

**Mitgliedstaaten, die Linien in die Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV und CIM eingetragen haben**

Mitgliedstaaten, die Linien in die Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV eingetragen haben: Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland (bis zum 27. Mai 2015), Frankreich, Irland, Italien, Marokko, Niederlande, Norwegen, Österreich, Schweden, Schweiz, Spanien, Türkei und Vereinigtes Königreich.

Mitgliedstaaten, die Linien in die Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM eingetragen haben: Algerien, Belgien, Dänemark (bis zum 12. Juni 2015), Deutschland, Finnland (bis zum 16. Mai 2015), Frankreich, Irland, Italien, Litauen (zwischen dem 1. Juli 2006 und dem 7. Januar 2014 sowie zwischen dem 15. Februar 2014 und dem 24. April 2017), Polen, Rumänien, Russland (zwischen dem 1. Februar 2010 und dem 24. April 2017 sowie ab dem 19. Juli 2019), Schweden, Schweiz, Türkei und Vereinigtes Königreich.

# GEFAHRGUTTAG IN HANNOVER

Im Rahmen der Internationalen Automobilausstellung „IAA Transportation“ fand am 19. September 2024 in Hannover ein Gefahrguttag statt. Die Tagung „Aktuelle Entwicklungen im Gefahrgutrecht und Erhöhung der Sicherheit von Gefahrgutfahrzeugen“ wurde vom Verband der Automobilindustrie (VDA) und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) Deutschlands organisiert.

Nach einer kurzen Begrüßung durch die Organisatoren stellte Frau Gudula Schwan, Leiterin des Referates „Beförderung gefährlicher Güter“ beim BMDV die am 1. Januar 2025 in Kraft tretenden Änderungen zur Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) und zum Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) vor.

Herr Jochen Conrad, Leiter der Gefahrgutabteilung der OTIF, folgte als zweiter Redner. Er gab einen Ausblick auf die Änderungen, die 2027 in die Gefahrgutvorschriften der verschiedenen Verkehrsträger aufgenommen werden sollen, und lieferte Einblicke in die aktuellen Diskussionen. Diese stehen insbesondere im Zusammenhang mit Fragen der Klassifizierung von gefährlichen Gütern, der

Berücksichtigung technischer Neuerungen und mit der Beförderung von Wasserstoff, die wegen der durch den Klimawandel erforderlichen Energiewende eine wesentlich höhere Bedeutung erlangt.

Im Laufe des Tages kamen zahlreiche Redner zu Wort, darunter Frau Dr. Anita Schmidt, Leiterin des Fachbereichs „Sicherheit von Gefahrgutverpackungen und Batterien“ bei der deutschen Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM). Sie erläuterte das auf weltweiter Ebene angedachte neue Klassifizierungssystem für Lithiumbatterien, in dem die von

den einzelnen Batterien ausgehende Gefahr stärker berücksichtigt werden soll. Mitarbeiter der BAM berichteten zudem über laufende Forschungsarbeiten zum Alterungsverhalten von Lithiumbatterien, zu Frühwarnsystemen für das thermische Durchgehen von Lithiumbatterien und zu Optimierungsmöglichkeiten bei der Beförderung kritisch defekter Lithiumbatterien.

Mit über 500 Teilnehmerinnen und Teilnehmern war der Gefahrguttag ein voller Erfolg und zeigte die Wichtigkeit der vorgestellten Themen für die betroffene Wirtschaft.



## RATIFIZIERUNG DES PROTOKOLLS VON LUXEMBURG DURCH PARAGUAY

Paraguay ist das erste südamerikanische Land, das dem Protokoll von Luxemburg betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials beitrifft.

Die Beitrittsurkunde wurde am 27. November 2024 am Sitz von UNIDROIT, dem Verwahrer des Protokolls, hinterlegt und wird am 1. März 2025 rechtswirksam.

Das am 8. März 2024 in Kraft getretene Protokoll von Luxemburg betreffend Besonderheiten des

rollenden Eisenbahnmaterials betrifft alle Fahrzeuge, die sich auf Gleisanlagen oder direkt auf, über oder unter festen Führungsschienen bewegen. So umfasst das Protokoll von Luxemburg unter anderem Lokomotiven, Personenzüge, Güterwagen, aber auch Straßenbahnen und U-Bahnen, Personenbeförderungsanlagen in Flughäfen sowie Portalkräne und schienengebundene Hafenkranen.

Der Beitritt zum Protokoll von Luxemburg ebnet den Weg für

mehr Finanzierungsmöglichkeiten rollenden Eisenbahnmaterials aus dem Privatsektor.

Informationen zum Beitrittsverfahren, zu Genehmigung, Ratifizierung und zu den Vorteilen des Protokolls erhalten interessierte Länder von der OTIF, Sekretariat der Aufsichtsbehörde des Protokolls von Luxemburg ([info.supervisoryauthority@otif.org](mailto:info.supervisoryauthority@otif.org)).

**Lunesterline Andriamahatahitry**

## NEUER INTERNETAUFTRITT DER OTIF ONLINE

Seit dem 5. Dezember hat die Website der OTIF unter [www.otif.org](http://www.otif.org) ein neues Gesicht. Die Test- und Vervollständigungsphase läuft noch bis zum 31. Januar 2025.

Die neue Website basiert auf den

Ergebnissen einer Nutzerumfrage und kommt ansprechender und benutzerfreundlicher daher. Die Informationen wurden neu strukturiert. Überdies wurden neue Seiten wie „Internationale Zusammenarbeit“

und „Depositarmittelungen“ hinzugefügt.

Mit großer Freude lädt der Generalsekretär Sie nun auf unsere neue Website ein [www.otif.org](http://www.otif.org).

# DIE NEUE LANGFRISTSTRATEGIE DER OTIF: EIN WICHTIGES STEUERUNGSMITTEL FÜR DIE WEITERENTWICKLUNG DER OTIF

## Einleitung

Die 16. Generalversammlung der OTIF verabschiedete am 25. September 2024 einstimmig die vom Generalsekretär vorgeschlagene Langfriststrategie<sup>1</sup>. Vorausgegangen waren intensive Diskussionen in der 15. Generalversammlung, im Verwaltungsausschuss und insbesondere im Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit sowie verschiedene Konsultationen innerhalb der OTIF (Mitglieder) und außerhalb (Internationale Organisationen und Sektor).

## Wozu bedarf es dieser Strategie?

Die Verantwortung für die strategische Weiterentwicklung der OTIF liegt ohne Zweifel bei der Generalversammlung. Gemäß dem COTIF-Übereinkommen obliegen der Generalversammlung in erster Linie – wichtige – administrative Aufgaben (u.a. Wahl der Generalsekretärin bzw. des Generalsekretärs, Festlegung des Finanzrahmens, Neubestellung des Verwaltungsausschusses).

Die Tagesordnungen der alle drei Jahre stattfindenden Generalversammlung sind bereits mit diesen wichtigen Aufgaben prall gefüllt und erlauben nicht wirklich die Diskussion strategischer Themen bzw. den spezifischen Blick auf „das große Ganze“.

Bei meinem Dienstantritt im April 2019 als Generalsekretär der



OTIF sah ich mich daher u.a. mit folgenden Fragen konfrontiert:

- Wohin soll ich die OTIF steuern?
- Wie kann die OTIF aktiv ihre Rolle im Konzert der für den (Eisenbahn)-Verkehr zuständigen internationalen Organisationen wahrnehmen?
- Soll die OTIF weiterwachsen und warum?
- Was hat Priorität? Die Konzentration auf die vollständige Umsetzung und Anwendung des OTIF Rechts oder eher dessen Weiterentwicklung?
- Haben sich die Mitgliedschaft der Europäischen Union in der OTIF und die neue „Brückenfunktion“ der OTIF im Bereich der Technischen Interoperabilität bewährt?
- Werden die Interessen

der Nicht-EU-Mitglieder ausreichend berücksichtigt?

- Wie ist es mit den institutionellen gleichen Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern bestellt? Gilt es auch hier, die scheinbare Überlegenheit der mit der Eisenbahn konkurrierenden Verkehrsträger (Luftverkehr, Seeverkehr, Straßenverkehr) als Realität zu akzeptieren? Darf oder muss sich die OTIF sogar hierzu äußern?
- Sollten OTIF und OSShD zukünftig als eigenständige Sonderorganisationen oder Agenturen unter dem Dach der UN angesiedelt werden?
- Wie soll sich das Verhältnis zwischen OTIF und OSShD entwickeln?
- Soll der mit der Vilnius-Reform geschaffene Ausschuss zu

<sup>1</sup> [https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Governance\\_and\\_revision\\_of\\_COTIF/General\\_Assembly/Langfriststrategie-der-OTIF.pdf](https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Governance_and_revision_of_COTIF/General_Assembly/Langfriststrategie-der-OTIF.pdf)

Fragen der Grenzerleichterung wiederbelebt werden?

Das zweijährige Arbeitsprogramm der OTIF lieferte mir keine Antworten zu diesen Fragen, da die Aufgabe der Arbeitsprogramme darin besteht, sehr relevante und wichtige Themen für die einzelnen Geschäftsfelder und Arbeiten der Abteilungen der OTIF zu bestimmen, aber eben keine strategischen Leitplanken festzulegen.

Geholfen hat mir ein Blick zurück:

Eine wichtige Weichenstellung zur Weiterentwicklung der Geschichte der ehemaligen „Berner Union“ stellte die Schaffung einer mit Rechtspersönlichkeit und Unabhängigkeit ausgestatteten internationalen Organisation OTIF in den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts dar.<sup>2</sup> Dieser Emanzipationsprozess vom ehemaligen Zentralamt (OCTI) zur OTIF ist keineswegs abgeschlossen.

Einen weiteren wichtigen strategischen Impuls erhielt die OTIF zweifelsohne mit der Vilnius-Reform.<sup>3</sup> Hier kam der entscheidende Anstoß von außen! Aufgrund der mit der Richtlinie 91/440/EWG eingeleiteten umgreifenden Strukturreformen der Eisenbahnen in Europa entstand erheblicher Reformbedarf für das COTIF, um dessen Kompatibilität mit den Neuerungen zu gewährleisten.

Aus meiner Sicht wurde dieser Spagat von der OTIF sehr erfolgreich gemeistert, ohne z.B. die Neutralität der OTIF hinsichtlich der Struktur der Eisenbahnmärkte ihrer Mitgliedstaaten (klassische Staatsbahnen oder in privater Rechtsform geführte Unternehmen) aufzugeben.

## Fazit

Mehr als 20 Jahre nach dieser grundlegenden Reform der OTIF ist daher, auch aufgrund der geänderten politischen Rahmenbedingungen für den internationalen Eisenbahnverkehr, die sich nicht mehr alleine an den Marktkräften, sondern an dem Beitrag des internationalen Eisenbahnverkehrs zur Schaffung eines nachhaltigen Verkehrssystems orientieren, eine Standortbestimmung für die OTIF überreif.

## Was sind die wesentlichen Inhalte der verabschiedeten Strategie?

Im Folgenden werden noch einmal die Struktur und die wesentlichen Inhalte der Langfriststrategie aufgeführt. Grundsätzlich ist die Strategie aber selbsterklärend:

Die **Laufzeit** der Langfriststrategie wurde bis zum Jahr 2040 festgelegt. Eine Revision wird alle sechs Jahre stattfinden, angepasst an den Rhythmus der ordentlichen Generalversammlung.

Die Strategie enthält eine dreigeteilte **Struktur**:

Vorangestellt ist die **Vision**:

**„Als internationales Forum sollte die OTIF bei den Bestrebungen, die Eisenbahn zum Rückgrat eines nachhaltigen und nahtlosen internationalen Verkehrs zu machen, eine zentrale Rolle spielen.“**

Es folgt die **Mission**, d.h. das Hauptziel der Langfriststrategie. Sie enthält ein Zitat von Artikel 2 COTIF und lautet:

**„Förderung, Verbesserung und**

## **Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs in jeder Hinsicht.“**

Den eigentlichen, substantiellen Inhalt beschreiben die fünf gleichrangigen **Strategischen Ziele** unter Angabe der konkreten Maßnahmen zur Zielerreichung und dem bis zur nächsten Überprüfung (im Jahr 2030) erwarteten Ergebnis.

**Strategisches Ziel Nr. 1:** Sicherstellung der wirksamen und einheitlichen Anwendung des OTIF-Rechts

**Strategisches Ziel Nr. 2:** Ausdehnung der Anwendung des OTIF-Rechts auf das größtmögliche geografische Gebiet

**Strategisches Ziel Nr. 3:** Gewährleistung, dass das OTIF-Recht dauerhaft relevant bleibt

**Strategisches Ziel Nr. 4:** Stärkung der führenden Rolle der OTIF im internationalen Eisenbahnverkehr und Beitrag zur Suche nach Synergien mit anderen relevanten internationalen Organisationen und Verbänden

**Strategisches Ziel Nr. 5:** Beitrag zur Harmonisierung und Vereinheitlichung der internationalen Eisenbahnrechtssysteme

## Wie geht es weiter mit der Strategie?

Aufgabe meines Nachfolgers wird es sein, die erforderliche Komplementarität und Abhängigkeit von Strategie und zweijährigen Arbeitsprogrammen in der Praxis zu gewährleisten. So wird sich z.B. jedes neue Arbeitsprogramm an den Vorgaben der Strategie messen lassen müssen, indem es

<sup>2</sup> siehe hierzu Burgmann (Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr 1995, S.152-169).

<sup>3</sup> siehe hierzu Isliker (Eisenbahn Technische Rundschau 2003, S. 595-600) sowie die Sonderausgabe der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr „20 Jahre Protokoll von Vilnius“ ([https://otif.org/fileadmin/new/5-Media/5B-Bulletin/2020/Bulletin\\_Symposium\\_DE.pdf](https://otif.org/fileadmin/new/5-Media/5B-Bulletin/2020/Bulletin_Symposium_DE.pdf)).

auf die einzelnen Strategischen Ziele und die vorgeschlagenen Maßnahmen zu deren Erreichung Bezug nimmt. Ich würde es sehr begrüßen, wenn die neue Aufgabe nicht als zusätzliche bürokratische Maßnahme und Mehrarbeit angesehen würde, sondern als sinnvolle Ergänzung.

Sehr helfen würde es aus meiner Sicht, wenn die Europäische Union als aktive regionale Organisation innerhalb der OTIF sich nicht nur auf ihre wichtige Aufgabe der Vollendung des Einheitlichen Europäischen Eisenbahnmarktes (SERA) konzentrieren würde, sondern die strategische Rolle des internationalen Eisenbahnverkehrs anerkennen und ebenfalls eine Strategie hierzu entwickeln würde. Eine internationale Eisenbahnstrategie der Europäischen Union sollte dabei ausdrücklich auch die angesprochene globale Rolle für die OTIF und die Rolle der OSShD

einschließen.

Explizit vorgesehen in der Langfriststrategie ist zudem die Abstimmung der Strategie mit den nationalen Eisenbahn-Strategien der Mitgliedstaaten.

### **Resume und Dank**

Die Arbeit der OTIF ist ein unverzichtbarer Baustein für die Weiterentwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs. Die wachsende Bedeutung des Eisenbahnverkehrs zur Schaffung nachhaltiger Verkehrssysteme bietet eine einmalige Chance für die Schaffung einer weltweiten Organisation zur weiteren Harmonisierung des Rechtsrahmens für den internationalen Eisenbahnverkehr.

Als Katalysator dürfte sich hierbei die neue Rolle der OTIF als Sekretariat der Aufsichtsbehörde

im Rahmen des Luxemburg-Protokolls erweisen. Bereits jetzt hat diese Aufgabe zu einem starken Interesse an dem klassischen Instrumentarium der OTIF (Schaffung der Grundlagen für die Gewährleistung von rechtlicher und technischer Interoperabilität sowie Sicherheit im internationalen Eisenbahnverkehr) geführt.

Mit der Langfriststrategie erhält die OTIF ein Steuerungsinstrument, das es ihr erlaubt, ihre Weiterentwicklung aktiv selbst zu bestimmen. Ob die vorgelegte Strategie bereits jetzt alle wesentlichen Bereiche abdeckt, ist dabei aus meiner Sicht zweitrangig.

Ich danke allen sehr herzlich, die die Verabschiedung der Langfriststrategie ermöglicht und unterstützt haben.

**Wolfgang Küpper**

# BERICHT DES AD-HOC-AUSSCHUSS FÜR RECHTSFRAGEN UND INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT 2021–2024

Das Mandat des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit wurde um sechs Jahre bis 2030 verlängert. Es folgt eine kurze Zusammenfassung der Aktivitäten des Ad-hoc-Ausschusses während seines ersten Mandats und seiner Perspektiven für die Zukunft.

