

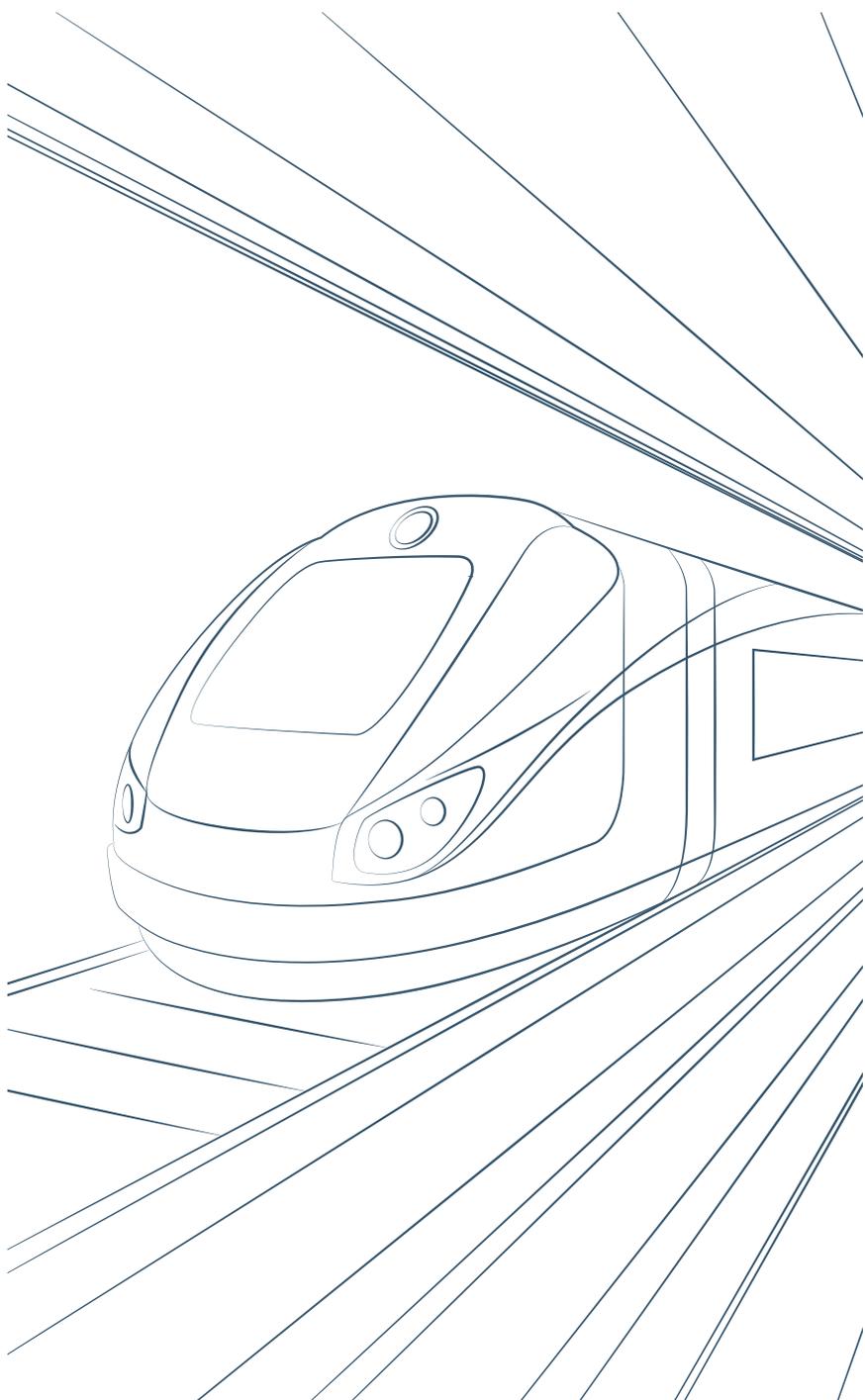
Zeitschrift

125. Jahr, Nr. 4 2017

OTIF

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

Verknüpfung Europas, Asiens und Afrikas durch ein einheitliches Eisenbahnrecht



ZUSAMMENFASSUNG

NEWS

OTIF

- 4 2018 - Ausweitung des Trainingsprogramms im Sekretariat
- 5 Treffen in China
- 5 Verabschiedung von Frau Hammerschmiedová in den Ruhestand

COTIF

- 7 Rücknahme der Vorbehalte des Vereinigten Königreichs
- 7 Änderung des COTIF: Stand der Genehmigungen

WEITERVERBREITUNG

- 8 Arbeitstreffen mit den Mitgliedern der UNESCAP
- 8 Neue Veröffentlichung: „Leitfaden zu Vertragshandlungen aufgrund des COTIF“

ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT

COTIF - OTIF

- 9 26. Tagung des Revisionsausschusses 2018

EISENBAHNTECHNIK

- 12 Integration regionaler Entitäten ins COTIF
- 14 Interoperabilität - neuer Anhang H. Sicherer Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr
- 17 Zusammenfassung aus den ERA Workshops zur Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen und Auswirkungen im COTIF

GEFÄHRLICHE GÜTER

- 18 51. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter (Genf, 3. bis 7. Juli 2017)
- 21 Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (Genf, 19. bis 29. September 2017)

VERANSTALTUNGSKALENDER

Picture by

Valerio Compagnone OTIF



Zum Ende des Jahres möchte ich dieses Editorial dazu nutzen, all unseren Leserinnen und Lesern sowie unseren Partnern meine besten Wünsche auf Erfolg und gute Entwicklungen auszusprechen. In 2017 ist es uns erneut gelungen, neue Horizonte zu erschließen, unsere Tätigkeiten weiter auszuweiten und gleichzeitig Errungenschaften zu konsolidieren. Dies ist das Ergebnis einer internen Dynamik, die sich momentan in unseren Beziehungen mit dem Golf-Kooperationsrat und zu unseren Partnern der staatlichen Eisenbahnverwaltung Chinas entfaltet.

Das der Organisation entgegengebrachte Interesse beruht u. a. auch auf unserer Partnerschaft mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA). Das Konzept der über die Europäische Union hinausgehenden Interoperabilität muss sich auf solide

und gemeinsame Grundlagen stützen, damit regionale Einheiten ins COTIF integriert werden können. Dies ist das Thema eines Artikels dieser Ausgabe. Weitere Partnerschaften bilden sich. Wir haben mit der Weltzollorganisation eine gemeinsame Absichtserklärung unterzeichnet, mit der wir Fragen zum Zolltransit effizienter werden angehen können.

Für 2018 wünsche ich mir, dass unsere Öffnungs- und Entwicklungsbemühungen weiteren Schwung verliehen bekommen.

Schließen möchte ich mit einer ganz persönlichen Würdigung Frau Hammerschmiedová, die die Organisation zum Jahresende verlassen wird. Ohne sie wird die OTIF nicht mehr dieselbe sein.

François Davenne

2018 – AUSWEITUNG DES TRAININGSPROGRAMMS IM SEKRETARIAT

Seit 2015 empfängt das Sekretariat Experten aus den Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF. Als Praktikanten haben diese Experten dann über mehrere Monate die Möglichkeit, ihre Kompetenzen weiterzuentwickeln und an der Umsetzung des COTIF mitzuwirken. Nun soll das Programm auf Experten aus Staaten ausgeweitet werden, die noch nicht Mitglied der OTIF sind. Geschichte eines Erfolgsprogramms.

Den Mitarbeitern der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten oder zukünftigen Mitgliedern wird im Rahmen des Programms angeboten, zwei bis sechs Monate im Sekretariat zuzubringen. Die Praktikanten werden in die alltäglichen Arbeiten integriert, können Fragen stellen und durch die Arbeit an ihrem eigens zugewiesenen Projekt lernen.

Jedem Praktikanten wird die Möglichkeit gegeben, entweder an einer Arbeitsgruppentagung (z. B. WG TECH) oder an der Tagung eines Ausschusses der OTIF (z. B. Fachausschuss für technische Fragen - CTE) teilzunehmen.

Über die Partnerschaften des Sekretariates der OTIF können die Praktikanten zudem an Seminaren oder Tagungen teilnehmen, die von anderen Organisationen, Institutionen oder Behörden organisiert werden, wie der Eisenbahnagentur der Europäischen Union, dem Bundesamt für Verkehr der Schweizerischen Eidgenossenschaft oder dem Binnenverkehrsausschuss der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen.

Der zugleich praktische und theoretische Inhalt der Ausbildung sieht vor, dass die Praktikanten in Berichtform eine Bestandsaufnahme des Eisenbahnsektors und des Eisenbahnrechts in ihrem Land erstellen und sich dabei auf die Umsetzung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr und seiner Anhänge konzentrieren.

Seit 2015 liegt der Schwerpunkt des Programms hauptsächlich auf den technischen Anhängen des COTIF. Die Mitgliedstaaten der OTIF haben

jedoch angeregt, auch andere Bereiche des COTIF mit ins Programm aufzunehmen.

Zwischen April 2015 und April 2017 hat das Sekretariat fünf Praktikanten aus der Türkei, Montenegro und Serbien aufgenommen. Ihre Erfahrungsberichte sind durchweg positiv, sowohl in Bezug auf das erworbene Wissen als auch in Bezug auf denen ihnen im Sekretariat zugewiesenen Platz.

„Mir wurde die Möglichkeit gegeben, Teil dieses tollen Teams aus Experten unter der Leitung von Bas Leermakers zu sein, mit dessen Hilfe ich ein umfassendes Bild der Eisenbahnprozesse und des für die korrekte Anwendung des COTIF nötigen Wissens erlangen konnte.“ Jana Cirković, [Zeitschrift Nr. 2-2017](#), Seite 5.

„(...) Daher war einer der Gründe für meine Bewerbung zu dem Programm

die Möglichkeit, mit der Arbeit der OTIF vertrauter zu werden und mithilfe der Experten des Sekretariates ein besseres Verständnis der praktischen Anwendung des COTIF zu erlangen und detaillierte Aspekte von Relevanz für Montenegro herauszufiltern. (...) Aus diesem Grund wurde das Programm vom montenegrinischen Ministerium als gutes Mittel zur Intensivierung der Zusammenarbeit mit der OTIF anerkannt (...). Insgesamt bewerte ich meine Erfahrung im Sekretariat der OTIF als sehr positiv und möchte mich bei allen Mitarbeitern für ihre Unterstützung und die Beantwortung all meiner Fragen und Zweifel ganz herzlich bedanken.“ Milena Milacic, [Zeitschrift Nr. 4-2016](#), Seite 5.

Alle übrigen Erfahrungsberichte können Sie nachlesen in [Zeitschrift Nr. 2-2016](#), Seite 5, [Zeitschrift Nr. 3-2015](#), Seite 6 und [Zeitschrift Nr. 2-2015](#), Seite 8.