Bei ihrer 16. Tagung nahm die Generalversammlung den Bericht über die Tätigkeit des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit im Zeitraum 2021–2024 zur Kenntnis. Das Plenum erkannte die Bedeutung der Fortsetzung der Arbeit des Ausschusses an und verlängerte sein ursprüngliches dreijähriges Mandat um sechs Jahre bis zum 1. Oktober 2030.

Dieser Beschluss bestätigt, dass die Zusammenlegung des ehemaligen Ad-hoc-Ausschusses für Kooperation mit der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten zum Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit im Jahr 2021 erfolgreich war, da dadurch die Verwaltung beider Aktivitäten erheblich erleichtert und die engen Verbindungen zwischen den beiden Bereichen weiter gestärkt wurden.

Der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit (im Folgenden „Ad-hoc-Ausschuss“) wurde angewiesen, bei der nächsten ordentlichen Tagung der Generalversammlung über seine Tätigkeit im Zeitraum 2025–2027 zu berichten.

## Tagungen und Aufbau des Ad-hoc-Ausschusses

Zwischen 2021 und 2024 hielt der Ad-hoc-Ausschuss sechs Tagungen ab.

Er wird von einem Büro geleitet, das aus der Vorsitzenden und zwei stellvertretenden Vorsitzenden besteht. Das Büro stellt die Durchführung und Koordination der Arbeit sicher und bestand aus Deutschland (Vorsitzende), dem Vereinigten Königreich (stellvertretender Vorsitz) und Frankreich (stellvertretender Vorsitz).

Um ein effizientes Funktionieren des Ad-hoc-Ausschusses und die angemessene Information und Vertretung der Mitglieder zu gewährleisten, ernennen die Mitgliedstaaten der OTIF und die dem COTIF 1999 beigetretenen regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration eine/einen oder mehrere Vertreter bzw. Vertreterinnen als Kontaktstelle im Ad-hoc-Ausschuss.

Die Redaktionsarbeitsgruppe des Ad-hoc-Ausschusses lektoriert (nicht aber inhaltlich) die Beschlüsse, um sicherzustellen, dass die drei Sprachfassungen von guter Qualität und untereinander konsistent sind.

Auf seiner 1. Tagung nahm der Ad-hoc-Ausschuss ein Arbeitsprogramm für einen Zeitraum von drei Jahren (2022–2024) an. Das Arbeitsprogramm umfasste drei Tätigkeitsbereiche: Rechtsfragen, internationale Zusammenarbeit und Langfriststrategie.

## Rechtsfragen: Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten

Teilnahme und Vertretung der Mitgliedstaaten: Ständige Vertreterinnen und Vertreter bei der OTIF

Die ehemalige Arbeitsgruppe der Rechtsexperten überwachte und bewertete die allgemeinen rechtlichen Anforderungen sowie die Vorschriften und die Praxis der OTIF in Bezug auf die Teilnahme und Vertretung der Mitgliedstaaten der OTIF. Da es keine spezifischen Regeln für die Ernennung von ständigen Vertreterinnen und Vertretern bei der Organisation gab, beschloss der Ad-hoc-Ausschuss, einen Beschlusstext zu diesem Thema zu entwerfen, wobei die vom Sekretariat für die Ernennung von ständigen Vertreterinnen und Vertretern verwendeten rechtlichen Richtlinien berücksichtigt wurden. Bei der 16. Tagung der Generalversammlung wurden der „Beschluss zu ständigen Vertreterinnen und Vertretern“ angenommen und die „Erläuternden Anmerkungen zum Beschluss zu ständigen Vertreterinnen und Vertretern“ genehmigt.

Überwachung und Bewertung der Umsetzung des COTIF

In den Jahren 2019 und 2021 hat der Generalsekretär einen Fragebogen zur Umsetzung des

COTIF und zu den Vorbehalten zum COTIF versandt. Zweck des Unterfangens war es, sicherzustellen, dass das Übereinkommen, einschließlich seiner Anhänge, in den Mitgliedstaaten der OTIF vollständig umgesetzt wird. Auf seiner 1. Tagung prüfte der Ad-hoc-Ausschuss die Ergebnisse des Fragebogens. Das Vilnius-Protokoll wurde in allen Mitgliedstaaten, die den Fragebogen beantwortet haben, vollständig umgesetzt. Dies gilt Schätzungen zufolge auch für alle Mitgliedstaaten, die die auf der 12. und 13. Tagung der Generalversammlung angenommenen Änderungen in Bezug auf diese Änderungen genehmigt haben. In vielen Mitgliedstaaten sind die vom Revisionsausschuss oder vom RID-Fachausschuss beschlossenen Änderungen jedoch nicht oder nur teilweise umgesetzt worden. Bemerkenswert ist in dieser Hinsicht, dass mit den Mitgliedstaaten, die zwecks Einleitung oder Abschluss der nationalen Verfahren zu den oben genannten Änderungen mit dem Sekretariat in Kontakt standen, wichtige Fortschritte erzielt werden konnten.

Darüber hinaus wurde der Ad-hoc-Ausschuss regelmäßig über die Fortschritte der OTIF-Mitglieder bei der Genehmigung der von der Generalversammlung auf ihrer 12. und 13. Tagung angenommenen Änderungen des COTIF informiert. Bei ihrer 16. Tagung forderte die Generalversammlung die Mitgliedstaaten der OTIF, die die bei der 12. und 13. Tagung der Generalversammlung angenommenen Änderungen noch nicht genehmigt haben, auf, dies zu tun.

### Schnittstellen zwischen Zoll- und Verkehrsvorschriften

Der Ad-hoc-Ausschuss hatte sich das Ziel gesetzt, eine Bewertung

von Schnittstellen zwischen Zoll- und Verkehrsvorschriften vorzunehmen und gegebenenfalls einen Vorschlag für Folgemaßnahmen in Bezug auf Zollfragen im Zusammenhang mit dem Eisenbahngüterverkehr auszuarbeiten. Nach einer vom Sekretariat eingeleiteten Konsultation und einer eingehenden Diskussion über die Ergebnisse auf der 2. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses wurde beschlossen, dass die einschlägigen Bestimmungen der ER CIM nicht geändert werden müssen.

### Digitalisierung im internationalen Verkehr, insbesondere der Beförderungspapiere im Güterverkehr

Auf seiner 2. Tagung befasste sich der Ad-hoc-Ausschuss mit einem vorläufigen Konzeptpapier zur Digitalisierung im internationalen Verkehr, insbesondere der Beförderungspapiere im Güterverkehr. In diesem Papier wurde ein Überblick über die jüngsten Arbeiten der OTIF zum elektronischen Frachtbrief und die einschlägigen Bestimmungen anderer Übereinkommen über den Beförderungsvertrag sowie über einige relevante Entwicklungen in der EU gegeben. Im Anschluss an die Diskussion auf der Grundlage des Konzeptpapiers wies der Ad-hoc-Ausschuss das Sekretariat an, die OTIF-Mitglieder zum nationalen Recht, das auf elektronische Eisenbahnbeförderungspapiere anwendbar ist, einerseits und die Interessengruppen zur Verwendung der elektronischen Eisenbahnbeförderungspapiere im nationalen und internationalen Eisenbahnverkehr andererseits zu befragen.

Auf Grundlage der Umfrageergebnisse erstellte die Rechtsabteilung des OTIF-Sekretariats ein Konzeptpapier zur Digitalisierung im internationalen

Verkehr, insbesondere der Beförderungspapiere im Güterverkehr. Zweck dieses Konzeptpapiers war es, die notwendigen Hintergrundinformationen und Analysen zu liefern, um die Eignung der Regelung des internationalen Beförderungsvertrags unter den ER CIM für den papierlosen Verkehr zu beurteilen. Bei seiner 5. Tagung prüfte der Ad-hoc-Ausschuss das Konzeptpapier und beauftragte das Sekretariat, ein analytisches Arbeitsdokument zu möglichen Änderungen der ER CIM zur Erleichterung der Verwendung elektronischer Beförderungspapiere im Eisenbahnverkehr vorzubereiten. Das Sekretariat beabsichtigt, ein solches analytisches Arbeitspapier zur Prüfung auf der 7. Tagung vorzulegen.

### Konnossement

Der Ad-hoc-Ausschuss prüfte die Möglichkeit der Einführung von Beförderungspapieren mit Traditionspapierfunktion für die Beförderung von Gütern in die ER CIM. Eine vom Sekretariat durchgeführte Umfrage zeigte, dass die Ansichten der Mitgliedstaaten über die Notwendigkeit, die Verwendung eines übertragbaren Beförderungspapiers für die Beförderung von Gütern gemäß den ER CIM entweder in den ER CIM selbst oder in einem anderen internationalen Übereinkommen zu regeln, geteilt waren. Gleichzeitig sprachen sich drei Vertreter des Sektors dagegen aus.

Auf der Grundlage der Umfrageergebnisse beauftragte der Ad-hoc-Ausschuss das Sekretariat, an den Arbeiten von UNCITRAL zu übertragbaren multimodalen Beförderungspapieren teilzunehmen und dem Ad-hoc-Ausschuss darüber Bericht zu erstatten. Bei seiner 6. Tagung informierte UNCITRAL den Ad-hoc-Ausschuss über seine Arbeiten zu übertragbaren Frachtpapieren.

### Haftung für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden (Artikel 7 ER CUV)

Bei der 5. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses reichte die Schweiz einen Antrag des Schweizer Parlaments ein, mit Unterstützung des Sekretariats eine Umfrage unter den Mitgliedern der OTIF über die in ihrem internen Recht geltenden Vorschriften betreffend Haftung und Versicherung bei Schäden, die durch einen Wagen verursacht wurden, einzuleiten. Der Antrag ging auf den Eisenbahnunfall zurück, der sich am 10. August 2023 im Gotthard-Basistunnel ereignet hatte. Die Mitglieder des Ad-hoc-Ausschusses begrüßten diesen Antrag der Schweiz, woraufhin das Sekretariat in enger Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) eine Umfrage erstellte.

Bei seiner 6. Tagung prüfte der Ad-hoc-Ausschuss einen Bericht zu den Ergebnissen der Umfrage. Hierbei ist zu beachten, dass sich die Umfrage direkt auf das Thema „Haftung für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden (Artikel 7 ER CUV)“ im Arbeitsprogramm des Ausschusses für den Zeitraum 2022–2024 bezieht.

### Datenbank zur Rechtsprechung und Bibliografie

Bei seiner 1. Tagung prüfte der Ad-hoc-Ausschuss ein von der Rechtsabteilung vorbereitetes Konzeptpapier zu Rechtsprechung und Bibliografie. In diesem Konzeptpapier wurden die Instrumente vorgestellt, die von mehreren internationalen Organisationen zur Analyse der praktischen Anwendung ihrer Vorschriften durch nationale Justizbehörden verwendet werden, wie Kompendien, Online-Datenbanken, frei zugängliche Zeitschriften und andere.

Eines der mit der Einrichtung einer Datenbank verfolgten Ziele ist es, ein Überwachungssystem für die Anwendung des COTIF in den internen Rechtsordnungen zu etablieren. Der systematische Ansatz ermöglicht – im Gegensatz zu einer Einzelfallbetrachtung – eine den aktuellen Anforderungen entsprechende Überwachung und Bewertung. Darüber hinaus hätten Justizbehörden, Fachleute des Eisenbahnrechts, Juristinnen und Juristen sowie Forscherinnen und Forscher Zugang zu einer Datenbank mit relevanten Dokumenten, die ihnen bei der Anwendung des COTIF hilft. Die Möglichkeit, dass alle Interessierten einen Beitrag leisten können, wird zudem dazu beitragen, eventuelle Fehler zu korrigieren und die Zuverlässigkeit der Daten zu erhöhen. So wird die Datenbank als natürliches Ergebnis ihres Zwecks zur Förderung der einheitlichen Anwendung des COTIF beitragen und das Risiko unterschiedlicher Auslegungen verringern.

Die Delegierten des Ad-hoc-Ausschusses unterstützten die Entwicklung einer solchen Datenbank weitgehend. Das Sekretariat hat noch kein detailliertes Konzept entwickelt und noch keine Konsultationen eingeleitet. Dies ist jedoch für die kommenden Jahre geplant.

### Annahme, Authentifizierung, beglaubigte Abschriften und Veröffentlichung des COTIF

Bei seiner 2. Tagung prüfte der Ad-hoc-Ausschuss ein Konzeptpapier über die Annahme, Authentifizierung, beglaubigte Abschriften und Veröffentlichung des COTIF. Das Konzeptpapier enthält eine Darstellung und Bewertung der einschlägigen Rechtsvorschriften und Praktiken im Lichte des Vertragsrechts. Das Konzeptpapier berücksichtigte lediglich das in den Zuständigkeitsbereich der

Generalversammlung und des Ausschusses für die Überarbeitung fallende Recht und die Praxis in Bezug auf das COTIF 1999.

Der Ad-hoc-Ausschuss wies das Sekretariat an, Leitlinien zum von der Generalversammlung und dem Revisionsausschuss für die Änderung des COTIF 1999 zu befolgenden Verfahren vorzubereiten, die er anschließend bei seiner 3. Tagung annahm. Der „Leitfaden für die Anwendung der Verfahren zur Änderung des COTIF“ wurde von der Generalversammlung auf ihrer 16. Tagung gebilligt und wird auch dem Revisionsausschuss zur Prüfung und Billigung vorgelegt.

### Suspendierung und Beendigung des COTIF und/oder der Mitgliedschaft in der OTIF eines bestimmten Mitgliedstaats

Mit dem Ziel, Vorschriften für die Suspendierung und Beendigung des COTIF und/oder der Mitgliedschaft in der OTIF eines bestimmten Mitgliedstaats einzuführen, hat der Ad-hoc-Ausschuss mögliche Änderungen des COTIF diskutiert. Er entwickelte grundlegende Regelungsprinzipien als Leitfaden für seine weitere Arbeit und legte sie der Generalversammlung zur Prüfung vor.

Bei ihrer 16. Tagung genehmigte die Generalversammlung die folgenden grundlegenden Regelungsprinzipien als Leitfaden für die Arbeit des Ad-hoc-Ausschusses zu diesem Thema:

- Sanktionen für die Verletzung von OTIF-Vorschriften sollten generell nur dann verhängt werden, wenn sie im COTIF ausdrücklich vorgesehen sind,
- das Übereinkommen sollte die Mitgliedstaaten verpflichten, die physische und funktionale Integrität der Eisenbahninfrastruktur anderer

- Mitgliedstaaten zu wahren [nicht zu beeinträchtigen],
- das COTIF sollte keine Sanktionen für einen Verstoß gegen das Völkerrecht im Allgemeinen vorsehen,
  - für die Entscheidung, ob ein Verstoß gegen die einschlägigen Vorschriften vorliegt, sollte die Generalversammlung zuständig sein,
  - die Generalversammlung sollte mit einer qualifizierten Zweidrittelmehrheit der bei der Abstimmung vertretenen Mitgliedstaaten über die Anwendung von Sanktionen, die Wiederherstellung von Rechten und die Wiederaufnahme von ausgeschlossenen Mitgliedstaaten entscheiden,
  - eine nicht erschöpfende Beschreibung von Umständen, die die Rechtswidrigkeit einer Handlung ausschließen, sollte ausdrücklich in das COTIF aufgenommen werden,
  - die Wiederaufnahme ausgeschlossener Mitglieder sollte von der Generalversammlung nur unter bestimmten Bedingungen erwogen und akzeptiert werden, möglicherweise erst nach einem bestimmten Zeitraum (z. B. einem Jahr) und in jedem Fall nur dann, wenn der Verstoß gegen die OTIF-Vorschriften, der zu der Sanktion geführt hat, tatsächlich behoben ist.

### Rechtsfragen: Rechtsberatung

Gegenseitige Anerkennung von Zertifikaten der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM)

Bei ihrer 39. Tagung

(19.–20. November 2019) hatte die Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) beschlossen, die ehemalige Arbeitsgruppe der Rechtsexperten zu ersuchen, bestimmte Fragen zur gegenseitigen Anerkennung von Zertifikaten der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) im Rahmen der ER ATMF zu prüfen. Die ehemalige Arbeitsgruppe der Rechtsexperten nahm bei ihrer 3. Tagung einen entsprechenden Punkt in ihr Arbeitsprogramm auf. Das Thema wurde vom Ad-hoc-Ausschuss übernommen, der auf seiner 1. Tagung die rechtlichen Aspekte des Ersuchens prüfte und eine beratende Stellungnahme verfasste.

### Verwendung geschlechtergerechter Sprache bei der OTIF

Im Lichte der internationalen Praxis und der Antworten der OTIF-Mitglieder auf eine Umfrage prüfte der Ad-hoc-Ausschuss den möglichen Umfang der Verwendung einer geschlechtergerechten Sprache in der OTIF. Im Anschluss an eine Konsultation der OTIF-Mitglieder veröffentlichte das Sekretariat den „Leitfaden für einen geschlechtergerechten Sprachgebrauch“, den die Generalversammlung auf ihrer 16. Tagung zur Kenntnis nahm.

### Verwendung elektronischer Signaturen im offiziellen Schriftverkehr zwischen der OTIF und ihren Mitgliedern

Der Ad-hoc-Ausschuss prüfte die rechtlichen Anforderungen für die Verwendung und Annahme elektronisch unterzeichneter Dokumente im offiziellen Schriftverkehr zwischen der OTIF und ihren Mitgliedern. Nach Prüfung eines entsprechenden Konzeptpapiers der Rechtsabteilung verabschiedete der Ad-hoc-Ausschuss die „Empfehlung zur Verwendung

elektronischer Signaturen im offiziellen Schriftverkehr zwischen der OTIF und ihren Mitgliedern“, die von der Generalversammlung auf ihrer 16. Tagung gebilligt wurde. Entsprechend dieser Empfehlung ist der offizielle Schriftverkehr zwischen der OTIF und ihren Mitgliedern in zwei Kategorien zu unterteilen:

- „qualifizierte“ Mitteilungen, für die derzeit von einer zuvor bestimmten staatlichen Behörde unterzeichnete Originaldokumente (Urkunden) in Papierform erforderlich sind und welche die Absicht des Staates bescheinigen, gebunden zu sein, oder seinen offiziellen Standpunkt zum Ausdruck bringen;
- „einfache“ Kommunikationen, für die eingescannte Kopien, E-Mails und Dokumente mit elektronischen Abbildungen von Unterschriften akzeptiert werden.

Elektronische Signaturen sollten nur für „einfache“ Mitteilungen akzeptiert werden.

### Anwendung der ER CUI auf Serviceeinrichtungen

Der Ad-hoc-Ausschuss prüfte die Frage der Anwendung der ER CUI auf Serviceeinrichtungen. Das Thema wurde auf der Grundlage eines vom CIT eingebrachten Ersuchens, welches das Sekretariat dem Ad-hoc-Ausschuss zu dessen 1. Tagung vorgelegt hatte, in das Arbeitsprogramm aufgenommen. Bei seiner 5. Tagung nahm der Ad-hoc-Ausschuss die „Beratende Stellungnahme zur Auslegung der ER CUI“ an, welche die Generalversammlung bei ihrer 16. Tagung zur Kenntnis nahm. Diesem Thema ist in dieser Ausgabe der Zeitschrift ein eigener Artikel gewidmet.

## Rechtlicher Schutz des Namens, der Abkürzung, des Logos und der Werke der OTIF

Der Ad-hoc-Ausschuss prüfte die rechtlichen Voraussetzungen zur Gewährleistung des rechtlichen Schutzes des Namens, der Abkürzung, des Logos und der Texte der OTIF und Festlegung der entsprechenden Maßnahmen. Auf der Grundlage eines von der Rechtsabteilung des Sekretariats erstellten Konzeptpapiers, das die erforderlichen Hintergrundinformationen und Analysen zu möglichen Maßnahmen enthält, genehmigte der Ad-hoc-Ausschuss zwei Beschlussvorschläge, einen zu den Symbolen, dem Namen und der Abkürzung der OTIF und einen zum Urheberrecht und Open Access, sowie die entsprechenden erläuternden Anmerkungen. Beide Beschlüsse wurden von der 16. Generalversammlung angenommen.

Die Generalversammlung nahm die Symbole der OTIF förmlich an und übertrug dem Generalsekretär ausdrücklich die Aufgabe, die Bedingungen für ihre Verwendung festzulegen. Der Name, die Abkürzung und das Emblem (Logo) der OTIF wurden im Übrigen beim Sekretariat der Weltorganisation für geistiges Eigentum (WIPO) gemäß Artikel 6ter der Pariser Verbandsübereinkunft zum Schutze des gewerblichen Eigentums eingetragen und den Vertragsstaaten der Pariser Verbandsübereinkunft sowie den Mitgliedern der Welthandelsorganisation (WTO) im März 2024 mitgeteilt.

Der Name und die Abkürzung der Organisation sowie die Symbole der OTIF sind nach Treu und Glauben und in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen zu verwenden; insbesondere sind der Rechtsstatus der OTIF als unabhängige zwischenstaatliche

Organisation, ihr Ansehen und ihre Glaubwürdigkeit zu achten und dürfen nicht beeinträchtigt werden. Die Verwendung des offiziellen Emblems (Logos), der Sonderembleme (Logos) und der offiziellen Flagge durch nichtkommerzielle oder kommerzielle Einrichtungen bedarf der vorherigen schriftlichen und ausdrücklichen Genehmigung des Generalsekretärs oder eines benannten Mitglieds des Sekretariates. Die Behörden der Mitglieder der OTIF dürfen das offizielle Emblem (Logo), die Sonderembleme (Logos) und die offizielle Flagge ohne vorherige Genehmigung verwenden. In Bezug auf den Schutz der Werke der OTIF und ihre Urheberrechtspolitik erkannte die 16. Generalversammlung die Notwendigkeit an, unter den OTIF-Mitgliedern ein möglichst breites Bewusstsein und eine möglichst breite Nutzung des OTIF-Rechts und seiner Werke im Allgemeinen zu gewährleisten, sowie die Notwendigkeit, eine angemessene Kontrolle über sie zu behalten, um nachteilige Auswirkungen durch unlautere Nutzung zu verhindern.

Folgende Grundprinzipien wurden für die vom Generalsekretär anzunehmende Urheberrechts- und Open-Access-Politik festgelegt:

- Die urheberrechtlichen Beschränkungen der Werke der OTIF beeinträchtigen nicht das Recht der Mitglieder der OTIF auf eine angemessene und umfassende Nutzung dieser Werke;
- sofern nicht anders angegeben und vorbehaltlich der nachfolgend aufgezählten Fälle sind alle Werke der OTIF urheberrechtlich geschützt und frei zugänglich, sofern sie mit einer angemessenen Quellenangabe unter Nennung des Titels, der OTIF als Urheberin und der Quelle,

in der ein bestimmtes Werk zu finden ist, versehen sind. Die Nutzung der Werke der OTIF zu kommerziellen Zwecken bedarf grundsätzlich der vorherigen schriftlichen Genehmigung des Generalsekretärs bzw. der Generalsekretärin oder eines benannten Mitgliedes des Sekretariates;

- das Übereinkommen ist grundsätzlich gemeinfrei und vom Urheberrechtsschutz ausgenommen. Das für die Annahme von Anlagen zu den Anhängen des Übereinkommens zuständige Organ der OTIF kann bei der Annahme einer Anlage beschließen, bestimmte urheberrechtliche Beschränkungen vorzusehen, jedoch nur solche, die den freien Zugang zu der Anlage nicht einschränken, wohl aber beispielsweise die kommerzielle Nutzung.

Die Generalversammlung hat einen ähnlichen Ansatz wie andere internationale Organisationen gewählt. Im Einklang mit der „Creative Commons“-Lizenzierung ist anstelle einer ausdrücklichen Genehmigung durch die OTIF lediglich eine genaue Quellenangabe erforderlich. Da einige Veröffentlichungen des Sekretariats möglicherweise urheberrechtlich geschützt oder sogar auf OTIF-Mitglieder beschränkt werden müssen, werden die Dokumente entsprechend klassifiziert, sodass zwischen verschiedenen Ebenen des Urheberrechtsschutzes unterschieden werden kann. In ihrem Beschluss bestätigte die Generalversammlung als höchstes Entscheidungsorgan der Organisation, die ausschließlichen Rechte der OTIF an der Verwendung ihres Namens, ihres Emblems, ihrer Abkürzung und ihrer Flagge.

## Internationale Zusammenarbeit

### Überwachung und Förderung der Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden

Der Ad-hoc-Ausschuss wurde regelmäßig über die Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen informiert. Insbesondere genehmigte er den neuen Entwurf einer Gemeinsamen Absichtserklärung zwischen OTIF und UNESCAP, der Anfang 2024 unterzeichnet wurde, sowie die neue Gemeinsame Absichtserklärung zwischen OTIF und WPV, die im Juni 2024 unterzeichnet wurde.

### Stärkere Einbindung der Interessengruppen innerhalb der OTIF

Der Ad-hoc-Ausschuss setzte sich das Ziel, eine inklusive und transparente Politik zur Einbeziehung von Interessengruppen zwecks Förderung des COTIF, Entwicklung des Eisenbahnrechts und Überwachung und Bewertung bestehender Rechtsinstrumente zu entwickeln. Darüber hinaus war die Ausarbeitung eines Leitfadens für die Zusammenarbeit mit internationalen Regierungsorganisationen geplant. Zu diesem Zweck verabschiedete der Ad-hoc-Ausschuss auf seiner 2. und 3. Tagung eine [„Empfehlung zur Einbindung von Interessengruppen in die Arbeit der OTIF“](#) sowie den [„Leitfaden für die Zusammenarbeit mit internationalen Regierungsorganisationen“](#), die

beide von der Generalversammlung auf ihrer 16. Tagung gebilligt wurden.

Darüber hinaus beschloss der Ad-hoc-Ausschuss, einer Reihe internationaler Organisationen (UNCITRAL, UNESCAP, UNECE, GCC, ECO, WZO, OSShD, WPV, TRACECA) einen ständigen Beobachterstatus zu gewähren.

### Handbuch zum internationalen Eisenbahngüterverkehr und dessen Umsetzung und Anwendung durch internationale Verbände

Der Ad-hoc-Ausschuss setzte sich das Ziel, die Rollen und Zuständigkeiten der internationalen Verbände in Bezug auf die Umsetzung und Anwendung des COTIF und damit Förderung und Erleichterung der einheitlichen Umsetzung und Anwendung des COTIF zu klären. Gemäß den Anweisungen des Ad-hoc-Ausschusses erstellte die Rechtsabteilung des Sekretariats in Zusammenarbeit mit CIT, ERFA, RNE, UIC und UIP das [Handbuch zum internationalen Eisenbahngüterverkehr \(Vertragsrecht und operationelle Instrumente und Werkzeuge\)](#), das am 15. Oktober 2024 veröffentlicht wurde.

Zweck des Handbuchs ist es, das durch das COTIF geschaffene Eisenbahnrecht in seinen Grundzügen zu erläutern und die verschiedenen Rollen und Zuständigkeiten der internationalen Verbände aufzuzeigen, die zur Anwendung des COTIF im Eisenbahnalltag beitragen. Es soll den OTIF-Mitgliedern, den an einem Beitritt zum COTIF interessierten

Staaten und vor allem ihren jeweiligen Eisenbahnakteuren als praktisches Nachschlagewerk dienen.

## Langfriststrategie

Der Ad-hoc-Ausschuss unterstützte den Generalsekretär bei der Ausarbeitung einer Langfriststrategie auf der Grundlage des Beschlusses der 15. Tagung der Generalversammlung und beriet über die in die Langfriststrategie der OTIF aufzunehmenden Elemente: Vision, Mission und strategische Ziele. Der Ad-hoc-Ausschuss prüfte und überarbeitete den endgültigen Entwurf der Langfriststrategie, der von der Generalversammlung auf ihrer 16. Tagung angenommen wurde. Der Langfriststrategie ist in dieser Ausgabe der Zeitschrift ein eigener Artikel gewidmet.

## Schlussbemerkungen

Der Ad-hoc-Ausschuss hat die Arbeit des früheren Ad-hoc-Ausschusses für Kooperation und der früheren Arbeitsgruppe der Rechtsexperten übernommen und erfolgreich weitergeführt. Obwohl der Ad-hoc-Ausschuss bei der Umsetzung seines Arbeitsprogramms viel erreicht hat, befinden sich diverse Themen noch in Prüfung und andere werden in den kommenden Jahren behandelt werden.

**Emilia Carcabassi**

# BEITRÄGE DES BÜROS DES AD-HOC-AUSSCHUSSES

Die Entwicklung oder die Modernisierung von internen Verfahrensvorschriften war ein Schwerpunkt der abgelaufenen Mandatszeit des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit. Mit dem Ergebnis, dass die Wahl des Generalsekretärs oder der Generalsekretärin, die Möglichkeit ständige Vertreterinnen und Vertreter zu benennen oder die Verwendung von elektronischen Signaturen im Schriftverkehr mit den Mitgliedern nun auf einem neuen und soliden Fundament stehen. Ich bin überzeugt, dass dies das Funktionieren der OTIF fördern und die Zusammenarbeit des Sekretariats mit den Mitgliedern erleichtern wird.

Nach diesem wichtigen Blick nach innen wird der Ad-hoc-Ausschuss seine Aufmerksamkeit während des nächsten Mandats verstärkt nach außen richten, konkret auf die Anwendung des Eisenbahnvertragsrechts. Das Sekretariat hat hierzu bereits eine Konsultation über möglichen Änderungsbedarf der Anhänge CIV, CIM, CUV und CUI gestartet. Auf die Ergebnisse bin ich gespannt und ich freue mich auf den sich anschließenden Austausch mit den Anwendern und die rechtliche Arbeit an den Anhängen im Ausschuss.

Das Vereinigte Königreich misst der Arbeit des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit große Bedeutung bei. Der Ausschuss nimmt im Rechtssystem der OTIF eine wesentliche Funktion ein und trägt zum Ziel der Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs entscheidend bei. Darüber hinaus ermöglicht uns die Teilnahme an diesem Ausschuss, die internationale Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen und Verbänden zu stärken und auszubauen und so die Reichweite der OTIF zu vergrößern.

Der Ad-hoc-Ausschuss hat im Rahmen seines jüngsten Arbeitsprogramms Fortschritte bei zahlreichen umfassenden und vielfältigen Themen erzielt, darunter eine Reihe von Initiativen zur Verbesserung, Konsolidierung und Erweiterung des Übereinkommens und seiner Anhänge, die das Vereinigte Königreich voll und ganz unterstützt. Besonders positiv bewerte ich die Arbeit des Ausschusses an einer Reihe von Regelungsprinzipien, die kürzlich von der 16. Generalversammlung als erster Schritt zur Festlegung neuer Regeln für die Suspendierung der COTIF- und OTIF-Mitgliedschaft angenommen wurden. Diese Arbeit wird unser gemeinsames Ziel stützen, sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten die physische und funktionale Integrität der Schieneninfrastruktur anderer Mitgliedstaaten respektieren, damit alle Mitgliedstaaten von den ökologischen und wirtschaftlichen Auswirkungen des internationalen Verkehrs profitieren können. Obwohl diese Arbeit noch in den Kinderschuhen steckt, begrüße ich die Verlängerung des Mandats des Ausschusses bis 2030, die es uns ermöglicht, diese wichtige Arbeit zur Entwicklung konkreter Änderungsvorschläge fortzusetzen.

Die Arbeit des Ad-hoc-Ausschusses wäre ohne die engagierte Unterstützung der Rechtsabteilung nicht möglich gewesen, deren Fachwissen von



**Kerstin Leuftink, Vorsitzende des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit, Delegierte Deutschlands**



unschätzbarem Wert war, insbesondere für mich in meiner Rolle als stellvertretende Vorsitzende. Ich freue mich sehr darauf, weiterhin eine aktive Rolle im Ausschuss zu spielen.

**Andrea Pearson, Vize-Vorsitzende des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit, Delegierte des Vereinigtes Königreich**

Frankreich dankt dem Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit für die im Rahmen seines ersten Mandats geleistete Arbeit. Er hat während der letzten drei Jahre seine Rolle als Rechtsberater insbesondere für die verschiedenen Organe der Organisation hervorragend erfüllt.

In diesem Zusammenhang sei auf die wesentliche Rolle verwiesen, die der Ad-hoc-Ausschuss bei der Festlegung einer Langfriststrategie für die OTIF gespielt hat, die bei der 16. Generalversammlung angenommen wurde. Der Ad-hoc-Ausschuss war ein wichtiger Impulsgeber und konnte zu den fünf festgelegten strategischen Zielen und den konkreten Vorschlägen und Maßnahmen zu ihrer Verwirklichung einen Konsens herbeiführen.

Der Ad-hoc-Ausschuss gab überdies Stellungnahmen zu verschiedenen Themen ab, sowohl in Bezug auf den Betrieb des Eisenbahnverkehrs, z. B. zur Digitalisierung der Beförderungspapiere oder zur Anwendung der ER CUI auf Serviceeinrichtungen, als auch in Bezug auf die interne Funktionsweise der Organisation.

Das Arbeitsprogramm dieses ersten Mandats war sehr ehrgeizig, und da nicht alle Themen behandelt werden konnten, war die Verlängerung des Mandats des Ad-hoc-Ausschusses notwendig und wird insbesondere die Fortsetzung der Arbeiten betreffend die Suspendierung und Beendigung des COTIF und/oder der Mitgliedschaft in der OTIF eines bestimmten Mitgliedstaats ermöglichen.