Ab 2018 wird das Ausbildungsprogramm nicht nur auf Teilnehmer aus Staaten, die noch nicht Mitglied der OTIF sind, oder aus Organisationen, mit denen die OTIF eine Zusammen-

arbeitsvereinbarung geschlossen hat, ausgedehnt, sondern auch auf den Rechtsbereich (CIM, CIV, CUI, CUV) und die Beförderung gefährlicher Güter (RID).

Das Sekretariat steht allen Interessenten zur Verfügung und beantwortet gerne jegliche Fragen über eine Teilnahme in 2018.

TREFFEN IN CHINA

Am 19., 20. und 21. September 2017 war der Generalsekretär der OTIF, Herr François Davenne, im chinesischen Peking. Am 19. September 2017 hat er den Direktor der staatlichen Eisenbahnverwaltung Chinas (NRA), Herrn Yudong Yang, getroffen. Im Anschluss daran hat er an der 26. Plenarsitzung des Koordinationsrats des transsibirischen Verkehrs (CCTT) teilgenommen.

Der CCTT hat seine Plenarsitzung des 20. und 21. September rund um die Effizienz, die Wettbewerbsfähigkeit und die Entwicklung des euro-asiatischen Güterverkehrs angeordnet. Strategie, Infrastruktur, Digitalisierung, E-Commerce und Zollpolitik, all dies waren Themen, die von den Red-

nern angesprochen wurden.

240 Delegierte und 24 Staaten haben an diesem Event teilgenommen, das sich mittlerweile als festes Forum für privatwirtschaftliche Akteure des Güterverkehrs zwischen China und Europa etabliert hat. Der Generalsekretär hat also ein für die Vorzüge des durch das COTIF geschaffenen Rechtsrahmens empfängliches Publikum angetroffen. Er freut sich über die Einladung des CCTT und diese sich kontinuierlich entwickelnde Zusammenarbeit.

Im Rahmen einer weiteren Zusammenarbeit, die aus der Unterzeichnung der gemeinsamen Absichtserklärung am 12. Juli 2016 erwachsen

ist, hat der Generalsekretär der OTIF auch der NRA einen Besuch abgestattet.

Ziel dieses Treffens war es, kurz- und mittelfristige gemeinsame Handlungsstränge der NRA und der OTIF zu besprechen: Wie lassen sich die mittels der gemeinsamen Absichtserklärung formalisierten Beziehungen vertiefen, und welche Themen liegen der NRA im Rahmen der Entwicklung des euro-asiatischen Eisenbahnverkehrs besonders am Herzen?

Zum Abschluss der Tagung wurden gegenseitige Einladungen zu verschiedenen großen Tagungen und Veranstaltungen beider Organisationen ausgesprochen.

VERABSCHIEDUNG VON FRAU HAMMERSCHMIEDOVÁ IN DEN RUHESTAND

Frau Hammerschmiedová arbeitet bereits seit 1991 für die OTIF. Seinerzeit ist sie – damals noch im Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr, das später zum Sekretariat der OTIF wurde – als Expertin im Rechtsdienst eingestellt worden.

Spezialistin und Koordinatorin der Depositarfunktion, wahre Koryphäe im Bereich Protokoll und Diplomatie, Spezialistin der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die Verträge CIV und CUI, Expertin des Völkerrechts ganz allgemein sowie des Eisenbahnrechts, gewissenhafte und regelmä-

ßige Autorin der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr, die Liste ihrer Aufgaben, Funktionen und der Dienste, die Frau Hammerschmiedová der Organisation erwiesen hat, ließe sich endlos fortführen.

Die Laufbahn von Frau Hammerschmiedová bei der OTIF war – ihren Kolleginnen und Kollegen zufolge – gekennzeichnet durch ein enormes Anpassungsvermögen an unterschiedliche Vorgesetzte und Generalsekretäre, größte Diskretion, einen Sinn fürs Teilen sowie größte Effizienz und Präzision bei der Ausführung all ihrer Aufgaben.



Man konnte sich stets auf sie verlassen – da waren sich alle einig –, und trotz ihres immensen Wissens blieb sie doch immer äußerst bescheiden.

So konnte wohl ausnahmslos jeder im Sekretariat schon von einer schnellen, präzisen und lehrreichen Antwort Frau Hammerschmiedová über die OTIF oder das COTIF profitieren.

Als lebende Informationsquelle, Zeugin der großen Änderungen des Übereinkommens und „Gedächtnis“ der Organisation war Frau Hammerschmiedová immer bereit, ihren Kolleginnen und Kollegen weiterzuhelfen, nie geizte sie mit Auskünften und war stets bestrebt, ihr über die Jahre gesammeltes Wissen weiterzugeben.

Eine weitere bemerkenswerte Qualität Frau Hammerschmiedová ist die Tatsache, dass sie als Juristin in all ihren Fachgebieten zudem vielsprachig fest im Sattel sitzt. Diese – neben ihrer Muttersprache – ausgeprägte Vielsprachigkeit hat es ihr ermöglicht, sich behände zwischen den verschiedenen Sprachen der OTIF hin- und herzubewegen. Durch ihre perfekte Beherrschung des Deutschen, Englischen und Französischen hat sie „juristische Brücken“ zwischen verschiedenen Rechtskonzepten des Eisenbahnverkehrs gebaut. Darüber hinaus hat sie mögliche Auslegungen diverser Bestimmungen vorgeschlagen und verfeinert.

Durch ihre fließende Beherrschung des Russischen hat sie einen ent-

scheidenden Beitrag zum gegenseitigen Verständnis zwischen OTIF und OSSH geleistet. Und nicht zuletzt hat sie auch die Annäherung zwischen verschiedenen juristischen Eigenheiten Asiens und Europas vorangetrieben. Ihr Multilingualismus und ihre Persönlichkeit haben die Bekanntheit der Organisation bei ihren Partnern aus anderen Kulturkreisen entschieden gesteigert.

Frau Hammerschmiedová, die sich in ihrer hilfsbereiten Art bereit erklärt hat, einige Monate länger zu bleiben, wird der OTIF spürbar fehlen. All ihre Kolleginnen und Kollegen wünschen ihr für die Zukunft alles Gute.

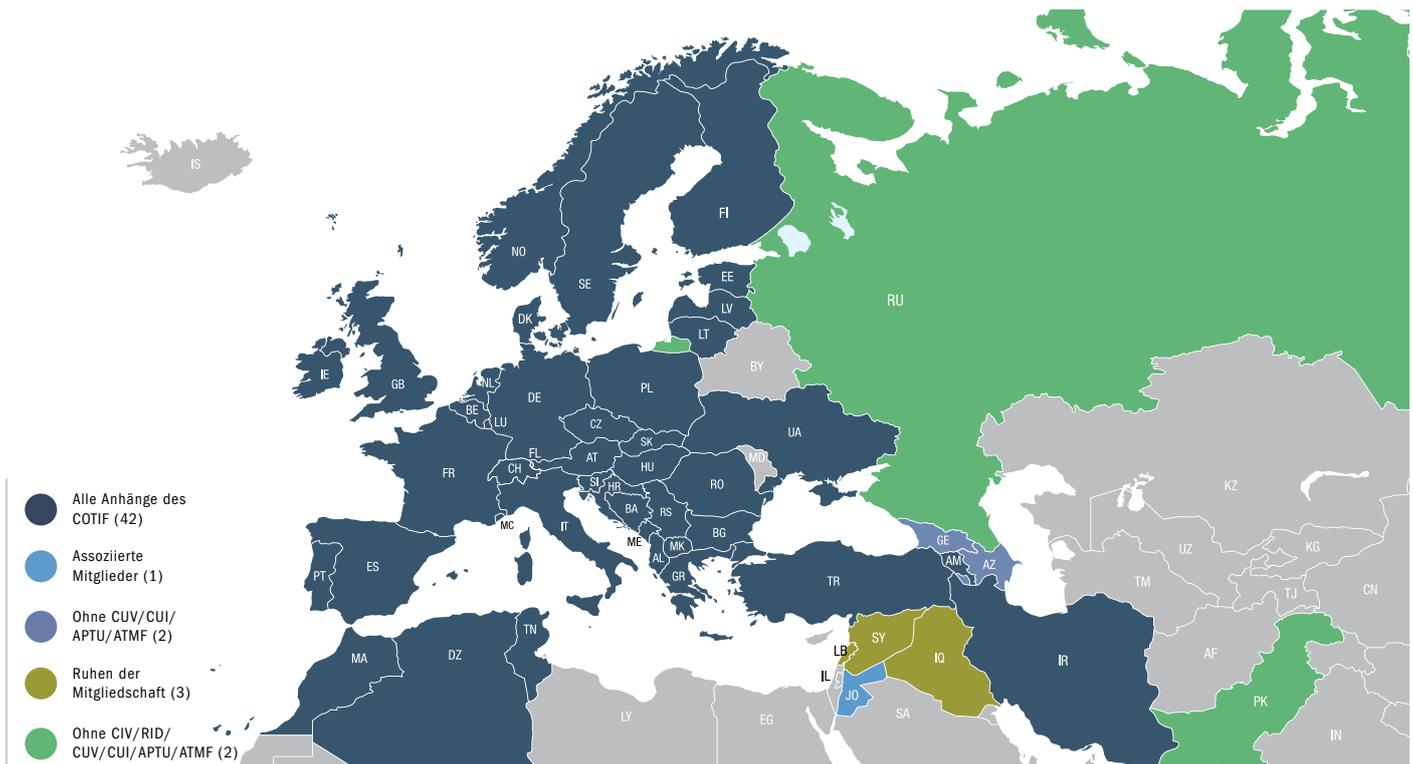
RÜCKNAHME DER VORBEHALTE DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS

Das Vereinigte Königreich hat seine Vorbehaltserklärung hinsichtlich der Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (ER CUI – Anhang E zum COTIF) zurückgenommen.

Am 25. Juli 2017 hat das Vereinigte Königreich die Urkunde zur Rücknahme seines Vorbehalts beim Generalsekretär der OTIF hinterlegt. Wirksam wurde die Rücknahme am 28. Juli 2017. Im Juni 2006 hatte das Vereinigte Königreich erklärt, u. a. die ER CUI nicht anzuwenden. Von nun ab werden die

Vorschriften der OTIF in allen Mitgliedstaaten einheitlich angewendet.

Das Sekretariat begrüßt die Rücknahme des Vorbehalts, die eine weitere Vereinheitlichung der Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften des COTIF bedeutet.



ÄNDERUNG DES COTIF: STAND DER GENEHMIGUNGEN

Das Grundübereinkommen (COTIF) und die Anhänge D (CUV), F (APTU) und G (ATMF) wurden von der 12. Generalversammlung der OTIF im September 2017 geändert.

Seit dieser 12. Generalversammlung haben 7 Mitgliedstaaten ihre Urkunde über die Genehmigung der Änderungen beim Generalsekretär der OTIF hinterlegt.