Frankreich dankt der Rechtsabteilung der OTIF für ihr Fachwissen und ihre Unterstützung bei den vom Ad-hoc-Ausschuss durchgeführten Arbeiten



sowie für die den Mitgliedern des Büros geleistete Hilfe. Frankreich wird mit Freude und Interesse ab 2025 wieder an der Arbeit des Ad-hoc-Ausschusses teilnehmen.

**Ophélie Riquet, Vize-Vorsitzende des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit, Delegierte Frankreichs**

# ANWENDUNG DER ER CUI AUF SERVICEEINRICHTUNGEN

Dieser Artikel enthält eine Zusammenfassung der Arbeit und der Schlussfolgerungen des Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit (Ad-hoc-Ausschuss) in Bezug auf die Frage der Anwendung der ER CUI auf Serviceeinrichtungen.

In seinem Arbeitsprogramm 2022–2024 hat sich der Ad-hoc-Ausschuss zum Ziel gesetzt, die Frage der Anwendung der ER CUI auf Serviceeinrichtungen zu prüfen. Der Ad-hoc-Ausschuss prüfte, ob und inwieweit die ER CUI auf Serviceeinrichtungen anwendbar sind. Dieses Thema war ursprünglich auf Anfrage des CIT in das Arbeitsprogramm aufgenommen worden.

Bei seiner 4. Tagung befasste sich der Ad-hoc-Ausschuss mit einem von der Rechtsabteilung erstellten Konzeptpapier, in dem einige, zur Klärung der Frage erforderlichen allgemeine Überlegungen dargelegt wurden. In Bezug auf die Anwendung der CUI-ER auf Serviceeinrichtungen wurden im Konzeptpapier die Auslegung des COTIF sowie relevante Auslegungsgrundsätze des internationalen Vertragsrechts im Allgemeinen erörtert.

Der Ad-hoc-Ausschuss beauftragte das Sekretariat, unter Beachtung der folgenden drei allgemeinen Grundsätze aus dem Konzeptpapier eine beratende Stellungnahme auszuarbeiten und ihm zu seiner 5. Tagung zur Prüfung zu unterbreiten:

- Die Auslegung der ER CUI muss auf der Grundlage ihres völkerrechtlichen Charakters und der Notwendigkeit, die Einheitlichkeit zu fördern, erfolgen;
- die ER CUI sind gemäß der gängigen Bedeutung ihrer Begriffe im Hinblick auf ihren Zweck, ihren historischen

Kontext und ihr System auszulegen;

- das interne Recht der OTIF-Mitglieder sollte als Kontext dienen, aber nicht Gegenstand einer beratenden Stellungnahme sein.

Die Rechtsabteilung hat eine beratende Stellungnahme zur Frage der Anwendung der ER CUI auf Serviceeinrichtungen erstellt. In dieser beratenden Stellungnahme wurden der Anwendungsbereich der ER CUI in Artikel 1 § 1 der ER CUI und die Bedeutung der Definition des Begriffs „Eisenbahninfrastruktur“ in Artikel 3 untersucht. Anschließend wurden die Geschichte und der Kontext des Rechts in diesem Bereich betrachtet und die Begriffe „Eisenbahninfrastruktur“, „internationaler Eisenbahnverkehr“ und „Serviceeinrichtungen“ im Detail untersucht. Folgendes Fazit wurde gezogen:

1. Die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI gelten für jeden Vertrag über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM. Das in den OTIF-Mitgliedstaaten geltende öffentliche Recht betreffend die Eisenbahninfrastruktur und den Zugang zu ihr wird durch die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI nicht berührt, sondern durch dieses Recht ergänzt.

2. Eine grenzüberschreitende Infrastrukturnutzung kann auf zweierlei Art erfolgen, entweder durch eine grenzüberschreitende Fahrwegkapazität oder durch aufeinander folgende nationale Fahrwegkapazitäten, die es einem Zug ermöglichen, zwischen zwei Mitgliedstaaten zu verkehren.
3. Zur Vermeidung von Konflikten zwischen den beiden Rechtssystemen und um die korrekte Anwendung der ER CUI zu ermöglichen, ist eine harmonisierte und komplementäre Auslegung der ER CUI und des in den OTIF-Mitgliedstaaten geltenden öffentlichen Rechts erforderlich.

Eine Definition der Eisenbahninfrastruktur in den ER CUI, die über die entsprechende Definition im internen Recht eines OTIF-Mitgliedstaates hinausgeht, würde dazu führen, dass der Anwendungsbereich des Nutzungsvertrages gemäß ER CUI über die Eisenbahninfrastruktur, zu der Zugang gewährt wird, hinausgeht, was widersprüchlich wäre.

Die Bestimmung dessen, was „Eisenbahninfrastruktur“ im Sinne der ER CUI ist, muss daher in zwei Schritten erfolgen. Zum einen bestimmt das im OTIF-Mitgliedstaat angewandte öffentliche Recht, was Eisenbahninfrastruktur ist und welche Zugangsbedingungen gelten. Zum anderen kann

nur Eisenbahninfrastruktur im Sinne des anwendbaren öffentlichen Rechts eines OTIF-Mitgliedstaates, die die Anforderungen des Artikels 3 Buchst. a) ER CUI erfüllt, Gegenstand eines Nutzungsvertrages gemäß den ER CUI sein.

Die beratende Stellungnahme samt Fazit wurde vom

Ad-hoc-Ausschuss auf seiner 5. Tagung am 8. November 2023 angenommen und von der 16. Generalversammlung am 26. September 2024 zur Kenntnis genommen.

Das Sekretariat der OTIF dankt insbesondere den registrierten Interessengruppen des Ad-hoc-Ausschusses, die schriftliche Beiträge zu diesem Thema

eingereicht und Input geliefert haben.

Für weitere Informationen zu diesem Artikel oder einem der darin behandelten Themen wenden Sie sich bitte per E-Mail an die Rechtsabteilung unter [law@otif.org](mailto:law@otif.org).

**Steve Davey**

## HANDBUCH ZUR UMSETZUNG UND ANWENDUNG DER EINHEITLICHEN RECHTSVORSCHRIFTEN APTU UND ATMF

Am 12. Juni 2024 genehmigte der Fachausschuss für technische Fragen den Entwurf des Handbuchs zur Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF. Lesen Sie nachstehend mehr zu Zweck und Inhalt des Handbuchs zur technischen Interoperabilität.

Das Handbuch beschreibt die Anforderungen für die Umsetzung und Anwendung der Anhänge F (ER APTU) und G (ER ATMF) zum COTIF für den internationalen Eisenbahnverkehr und erläutert die damit verbundenen Aufgaben und Zuständigkeiten. Es soll den Mitgliedern der OTIF und den Staaten, die an einem Beitritt zum COTIF interessiert sind, als praktisches Nachschlagewerk dienen, insbesondere den Behörden, Einrichtungen und Akteuren im Eisenbahnsektor.

Das Handbuch hat rein informativen Charakter. Es enthält keine verbindlichen Bestimmungen, begründet weder Rechte noch Pflichten noch ändert es die Rechtslage in sonstiger Weise. Es handelt sich nicht um eine offizielle Auslegung des COTIF, sondern um eine praktische Orientierungshilfe für die rechtliche Umsetzung der ER APTU und ATMF und für die



Anwendung der Bestimmungen.

Der Aufbau des Handbuchs erleichtert das einfache Zurechtfinden in den Abschnitten. Nach einer allgemeinen Einführung in **Kapitel 1** werden in **Kapitel 2**

die jeweiligen Anwendungsbereiche der ER APTU und ATMF erläutert und die Verpflichtungen der Vertragsstaaten bei der Umsetzung dieser COTIF-Anhänge beschrieben.

**Kapitel 3** beschreibt die

Wechselbeziehung zwischen dem Recht der OTIF und anderen Rechtsordnungen, wobei insbesondere auf die Wechselbeziehung mit dem EU-Recht eingegangen wird. Es wird erklärt, dass die EU-Vorschriften, wie z. B. die TSI, und die entsprechenden COTIF-Vorschriften (ETV) zwar inhaltlich gleich sein mögen, sich aber in ihrem Geltungsbereich deutlich unterscheiden. Während die ETV beispielsweise sicherstellen, dass Fahrzeuge im internationalen Verkehr eingesetzt werden können, unterscheiden die TSI nicht zwischen nationalem und internationalem Verkehr. Kommerzielle Verkaufsabsichten der Hersteller in einem bestimmten Staat fallen nicht in den Anwendungsbereich des COTIF, sodass in diesem Fall Landesrecht gilt.

In **Kapitel 4** wird die Arbeitsweise und Beschlussfassung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) sowie die anschließende Umsetzung dieser Beschlüsse erklärt, einschließlich des gesamten Inkrafttretensprozesses der ETV. Der CTE ist befugt, im Rahmen der ER APTU und ATMF verbindliches internationales Recht zu erlassen. Er tritt üblicherweise einmal pro Jahr zusammen. Diese Tagung wird während drei Sitzungen der Arbeitsgruppe Technik (WG Tech) vorbereitet. Alle Mitglieder der OTIF sowie mehrere internationale Verbände sind zur Teilnahme am CTE und an der WG Tech eingeladen. Stimmberechtigt sind jedoch nur Mitgliedstaaten, die die ER APTU und ATMF anwenden.

In **Kapitel 5** werden die auf die einzelnen Teile des Eisenbahnsystems, insbesondere auf das Teilsystem Fahrzeuge, anwendbaren Vorschriften sowie deren Korrelation beleuchtet. Dieser aus mehreren Gründen recht komplexe Rechtsrahmen umfasst übergeordnete grundlegende

Anforderungen, ETV-Anforderungen, Sonderfälle, nationale technische Anforderungen, Normen usw. Zum einen müssen die Vorschriften flexibel genug sein, um mit den durch die historisch bedingte unkoordinierte Entwicklung der Eisenbahnsysteme technisch unterschiedlichen nationalen Eisenbahnsystemen kompatibel zu sein. Zum anderen sollen die Vorschriften die Innovation fördern und die Festlegung auf bestimmte Technologien vermeiden. Daher beschreiben sie so weit wie möglich Funktions- und Leistungsmerkmale. Drittens sind die Vorschriften derart gestaltet, dass unabhängige externe Prüfgorgane die Konformität bewerten können. Dies fördert die unabhängige und unvoreingenommene Konformitätsbewertung.

**Kapitel 6** erklärt das Hauptthema der ER APTU und ATMF – die Verfahren und Zuständigkeiten bei der Fahrzeugzulassung – im Detail und ist daher von zentraler Bedeutung. Am Ende des Verfahrens, in dem Hersteller, Antragsteller und Prüfgorgane ihre jeweiligen Aufgaben erfüllen, steht dann die Zulassung des Fahrzeugs zum internationalen Verkehr durch die zuständige Behörde. Ein Schlüsselement ist dabei die von den Prüfgorganen durchgeführte Konformitätsbewertung durch Dritte. Prüfgorgane sind von Eisenbahnunternehmen und Herstellern unabhängig. In einem wettbewerbsorientierten Eisenbahnsystem, wo verschiedene Arten von Schienenfahrzeugen unterschiedlicher Hersteller zum Einsatz kommen, sind Bewertungen durch Dritte ungemein nützlich. Die Prüfgorgane bieten eine unabhängige und unvoreingenommene und international anerkannte Konformitätsbewertung. Das System ermöglicht die Konzentration des technischen Know-hows in den Prüfgorganen und befreit Eisenbahnunternehmen und zuständigen Behörden von der Last, selbst diese Ressourcen

aufbringen zu müssen. Der erfolgreiche Abschluss aller Verfahren führt zur Ausstellung einer Zulassung des Fahrzeugs für ein bestimmtes „Verwendungsgebiet“, also für alle von der Zulassung abgedeckten Netze. Das Handbuch beschreibt sowohl die Zulassung neuer Fahrzeuge als auch für die Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Fahrzeuge die Aufgaben der Antragsteller, zuständigen Behörden, Prüfgorgane, Risikobewertungsstellen und Hersteller. Dabei werden auch die Gemeinsamkeiten und Unterschiede in den Zuständigkeiten der Prüfgorgane der OTIF und der notifizierten Stellen der EU beleuchtet.

In **Kapitel 7** betreffend Fahrzeugregister werden die zu erfassenden Informationen, deren Zweck sowie die Zugriffsrechte erläutert. Ferner wird der rechtliche Wert der registrierten Daten und die Übereinstimmung zwischen den Fahrzeugregisterregeln der OTIF und der EU erklärt. Die einzutragenden Informationen umfassen unter anderem die Identifizierung des Halters, des Eigentümers, der ECM jedes Fahrzeugs, den Zulassungsstatus und das Baumuster des Fahrzeugs. Der Zugriff auf diese Informationen zu jedem Fahrzeug ist unerlässlich, da sie als Nachweis für die Zulassung zum internationalen Verkehr gelten.

**Kapitel 8** beschreibt anhand von Illustrationen die Anforderungen an die äußere Kennzeichnung von Fahrzeugen. Es enthält Informationen über die Zusammensetzung der 12-stelligen „EVN“-Fahrzeugnummer. Die Ziffern der EVN geben Auskunft über den Fahrzeugtyp, das Land, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, und die technischen Merkmale des Fahrzeugs. Jedes Fahrzeug muss mit einer EVN versehen sein und der Fahrzeughalter ist in Form einer Fahrzeughalterkennzeichnung (VKM) anzugeben. Optionale Kennzeichnungen können

angebracht werden, wenn ein Fahrzeug bestimmte Bedingungen erfüllt, ebenso wie Kennzeichnungen, die zwischen Sektorverbänden auf der Grundlage multilateraler Verträge vereinbart werden.

**Kapitel 9** hebt die Rollen und Zuständigkeiten bei der Verwendung von Fahrzeugen hervor. Eisenbahnunternehmen erbringen Eisenbahnverkehrsleistungen und betreiben zu diesem Zweck Züge. Die Hauptverantwortung der Eisenbahnunternehmen liegt in der sicheren Verwendung der Fahrzeuge innerhalb ihrer Nutzungsgrenzen und -bedingungen. Der Halter muss sicherstellen, dass seine Fahrzeuge den Vorschriften entsprechen, dass jedem Fahrzeug eine ECM zugewiesen ist und dass sie eingetragen sind. Der

Infrastrukturbetreiber hat die Pflicht, den Eisenbahnunternehmen vollständige und genaue Informationen über die Infrastruktur und die Streckenmerkmale, einschließlich Änderungen dieser Merkmale, zu liefern. Das Handbuch listet überdies die Informationen auf, die die einzelnen Beteiligten untereinander austauschen müssen.

**Kapitel 10** fasst die gesetzlichen Anforderungen in Bezug auf die Fahrzeuginstandhaltung zusammen. Jedem Fahrzeug muss eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zugewiesen werden. Zum Nachweis, dass sie über die richtigen Kompetenzen, Fähigkeiten und Verfahren zur Ausführung der ihnen übertragenen Aufgaben verfügen, müssen ECM zertifiziert sein. ECM-Zertifikate werden von ECM-Zertifizierungsstellen

vergeben, die ihrerseits entweder akkreditiert oder anerkannt sind. Die OTIF-Vorschriften legen nicht fest, wann oder wie Fahrzeuge gewartet werden müssen, sondern definieren stattdessen systematisch die Zuständigkeiten jedes Akteurs, einschließlich der verschiedenen von ECM zu erfüllenden Funktionen und der Verwaltungsverfahren, die zur Zertifizierung und Registrierung von ECM führen.

Das Handbuch endet mit einer Liste von Links zu relevanten Teilen der OTIF-Website und erleichtert so die Navigation zu weiteren Informationen, Arbeitsdokumenten und Registern.

Verfügbar ist es [hier](#).

**Abteilung für technische Interoperabilität**

# 64. TAGUNG DES UN-EXPERTENUNTERAUSSCHUSSES FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER (Genf, 24. Juni bis 3. Juli 2024)

Die 64. Tagung des UN-Expertenunterausschusses war die dritte Sitzung des Bienniums 2023/2024. Die Beschlüsse des UN-Expertenunterausschusses fließen in die 24. überarbeitete Ausgabe der UN-Modellvorschriften ein und bilden die gemeinsame Grundlage für alle verkehrsträgerspezifischen Gefahrgutvorschriften. Im Rahmen der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter werden diese Beschlüsse später in die Ausgaben 2027 des RID, des ADR und des ADN übernommen.

Die 64. Tagung des UN-Expertenunterausschusses fand vom 24. Juni bis 3. Juli 2024 unter dem Vorsitz von Herrn Duane Pfund (Vereinigte Staaten von Amerika) statt, bei der 26 Staaten, 6 Regierungsorganisationen und 23 Nichtregierungsorganisationen vertreten waren. Da alle Beschlüsse des UN-Expertenunterausschusses Auswirkungen auf die Gefahrgutvorschriften der einzelnen Verkehrsträger haben, war auch die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) als Verkehrsträgerorganisation vertreten.