Bis zum 10. Dezember 2017 hinterlegte Urkunden:

MITGLIEDSTAAT	URKUNDE	DATUM
1. Schweiz	Genehmigung	21. Oktober 2016
2. Schweden	Genehmigung	13. März 2017
3. Finnland	Annahme	10. April 2017
4. Niederlande	Annahme	1. Mai 2017
5. Ungarn	Ratifikation	1. Juni 2017
6. Spanien	Annahme	24. August 2017
7. Deutschland	Genehmigung	12. Oktober 2017

Die Erfahrung im Sekretariat zeigt, dass zwischen der Annahme von Änderungen, die für die Entwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs wichtig sein können, und ihrem Inkrafttreten vier bis sechs Jahre verstreichen können. Aus diesem Grund schlägt das Sekretariat dem Revisionsausschuss eine teilweise Änderung des Revisionsverfahrens des COTIF vor.

ARBEITSTREFFEN MIT DEN MITGLIEDERN DER UNESCAP

Auf Einladung der Wirtschafts- und Sozialkommission für Asien und den Pazifik der Vereinten Nationen (UNESCAP) haben der Generalsekretär der OTIF, Herr Davenne, und der Leiter der Rechtsabteilung, Herr Kuzmenko, ihren Beitrag zum Treffen der Expertengruppe über die Harmonisierung der Vorschriften zur Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs, die am 4. und 5. September 2017 in Bangkok getagt hat, geleistet.

Die Hauptaufgabe der Expertengruppe besteht darin, Studien durchzuführen, um dann Empfehlungen aussprechen zu können für

- Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz beim Grenzübertritt im Eisenbahnverkehr,
- Maßnahmen betreffend gemeinsame technische Normen,
- Maßnahmen zur Harmonisierung der betrieblichen Praktiken.

Mit diesen Empfehlungen soll über kurz

oder lang das zwischenstaatliche Übereinkommen über das transasiatische Eisenbahnnetz gestärkt werden.

Treffend erscheint hier auch der Leitspruch der OTIF, der „Verknüpfung Europas, Asiens und Afrikas durch ein einheitliches Eisenbahnrecht“.

In diesem Sinne haben Herr Davenne und Herr Kuzmenko die OTIF ganz selbstverständlich als Struktur bringende Einrichtung für den asiatischen Eisenbahnverkehr präsentiert.

Dabei sind sie auch darauf eingegangen, welche Lösungen das COTIF für die sich heute in Asien und der Pazifikregion in Bezug auf die technische und rechtliche Interoperabilität stellenden Probleme bereithält. Ganz allgemein haben sie gezeigt, dass das COTIF einen adäquaten Rechtsrahmen darstellt, welcher für Erleichterungen im internationalen Eisenbahnverkehr innerhalb Asiens und der Pazifikregion aber auch zwischen Asien und Europa sorgen kann.

Rund vierzig Personen haben an diesem zweitägigen Informations- und Empfehlungstreffen und dem bereichernden und intensiven Dialog teilgenommen. Unter den Teilnehmern waren Vertreter der Verkehrs- oder Eisenbahnminister sowie der Zollbehörden der eingeladenen Länder, darunter Bangladesch, Indien, Iran, Kasachstan, Mongolei, Pakistan, Russland, Thailand, Türkei und Usbekistan.

Am Ende des Treffens wurde das Sekretariat der OTIF aufgefordert, folgende zwei laufenden Studien zu kommentieren:

- Studie zu den wichtigsten Parametern für die Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs,
- Studie zu den Praktiken an den Grenzen im Eisenbahnverkehr.

Das Sekretariat freut sich darauf, seine Zusammenarbeit mit der UNESCAP im Bereich der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs fortzusetzen.

NEUE VERÖFFENTLICHUNG: „LEITFADEN ZU VERTRAGSHANDLUNGEN AUFGRUND DES COTIF“

Am 20. November 2017 hat das Sekretariat der OTIF auf seiner Website otif.org ein Dokument mit dem Titel „Leitfaden zu Vertragshandlungen aufgrund des COTIF“ veröffentlicht ([hier klicken!](#)). Diesem Dokument liegen auch Muster für Urkunden bei, mit denen die Inkrafttretensformalitäten für Änderungen am Übereinkommen erleichtert werden sollen.

Genau wie der Generalsekretär der Vereinten Nationen, ist auch der Generalsekretär der OTIF Verwalter multilateraler Verträge. Hierzu erhält und verwahrt er alle Urkunden und Notifizierungen zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF). Beispiele für derartige Urkunden und Notifizierungen sind Ratifizierungen, Erklärungen



und Vorbehalte, Genehmigungen von Änderungen und dergleichen mehr.

Zur Vereinheitlichung der Vorgehensweise hat die Rechtsabteilung des Sekretariates der OTIF einen Leitfaden und Musterurkunden entwickelt.

Im Anschluss an die Konsultation der Mitgliedstaaten der OTIF hat das Sekretariat diesen Leitfaden veröffentlicht und zudem in Papierform an die betroffenen Ministerien und Botschaften verschickt.

26. TAGUNG DES REVISIONSAUSSCHUSSES 2018

Der Revisionsausschuss wird sich mit verschiedenen, die Struktur des Übereinkommens betreffenden Themen befassen, darunter ein effizienteres Revisionsverfahren für das COTIF, ein gezielterer Beitrag zur Digitalisierung des internationalen Güterverkehrs und die Revision der ER CUI zur Erleichterung der Verwaltung internationaler Trassen. Mit Blick auf die Förderung der Interoperabilität über die EU hinaus wird ein neuer Anhang H zum sicheren Betrieb von Zügen vorgestellt werden, ergänzt durch ein Diskussionspapier über den Bedarf an harmonisierten Zugangsbedingungen. Die 26. Tagung des Revisionsausschusses wird vom 27. Februar bis zum 1. März 2018 in Bern stattfinden. Der Ausschuss wird dabei über eine Vielzahl von Themen betreffend die Entwicklung von einheitlichem Eisenbahnrecht zu beraten und zu entscheiden haben.

Teilrevision des Grundübereinkommens: Änderung des Revisionsverfahrens des COTIF

Das aktuelle Revisionssystem des COTIF wurde auf der 5. Generalversammlung (Vilnius, 26. Mai bis 3. Juni 1999) angenommen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass nationale Genehmigungsverfahren für von der Generalversammlung angenommene Änderungen rund sechs Jahre in Anspruch nehmen. Neben diesem langwierigen Verfahren besteht zudem Unsicherheit über das Inkrafttretensdatum der von der Generalversammlung angenommenen Änderungen.

Frau Dr. Catherine Brölmann hat eine umfassende rechtliche Bewertung des COTIF-Revisionsverfahrens und der Möglichkeiten, es zu ändern, vorgenommen. Auf der Grundlage dieser rechtlichen Bewertung wurden die denkbaren Änderungsmöglichkeiten des Verfahrens zur Revision des COTIF zunächst von einer Arbeitsgruppe am 3. Mai 2017 in Bern geprüft. Um von dem in den einzelnen Staaten in Zusammenhang mit Verträgen geltenden nationalen Recht Kenntnis zu erlangen, hat das Sekretariat einen Fragebogen zu den auf Änderungen am COTIF anwendbaren Vorschriften verschickt. Es hat sich herausgestellt, dass die nationalen Verfahren sehr unterschiedlich sind und i. d. R. die nach dem COTIF erforderlichen völkerrechtlichen Verfahren nicht widerspiegeln. Die Beteiligung von Exekutive und Legislative variiert von Staat zu

Staat. Ungeachtet nationaler Verfahren – ob nun mit oder ohne Einbeziehung des Parlaments – haben sich die Mitgliedstaaten jedoch darauf einigen können, auf von den Ausschüssen angenommene Änderungen das aktuelle vereinfachte Verfahren (Artikel 35 COTIF) anzuwenden.

Als beste Lösung schlägt das Sekretariat der OTIF vor, für angenommene Änderungen an den Anhängen eine pauschale Inkrafttretensfrist von 36 Monaten festzusetzen. Die Generalversammlung soll überdies die Befugnis erhalten, ein abweichendes Inkrafttretensdatum zu bestimmen. Mitgliedstaaten müssten die Änderungen nicht länger auf internationaler Ebene genehmigen. Nationale Verfahren zur Genehmigung und/oder Integration der Änderungen in die innerstaatliche Rechtsordnung wären jedoch weiterhin möglich. Mit dieser Lösung würde sichergestellt, dass sich sowohl die Mitgliedstaaten als auch der Privatsektor des präzisen und angemessenen zeitlichen Rahmens für die nationalen Genehmigungs-/Integrationsverfahren der Änderungen und die Anpassung von Verträgen bewusst sind.

Als ergänzende Maßnahme schlägt das Sekretariat der Generalversammlung vor, die Einführung eines „sanften“ Berichterstattungsmechanismus zu unterstützen, der den Mitgliedstaaten beim Abschluss ihrer nationalen Verfahren im Hinblick auf die von der Generalversammlung angenommenen Änderungen helfen soll.

Teilrevision von Anhang B (ER CIM)

Auf globaler wie auf regionaler Ebene gibt es Initiativen zur Erleichterung und Förderung des elektronischen Austauschs von Dokumenten/Informationen zum Zweck der Durchführung internationaler Verkehrsleistungen, insbesondere die Verwendung elektronischer Beförderungsdokumente und die Einführung und Anwendung papierloser Zollverfahren wären hier zu nennen.

Das Digital Transport and Logistics Forum (DTLF) bildet ein Forum, in dem Mitgliedstaaten der Europäischen Union und Interessenvertreter der Verkehrs- und Logistikbranche technisches Wissen austauschen, zusammenarbeiten und sich mit Blick auf Maßnahmen zur Förderung eines effizienten elektronischen Informationsaustauschs im Verkehrs- und Logistikbereich koordinieren können.

Der derzeitige Artikel 6 § 9 CIM verkörpert das Prinzip der funktionalen Gleichwertigkeit elektronischer Datenaufzeichnungen mit der Papierform. Dieses Prinzip ist eine Grundvoraussetzung für alle Funktionen, die der Papier-Frachtbrief gegenwärtig erfüllt. Das Prinzip der funktionalen Gleichwertigkeit legt die Kriterien fest, unter denen elektronische Mitteilungen als äquivalent zu papiergestützten Mitteilungen angesehen werden können. Es legt insbesondere die besonderen Anforderungen fest, die elektronische Mitteilungen erfüllen müssen, um denselben Zweck und dieselbe Funktion gewisser Begriffe des traditionellen papierbasierten Systems

zu erfüllen, wie beispielsweise „schriftlich“, „original“, „unterzeichnet“ und „Aufzeichnung“.

Dieses Prinzip, das jeder frei als Ideengrundlage nutzen konnte, ist jedoch ganz unterschiedlich umgesetzt worden und hat so in einigen Fällen zu Unterschieden in nationalen Rechtsordnungen geführt. Auch konnte es nicht alle offenen Fragen lösen, dies gilt u. a. in Bezug auf die elektronische Unterschrift.