## Klassifizierung

### Betrachtung invasiver nichtheimischer Arten als umweltgefährdende Lebewesen

Das Übereinkommen über die biologische Vielfalt trat am 29. Dezember 1993 in Kraft und gilt als wichtigstes multilaterales Vertragswerk für den Schutz der globalen Biodiversität. Invasive gebietsfremde Arten werden in diesem Vertrag als ernste Bedrohung für die biologische Vielfalt erkannt, und die Vertragsparteien werden aufgefordert, die Einbringung nichtheimischer Arten, welche Ökosysteme, Lebensräume oder

Arten gefährden, zu verhindern und diese Arten zu kontrollieren oder beseitigen.

Das Sekretariat des Übereinkommens über die biologische Vielfalt bat den UN-Expertenunterausschuss um Unterstützung bei der Entwicklung eines Systems zur Einstufung und Kennzeichnung von invasiven nichtheimischen Arten als umweltgefährdende lebende Organismen in den UN-Modellvorschriften.

Der UN-Expertenunterausschuss war der Meinung, dass die UN-Modellvorschriften sich nicht als Rahmen für die Lösung dieses Problems eignen, da Tiere oder Pflanzen in Teilen der Welt als nichtheimisch gelten, während sie in anderen Teilen jedoch nicht gebietsfremd sind. Das Thema müsste daher auf nationaler oder regionaler Ebene behandelt werden. Darüber hinaus könnte man zwar Vorschriften für eine sichere Beförderung erarbeiten, würde aber dabei nicht das Problem der zufälligen oder unbeabsichtigten Verbringung lösen.

### Klarstellung der indikativen Liste der ansteckungsgefährlichen Stoffe der Kategorie A

In Anbetracht der sich in jüngster

Zeit abzeichnenden internationalen Gesundheitssituationen ist der Bedarf an einer flexiblen und dynamischen indikativen Liste ansteckungsgefährlicher Stoffe der Kategorie A deutlich geworden. Dies zeigt sich an der Zahl der Anfragen, die an die Weltgesundheitsorganisation (WHO) gerichtet wurden und in denen um Leitlinien für die Beförderung der betreffenden Krankheitserreger, einschließlich ihrer Einstufung, gebeten wurde.

Kanada und die Weltgesundheitsorganisation (WHO) stellten den Antrag, einen Rahmen zu schaffen, um es internationalen und nationalen Gesundheitsbehörden zu ermöglichen, die notwendige Flexibilität im Umgang mit neu auftretenden Gesundheitssituationen zu haben.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied, den Text vor der Tabelle in Absatz 2.2.62.1.4.1 neu zu fassen und die bisherige Bemerkung 2, in der darauf hingewiesen wird, dass die Tabelle nicht vollständig ist, in den Vorschriftentext zu übernehmen. In diesem Text wird nun präzisiert, dass für neu auftretende Gesundheitssituationen aktuellere Informationen über die anwendbaren Kategorien von den für die Gesundheit von Mensch und Tier zuständigen

zwischenstaatlichen Organisationen sowie von entsprechenden nationalen Behörden eingeholt werden können.

### Beförderung von flüssigen organischen Wasserstoffträgern

Wasserstoff wird eine wichtige Rolle bei der Dekarbonisierung der Energiesysteme spielen. Neben der Beförderung von Wasserstoff unter hohem Druck als Gas oder in tiefgekühlt verflüssigtem Zustand besteht auch die Möglichkeit der chemischen Bindung der Wasserstoffmoleküle an organische flüssige Trägerstoffe, sogenannte Liquid Organic Hydrogen Carrier (LOHC). Einer der Stoffe, an die Wasserstoff chemisch gebunden werden kann, ist Benzyltoluol, das der Eintragung UN 3082 Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n.a.g. der Klasse 9 zugeordnet ist. In einem Liter Benzyltoluol können bis zu 700 Liter Wasserstoff chemisch gebunden werden.

Für die spätere Freisetzung des chemisch gebundenen Wasserstoffs sind besondere Reaktionsbedingungen erforderlich. Im Fall von Benzyltoluol werden die chemischen Bindungen mit Hilfe eines katalytischen Systems bei Temperaturen von 250 °C gelöst. Dies bedeutet, dass der chemisch gebundene Wasserstoff unter Beförderungsbedingungen nicht freigesetzt werden kann, so dass diese Art der Beförderung gegenüber der Beförderung unter hohem Druck oder in tiefgekühlt verflüssigtem Zustand hohe Sicherheitsvorteile aufweist. Für die Sicherheit bei der Beförderung ist jedoch zu beachten, dass bei der Bindung von Wasserstoff an den Wasserstoffträger (Hydrierung) Spuren von Wasserstoff in physikalisch gelöster Form, d. h. in nicht chemisch gebundener Form, im Wasserstoffträger verbleiben können. Diese nur physikalisch gelösten Spuren von Wasserstoff

können bei der Beförderung möglicherweise freigesetzt werden.

Versuche in Deutschland unter extremen Testbedingungen haben gezeigt, dass nur ein sehr geringes Risiko der Bildung explosionsfähiger Atmosphären besteht. Dennoch sollte ein Grenzwert für physikalisch gelösten Wasserstoff vorgesehen werden, für den 0,5 l Wasserstoff pro kg Benzyltoluol vorgeschlagen wird.

Der UN-Expertenunterausschuss erkannte das Potenzial für die Beförderung von Wasserstoff und begrüßte den pragmatischen Ansatz. Er erkannte aber auch die Notwendigkeit, den Ansatz auf andere mögliche Wasserstoffträger auszudehnen. Der UN-Expertenunterausschuss wird die Diskussion zu diesem Themenbereich fortsetzen und auch die Frage erörtern, ob für Wasserstoffträger eine eigene UN-Nummer vorgesehen werden sollte.

### Wärmemaschinen

Kältemaschinen sind der UN-Nummer 2857 oder 3358 zugeordnet und sind von den Gefahrgutvorschriften freigestellt, wenn die Anforderungen der Sondervorschrift 119 bzw. 291 erfüllt werden. Wärmepumpen funktionieren nach demselben Prinzip wie Kältemaschinen, mit der Ausnahme, dass bei Wärmepumpen nicht die Erzeugung von Kälte, sondern die Erzeugung von Wärme das Ziel ist. Da die Gefahren während der Beförderung identisch sind, sollten auch dieselben Beförderungsbedingungen zur Anwendung gebracht werden. Im RID/ADR/ADN wurde zu diesem Zweck bereits in die Ausgaben 2023 bei den Sondervorschriften 119 und 291 eine Bemerkung aufgenommen, nach der für Zwecke der Beförderung Wärmepumpen als Kältemaschinen

angesehen werden dürfen. Bei einer früheren Tagung des UN-Expertenunterausschusses war beantragt worden, die im RID/ADR/ADN enthaltene Bemerkung auch in die Sondervorschriften 119 und 291 der UN-Modellvorschriften aufzunehmen. Die Mehrzahl der Delegationen favorisierte jedoch die Aufnahme einer neuen UN-Nummer für Wärmepumpen mit entsprechenden Sondervorschriften.

Bei dieser Tagung entschied der UN-Expertenunterausschuss nun, in der offiziellen Benennung für die Beförderung der bestehenden UN-Nummern 2857 und 3358 auch Wärmemaschinen zu erwähnen und in den Sondervorschriften 119 und 291 Wärmemaschinen zu definieren. In beiden Sondervorschriften wird darüber hinaus festgelegt, dass für Geräte, die sowohl zum Heizen als auch zum Kühlen verwendet werden können, entweder die offizielle Benennung für die Beförderung "KÄLTEMASCHINEN" oder "WÄRMEMASCHINEN" verwendet werden darf.

### Magnetresonanztomographen (MRT)

Magnetresonanztomographen (MRT) werden weltweit von medizinischem Fachpersonal eingesetzt, um eine Vielzahl von Erkrankungen zu diagnostizieren, wie beispielsweise Bänderrisse oder Tumore. Sie werden auch zur Untersuchung des Gehirns und des Rückenmarks eingesetzt.

Ein großer Hersteller hat kürzlich eine neue Art von MRT entwickelt. Dabei werden neue, supraleitende Magnete verwendet. Diese Elektromagnete enthalten Helium, das auf nahezu den absoluten Nullpunkt abgekühlt werden muss, um die Supraleitfähigkeit der Spulen zu erreichen.

Ältere MRT-Typen enthalten zwischen 125 und 250 kg tiefgekühlt verflüssigtes Helium und werden unter der Eintragung UN 1963 Helium, tiefgekühlt, flüssig befördert. Der neue MRT-Typ enthält mit maximal 1,5 kg verdichtetes Helium deutlich weniger Helium. Beide Arten von MRT-Scannern enthalten auch kleine Lithium-Metall-Zellen oder -Batterien. Mehrere zuständige Behörden haben erörtert, wie diese neue Art von MRT-Scannern zuzuordnen ist, da die UN-Nummer 1963 nicht mehr zutreffend ist.

Der UN-Expertenunterausschuss verwarf einen Vorschlag, die UN-Nummern 2857 und 3358 zu verwenden, da der Zweck des Heliums nicht darin besteht, Kälte zu erzeugen, die außerhalb des Geräts zur Verfügung gestellt wird. Er beschloss, für MRT-Scanner die Eintragung UN 3538 Gegenstände, die nicht entzündbares, nicht giftiges Gas enthalten, n.a.g. zu verwenden und dieser UN-Nummer eine neue Sondervorschrift zuzuordnen, die die Aussage trifft, dass MRT unter diese UN-Nummer fallen, die Anforderungen an die gasführenden Teile festlegt und die wie in der der UN-Nummer 2857 zugeordneten Sondervorschrift 119 (siehe oben) eine Freistellung vorsieht, wenn die Masse des enthaltenen nicht entzündbaren, nicht giftigen Gases geringer ist als 12 kg.

### Neue Produkte der Flüssiggas-Industrie

Flüssiggas (Liquefied Petroleum Gas, LPG) ist seit etwas mehr als einem Jahrhundert ein kommerzieller Kraftstoff. Es besteht hauptsächlich aus Propan und Butan und wurde bis vor einigen Jahren aus Erdölraffination oder Erdgasverarbeitung gewonnen.

Im Rahmen der Energiewende und mit dem Ziel der Abkehr von fossilen Energien und der Dekarbonisierung nimmt die Flüssiggas-Industrie heute auch Propan und Butan

biologischen oder erneuerbaren Ursprungs in ihre Produktpalette auf.

Darüber hinaus hat die Flüssiggas-Industrie damit begonnen, dem Flüssiggas auch andere Produkte und Gemische biologischen oder erneuerbaren Ursprungs oder aus Recycling-Kohlenstoff beizumischen, die einen geringeren Kohlenstoff-Fußabdruck haben. Größere Bedeutung hat dabei die Verwendung von Dimethylether (DME), das auch aus nichtfossilen und/oder erneuerbaren oder Recycling-Kohlenstoffquellen gewonnen werden kann. Erneuerbares Dimethylether (rDME) ist ein kosteneffizienter und sauber brennender Kraftstoff, der Flüssiggas beigemischt werden kann. Mit einem DME-Masseanteil von höchstens 12 % können Dimethylether-/Flüssiggas-Gemische in der bestehenden Flüssiggas-Infrastruktur eingesetzt werden.

Der UN-Expertenunterausschuss nahm eine von der Flüssiggas-Industrie vorgeschlagene Sondervorschrift an, die den UN-Nummern 1075 (Petroleumgase, verflüssigt) und 1965 (Kohlenwasserstoffgas, Gemisch, verflüssigt, n.a.g.) zugeordnet wird und die eine Beimischung von bis zu 12 Masse-% Dimethylether zulässt.

### In Güterbeförderungseinheiten eingebaute Natrium-Ionen-Batterien

Natrium-Ionen-Batterien werden aufgrund ihrer guten Leistungsfähigkeit bei geringen Temperaturen, ihres niedrigen Preises und der reichlich vorhandenen Ausgangsstoffe in vielen Bereichen eingesetzt, unter anderem auch in der Energiespeicherindustrie.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied, in der bestehenden Eintragung UN 3536, die für ortsbewegliche

Energiespeichereinrichtungen mit Lithiumbatterien vorgesehen ist, die zusätzliche offizielle Benennung für die Beförderung "Natrium-Ionen-Batterien, in Güterbeförderungseinheiten eingebaut" vorzusehen. Die Aufnahme einer neuen UN-Nummer wurde als nicht notwendig erachtet, weil die Beförderungsbedingungen für beide Energiespeichersysteme identisch sind. Diese Entscheidung führt zu Folgeänderungen in verschiedenen Sondervorschriften.

### Kennzeichnung

#### Ausrüstungen, die sowohl Lithiumbatterien als auch Knopfzellen-Batterien enthalten

Die Sondervorschrift 188 enthält in Absatz f) (i) eine Ausnahme, wonach Versandstücke, die nur in Ausrüstungen (einschließlich Platinen) eingebaute Knopfzellen-Batterien enthalten, nicht mit dem Kennzeichen für Batterien gekennzeichnet werden müssen. Diese Ausnahme gilt eindeutig für Versandstücke, die kleine Geräte, wie Digitaluhren, Taschenrechner oder Autoschlüssel enthalten, bei denen die Energiequelle aus einer einzelnen Knopfzelle besteht.

Es stellt sich allerdings die Frage, wie bei Versandstücken mit Notebooks zu verfahren ist, die sowohl eine Lithium-Ionen-Batterie für die Hauptstromversorgung und eine Lithium-Metall-Knopfzelle im Mainboard enthalten. Genügt es dabei die UN-Nummer 3481 für die Lithium-Ionen-Batterie auf dem Kennzeichen anzugeben oder muss zusätzlich die UN-Nummer 3091 für die Lithium-Metall-Knopfzelle angegeben werden?

Der UN-Expertenunterausschuss entschied, in diesem Fall auf die Angabe der UN-Nummer für die Knopfzelle zu verzichten, allerdings unter der Voraussetzung, dass es sich um eine einzige Knopfzelle

handelt. Der UN-Expertenausschuss beschloss darüber hinaus, die in Absatz f) (ii) der Sondervorschrift 188 vorgesehene Begrenzung der Zellen und Batterien je Versandstück und je Sendung nicht auf Knopfzellen auszudehnen, wiederum unter der Voraussetzung, dass jede Ausrüstung nur eine einzige Knopfzelle enthält.

## Verpackungen

### Metall-auf-Metall-Kontakt zwischen explosiven Stoffen und Verpackungen

Als besondere Vorschrift für das Verpacken von Gütern der Klasse 1 sieht der Unterabschnitt 4.1.5.11 vor, dass metallene Teile der Gegenstände mit Explosivstoff nicht mit den Metallverpackungen in Kontakt kommen dürfen. Die Verpackungsanweisung P 130, die unter anderem für die UN-Nummern 0012 (Patronen Handfeuerwaffen) und 0014 (Patronen für Handfeuerwaffen, Manöver) gilt, lässt hingegen Außenverpackungen aus Metall zu, ohne dass eine Innen- oder Zwischenverpackung vorgeschrieben ist. Darüber hinaus wird nicht gefordert, dass sich die einzelnen metallenen Gegenstände nicht berühren dürfen.

Nach einer Vorbesprechung in der Explosivstoff-Arbeitsgruppe nahm der UN-Expertenunterausschuss die Aufnahme einer Sondervorschrift für die Verpackung an, die für Gegenstände der UN-Nummern 0012 und 0014 zulässt, dass Verpackungen aus Metall nicht beschichtet sein müssen und dass zwischen den einzelnen Gegenständen keine Abstandhalter oder Polstermaterial eingebracht werden müssen.

### Wiederholung von Prüfungen an Verpackungen und Großpackmitteln

Die Absätze 6.1.5.1.3, 6.3.5.1.3

und 6.6.5.1.3 legen fest, dass die in Abschnitt 6.1.5, 6.3.5 bzw. 6.6.5 festgelegten Prüfungen mit Mustern aus der Produktion in Abständen durchgeführt werden müssen, die von der zuständigen Behörde festgelegt werden. Der englische Text dieser Bestimmung lässt die Auslegung zu, dass die zuständige Behörde auch festlegen kann, dass nicht alle Prüfungen durchgeführt werden müssen. Dies könnte für Prüfungen der Fall sein, bei denen es erfahrungsgemäß sehr unwahrscheinlich ist, dass die Prüfung nicht bestanden wird. Dies könnte beispielsweise auf die Stapeldruckprüfung an Verpackungen aus Metall oder die Verträglichkeitsprüfung von Kunststoffverpackungen zutreffen.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied, die genannten Absätze zu ändern und nur noch auf die von der zuständigen Behörde als geeignet angesehenen Prüfungen Bezug zu nehmen.