Das CIT hat dem Generalsekretär am 16. Juni 2017 seinen Statusbericht zur Digitalisierung des Eisenbahn-Beförderungspapiers zugeschickt. In seinem Schreiben an den Generalsekretär der OTIF gibt das CIT Folgendes an:

- Der zweite Satz in Artikel 6 § 9 der gegenwärtigen ER CIM zur funktionalen Gleichwertigkeit des elektronischen Frachtbriefs stellt eine ausreichende Rechtsgrundlage für die neue Sektornorm dar, die den Nutzern seit 1. Januar 2017 zur Verfügung steht.
- Basierend auf diesen Normen bereitet der Sektor derzeit die Umsetzung des elektronischen Frachtbriefs CIM vor und hat dabei auch Zollfragen mit im Blick.
- Das CIT wird nach einer gewissen Zeit ausgehend vom praktischen Nutzen und von den gemachten Erfahrungen den Bedarf an weiteren Rechtentwicklungen im COTIF/in den CIM prüfen und sich ggf. mit einem konkreten Revisionsvorschlag der Rechtstexte an die OTIF wenden.

In Artikel 6 § 7 CIM ist festgelegt, dass im Falle einer Beförderung, die das Zollgebiet der Europäischen Union oder das Gebiet, in dem das gemeinsame Versandverfahren angewendet wird, berührt, jede Sendung von einem Frachtbrief, der den Erfordernissen des Artikels 7 CIM entspricht, begleitet sein muss. Der Zollkodex der Union, der am 30. Oktober 2013 in Kraft getreten ist, gilt seit dem 1. Mai 2016. Er ist Teil der Modernisierung des Zollwesens. Eines der dabei verfolgten Hauptziele ist es, alle Zollformalitäten bis zum 31. Dezember 2020 digitalisiert zu haben.

Die Zeit scheint also gekommen, um

an einer einfachen digitalen Eisenbahntransitlösung mit effizienter Schnittstelle zu den Beförderungsdokumenten zu arbeiten. Aus Sicht des Sekretariates der OTIF müssen hierzu zunächst die zwischen den digitalen Lösungen des Eisenbahnsektors und denen des Zolls zu entwickelnden Schnittstellen definiert werden. Um die Auswirkungen dieser Entwicklungen auf die ER CIM bestmöglich begleiten und deren Revision unter den günstigsten Bedingungen vorbereiten zu können, sind die Schnittstellen zwischen den Zoll- und den Verkehrsvorschriften sowie die Digitalisierung im internationalen Verkehr prioritäre Themen für die Arbeitsgruppe der Rechtsexperten, die der Generalsekretär 2018 ins Leben rufen wird.

Teilrevision der ER CUI

Eine vom Generalsekretär eingerichtete Arbeitsgruppe hat die Revision der ER CUI vorbereitet. Hauptziel der Revision ist es, Klarheit in den derzeit unterschiedlich ausgelegten Anwendungsbereich der ER CUI zu bringen, da die aktuelle Unklarheit sich negativ auf die Anwendung und die Rechtssicherheit für die Akteure, darunter vor allem Infrastrukturbetreiber, auswirkt. Der aktuelle Anwendungsbereich der ER CUI ist mehrdeutig. Sie gelten nur für den internationalen Eisenbahnverkehr, während die Fahrwegkapazitäten auf nationaler Ebene vergeben werden.

Das Problem mit dem aktuellen Wortlaut rührt daher, dass der internationale Eisenbahnverkehr über einen Beförderungsvertrag definiert wird. Ein die Eisenbahninfrastruktur nutzender Zug kann jedoch gleichzeitig Passagiere oder Güter im innerstaatlichen und solche im grenzüberschreitenden Verkehr befördern. In derartigen Fällen ist es schwierig, bei der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur klar zu unterscheiden zwischen der Nutzung zur Ausführung innerstaatlicher Beförderungen einerseits und der Nutzung zur Ausführung grenzüberschreitender Beförderungen andererseits. Unter Berücksichtigung der internationalen Natur des gesamten COTIF-Systems sowie der Tatsache, dass eine Ausweitung des An-

wendungsbereichs der ER CUI auf den innerstaatlichen Verkehr für die meisten Mitgliedstaaten nicht akzeptabel wäre, wurde beschlossen, dass die ER CUI ausschließlich auf den internationalen Eisenbahnverkehr Anwendung finden sollten.

Zweck dieser Klarstellung des Anwendungsbereichs ist es daher sicherzustellen, dass die ER CUI an den notwendigen oder wünschenswerten Stellen, d. h. im internationalen Eisenbahnverkehr (Güterkorridore, internationale Reisezüge), auch wirklich angewendet werden. Gleichzeitig muss klar sein, dass die ER CUI auf den innerstaatlichen Verkehr keine Anwendung finden. Besonders wichtig ist diese Klarstellung im Bereich der gegenseitigen Haftung der beiden Parteien des Nutzungsvertrages (Beförderer und Infrastrukturbetreiber).

Für den neuen Anwendungsbereich wird folgende Formulierung vorgeschlagen: Die ER CUI gelten für jeden Vertrag über die Nutzung (Nutzungsvertrag) einer in einem Mitgliedstaat liegenden Eisenbahninfrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr zum Zwecke der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM. Für eine Anwendung der ER CUI müssen folglich folgende drei Bedingungen gegeben sein:

- Bestehen eines Nutzungsvertrages für die Eisenbahninfrastruktur in dem Mitgliedstaat,
- Durchführung dieses Vertrages im Kontext des internationalen Eisenbahnverkehrs,
- Durchführung der Beförderung zu Zwecken der ER CIV/CIM.

In Zusammenhang mit der Revision des Anwendungsbereichs wurde folgende neue Begriffsbestimmung für „internationaler Eisenbahnverkehr“ erforderlich: „,internationaler Eisenbahnverkehr‘ einen Verkehr, der die Nutzung einer internationalen Trasse oder mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Trassen erfordert, die sich in mindestens zwei Staaten befinden und von den betroffenen Infrastrukturbetreibern koordiniert sind“. Diese fußt auf den für den internationalen Verkehr genutzten Trassen. Internationaler Verkehr kann entweder

auf einer internationalen Trasse, die durch Vereinbarung zwischen zwei oder mehreren Infrastrukturbetreibern eingerichtet wird, durchgeführt werden oder auf zwei oder mehreren aufeinanderfolgenden nationalen Trassen, die, sofern sich die Eisenbahninfrastruktur in zwei verschiedenen Staaten befindet, von den Infrastrukturbetreibern koordiniert werden müssen. Die ER CUI gelten nicht für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur im innerstaatlichen Verkehr. Grundsätzlich steht es den Mitgliedstaaten jedoch frei, auch für den innerstaatlichen Verkehr dasselbe Rechtsregime vorzusehen.

Einige der für die ER CUI vorgeschlagenen Änderungen fallen in den Zuständigkeitsbereich des Revisionsausschusses, andere hingegen in denjenigen der Generalversammlung. Da alle Änderungen jedoch einen engen Bezug zueinander haben, schlägt das Sekretariat vor, das gesamte Änderungspaket direkt der Generalversammlung zur endgültigen Annahme vorzulegen.

Neuer Anhang H über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr

Internationaler Eisenbahnverkehr könnte weiter gefördert werden, indem es Eisenbahnunternehmen ermöglicht wird, einen vollständigen Zug von seinem Abgangsort in einem Staat bis zu seinem Bestimmungsort in einem anderen Staat zu betreiben, ohne dass dieser aus technischen oder betrieblichen Gründen an der/den Grenze(n) anhalten müsste. Zu diesem Zweck hat das Sekretariat einen neuen Anhang H zum COTIF über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr entworfen. Das Konzept hinter diesem neuen Anhang sieht vor, dass staatliche Behörden auf der Grundlage harmonisierter Kriterien Sicherheitsbescheinigungen für (ausländische) Eisenbahnunternehmen ausstellen, die als Beweis dafür gelten, dass die Eisenbahnunternehmen in der Lage sind, Züge in dem betreffenden Staat sicher zu betreiben.

Der neue Anhang muss in diversen Bestimmungen des Grundübereinkom-

mens Berücksichtigung finden, insbesondere in denjenigen zu den Zielen der OTIF, zur Struktur des Übereinkommens und den abgedeckten Themen und zu den Zuständigkeiten und Beschlüssen des Fachausschusses für technische Fragen. Der Ausschuss wird die Änderungsvorschläge in Übereinstimmung mit Artikel 17 § 1 Buchst. b) COTIF zu prüfen haben. Im Anschluss werden diese dann der Generalversammlung zur Annahme vorgelegt.

Teilrevision der ER ATMF und der ER APTU

Für den internationalen Verkehr ist eine Harmonisierung der EU- und der COTIF-Bestimmungen sehr wichtig. Mit der Annahme des vierten Eisenbahnpakets haben sich innerhalb der EU mehrere Bestimmungen geändert.

Zur Harmonisierung bestimmter Termini mit den neuen EU-Vorschriften und zur Berücksichtigung gewisser Verfahrensänderungen in der EU, insbesondere der Tatsache, dass die Eisenbahnagentur der EU für die Herausgabe von Fahrzeuggenehmigungen zuständig sein wird, müssen Änderungen an den ATMF vorgenommen werden. Das Grundkonzept der ATMF ist von den vorgeschlagenen Änderungen nicht betroffen. Der Fachausschuss für technische Fragen hat die Änderungsvorschläge, einschließlich Begründungen, für die ATMF diskutiert und abgesehnet.

Die Änderung der APTU betrifft die von den einheitlichen technischen Vorschriften abzudeckenden Bestimmungen. Diese Änderungen sind für eine Aufrechterhaltung der Äquivalenz zwischen den zukünftigen TSI der Europäischen Union und den ETV des COTIF notwendig.

Zugangsbedingungen zum internationalen Eisenbahnmarkt

Ziel der OTIF ist es, den internationalen Eisenbahnverkehr in jeder Hinsicht zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern, indem sie auf eine zügige Beseitigung von Hindernissen beim Grenzübertritt im internationalen Eisenbahnverkehr unter Berücksichtigung be-

sonderer öffentlicher Belange hinwirkt, soweit diese Hindernisse ihre Ursache im staatlichen Verantwortungsbereich haben. Zur Erreichung dieses allgemeinen Ziels bietet das COTIF spezifische Instrumente an: die Entwicklung einheitlicher Rechtsordnungen (Anhänge zum Übereinkommen) oder „Soft Law“-Instrumente, einschließlich z. B. Empfehlungen und bewährte Verfahren.

Eines der Hindernisse im internationalen Eisenbahnverkehr, das außerhalb regionaler Organisationen für wirtschaftliche Integration wie der EU und der Eurasischen Wirtschaftsunion (EAWU) weiterhin besteht, ist das Fehlen von multilateralen Vereinbarungen zur Regelung des Zugangs für Eisenbahnunternehmen zur Infrastruktur eines anderen Staates zum Zweck der Erbringung internationaler Verkehrsleistungen.