## Handhabung und Verstaung

### Stapelung von Versandstücken

Großpackmittel (IBC) und Großverpackungen müssen mit einem Piktogramm versehen sein, aus dem die höchstzulässige anwendbare Stapellast abgelesen werden kann. Für Verpackungen gemäß Kapitel 6.1 ist ein solches Kennzeichen nicht erforderlich. Die Richtung und die Höhe der Stapellast von Verpackungen kann nur bestimmt werden, wenn Kenntnis über das in Absatz 6.1.5.6.2 beschriebene Stapeldruckverfahren besteht.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied, in den Vorschriften für das Verladen eine Bestimmung aufzunehmen, dass Verpackungen nur auf die Seite gestapelt werden dürfen, für die die Stapeldruckprüfung durchgeführt

wurde. In einer Bemerkung wird ergänzt, dass dies in der Regel die Oberseite der Verpackung ist. Der UN-Expertenunterausschuss war sich aber auch einig, dass dies Bestandteil der Schulung des Ladepersonals sein sollte.

## Interpretation

### Beförderung unterschiedlicher Gase in einem Flaschenbündel

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs unterbreitete dem UN-Expertenunterausschuss die Frage, ob ein Flaschenbündel nur ein einziges Gas enthalten darf. Er führte verschiedene Fundstellen im Regelwerk und in den in Bezug genommenen Normen an, die so gelesen werden könnten, dass innerhalb eines Flaschenbündels auch mehrere Gase befördert werden dürfen.

Innerhalb des UN-Expertenunterausschusses bestand Konsens, dass in einem Flaschenbündel gleichzeitig nur ein einziges Gas befördert werden darf, dass aber ein Flaschenbündel mehrere Sammelrohre haben darf.

## Nächste Tagung

Die 65. Tagung des UN-Expertenunterausschusses findet vom 25. November bis 3. Dezember 2024 in Genf statt. Bei dieser Sitzung werden die Arbeiten an der 24. überarbeiteten Ausgabe der UN-Modellvorschriften beendet.

### Jochen Conrad

# GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG

## (Genf, 10. bis 13. September 2024)

Die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung im September 2024 war die zweite Tagung des Bienniums 2024/2025, bei der Beschlüsse für die Ausgaben 2027 des RID, des ADR und des ADN gefasst wurden.

Die Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa wurde angesichts der Anzahl unterbreiteter Dokumente um einen Tag verkürzt.

An den Beratungen nahmen Delegierte aus 24 Staaten, die das RID, das ADR und/oder das ADN anwenden, der Europäischen Union und von 13 Nichtregierungsorganisationen teil. Darüber hinaus war Simbabwe als Beobachterstaat vertreten.

### Tanks

Die Dokumente zu Tankfragen wurden von der Tank-Arbeitsgruppe behandelt, die bereits am 9. September 2024 zu ihrer Sitzung zusammentrat. 29 Sachverständige aus 14 Staaten und von 6 Nichtregierungsorganisationen nahmen an den Arbeiten dieser Arbeitsgruppe teil.

### Tausch von Ausrüstungsteilen im Rahmen der Instandhaltung

Im Laufe der Lebensdauer eines Tanks kann es aus verschiedenen Gründen zu geringfügigen Abweichungen gegenüber der gültigen Baumusterzulassung des Tanks kommen. Im Rahmen der Instandhaltung müssen auf Grund von Verschleiß, Undichtheit oder sonstiger Schäden Ausrüstungsteile ausgetauscht werden. Es kann vorkommen, dass

die in der Baumusterzulassung beschriebenen Ausrüstungsteile nicht mehr lieferbar sind und Ersatzteile mit ähnlichen technischen Spezifikationen eingebaut werden müssen. Der Absatz 6.8.2.3.3 RID/ADR lässt zwar bestimmte Abweichungen von der Baumusterzulassung zu, diese Abweichungen müssen jedoch in der Baumusterzulassungsbescheinigung beschrieben werden. Unter den möglichen Abweichungen werden Bedienungsausrüstungen momentan nicht genannt.

Die UIP wies die Gemeinsame Tagung in einem Dokument darauf hin, dass die im RID/ADR in Bezug genommene Norm EN 12972 zu Prüfung, Inspektion und Kennzeichnung von Tanks die Verwendung alternativer Bedienungsausrüstung zulässt, falls keine Änderung in der technischen Spezifikation der Ausrüstung vorgenommen wird und diese an derselben Stelle angebracht wird. In diesem Fall ist keine neue Zulassung erforderlich.

Die Gemeinsame Tagung entschied, in Absatz 6.8.2.3.3 RID/ADR auch alternative Bedienungsausrüstungen mit gleichwertigen Spezifikationen zu erwähnen. Da jedoch gemäß Absatz 6.8.2.3.3 die begrenzten Abweichungen in der Baumusterzulassungsbescheinigung deutlich beschrieben werden müssen, ist der Widerspruch zwischen dem Absatz 6.8.2.3.3 RID/ADR und der Norm EN 12972 nur teilweise gelöst.

### Berstdruck von Berstscheiben an Tanks für die Beförderung von Gasen

In Absatz 6.8.3.2.9.2 des RID/ADR 2023 wurden neue Vorschriften für den Berstdruck von Berstscheiben aufgenommen, mit denen luftdicht verschlossene Tanks ausgerüstet sein müssen. Frankreich wies darauf hin, dass Berstscheiben, deren Berstdruck bei 20 °C zwischen dem 1,0-fachen und des 1,1-fachen des Prüfdrucks liegt, auf dem Markt nicht verfügbar seien.

Die Gemeinsame Tagung stimmte der Erhöhung des höchsten Berstdrucks auf das 1,15-fache des Prüfdrucks zu. Auf die Frage, ob der resultierende Berstdruck, insbesondere in Bezug auf die Verhinderung eines BLEVE zu hoch sei, wurde erklärt, dass im Falle eines Brandes und eines Temperaturanstiegs der Berstdruck absinkt.

### Anwendungsprobleme in Zusammenhang mit dem Sicherheitsventil-Kennzeichen gemäß Absatz 6.8.3.2.9.6

Die Niederlande wiesen darauf hin, dass die Vorschriften für das Sicherheitsventil-Kennzeichen in Absatz 6.8.3.2.9.6, die 2023 in das RID/ADR aufgenommen wurden, bei einigen Anwendern zu Missverständnissen führen würden.

Die Gemeinsame Tagung bat die Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses und die WP.15, auf den Websites der OTIF und

der UNECE eine Interpretation aufzunehmen, in der präzisiert wird, dass an Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase sowie an Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen und Gascontainern mit mehreren Elementen (MEGC), deren Elemente Druckgefäße sind, das Sicherheitsventil-Kennzeichen nicht angebracht werden darf. Beide Gremien werden dies bei ihren Sitzungen im November beschließen.

Für die Ausgabe 2027 des RID/ADR wird eine Umstrukturierung des Unterabschnitts 6.8.3.2 mit einer Unterteilung der Vorschriften für verdichtete, verflüssigte und gelöste Gase, für tiefgekühlt verflüssigte Gase und für Batteriewagen/Batterie-Fahrzeuge und Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC) angestrebt.

## Normen

### Norm EN ISO 11623:2023

Die Norm EN ISO 11623:2023 (Gasflaschen – Verbundbauweise (Composite-Bauweise) – Wiederkehrende Inspektion und Prüfung) wurde in der Ausgabe 2025 des RID, des ADR und des ADN in Bezug genommen. In dieser Norm wird auf die Norm ISO 23876 verwiesen, die den Ersatz der Druckprüfung durch eine zerstörungsfreie Prüfung zulässt. Allerdings wird die Norm ISO 23876 im RID/ADR/ADN nicht in Bezug genommen.

Die Gemeinsame Tagung beschloss, für die Norm EN ISO 11623:2023 dieselbe Bemerkung aufzunehmen, wie sie vom UN-Expertenunterausschuss bereits für die ISO-Ausgabe dieser Norm beschlossen wurde. In dieser Bemerkung wird die Aussage getroffen, dass die Druckprüfung nicht durch eine zerstörungsfreie Prüfung ersetzt werden darf. Zerstörungsfreie

Prüfungen sind jedoch im Rahmen der Überwachung des Produktionsprozesses möglich.

### Spalte (3) in den Normenverzeichnissen

In der Normen-Arbeitsgruppe hatte eine Diskussion darüber stattgefunden, ob die Spalte (3) in den Tabellen der im RID/ADR in Bezug genommenen Normen in den Kapiteln 6.2 und 6.8, in der die Vorschriften des RID/ADR genannt werden, mit denen die jeweilige Norm übereinstimmt, noch erforderlich ist. Die Mitglieder der Normen-Arbeitsgruppe bestätigten, dass sie bei der Anwendung der in Bezug genommenen Normen nicht nur die in der Spalte (3) aufgeführten Fundstellen des RID/ADR, sondern das gesamte Regelwerk betrachten würden.

Die Gemeinsame Tagung schloss sich der Schlussfolgerung der Normen-Arbeitsgruppe an, dass die Spalte (3) in den Normenverzeichnissen, die bei der Einführung von Normen in das RID/ADR noch ihre Berechtigung hatte, nicht mehr erforderlich ist. Sie beschloss, die Spalte (3) und alle Verweise auf diese Spalte im RID/ADR zu streichen.

## Offene Fragen

### Begriffsbestimmung von Flüssiggas

Der europäische Flüssiggas-Verband hatte einen Antrag vorgelegt, in der englischen Fassung den Begriff "liquefied petroleum gas" und in der französischen Fassung den Begriff "gas de pétrole liquéfié" auf Grund der Verweise auf "Erdöl" nicht mehr zu verwenden, um hervorzuheben, dass die einzelnen Flüssiggasbestandteile auch nicht fossilen Ursprungs sein dürfen. Darüber hinaus wurde beantragt, in der Begriffsbestimmung von

Flüssiggas einen Beschluss der letzten Tagung des UN-Expertenunterausschuss nachzuzeichnen und die Beimischung von bis 12 % Dimethylether zuzulassen (siehe Zeitschrift 4/2024, S. xx).

Die Gemeinsame Tagung nahm die Angleichung der Begriffsbestimmung von Flüssiggas an die vom UN-Expertenunterausschuss für die UN-Nummern 1965 und 1075 beschlossene Sondervorschrift an. Sie war jedoch zum jetzigen Zeitpunkt nicht bereit, weitere Änderungen in der Begriffsbestimmung vorzunehmen. Insbesondere wurde bemängelt, dass zwar der Begriff "liquefied petroleum gas" gestrichen, die Abkürzung "LPG" aber beibehalten werden soll. Eine Herleitung der Abkürzung wäre dann nicht mehr gegeben.

### In Übereinstimmung mit der Norm EN 17339 gebaute Druckgefäße

Die Bauweise von Druckgefäßen, insbesondere von solchen für hohe Drücke, hat sich in der Vergangenheit sehr stark verändert. Während diese früher aus einem einteiligen Metallbehälter bestanden, werden heute nicht metallene Behälter oder Behälter aus geschweißtem Metall (Liner) verwendet, die vollständig mit Verbundwerkstoff umwickelt werden. Dabei trägt in erster Linie die Ummantelung aus Verbundwerkstoff die Druckbelastung. Diese Bauweise führt bei der Verwendung von Linern aus Kunststoff (Polyamid oder Polyethylen) zu einem Gewichtsvorteil und erlaubt auch höhere Drücke. Die einschlägige Norm für den Bau solcher Druckgefäße ist die Norm EN 17339 (Ortsbewegliche Gasflaschen – Vollumwickelte Flaschen und Großflaschen aus Kohlenstoff-Verbundwerkstoffen

für Wasserstoff). Druckgefäße aus Verbundwerkstoffen werden auch als Elemente von Batteriewagen/ Batterie-Fahrzeugen und Gascontainern mit mehreren Elementen (MEGC) eingesetzt.

Damit sich der Liner des Druckgefäßes nicht von der Ummantelung lösen kann, muss ein Mindestdruck aufrechterhalten werden, der zwischen 5 und 20 bar liegt.

Druckgefäße, die für die Beförderung von Wasserstoff vorgesehen sind, werden für Zwecke der Montage, der wiederkehrenden Prüfung, der Wartung oder der Entsorgung mit einem weniger gefährlichen Gas befüllt und mit einem Druck beaufschlagt, um den Liner zu stützen.

Die Gemeinsame Tagung nahm einen Antrag des Verbands der europäischen Gasflaschenhersteller an, der es erlaubt, Druckgefäße, die in Übereinstimmung mit der Norm EN 17339 zugelassen und für die Beförderung von UN 1049 Wasserstoff, verdichtet vorgesehen sind, für Zwecke der Montage, der wiederkehrenden Prüfung, der Wartung oder der Entsorgung mit UN 1066 Stickstoff, verdichtet mit einem Innendruck zur Stützung des Druckgefäßliners zu befüllen und zu befördern. Ungeachtet dessen müssen alle anwendbaren Vorschriften des RID/ADR/ADN eingehalten werden.

## Berichte informeller Arbeitsgruppen

### Informelle Arbeitsgruppe zu E-Learning

Die informelle Arbeitsgruppe zu E-Learning hat mehrere Tagungen abgehalten, um für die Schulung von Fahrzeugführern gemäß Abschnitt 8.2.2 ADR und für die Schulung von Sachkundigen gemäß Abschnitt 8.2.2 ADN Elemente

des E-Learning, d. h. des Lernens an einem frei wählbaren Ort und zu einer frei wählbaren Zeit, zuzulassen.

Am Rande der letzten Gemeinsamen Tagung hatte sich die Arbeitsgruppe bereits auf einen Textvorschlag für das ADR geeinigt. Dieser sieht vor, Begriffsbestimmungen von E-Learning und Fernschulung aufzunehmen. Beide Schulungsformen setzen den Einsatz von Mitteln der Informations- und Kommunikationstechnologie voraus und lassen die räumliche Trennung von Auszubildenden und Ausbildern zu. Während im Falle des E-Learning die Unterrichtszeit vom Auszubildenden frei gewählt werden kann, findet bei der Fernschulung der Unterricht für alle Kursteilnehmer zur selben Zeit statt. Sowohl für die Ersts Schulung als auch für die Auffrischungsschulung wird die Möglichkeit der Fernschulung eingeräumt. Für die Auffrischungsschulung wird zusätzlich E-Learning zugelassen, wobei nicht der gesamte theoretische Teil der Schulung auf diese Weise vermittelt werden darf. Die praktischen Einzelübungen im Rahmen der Ersts Schulung und der Auffrischungsschulung dürfen jedoch nicht als Fernschulung oder E-Learning durchgeführt werden. Der zuständigen Behörde, welche die Aufsicht über die Schulungen und Prüfungen führt, muss auch das Recht auf Zugang zu den Fernschulungen und zum E-Learning gewährt werden.

In ihrer letzten Sitzung beriet die informelle Arbeitsgruppe darüber, ob die für das ADR vorgeschlagenen Änderungen auch für das ADN übernommen werden können. Für das ADN besteht bereits heute die Besonderheit, dass der theoretische Teil der Basis- und der Aufbaukurse im Fernunterricht durchgeführt werden darf, wobei allerdings nicht definiert wird, was unter Fernunterricht zu verstehen ist.

Sollte der ADN-Sicherheitsausschuss der Meinung sein, dass neben den neuen Schulungsformen der Fernschulung und des E-Learning der Fernunterricht beibehalten werden muss, müsste auch für diese bereits praktizierte Schulungsform eine Begriffsbestimmung aufgenommen werden. Als Abgrenzung zum E-Learning würde der Fernunterricht ohne Mittel der Informations- und Kommunikationstechnologie erfolgen.

Da bisher die gesamte theoretische Schulung von Sachkundigen des ADN im Rahmen der Basis- und Aufbaukurse im Fernunterricht durchgeführt werden darf, würde dies im Gegensatz zur Fahrerschulung des ADR auch für die Fernschulung und das E-Learning gelten. Wie im ADR dürften jedoch die praktischen Übungen nur im Rahmen einer Präsenzs Schulung durchgeführt werden.

Im ADN ist festgelegt, dass der Fernunterricht innerhalb von neun Monaten abgeschlossen sein muss. Sofern diese Bestimmung aufrechterhalten werden soll, müsste sie auch für das E-Learning im Rahmen der Wiederholungsschulung vorgesehen werden.

Die Gemeinsame Tagung begrüßte die Ergebnisse der informellen Arbeitsgruppe, war aber der Meinung, dass im ADN der Zeitraum von neun Monaten für alle Schulungsarten vorgesehen werden sollte.