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

Der Revisionsausschuss wird die Gelegenheit haben, Möglichkeiten für ein Tätigwerden der OTIF zur Optimierung und Harmonisierung der Zugangsbedingungen zum internationalen Eisenbahnmarkt zu diskutieren. Stützen wird sich diese Diskussion auf ein vom Sekretariat der OTIF vorbereitetes Dokument zu einer Vorabanalyse des Zugangs zum internationalen Eisenbahnmarkt. Dieses Diskussionspapier gibt – anhand von Erfahrungen aus der EU und der Eurasischen Wirtschaftsunion (EAWU) im Eisenbahnsektor sowie von Erfahrungen aus anderen Verkehrssektoren – einen kurzen Überblick darüber, wie internationaler Zugang auf multilateraler und auf bilateraler Ebene sichergestellt ist.

Aleksandr Kuzmenko

INTEGRATION REGIONALER ENTITÄTEN INS COTIF

Die Erwartung, dass der Eisenbahnverkehr sich zum Rückgrat des internationalen Landverkehrs entwickeln kann, wirft die Frage nach der Koexistenz regionaler Entitäten und deren eigenen technischen Vorschriften auf. Tatsächlich gibt es eine Reihe guter betrieblicher Gründe für spezifische regionale (oder nationale) Regelungen zur Optimierung des Verkehrsmanagements. Die Entwicklung miteinander verbundener internationaler Korridore erfordert daher ein Gleichgewicht zwischen der regionalen und der internationalen Dimension. Dieses Potenzial ist von jeher im COTIF verankert.

Der eigentliche Mehrwert des COTIF liegt in seiner den Dialog fördernden Beschaffenheit, die zur Umsetzung gemeinsamer technischer Vorschriften führen kann. Das von Beginn an verfolgte Modell war das der europäischen TSI (technische Spezifikationen für die Interoperabilität). Durch die Arbeit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union konnten historisch sehr verschiedene Modelle innerhalb der EU zusammengeführt werden.

Auf der Grundlage dieses europäischen Besitzstandes mag man sich fragen, ob es nicht ausreichend wäre, wenn jedes Land die bereits entwickelten gemeinsamen Vorschriften einfach annimmt, um so zu einem allgemeinen Interoperabilitätsrahmen zu gelangen. Dieser Ansatz birgt jedoch drei große Schwierigkeiten, die nur auf multilateraler Ebene gelöst werden können:

- Wie können die betreffenden Staaten an der Entwicklung des Rahmens beteiligt werden, der sich aus der Natur der Sache heraus konstant weiterentwickelt?
- Wie kann sichergestellt werden, dass die Vorschriften in einem gemeinsamen Rahmen umgesetzt werden, innerhalb dessen jede Partei auf das Verfahren vertrauen kann?
- Wie lassen sich die Eigenheiten jedes Einzelnetzes verwalten?

Die wichtigste Frage bezüglich der

richtigen Schienennetzverwaltung aus der Perspektive der Interoperabilitätsvorschriften ist wohl die nach der Einrichtung eines Instruments zur Gegenüberstellung und Lösung der unterschiedlichen Ansätze für die Umsetzung des von der EU entwickelten Kernkonzepts für Interoperabilität. Das COTIF, in Form des neuen Anhangs H¹ für eine über die EU hinausgehende Interoperabilität, scheint ein angemessenes Instrument hierfür darzustellen.

Harmonisierung und Entwicklung von Vorschriften: Die im COTIF angebotene Lösung

Um ihre volle Wirksamkeit entfalten zu können, müssen die einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) die Einschränkungen regionaler Partner bereits enthalten und gleichzeitig dem allgemeinen konzeptuellen Rahmen der EU folgen. So strebt etwa der Golf-Kooperationsrat (GCC) in absehbarer Zukunft die Kompatibilität seines Schienennetzes mit den Netzen seiner das COTIF anwendenden Nachbarn an. Er plant jedoch gleichzeitig den Einsatz von dem nordamerikanischen Standard entsprechenden Wagen auf seinem Netz.

Zur Lösung dieses Widerspruchs müssen die Eigenschaften im COTIF-Recht auf zweierlei Art wiedergespiegelt werden:

- durch die Aufnahme der Eigenschaf-

ten des nordamerikanischen Rollmaterials in die ETV Güterwagen;

- durch ein allen betroffenen Staaten zugängliches Dokument, in dem die Strecken genannt werden, auf denen ein solcher Verkehr möglich ist; mittelfristig sollten sich diese Strecken nicht mehr nur auf die Golfstaaten beschränken.

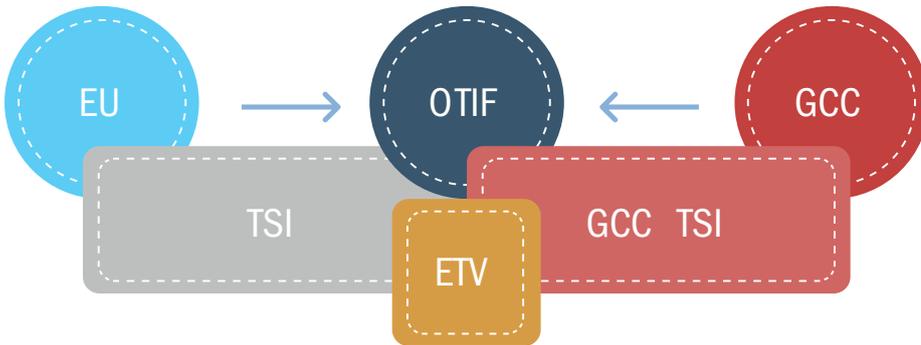
Die Rolle des COTIF als Forum ermöglicht somit gleichzeitig die koordinierte Entwicklung von Vorschriften sowie auch deren Harmonisierung. Dies ist insbesondere für die schrittweise Einrichtung transnationaler Korridore von entscheidender Bedeutung. Diese müssen den spezifischen Bedürfnissen regionaler Entitäten entsprechen und gleichzeitig so weit wie möglich auf bestehenden Interoperabilitätsvorschriften basieren. So können Kosten minimiert und die künftige Interoperabilität der Netze, deren Bau Jahre in Anspruch nehmen kann, sichergestellt werden. Dies ist ein äußerst wichtiger Aspekt in Zusammenhang mit den derzeit laufenden Langzeitprojekten in Afrika des PIDA Programms (Programme for Infrastructure Development in Africa)².

Abbildung 1 zeigt ein mögliches Koordinierungsmuster, das beim Entwerfen von ETV zur Berücksichtigung regionaler Entitäten (in diesem Fall die EU und das künftige GCC-Netz) anzuwenden wäre:

¹ Siehe Artikel S.14

² <https://www.afdb.org/fr/topics-and-sectors/initiatives-partnerships/programme-for-infrastructure-development-in-africa-pida/>

Berücksichtigung regionaler Vorschriften



fahren regionale Akteure (ERA, GCC usw.) sowie die nationalen zuständigen Behörden einzubeziehen, so dass die Genehmigungen auf internationaler Ebene von jeder dieser Behörden anerkannt werden können. Parallel dazu müssen wichtige Arbeiten in Abstimmung mit dem Sektor, hauptsächlich UIC, durchgeführt werden, in deren Rahmen gemeinsame betriebliche Lösungen – die einzige praktische Möglichkeit zur Sicherstellung interoperabler Züge – festgelegt werden.

Hin zu einem gemeinsamen Anwendungsmechanismus

Nachdem der Bedarf an der gemeinsamen Entwicklung harmonisierter Regeln festgestellt wurde, stellt sich die Frage nach ihrer Anwendung. Auch hier reicht es nicht, die technischen Vorschriften der EU lediglich in nationales Recht zu importieren, diese müssen für eine sichere Abwicklung des Eisenbahnverkehrs auch nach einem gemeinsamen Mechanismus angewendet werden. Die in dem aktuell von der OTIF entwickelten Anhang H vorgeschlagene Lösung für eine über die EU hinausgehende Interoperabilität basiert auf der gemeinsamen Festlegung von:

- Rechtsstrukturen, wie etwa den für die Genehmigung von Fahrzeugen zuständigen Behörden;
- administrativen Verfahren und Registern, auf die sich die nationalen zuständigen Behörden und Zertifizierungsbehörden bei ihrer Arbeit verlassen können.

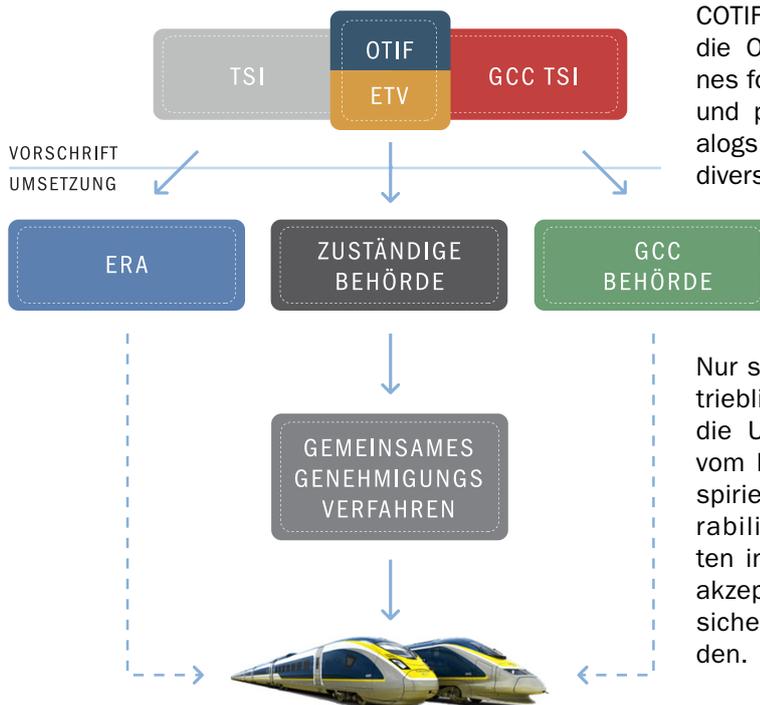
Dieser vom Fachausschuss für technische Fragen zu entwickelnde Mechanismus sollte ebenfalls auf dem EU-Recht basieren, welches sehr unterschiedliche Genehmigungsverfahren bereits unter einen Hut bringen musste.

Lassen Sie uns erneut das Beispiel des GCC aufgreifen, auch wenn die Aussicht auf eine tatsächliche Vernetzung noch in ferner Zukunft liegt. Sobald ETV entwickelt sind, mit denen die gemeinsamen funktionalen Anfor-

derungen und Strecken, auf denen die damit definierten interoperablen Züge verkehren können, festgelegt werden, müssen Genehmigungsverfahren vereinbart werden, die gegenseitig anerkannt werden können. Ebenso unerlässlich sind gemeinsame betriebliche Lösungen, die von allen Beteiligten angewendet werden können. Für diesen Teil der Arbeiten ist eine enge Zusammenarbeit mit der UIC erforderlich.

Aus der Perspektive des COTIF sind in den Entwicklungsprozess dieser Ver-

Hinzu einem gemeinsamen Genehmigungsmechanismus



Nichtsdestoweniger wirft die Anerkennung einer von einer Behörde ausgestellten Genehmigung für den Zugang zum Netz zum Zwecke internationaler Beförderungen durch eine andere Behörde (gepunktete Linie im nachstehenden Diagramm) einige komplexe Fragen auf. Darunter insbesondere die nach dem – noch zu bestimmenden – Teil des Netzes, auf dem die Genehmigung gilt, oder die nach dem Umfang seiner Kompatibilität mit anderen regionalen oder nationalen Vorschriften.

Wenn eine Idee dieser Analyse in Erinnerung bleiben sollte, so ist dies sicher die fundamentale Bedeutung des COTIF-Rahmens für die Organisation eines fortlaufenden und produktiven Dialogs zwischen den diversen Beteiligten.

Nur so kann die betriebliche Natur und die Umsetzung der vom EU-Rahmen inspirierten Interoperabilitätsvorschriften in einer für alle akzeptablen Weise sichergestellt werden.

François Davenne

INTEROPERABILITÄT – NEUER ANHANG H. SICHERER BETRIEB VON ZÜGEN IM INTERNATIONALEN VERKEHR

Wie sich das COTIF zur Unterstützung und Förderung der Interoperabilität weiterentwickeln könnte – Seit über 120 Jahren bereits ist der Eisenbahnverkehr international, dennoch läuft der Betrieb weiterhin überwiegend national ab. Nur ein kleiner Anteil an Zügen wird unter der Ägide eines einzigen Eisenbahnunternehmens international über Grenzen hinweg betrieben, ohne die Züge dabei neu zu konfigurieren. Vergleicht man dies mit anderen Verkehrsträgern, wie der Straße oder der Luftfahrt, wird schnell klar, dass es im Eisenbahnverkehr betreffend Effizienz noch ein enormes Potential gibt. Das Sekretariat der OTIF hat mit dem Entwurf eines neuen Anhangs zum COTIF einen entscheidenden Schritt zur Förderung der Interoperabilität unternommen.

Während das COTIF traditionell hauptsächlich den auf dem Fahrzeugaustausch an Grenzbahnhöfen basierenden internationalen Eisenbahnverkehr regelt, könnten künftig auch Vorschriften entwickelt werden, mit denen die Interoperabilität im Sinne ganzer Züge gefördert würde. Damit könnte die Effizienz des Eisenbahnverkehrs durch Verkürzung der Transitzeiten und Senkung der Kosten infolge weniger Stopps und organisatorischer Schnittstellen erheblich gesteigert werden.

Verlässliche und schnelle Beförderungen werden für das Geschäft von Unternehmen und nationale Wirtschaften immer wichtiger. Die Eisenbahn muss sich im internationalen Verkehr gegen andere Verkehrsträger wie den Straßen-, Binnenschiffahrts- und Luftverkehr behaupten, die, bedingt durch die Architektur ihres Systems, weniger durch die Schnittstellen zwischen technischen Systemen einerseits und organisatorische Aspekte andererseits eingeschränkt sind. Um als Verkehrsträger Eisenbahn wettbewerbsfähig zu bleiben, müssen die nationalen Eisenbahnsysteme mehr aufeinander abgestimmt und stärker miteinander verknüpft werden, so dass Züge darauf „interoperieren“ können.

Vereinbarungen zwischen Staaten zum gegenseitigen Betrieb von Zügen aus einem Staat auf dem Netz eines anderen Staates erscheinen dabei unerlässlich.

Ein Teil dieser Vereinbarungen wird sich mit der Sicherheit der Eisenbahnsysteme befassen müssen, wenn Infrastrukturbetreiber dazu angehalten sind, mit verschiedenen Eisenbahnunternehmen zusammenzuarbeiten. Unkoordinierte bilaterale Abkommen wären in diesem Zusammenhang wenig hilfreich. Stattdessen sollten im Sinne der Effizienz auf zwischenstaatlicher Ebene allgemeine Grundsätze und Vorschriften entwickelt werden. Hierdurch würde die Verknüpfung der nationalen Systeme zum Vorteil des internationalen Eisenbahnverkehrs in abgestimmter und koordinierter Weise erfolgen können. Zu diesem Zweck hat das Sekretariat der OTIF einen neuen Anhang H zum COTIF entworfen, der dem Revisionsausschuss in 2018 vorgelegt wird.

Ziel und Anwendungsbereich des neuen Anhangs

Ziel des neuen Anhangs ist es, allgemeine Grundsätze und Pflichten für den grenzüberschreitenden Betrieb von Zügen für Staaten aufzustellen, die die APTU und ATMF bereits vollständig anwenden.

Seit ihrer Konzipierung regeln die ATMF die Verfahren für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zum internationalen Verkehr, einschließlich der Bestimmung der auf diese Fahrzeuge anwendbaren Vorschriften und der Pflichten zur korrekten Verwendung und Instandhaltung der Fahrzeuge. Die Bestimmungen basieren auf und

entsprechen denen zum Eisenbahnsystem der Europäischen Union.

Derzeitiger Anwendungsbereich der ATMF

Die letzte Revision der ATMF fand in 2014 statt und ist am 1. Juli 2015 in Kraft getreten. Auslöser der Revision war die wachsende technische Freiheit beim Bau von Fahrzeugen und insbesondere Güterwagen. Infolge der wachsenden Anzahl an funktionalen Anforderungen in der ETV Güterwagen zur Förderung der Innovation, kann nicht länger sicher davon ausgegangen werden, dass alle Güterwagenarten sicher zusammengekuppelt und gemeinsam in einem Zug betrieben werden können. Mit der Revision der ATMF sollte daher die Zuständigkeit für die Zugbildung und die korrekte Verwendung von Fahrzeugen geklärt werden. So ist Artikel 15a entstanden, der die jeweiligen Pflichten der Eisenbahnunternehmen, Halter und Infrastrukturbetreiber einander gegenüber regelt. Dieser neue Artikel 15a legt gemeinsam mit Artikel 15 zu den Pflichten der für die Instandhaltung zuständigen Stellen die rechtlichen Anforderungen fest, mit denen sichergestellt wird, dass:

- jedem Fahrzeug eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zugewiesen ist, welche die Verantwortung für den guten Instandhaltungszustand des Fahrzeugs trägt;

- die ECM für Güterwagen in Übereinstimmung mit ATMF-Anlage A zertifiziert sind;
- alle Fahrzeuge im Zugverband unter der Aufsicht des Eisenbahnunternehmens innerhalb ihrer Nutzungsbedingungen und -beschränkungen verwendet werden;
- die Züge vom Eisenbahnunternehmen so gebildet werden, dass ihr sicherer Betrieb gewährleistet ist;
- Züge nur auf kompatibler Infrastruktur betrieben werden, wofür das Eisenbahnunternehmen die Verantwortung trägt.

Die ATMF beinhalten alle notwendigen Elemente dafür, dass nicht nur Fahrzeuge, sondern auch in einem Staat gebildete Züge in anderen Staaten nicht in Frage gestellt werden müssen. Der eigentliche Betrieb der Züge liegt dabei nicht im Anwendungsbereich der ATMF.

Interoperabilität über die EU hinaus

Auf der Generalversammlung 2015 hat der Generalsekretär die Idee propagiert, im COTIF eine rechtliche Grundlage dafür zu schaffen, die Interoperabilität auch über die EU hinaus zu fördern. Interoperabilität bedeutet in diesem Zusammenhang die sichere und ununterbrochene Bewegung von Zügen auf und zwischen Eisenbahnsystemen benachbarter Staaten. Eisenbahnunternehmen wären dann praktisch in der Lage, einen vollständigen Zug von seinem Abgangsort in einem Staat bis zu seinem Bestimmungsort in einem anderen Staat zu betreiben, ohne dass dieser aus technischen oder betrieblichen Gründen an der/den Grenze(n) anhalten müsste.

In Übereinstimmung mit den Diskussionen, die mit Partnerorganisationen und im Fachausschuss für technische Fragen geführt wurden, schlägt das Sekretariat vor, die Interoperabilität über die EU hinaus anhand folgender zwei Parallelpfade zu verfolgen:

- Den Vorschriften zu Sicherheit und Betrieb, die insbesondere Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber betreffen, um den

sicheren Betrieb von Zügen zu gewährleisten; dazu gehört auch die Zertifizierung und Überwachung von Eisenbahnunternehmen und die Zertifizierung von ECM für Güterwagen.

- Den Schienennetz-Zugangsbedingungen, die regeln, unter welchen Bedingungen ein Eisenbahnunternehmen seine Züge in einem Staat betreiben kann, einschließlich u. a. Erteilung von Genehmigungen, Entgelten und Fahrwegszuweisung.

Das Sekretariat der OTIF schlägt vor, beide Themen getrennt voneinander zu betrachten. Dieser Artikel widmet sich dem ersten Thema. Thema zwei sollte separat analysiert werden, um zunächst zu ermitteln, inwieweit es nötig und machbar ist. Grund für die Trennung der beiden Punkte ist, dass der erste unabhängig vom zweiten geregelt werden kann.

Auch ohne international festgelegte Schienennetz-Zugangsbedingungen können Staaten eigenständig oder in bi- bzw. multilateralen Abkommen Zugangsbedingungen für ihre Netze festlegen. Es wäre auch kein Problem, wenn ein Staat verschiedene Zugangsabkommen mit diversen Nachbarstaaten abschließt. Allerdings hätte in diesen Fällen ein harmonisierter Sicherheitsrahmen einen eindeutigen Mehrwert.

Der sicherheits- und betriebsbezogene Ansatz sollte so weit wie möglich harmonisiert sein, um ein modernes und effizientes Sicherheitskonzept entwickeln und die Verbreitung verschiedener, miteinander inkompatibler Sicherheitskonzepte verhindern zu können.

Vorgeschlagener Anwendungsbereich des neuen Anhangs H

Zur Förderung der Interoperabilität über die EU hinaus sollten Vorschriften entwickelt werden, die in Ergänzung der ATMF angewendet werden können. Während die ATMF die Zulassung und Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr regeln,

sollte der neue Anhang den Betrieb von Zügen abdecken, gebildet aus Fahrzeugen, die ihrerseits wiederum den ATMF unterliegen. Die Bestimmungen des neuen Anhangs basieren auf folgenden Grundsätzen:

Der neue Anhang sollte nur von Staaten angewendet werden, deren Eisenbahnsystem und anwendbares Eisenbahnrecht sich nach den ATMF richten. Dabei würde z. B. die Annahme zugrunde gelegt werden, dass alle Fahrzeuge eines Zuges über eine Betriebszulassung und zugewiesene ECM verfügen. Die Anwendung des neuen Anhangs würde bedeuten, dass

- alle Pflichten mit Blick auf die Eisenbahnsicherheit klar vergeben sind;
- das Eisenbahnsystem so organisiert ist, dass der Infrastrukturbetreiber im Sinne der ATMF mit verschiedenen Eisenbahnunternehmen zusammenarbeiten muss;
- die auf Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber anwendbaren Sicherheits- und Betriebsvorschriften öffentlich zugänglich sind;
- ein Verfahren für die Sicherheitszertifizierung von Eisenbahnunternehmen besteht;
- alle Eisenbahnunternehmen und der/die Infrastrukturbetreiber über Sicherheitsmanagementsysteme verfügen, die von staatlicher Seite zu überwachen sind.