Die für das ADR und das ADN vorgeschlagenen Änderungen werden nun der WP.15 und dem ADN-Sicherheitsausschuss zur Beschlussfassung vorgelegt.

## Zukünftige Arbeiten

Die Gemeinsame Tagung hat bei dieser Sitzung zu verschiedenen Themenbereichen Diskussionen geführt, die jedoch nicht zum Abschluss gebracht werden konnten. Diese umfassen insbesondere folgende Fragestellungen, die im Laufe dieses Bienniums gelöst werden sollen:

- Ausdehnung der in der Verpackungsanweisung P 200 vorgesehenen Möglichkeit, die Prüffrist für Flaschen auf 15 Jahre zu verlängern, auf Großflaschen aus nahtlosem Stahl sowie auf Großflaschen und Flaschen, die in Batteriewagen/ Batterie-Fahrzeugen für die Beförderung von Helium, verdichtet (UN-Nummer 1046) und Wasserstoff, verdichtet (UN-Nummer 1049) verwendet werden;
- Aufnahme von Vorschriften für Heizungseinrichtungen an RID/ADR-Tanks;
- Fragen in Zusammenhang mit Tanks, die sowohl als ortsbewegliche Tanks als auch

als RID/ADR-Tankcontainer zugelassen sind;

- mögliche Freistellungen für Beförderungen "auf der letzten Meile" von Verteilzentren oder Geschäften des Einzelhandels zum Endverbraucher;
- Beförderung gebrauchter Gegenstände, Maschinen und Geräte, in denen Rückstände enthalten sind, welche für die vorgesehene Beförderung nicht entfernt werden können;
- Vorschriften für Druckgefäße, die vom Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten von Amerika zugelassen sind, im Hinblick auf ihre Entsorgung in einem Vertragsstaat des RID/ADR/ADN;
- Interpretation der Verpflichtung des Absenders, bei intermodalen Beförderungen für jeden Verkehrsträger einen Gefahrgutbeauftragten zu benennen;
- Fortführung der informellen Arbeitsgruppe für die Verbesserung des Berichts über Ereignisse bei der Beförderung gefährlicher Güter;

- Präzisierung der Verweise auf die zuständige Behörde im RID/ADR/ADN;
- verschiedene Fragestellungen in Zusammenhang mit der Beförderung von Abfällen.

## Nächste Tagung

Die nächste Gemeinsame Tagung wird vom 24. bis 28. März 2025 in Bern stattfinden und wird die Arbeiten an den Ausgaben 2027 des RID/ADR/ADN fortsetzen.

Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter, die Vorschläge für die Integration der Änderungen aus der 24. überarbeiteten Ausgabe der UN-Modellvorschriften in das RID/ADR/ADN erarbeitet, wird am 15. und 16. April 2025 in Genf zusammentreffen.

**Jochen Conrad**

# GRENZÜBERSCHREITENDE VERBRINGUNG VON ABFÄLLEN: AKTUELLE RECHTSLAGE UND ENTWICKLUNGEN (TEIL 3)

## Recht der Europäischen Union zur grenzüberschreitenden Verbringung von Abfällen

Im dritten Teil der Artikelserie zur grenzüberschreitenden Verbringung von Abfällen wird der Fokus auf die einschlägigen Regelungen in der Europäischen Union (EU), insbesondere auf die neue Verordnung (EU) 2024/1157 über die Verbringung von Abfällen<sup>4</sup> gelegt.

### Wege zur neuen EU-Verordnung über die Verbringung von Abfällen

Am 6. Dezember 1984 erließ der Rat der Europäischen Gemeinschaften die Richtlinie 84/631/EWG über die Überwachung und Kontrolle in der Gemeinschaft der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle. Diese Richtlinie war ein Vorläufer der späteren umfassenderen Verordnungen und stellte einen wichtigen Schritt in der Harmonisierung der nationalen Vorschriften der EU-Mitgliedstaaten im Bereich des Abfallmanagements dar. Zwei spätere Verordnungen, eine aus dem Jahr 1993 (Verordnung (EWG) Nr. 259/93)<sup>5</sup> und eine weitere aus dem Jahr 2006 (Verordnung (EG) Nr. 1013/2006)<sup>6</sup>, setzten einerseits die Verpflichtungen des Basler Übereinkommens (1989) zur Kontrolle der

grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und deren Entsorgung und andererseits die Bestimmungen des OECD<sup>7</sup>-Ratsbeschlusses (2001) über die Kontrolle von grenzüberschreitenden Verbringungen von Abfällen zur Verwertung um.

Seit Erlass der EU-Verordnung über die Verbringung von Abfällen im Jahr 2006 ist der Export von Abfällen aus der EU in Drittstaaten, insbesondere in Nicht-OECD-Staaten, um 78 % gestiegen und betrug im Jahr 2023 35 Millionen Tonnen<sup>8</sup>. In diesem Zeitraum konnte eine nachhaltige Abfallbewirtschaftung in den Zielstaaten aufgrund fehlender detaillierter Regelungen oft nicht sichergestellt werden.

Innerhalb der EU wiederum wurde der Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft durch veraltete Verwaltungsverfahren bei der grenzüberschreitenden Abfallverbringung behindert.

Ein weiteres gravierendes Problem war der Anstieg der illegalen Geschäfte mit Abfall sowohl in der EU als auch in Drittstaaten, wobei die organisierten kriminellen Netzwerke überwiegend legale Unternehmensstrukturen für ihre

illegalen Aktivitäten nutzten.

Angesichts dieser Herausforderungen erkannte die Europäische Kommission (im Weiteren: Kommission) die dringende Notwendigkeit, die Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 zu überarbeiten und zu modernisieren. Mit der Überarbeitung der Verordnung beabsichtigte die Kommission auch einen Beitrag zur Erfüllung der Verpflichtungen des europäischen "Green Deal", des neuen Aktionsplans für die Kreislaufwirtschaft, des Aktionsplans zur Bekämpfung der Umweltverschmutzung sowie der neuen EU-Strategie zur Bekämpfung der organisierten Kriminalität zu leisten.

Am 17. November 2021 nahm die Kommission einen Vorschlag für eine neue Verordnung über die Verbringung von Abfällen an. Am 16. November 2023 wurde eine politische Einigung zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat über die künftige neue Verordnung erzielt. Am 20. Mai 2024 trat die neue EU-Verordnung über die Verbringung von Abfällen (Verordnung (EU) 2024/1157) in Kraft.

<sup>4</sup> Verordnung (EU) 2024/1157 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. April 2024 über die Verbringung von Abfällen, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1257/2013 und (EU) 2020/1056 und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006.

<sup>5</sup> Verordnung (EWG) Nr. 259/93 des Rates vom 1. Februar 1993 zur Überwachung und Kontrolle der Verbringung von Abfällen in der, in die und aus der Europäischen Gemeinschaft.

<sup>6</sup> Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Juni 2006 über die Verbringung von Abfällen.

<sup>7</sup> Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (engl.: *Organisation for Economic Co-operation and Development*).

<sup>8</sup> Quelle: Eurostat.

## Anwendungsbereich

Die Verordnung gilt für Verbringungen von Abfällen zwischen den EU-Mitgliedstaaten (oder mit Durchfuhr durch die EU) und für Verbringungen von aus Drittstaaten in die EU eingeführten und von aus der EU in Drittstaaten ausgeführten Abfällen.

Neben radioaktiven Abfällen werden aus dem Anwendungsbereich nur noch wenige spezifische in Artikel 2 der Verordnung aufgeführte Arten von Abfällen ausgenommen.

## Hauptziele

Die Verordnung (EU) 2024/1157 über die Verbringung von Abfällen stellt wie bereits die Vorgängerordnungen sicher, dass die EU ihren Verpflichtungen aus multilateralen Umweltabkommen (Basler Konvention und OECD-Ratsbeschluss) nachkommt. Zusätzlich zum Hauptziel des Schutzes der Umwelt und der menschlichen Gesundheit vor negativen Auswirkungen, die sich aus Verbringungen von Abfällen und ihrer Behandlung ergeben können, verfolgt die neue Verordnung unter anderem die folgenden spezifischen Ziele:

- Festlegung von Kontrollmechanismen und Verbesserung der Rückverfolgbarkeit von Abfallverbringungen innerhalb der EU;
- Förderung von Verbringung von Abfällen zur Verwertung zwischen den EU-Mitgliedstaaten;
- Sicherstellung, dass die EU ihre Abfallprobleme nicht in Drittstaaten exportiert;
- Verbesserung der

Zusammenarbeit und Koordinierung bei der Durchsetzung der Vorschriften, um die illegale Verbringung von Abfällen innerhalb der EU sowie aus der EU in Drittstaaten zu verhindern.

## Wichtige Regelungsbereiche der Verordnung (EU) 2024/1157

### Erleichterung der Verbringung von Abfällen, die wieder in die Kreislaufwirtschaft in der EU gelangen

Die Verbringung von Abfällen zwischen den EU-Mitgliedstaaten zum Zweck des Recyclings und der Wiederverwendung spielt eine entscheidende Rolle für den Übergang der EU zu einer Kreislaufwirtschaft sowie für die Sicherstellung der Rohstoffversorgung und wird auch durch diese Verordnung gefördert und erleichtert. Andererseits wird die Verbringung von zur Beseitigung bestimmten Abfällen nur noch in Ausnahmefällen erlaubt.

### Verfahren der vorherigen Notifizierung und Zustimmung

Für alle zur Beseitigung bestimmten Abfälle sowie für gefährliche Abfälle<sup>9</sup>, gemischte Siedlungsabfälle und bestimmte andere Abfälle, die zur Verwertung bestimmt sind, gilt das Verfahren der vorherigen schriftlichen Notifizierung und Zustimmung. Das bedeutet, dass ein Betreiber, der solche Verbringungen plant, die vorherige Zustimmung aller Behörden der betroffenen Staaten (vom Ursprungsland bis zum Bestimmungsland, einschließlich der Transitländer) benötigt, bevor die Verbringung stattfinden kann.

## Verbringung von zur Beseitigung bestimmten Abfällen

Das Bestimmungsland darf seine Zustimmung für die Verbringung von zur Beseitigung bestimmten Abfällen nur in Ausnahmefällen erteilen, insbesondere dann, wenn der Notifizierende nachweist, dass die Abfälle nicht auf technisch machbare und wirtschaftlich tragfähige Weise verwertet und in dem Staat, in dem sie angefallen sind, nicht auf technisch machbare und wirtschaftlich tragfähige Weise beseitigt werden können oder aufgrund anderer rechtlicher Verpflichtungen beseitigt werden müssen. Alle Bedingungen, die in einem solchen Fall zu erfüllen sind, sind in Artikel 11 der Verordnung zusammengestellt.

## Verbringung von Abfällen, die den allgemeinen Informationspflichten unterliegen

Verbringungen von nicht gefährlichen Abfällen, die in den Anhängen III<sup>10</sup>, IIIA und IIIB der Verordnung aufgelistet und zur Verwertung bestimmt sind, unterliegen lediglich den allgemeinen Informationspflichten nach Artikel 18 der Verordnung. Die an der Verbringung beteiligten Unternehmen müssen das Formular in Anhang VII der Verordnung mit den relevanten Informationen ausfüllen und sicherstellen, dass die Informationen auch während des Transports allen anderen an der Verbringung beteiligten Personen, den betroffenen zuständigen Behörden und den Kontrollstellen elektronisch zur Verfügung stehen. Die Person, die die Verbringung veranlasst, muss alle grundlegenden Informationen über die zu verbringenden Abfälle, wie Menge, Herkunft, Transportunternehmer, Verwertungsanlage und

<sup>9</sup> Siehe Artikel 4 (2) der Verordnung.

<sup>10</sup> Sogenannte *Abfälle der „grünen“* Liste.

Verwertungsverfahren bereits vor Beginn der Verbringung eintragen. Die Verwertungsanlage muss einerseits die Entgegennahme der Abfälle und andererseits den Abschluss der Verwertung bestätigen, indem sie die relevanten Stellen im Formular ausfüllt.

### Verwertungsanlagen mit Vorabzustimmung

Um die Verbringung von Abfällen zur Verwertung zu erleichtern, wird Verwertungsanlagen ermöglicht, einen Antrag auf eine Vorabzustimmung bei der zuständigen Behörde zu stellen. Der Antrag muss unter anderem Kopien der Genehmigungen gemäß Richtlinie 2008/98/EG<sup>11</sup>, eine Beschreibung der Technologie, die für die umweltgerechte Abfallverwertung angewendet wird, eine Liste sowie die Gesamtmenge der Abfälle, für die die Vorabzustimmung beantragt wird, enthalten. Im Falle einer Genehmigung des Antrags durch die zuständige Behörde wird der Verwertungsanlage eine Vorabzustimmung mit einer Gültigkeit von 10 Jahren erteilt. Während dieses Zeitraums muss die zuständige Behörde mindestens eine Kontrolle der Verwertungsanlage durchführen. Die zuständige Behörde ist darüber hinaus verpflichtet, die Kommission und gegebenenfalls das OECD-Sekretariat über die Erteilung einer Vorabzustimmung zu informieren.

### Digitalisierung der Verfahren

Insgesamt möchte die EU mit dieser Verordnung die Verfahren für die Verbringung von Abfällen modernisieren und von einem papiergestützten zu einem

elektronischen Ansatz übergehen. Zu diesem Zweck wird von der Kommission ein zentrales System für die elektronische Übermittlung und den elektronischen Austausch von Informationen eingerichtet. Dieses System wird einen Knotenpunkt darstellen, der den Austausch von allen relevanten Informationen und Dokumenten in Echtzeit ermöglichen wird. Die EU-Mitgliedstaaten können dabei ihre eigenen verfügbaren Systeme oder Softwares betreiben; sie müssen nur sicherstellen, dass diese Systeme und Softwares mit dem zentralen System der Kommission interoperabel sind.

Das zentrale System wird auch eine Website für die Erstellung und Verarbeitung der relevanten Informationen und Dokumente umfassen, die von den zuständigen Behörden, Kontrollstellen und Wirtschaftsteilnehmern, die keine Systeme oder Softwares für den elektronischen Datenaustausch verwenden, genutzt werden kann.

Das zentrale System steht nicht nur für den Austausch von Informationen und Dokumenten bei Verbringungen zwischen den EU-Mitgliedstaaten zur Verfügung, sondern kann auch für Verbringungen innerhalb der EU mit Durchfuhr durch Drittstaaten, die Ausfuhr aus der EU, die Einfuhr in die EU und die Durchfuhr durch die EU genutzt werden, falls sich die zuständigen Behörden in Drittstaaten mit dem System über eine Software oder über die oben beschriebene Website verbinden.

Die Interoperabilität dieses zentralen Systems mit dem System für elektronische Frachtbeförderungsinformationen gemäß der Verordnung (EU) 2020/1056<sup>12</sup> und der Single-Window-Umgebung der

Europäischen Union für den Zoll<sup>13</sup> soll gewährleistet werden.

Spätestens bis zum 21. Mai 2025 wird die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der erforderlichen Anforderungen an die Interoperabilität der Systeme und aller sonstigen Anforderungen, auch in Bezug auf Sicherheitsaspekte, Daten-Governance und Vertraulichkeit von Daten erlassen.

### Verbesserte Transparenz

Zum Zweck der besseren Transparenz wird die Kommission die Informationen aus dem zentralen System über die Notifizierungen von Verbringungen und über die Verbringungen von Abfällen der "grünen" Liste, die den allgemeinen Informationspflichten unterliegen, auf ihrer Website veröffentlichen und monatlich aktualisieren.

### Einstufungsfragen

Artikel 29 der Verordnung regelt die Einstufungsfragen. Bei der Entscheidung, ob ein Gegenstand oder Stoff, der das Ergebnis eines Herstellungsverfahrens ist, dessen Hauptziel aber nicht seine Herstellung ist, als Nebenprodukt und nicht als Abfall gilt, sowie bei der Entscheidung, ob Abfälle, die ein Recycling- oder ein anderes Verwertungsverfahren durchlaufen haben, nicht mehr als Abfälle anzusehen sind, wird auf die Richtlinie 2008/98/EG<sup>14</sup> verwiesen. Neu werden in der Verordnung Voraussetzungen festgelegt, die erfüllt werden müssen, um einen Gegenstand oder Stoff als Gebrauchsgüter und nicht als Abfall zu betrachten.

<sup>11</sup> Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien.

<sup>12</sup> Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen.

<sup>13</sup> Siehe Verordnung (EU) 2022/2399 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. November 2022 zur Einrichtung der Single-Window-Umgebung der Europäischen Union für den Zoll und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013.

<sup>14</sup> Artikel 5 und 6 der Richtlinie.