Unbeschadet der sich aus den ATMF für Halter und ECM ergebenden Pflichten wären Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber gemeinsam für den sicheren Betrieb von Zügen zuständig, jeder innerhalb eines klar abgesteckten Rahmens.

Der Fachausschuss für technische Fragen wäre für die Harmonisierung der Vorschriften in folgenden Bereichen zuständig:

- Sicherheit und Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr;
- Vorschriften über die von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern zu unterhaltenden Sicherheitsmanagementsysteme und Kontrolle ihrer korrekten Anwendung;

- Sicherheitszertifizierung von Eisenbahnunternehmen;
- Überwachung der Sicherheitsmanagementsysteme durch die oder im Auftrag der Staaten.

Neben dem neuen Anhang müsste auch das Grundübereinkommen überarbeitet werden; es müssten Verweise auf den neuen Anhang aufgenommen sowie Zuständigkeiten und Verfahren für seine Änderung festgelegt werden.

Vorteile des neuen Anhangs

In diesem Zusammenhang kann der vorgeschlagene neue Anhang mit seinen Vorschriften zu Sicherheit und Betrieb auch ohne gänzlich harmonisierte Zugangsbedingungen sehr nützlich sein. Die verschiedenen Netzzugangsmodelle, basierend auf einem offenen oder restriktiveren Markt, würden von einer harmonisierten Herangehensweise an sicherheits- und betriebsbezogene Pflichten profitieren.

Schiennetz-Zugangsbedingungen können von jedem Staat individuell oder durch bi- bzw. multilaterale Abkommen zwischen Staaten festgelegt werden. Der internationale Betrieb von Zügen kann auch dann möglich sein, wenn die Zugangsbedingungen nicht vollständig harmonisiert sind.

Planung und Umsetzung

Das Interoperabilitätsthema wurde im Fachausschuss für technische Fragen 2016 präsentiert und diskutiert. Dort wurde das Konzept prinzipiell gutgeheißen und die ständige Arbeitsgruppe mit seiner Weiterentwicklung beauftragt. Das Ergebnis der Arbeiten liegt nun Form des neuen Anhangsentwurfes vor.

Dieser Entwurf ist vom Fachausschuss für technische Fragen am 13. und 14. Juni 2017 überarbeitet und angenommen worden. Im Anschluss daran wurde er dem Revisionsausschuss zu seiner 26. Tagung unterbreitet, die vom 27. Februar bis zum 1. März 2018 stattfinden wird. Für die endgültige Annahme eines neuen Anhangs bedarf es eines Beschlusses der Generalversammlung, die für den Herbst 2018 angesetzt ist.

Sollte die Generalversammlung den neuen Anhang annehmen, müssen gemäß Artikel 33 § 4 COTIF zwei Drittel der Mitgliedstaaten den Beschluss der Generalversammlung genehmigen, bevor der Anhang in Kraft treten kann. Erfahrungsgemäß kann dieser Prozess mehrere Jahre in Anspruch nehmen.

Sobald der neue Anhang dann angenommen und genehmigt ist, müssen die Staaten, die ihn anwenden, über eine Behörde zur Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen sowie über eine Behörde für die Überwachung verfügen, wobei eine einzige Behörde auch beide Aufgaben wahrnehmen kann. Da der neue Anhang mit den allgemeinen Grundsätzen der Eisenbahnsicherheit der Europäischen Union harmonisiert sein wird, verfügen EU-Recht anwendende Staaten bereits über diese Stellen.

Nächste Schritte auf dem Weg zur Vervollständigung des interoperabilitätsrahmens

In der Praxis hängt der grenzüberschreitende Betrieb von Zügen nicht nur von den im neuen Anhang festgelegten technischen und sicherheitsbezogenen Elementen ab, sondern

auch von den Zugangsmöglichkeiten und -bedingungen eines Eisenbahnunternehmens zum Schienennetz eines Staates. Diese als Zugangsbedingungen bezeichneten Vorschriften werden nicht Teil des neuen Anhangs H sein.

Die Zugangsbedingungen sollten folgende Elemente umfassen:

- kohärente Bedingungen für den Zugang zum Netz,
- die Möglichkeit für ausländische Eisenbahnunternehmen, auf dem Netz Betrieb zu führen,
- öffentlich verfügbare Trassenpreise und Schienennetz-Nutzungsbedingungen,
- einen einheitlichen Zugang zu wesentlichen Einrichtungen,
- die Haftung der Eisenbahnunternehmen im Rahmen einer internationalen Verkehrsleistung,
- Versicherungsanforderungen und -bedingungen.

Auch ohne international abgestimmte Zugangsbedingungen mag es im Interesse der Staaten liegen, den Betrieb internationaler Züge auf ihren Netzen zu fördern, einschließlich des Zugangs zu den für diese Leistung notwendigen Einrichtungen und Diensten. Dies könnten die Staaten in bi- oder multilateralem Rahmen tun. Auf diese Weise könnte Interoperabilität auch ohne auf Ebene des COTIF harmonisierte Zugangsbedingungen erreicht werden. Das Sekretariat der OTIF wird die erste Diskussion zu den Zugangsbedingungen im Revisionsausschuss 2018 mittels eines zum Thema verfassten Dokuments anstoßen.

Bas Leermakers

ZUSAMMENFASSUNG AUS DEN ERA WORKSHOPS ZUR ZULASSUNG VON EISENBAHNFahrZEUGEN UND AUSWIRKUNGEN IM COTIF

Die Notwendigkeit der Workshops resultiert aus der europäischen Interoperabilitäts-Richtlinie 797/2016.

Der Artikel stellt eine Übersicht der Anforderungen und Inhalte der Workshops bzgl. der Fahrzeugzulassung dar. Der Artikel zeigt zudem aktuelle Diskussionspunkte und Konsequenzen für die technischen Anhänge des COTIF auf.

Mit der Veröffentlichung der „technischen Säule“ des 4. Eisenbahnpaketes ist mitunter auf europäischer Ebene beschlossen worden, dass ein Teil der Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen durch die Eisenbahngentur der Europäischen Union (ERA) übernommen wird. Die Rechtsakte zur „technischen Säule“ sind am 15. Juni 2016 in Kraft getreten. In der Zeitschriften-Ausgabe 124/2016 wurde davon berichtet.

Im Rahmen dessen wurde im November dieses Jahres ein Durchführungsrechtsakt durch den RISC¹-Ausschuss verabschiedet. Diese Verordnung mit den „Praktischen Regelungen“ bildet die legale Basis für den Zulassungsprozess von Eisenbahnfahrzeugen. Sie ist in all ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat der EU.

Die Notwendigkeit resultierte aus der europäischen Interoperabilitäts-Richtlinie 797/2016.

In Artikel 21.9 ist genannt, dass bis zum 16. Juni 2018 die EU-Kommission mittels Durchführungsrechtsakten praktische Regelungen erlässt.

Darin soll festgelegt sein:

- in welcher Weise der Antragsteller die in diesem Artikel festgelegten Anforderungen an die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und an die Typgenehmigung für Fahrzeuge zu erfüllen hat und welche Unterlagen vorzulegen sind;
- die Einzelheiten des Genehmigungsverfahrens wie etwa die Verfahrensstufen und zeitliche Vorgaben für

jede Stufe des Verfahrens;

- in welcher Weise die in diesem Artikel festgelegten Anforderungen von der ERA und der nationalen Sicherheitsbehörde auf den verschiedenen Stufen des Antrags- und Genehmigungsverfahrens einschließlich bei der Bewertung der Dossiers der Antragsteller zu erfüllen sind.

Als Ergänzung zu diesem Durchführungsakt wird durch die ERA ein Leitfaden veröffentlicht werden. Der Leitfaden soll den Prozess der Fahrzeugzulassung zwischen den Akteuren näher erläutern und ergänzt die Verordnung (Durchführungsakt).

Mit diesen Workshops begann die ERA bereits im Jahr 2015. An diesen Workshops nehmen alle namhaften Organisationen und Behörden der EU teil. Die Fertigstellung des Leitfadens ist für Frühjahr 2018 anvisiert.

Zum anderen gibt es im Rahmen dieser Workshops Untergruppen, welche sich mit den ergänzenden Themen beschäftigen:

- OSS – „One-Stop Shop“ als zentrale Anlaufstelle für den Dokumentenaustausch.
- CSM RA – Anwendung gemeinsamer Sicherheitsmethoden im Rahmen des Anforderungserfassungsprozesses (requirements capture process), bei Änderungen im „Eisenbahnsystem“ bzw. falls in einer TSI gefordert.
- Templates – Ausarbeitung von einheitlichen Prüferklärungen mit den Neuerungen die das 4. Eisenbahnpaket mit sich bringt.

Die Auswirkungen der Durchführungsrechtsakte und der „Praktischen Regelungen“ werden weiterhin durch das OTIF-Sekretariat im Rahmen der Arbeitsgruppe „WG TECH“ analysiert. Auch weiterhin nimmt das OTIF-Sekretariat direkt an den Workshops zur Ausarbeitung der „Praktischen Regelungen“ teil.

Dem Revisionsausschuss, welcher sich in Bern vom 27.2.2018-1.3.2018 trifft, werden bereits erste Auswirkungen des 4. Eisenbahnpaketes zur Entscheidung vorgelegt. Die Änderungen betreffen die beiden technischen Anhänge APTU und ATMF des Übereinkommens.

Diese Änderungen wurden in Zusammenarbeit mit der EU-Kommission ausgearbeitet und in den WG TECH Treffen sowie im CTE 10 mit den Vertretern der Mitgliedstaaten abgestimmt.

Weitere aktuell diskutierte Auswirkungen aus dem 4. Eisenbahnpaket sind, dass gemäß der heutigen Definition in Artikel 5 des Anhangs ATMF auch die nationale Sicherheitsbehörde der Europäischen Union als eine für die technische Zulassung zuständige Behörde agieren kann. Da jedoch mit dem verabschiedetem 4. Eisenbahnpaket ein Teil der Zulassung an die ERA als Zuständigkeit abgegeben wird, muss die Europäische Union entscheiden, und an den Generalsekretär des OTIF-Sekretariats notifizieren, ob die ERA auch die Kompetenz gemeinschaftlich im COTIF übernimmt oder aber Artikel 5 weiter so bestehen bleiben soll.