Darüber hinaus wird festgelegt, wie vorzugehen ist, wenn sich die zuständigen Behörden am Versandort und am Bestimmungsort über die Einstufung nicht einig sind. Wenn sie sich nicht einig sind, ob der Gegenstand oder Stoff als Abfall oder als Nichtabfall zu betrachten ist, wird er zum Zweck der Verbringung als Abfall behandelt. Wenn sie kein Einvernehmen darüber erzielen können, ob die Abfälle als in den Anhängen III, IIIA, IIIB oder IV aufgeführte Abfälle einzustufen sind, so unterliegt ihre Verbringung auf jeden Fall dem Verfahren der vorherigen schriftlichen Notifizierung und Zustimmung. Wenn darüber hinaus keine Einigung besteht, ob das Abfallbehandlungsverfahren als Verwertung oder als Beseitigung einzustufen ist, so gelten die Bestimmungen über die Beseitigung. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass im Falle einer Nichteinigung strengere Vorschriften zur Anwendung kommen.

Um eine harmonisierte Einstufung von Abfällen in den EU-Mitgliedstaaten sicherzustellen, kann die Kommission einerseits Durchführungsrechtsakte erlassen, um detaillierte Kriterien für die Unterscheidung zwischen Gebrauchsgütern und Abfällen festzulegen. Andererseits ist sie befugt, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Verordnung durch Festlegung der Kriterien für die Einstufung der Abfälle als Abfälle der Anhänge III, IIIA, IIIB und IV zu ergänzen (z. B. Kontaminationsschwellenwerte).

### Schärfere Vorschriften für den Export von Abfällen aus der EU in Drittstaaten

#### Export von Abfällen zur Beseitigung

Der Export von zur Beseitigung

bestimmten Abfällen aus der EU in Drittstaaten ist verboten (Artikel 37). Dieses Verbot gilt nicht für Exporte in EFTA<sup>15</sup>-Staaten, die auch Vertragsparteien der Basler Konvention sind, wenn der einführende EFTA-Staat seine Zustimmung zur Einfuhr gegeben hat und wenn eine umweltgerechte Behandlung der Abfälle in diesem Staat sichergestellt ist.

#### Export von Abfällen zur Verwertung in OECD-Staaten

Der verfahrenstechnische Rahmen für Verbringungen von Abfällen zwischen den Mitgliedstaaten der EU gilt mit einigen Anpassungen und zusätzlichen Bestimmungen auch für Exporte von Abfällen aus der EU in die OECD-Staaten.

Diese Exporte werden von der Kommission besonders überwacht, um sicherzustellen, dass

- sie keine erheblichen Umwelt- und Gesundheitsschäden im Einfuhrstaat verursachen,
- sie keine wesentlichen nachteiligen Auswirkungen auf die Sammlung und Bewirtschaftung der in diesem Staat anfallenden Abfälle haben,
- die betreffenden Abfälle auf umweltgerechte Weise verwertet werden und
- sie nicht in Drittstaaten (Nicht-OECD-Staaten) weiterverbracht werden.

Falls der Einfuhrstaat keine ausreichenden Nachweise über die Erfüllung dieser Bedingungen vorlegt, ist die Kommission befugt, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Verordnung durch ein Verbot der Ausfuhr der betreffenden Abfälle in diesen Staat zu ergänzen.

#### Export von Abfällen zur Verwertung in Nicht-OECD-Staaten

Der Export von gefährlichen Abfällen in Staaten außerhalb der OECD wird grundsätzlich verboten (Artikel 39).

Der Export von nicht gefährlichen Abfällen zur Verwertung bestimmten Abfällen wird nur in diejenigen Nicht-OECD-Staaten gestattet, die der Kommission ihre Bereitschaft zur Einfuhr von EU-Abfällen notifizieren und nur wenn nachgewiesen werden kann, dass diese Staaten über eine ausreichende Infrastruktur für eine umweltverträgliche Behandlung der Abfälle verfügen. Zu diesem Zweck wird von der Kommission eine Liste der Staaten, in die Ausfuhren zugelassen sind, veröffentlicht. Die Liste wird von der Kommission regelmäßig, mindestens jedoch alle zwei Jahre aktualisiert.

In den Artikeln 41 bis 43 ist das Verfahren für die Aufnahme der Nicht-OECD-Staaten in die Liste geregelt.

Um dort aufgenommen zu werden, müssen die Staaten einen Antrag stellen, in dem sie einerseits ihre Bereitschaft erklären, die im Antrag spezifizierten nicht gefährlichen Abfälle aus der EU entgegenzunehmen, und andererseits ausführliche Informationen zur nationalen Abfallbewirtschaftungsstrategie und zum geltenden nationalen Rechtsrahmen für die Abfallbewirtschaftung zur Verfügung stellen. Darüber hinaus müssen Informationen über die Rechtsvorschriften zum Schutz der Umwelt und der menschlichen Gesundheit bei der Abfallbewirtschaftung, die Ratifizierung und Umsetzung der einschlägigen multilateralen Umweltschutzübereinkommen, die Durchsetzungsmechanismen

<sup>15</sup> Europäische Freihandelsassoziation (engl.: *European Free Trade Association*).

der nationalen Rechtsvorschriften, insbesondere die Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen sowie eine Liste der zur Verwertung der betroffenen Abfälle zugelassenen Anlagen geliefert werden.

Der Antrag muss unter Verwendung des Formulars in Anhang VII der Verordnung gestellt werden und muss alle darin vorgesehenen Informationen und verlangten Nachweise enthalten.

Nach dem Eingang der Anträge prüft die Kommission, ob alle Voraussetzungen für die Aufnahme in die Liste erfüllt sind. Bei der Bewertung der Anträge werden einschlägige Bestimmungen der verschiedenen Rechtsvorschriften der EU zur Sicherstellung der umweltgerechten Abfallbewirtschaftung sowie internationale, im Rahmen der Basler Konvention verabschiedete technische Leitlinien und Leitfäden beigezogen. Die Liste der Bezugspunkte für die von der Kommission durchgeführte Bewertung ist in Anhang IX der Verordnung enthalten.

### Verpflichtungen der Exporteure

Alle EU-Unternehmen, die Abfälle in Staaten außerhalb der EU exportieren, müssen nachweisen, dass in den vorgesehenen Anlagen im Bestimmungsstaat eine umweltgerechte Behandlung dieser Abfälle gewährleistet ist. Zu diesem Zweck müssen sie sicherstellen, dass die Anlagen einem externen Audit unterzogen werden. Der externe Auditor muss die in Anhang X Teil A festgelegten Anforderungen erfüllen und von einer nationalen amtlichen Stelle zur Durchführung von solchen Audits ermächtigt oder akkreditiert werden. Die Kommission wird ein öffentlich zugängliches Register der geprüften Anlagen, die die Kriterien erfüllen, errichten und es auf dem neusten Stand halten.

### Zusätzliche Beschränkungen für die Ausfuhr von Kunststoffabfällen

Die Verbringung von Kunststoffabfällen unterstellt die Verordnung einem besonderen Regime. Mit den zusätzlichen Vorschriften soll die Umweltzerstörung und -verschmutzung in Drittstaaten, die häufig nicht über die Kapazitäten und Standards für eine nachhaltige Bewirtschaftung dieser Abfälle verfügen, durch in der EU erzeugte Kunststoffabfälle beendet werden. Gleichzeitig sollen für diejenigen grenzüberschreitenden Verbringungen solcher Abfälle, die weiterhin zulässig sind, strengere Kontrollen eingeführt werden.

Sofern die Ausfuhr von Kunststoffabfällen aus der EU in Drittstaaten zulässig ist, unterliegt sie dem Verfahren der vorherigen schriftlichen Notifizierung und Zustimmung.

Im Falle der Ausfuhr von Kunststoffabfällen in OECD-Staaten müssen die Einfuhrstaaten sicherstellen, dass Kunststoffabfälle auf umweltgerechte Weise recycelt und dass Restabfälle, die im Rahmen des Recyclingverfahrens anfallen, auf umweltgerechte Weise behandelt werden. Insbesondere soll eine offene Verbrennung solcher Abfälle und ihre Abladung in wilden Deponien verboten werden. Die Einfuhrstaaten müssen darüber hinaus Maßnahmen ergreifen, um zu verhindern, dass die Einfuhr von Kunststoffabfällen aus der EU die umweltgerechte Bewirtschaftung von im Inland anfallenden Kunststoffabfällen untergräbt und dass die Kunststoffabfälle in Drittstaaten (Nicht-OECD-Staaten) weiterverbracht werden. Die Kommission soll bis Mai 2026 einen Bericht erstellen, in dem bewertet wird, ob OECD-Staaten, die erhebliche Mengen von Kunststoffabfällen aus der EU einführen, die obengenannten

Anforderungen erfüllen (Artikel 45 (5)).

Ab dem 21. November 2026 wird ein vollständiges Verbot der Ausfuhr von Kunststoffabfällen aus der EU in Nicht-OECD-Staaten gelten. Frühestens 30 Monate nach diesem Datum, das heißt frühestens am 21. Mai 2029 können die Nicht-OECD-Staaten, die an der Einfuhr von Kunststoffabfällen zum Recycling interessiert sind, bei der Kommission einen Antrag stellen, in dem sie ihre Bereitschaft bekunden, solche Abfälle entgegenzunehmen. Für die Aufnahme in die Liste der Nicht-OECD-Staaten, in die Ausfuhr zugelassen sind, muss der antragstellende Staat im Falle von Kunststoffabfällen zusätzliche Anforderungen erfüllen. Er muss nachweisen, dass er über ein umfassendes Abfallbewirtschaftungssystem verfügt, durch das eine wirksame getrennte Sammlung von Kunststoffen sichergestellt wird, und dass der geltende Rechtsrahmen für die Abfallbewirtschaftung auch das Verbot der offenen Verbrennung und der unkontrollierten Deponierung von Abfällen sowie der Verbrennung und Deponierung getrennt gesammelter Kunststoffabfälle umfasst. Der Rechtsrahmen für die Abfallbewirtschaftung muss darüber hinaus auch Bestimmungen über die Durchsetzung, Kontrollen und Sanktionen, mit denen die Erfüllung der Vorschriften sichergestellt wird, umfassen. Und schließlich wird auch ein Nachweis verlangt, dass die Einfuhr von Kunststoffabfällen aus der EU keine nachteiligen Auswirkungen auf die Bewirtschaftung von im Inland anfallenden Kunststoffabfällen hat. Der Antrag auf Einfuhr von Kunststoffabfällen darf sich nur auf nicht gefährliche Kunststoffabfälle beziehen (Artikel 42 (4)).

## Bekämpfung illegaler Abfallverbringungen

In drei Abschnitten widmet sich die Verordnung den Maßnahmen zu ihrer Durchsetzung.

Im ersten Abschnitt (Artikel 60 – 63) werden die Staaten dazu angehalten, die Durchsetzung der Verordnung durch Kontrollen und Sanktionen sicherzustellen. Die EU-Mitgliedstaaten müssen für ihr gesamtes geographisches Gebiet einen oder mehrere Kontrollpläne erstellen. Die Kontrollpläne sollen sich auf eine Risikobewertung, die spezifische Abfallströme und Ursprünge illegaler Verbringungen abdeckt, und die Ergebnisse früherer Kontrollen stützen. Dabei werden auch nachrichtendienstliche Daten und Daten über Ermittlungen von Polizei und Zollbehörden, sowie verlässliche Informationen natürlicher oder juristischer Personen über mögliche illegale Abfallverbringungen berücksichtigt. Die Kontrollpläne müssen erstmals ein Jahr nach dem Inkrafttreten der Verordnung und danach alle drei Jahre von den EU-Mitgliedstaaten der Kommission notifiziert werden. Darüber hinaus müssen die EU-Mitgliedstaaten Vorschriften über die bei Verstößen gegen die Verordnung zu verhängenden Sanktionen erlassen. Die Sanktionen sollen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die diesbezüglichen Vorschriften und alle Änderungen müssen ebenfalls der Kommission notifiziert werden.

Im zweiten Abschnitt (Artikel 64 – 66) wird die Zusammenarbeit bei der Durchsetzung auf nationaler Ebene und zwischen den EU-Mitgliedstaaten geregelt. Um die Zusammenarbeit und Koordinierung bei der Bekämpfung illegaler Verbringungen von Abfällen zu verstärken, wird eine EU-Durchsetzungsgruppe für die Abfallverbringung eingerichtet. Die Gruppe setzt sich aus bis zu drei Vertretern oder Vertreterinnen je EU-Mitgliedstaat zusammen. Der Vorsitz wird gemeinsam durch einen Vertreter oder eine Vertreterin der Kommission und einen oder eine von der Gruppe gewählte(n) Vertreter oder Vertreterin der EU-Mitgliedstaaten geführt. Die Gruppe soll ein Forum für den Austausch von den für die Verhinderung und Aufdeckung illegaler Verbringungen relevanten Informationen, risikobasierten behördlichen Bewertungen und bewährten Verfahren in den EU-Mitgliedstaaten sein.

Der dritte Abschnitt (Artikel 67 – 71) regelt die von der Kommission durchzuführenden Maßnahmen. Um die Durchsetzungstätigkeit der EU-Mitgliedstaaten zu unterstützen und zu ergänzen, erhält die Kommission die Befugnis, Kontrollen und Koordinierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit illegalen Verbringungen durchzuführen. Dies gilt insbesondere für Fälle, die durch hohe Komplexität gekennzeichnet sind, schwerwiegende negative Auswirkungen auf die menschliche

Gesundheit oder die Umwelt haben können und bei denen mindestens zwei Staaten beteiligt sind. Bei einem hinreichenden Verdacht auf eine illegale Verbringung kann die Kommission von sich aus, auf Antrag der Behörden eines oder mehrerer EU-Mitgliedstaaten oder auf eine Beschwerde hin tätig werden. Im Rahmen ihrer internen Organisation kann die Kommission dem Europäischen Amt für Betrugsbekämpfung (OLAF), das über einschlägiges Fachwissen verfügt, bestimmte in der Verordnung vorgesehene Durchsetzungsmaßnahmen übertragen.

## Zeitplan für die Anwendung

Obwohl die neue Verordnung am 20. Mai 2024 in Kraft getreten ist, erfolgt ihre Anwendung schrittweise. Die meisten Vorschriften müssen ab dem 21. Mai 2026 angewendet werden. Zwei weitere Schlüsseldaten sind der 21. November 2026, ab dem das Verbot der Ausfuhr von Kunststoffabfällen aus der EU in Nicht-OECD-Staaten gilt, und der 21. Mai 2027, ab dem die meisten anderen Vorschriften für die Ausfuhr von Abfällen aus der EU, einschließlich des Verbots der Ausfuhr von zur Verwertung bestimmten Abfällen in einen Nicht-OECD-Staat, der nicht in der Liste der zugelassenen Staaten aufgeführt ist, angewendet werden.

**Katarina Burkhard**

# VERANSTALTUNGSKALENDER 2025

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
24.–28. März	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	UNECE	Bern - Schweiz
8.–10. April	7. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit		Bern - Schweiz
15.–16. April	Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter	UNECE	Genf - Schweiz
23. April	2. Tagung der Aufsichtsbehörde		Bern - Schweiz
27.–28. Mai	Verwaltungsausschuss	★	Wien - Österreich
17.–18. Juni	17. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen		Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)
19. Juni	55. Tagung der Arbeitsgruppe WG TECH.		Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)

# VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2025

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
30. Januar	Summit on Capacity Regulation	Rail Net Europe	Wien - Österreich (HYBRID-TAGUNG)
11.–14. Februar	Zeitweilige Arbeitsgruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen
17.–18. Februar	Intenationale Gefahrgut-Tage	Storck Verlag Hamburg	Hamburg - Deutschland
19.–20. Februar	Ausschuss für Eisenbahinteroperabilität und -sicherheit (RISC)	Europäische Kommission	Brüssel - Belgien
19.–20. Februar (v.B)	Arbeitsgruppe CIV	CIT	Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)
17.–21. März	46. Tagung. Arbeitsgruppe VI „Negotiable Cargo Documents“	UNCITRAL	New-York - USA
18.–19. März	UIC-Expertengruppe Beförderung gefährlicher Güter	UIC	Katowice – Polen

★ Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (A)

# VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2025

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
5.-9. Mai	117. Tagung der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter, WP.15	UNECE	Genf - Schweiz
14.-15. Mai (v. B)	Arbeitsgruppe CIV	CIT	Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)



Liebe Leserinnen, liebe Leser,  
wenn Sie sich für die vierteljährlich erscheinende  
Veröffentlichung der OTIF,  
die Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr,  
anmelden möchten,

senden Sie uns bitte eine E-Mail an folgende Adresse:  
**media@otif.org**

Es ist ebenfalls möglich, die Zeitschrift auf der Website  
der OTIF **www.otif.org**  
unter „Medien“ einzusehen.

Wir bedanken uns für Ihre Treue und wünschen viel  
Spaß beim Lesen!