Margarethe Koschmider

¹ Ausschuss für Eisenbahnteroperabilität und -sicherheit

51. TAGUNG DES UN-EXPERTENUNTERAUSSCHUSSES FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER (GENF, 3. BIS 7. JULI 2017)

Die 51. Tagung des UN-Expertenunterausschusses war die erste Sitzung des Bienniums 2017/2018. Zu vielen Themen fand daher lediglich eine erste Diskussion statt, deren Ergebnisse in überarbeiteten Anträgen zu berücksichtigen sind. Nach dem Ende des Bienniums werden die Beschlüsse des UN-Expertenunterausschusses im Rahmen der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter von der OTIF in die Ausgabe 2021 des RID und der UNECE in die Ausgabe 2021 des ADR und des ADN übernommen.

Vom 3. bis 7. Juli 2017 fand unter dem Vorsitz von Herrn Duane Pfund (Vereinigte Staaten von Amerika) die 51. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter statt, bei der 23 stimmberechtigte Staaten, 3 Beobachterstaaten, 6 Regierungsorganisationen und 30 Nichtregierungsorganisationen vertreten waren. Da alle Beschlüsse des UN-Expertenunterausschusses Auswirkungen auf die Gefahrstoffvorschriften der einzelnen Verkehrsträger haben, war auch die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) als Verkehrsträgerorganisation vertreten.

Nachfolgend werden einige interessante, in dieser Sitzung behandelte Themen erläutert.

Explosivstoffe

Beförderung von Feuerwerkskörpern in kleinen Mengen

Vor dem Hintergrund der Zunahme des elektronischen Handels und des direkten Postversands von Waren an den Verbraucher hatte die Schweiz einen Antrag auf Vereinfachung der Beförderungsvorschriften für UN 0337 Feuerwerkskörper vorgelegt. In Anlehnung an die Sondervorschrift 364, die für Patronen für Waffen und Treibladungshülsen der UN-Nummern 0012, 0014 und 0055 gilt, wurde die Aufnahme einer Sondervorschrift vorgeschlagen, welche die Anwendung der Vorschriften für begrenzte Mengen des Kapitels 3.4 zulässt.

Der UN-Expertenunterausschuss hatte bereits in der Vergangenheit vier Grundsätze entwickelt, die bei der Entwicklung von Vorschriften für die Beförderung von Gegenständen mit Explosivstoff in begrenzten Mengen herangezogen wurden:

- die Gegenstände dürfen unabhängig von der Verpackung keine Explosion übertragen;
- Eintragungen aus der Liste der gefährlichen Güter mit hohem Gefahrenpotential sind ausgeschlossen;
- Gegenstände, die Gattungseintragungen oder n.a.g.-Eintragungen zugeordnet sind, sind ausgeschlossen;
- die Gegenstände dürfen bei unabsichtlicher Auslösung nicht zu gefährlichen Auswirkungen außerhalb des Versandstücks führen.

Es wurden Zweifel daran geäußert, dass Feuerwerkskörper allen genannten Grundsätzen entsprechen. Darüber hinaus wurde darauf hingewiesen, dass der Weltpostvertrag momentan den Versand von Feuerwerkskörpern ausschließt.

Klassifizierungs- und Verpackungsfragen

Freiwillige Anwendung von Freistellungen

Die Sondervorschrift 375 stellt die umweltgefährdenden Stoffe der UN-Nummern 3077 und 3082 von der Anwendung der Vorschriften frei, wenn sie in Verpackungen mit einer Menge von höchstens 5 l oder einer Masse

Bei dieser ersten Sitzung des Bienniums 2017/2018 wurden nur wenige endgültige Entscheidungen getroffen. Die meisten Beschlüsse können in den drei weiteren Tagungen des Bienniums erneut aufgegriffen werden.

Hauptdiskussionspunkte waren die Klassifizierung und Verpackung klinischer Abfälle sowie die Klarstellung verschiedener Interpretationsfragen.

von höchstens 5 kg befördert werden, vorausgesetzt, die Verpackungen entsprechen den allgemeinen Verpackungsvorschriften.

Viele Unternehmen befördern diese Stoffe im Rahmen einer Sendung gleichzeitig in Verpackungen von weniger als 5 l oder 5 kg und in größeren Verpackungen. Die unterschiedliche Behandlung dieser Verpackungen in Abhängigkeit davon, ob sie freigestellt sind oder den Vorschriften unterliegen, führt auf allen Ebenen der Distributionskette zu zusätzlichen Kosten, verbunden mit einer Anpassung der Informatiksysteme und des Logistikmanagements.

Darüber hinaus ist zu beobachten, dass verschiedene Kontrollbehörden davon ausgehen, dass Güter, die den Vorschriften nicht unterliegen, nicht als gefährliche Güter befördert werden dürfen. Gefahrzettel, Großzettel und Kennzeichen müssten entfernt werden, um bei einem Unfall unver-

hältnismäßige Notfallinterventionen zu vermeiden.

Bereits bei seiner 46. Sitzung befasste sich der UN-Expertenunterausschuss mit der Frage, ob es möglich sei, die gefährlichen Güter der UN-Nummern 3077 und 3082 in Verpackungen von weniger als 5 l oder 5 kg auch ohne Anwendung der Freistellung durch die Sondervorschrift 375 zu befördern. Damals kam der UN-Expertenunterausschuss zu dem Schluss, dass die Anwendung der Sondervorschrift optional ist und der Absender sich entscheiden kann, von der Freistellung keinen Gebrauch zu machen.

Der UN-Expertenunterausschuss musste sich mit der gleichen Frage erneut befassen, da manche Delegationen der Ansicht waren, dass aus dem Wortlaut der Sondervorschrift 375 die Freiwilligkeit ihrer Anwendung nicht eindeutig hervorgehe. Außerdem stelle sich die Frage der Freiwilligkeit ihrer Anwendung auch bei allen anderen Freistellungen im Regelwerk.

Der UN-Expertenunterausschuss bestätigte erneut, dass eine Freistellung im Regelwerk grundsätzlich eine Möglichkeit aber keine Verpflichtung darstellt. Da die meisten Delegationen der Meinung waren, dass eine Änderung des Wortlauts der Sondervorschrift 375 zu Missverständnissen führen könnte und aufwändige Änderungen bei vielen anderen Vorschriften mit sich ziehen würde, entschied der UN-Expertenunterausschuss den aktuellen Wortlaut der Sondervorschrift 375 beizubehalten.

Interpretation der Sondervorschrift 366

Gemäß Sondervorschrift 366 unterliegen hergestellte Instrumente und Gegenstände, die höchstens 1 kg Quecksilber enthalten, nicht den Vorschriften. Für den Luftverkehr liegt der Grenzwert bei 15 g.

Diese Sondervorschrift wird hinsichtlich ihres Anwendungsbereichs unterschiedlich interpretiert. Deutschland interpretiert das Wort "enthalten"

in dieser Sondervorschrift so, dass die Freistellung nur dann gilt, wenn das Quecksilber im Instrument oder Gegenstand eingeschlossen ist. Instrumente oder Gegenstände, die bei der Übergabe zur Beförderung so beschädigt sind oder während der Beförderung in einem Ausmaß beschädigt werden, dass Quecksilber freigesetzt wird, werden nach Meinung Deutschlands durch die Sondervorschrift nicht mehr erfasst.

Aus der Formulierung des Unterabschnitts 1.1.1.9 der UN-Modellvorschriften (Unterabschnitt 1.1.3.10 des RID/ADR) kann abgeleitet werden, dass die Sondervorschrift 366 auch für Lampen gilt, die Quecksilber enthalten.

Gebrauchte Leuchtstofflampen, die Quecksilber enthalten, werden für Zwecke der Entsorgung oder des Recyclings oft unverpackt (z. B. in Gitterboxpaletten) befördert. Dabei können einige Leuchtstofflampen beschädigt und Quecksilber freigesetzt werden. Verschiedene Lampen können auch mit Quecksilber-Rückständen kontaminiert sein. Aus diesen Gründen wurde in Deutschland die derzeitige rechtliche Situation so interpretiert, dass nur unbeschädigte Lampen von der Sondervorschrift 366 freigestellt werden und dass in allen übrigen Fällen die Freistellung des Unterabschnitts 1.1.1.9 c) der UN-Modellvorschriften (1.1.3.10 des RID/ADR) Anwendung findet.

Die von Deutschland vorgeschlagene Ergänzung der Sondervorschrift 366, wonach beschädigte Instrumente oder Gegenstände in Außenverpackungen verpackt sein müssen, die ein Freisetzen des Inhalts unter normalen Beförderungsbedingungen verhindern, wurde kontrovers diskutiert.

Einige Delegierte waren der Meinung, dass die Quecksilbermengen im Falle von Leuchtstoffröhren sehr gering seien, das Quecksilber sehr schnell verdampfe, der Dampfdruck sehr gering sei und bei der Beförderung kein Risiko der Exposition gegenüber giftigen Dämpfen bestehe. Andere Delegierte

vertraten jedoch die Ansicht, dass die Dämpfe inhalationstoxisch seien und deshalb ein Risiko bestehe.

Deutschland kündigte daraufhin an, seinen Antrag zu überarbeiten.

Verpackungsanweisung P 410

Das Sekretariat stellte fest, dass die Fußnote d) zur Verpackungsanweisung P 410, die festlegt, dass Säcke nur für Stoffe der Verpackungsgruppe II verwendet werden dürfen, wenn ihre Beförderung in einem gedeckten Wagen/Fahrzeug oder einem geschlossenen Container erfolgt, missverständlich formuliert sei. Diese Fußnote könnte auch so interpretiert werden, dass Säcke für Stoffe der Verpackungsgruppe III nicht zugelassen seien.

Der UN-Expertenunterausschuss stimmte einer Neuformulierung der Fußnote zu.

Klassifizierung und Verpackung medizinischer Abfälle

Bereits im letzten Biennium hatte sich der UN-Expertenunterausschuss mit der Frage der Klassifizierung und Verpackung medizinischer Abfälle, die ansteckungsgefährliche Stoffe der Kategorie A enthalten, befasst.

Das Bedürfnis nach neuen Klassifizierungs- und Verpackungsvorschriften für diese Stoffe entstand im Jahre 2014 nach dem epidemischen Ausbruch von Ebola in Westafrika. Die nach der Verpackungsanweisung P 620 zugelassenen Verpackungen waren nur für kleine Mengen der ansteckungsgefährlichen Stoffe der Kategorie A wie Kulturen oder Proben oder für kleine Mengen der klinischen Abfälle ausgelegt worden und eigneten sich daher nicht für die großen Mengen der mit dem Ebola-Virus kontaminierten Abfälle. Diese kontaminierten Abfälle bestanden unter anderem aus den Schutzausrüstungen des medizinischen Personals (Handschuhe, Schutzmasken, Schürzen), verschiedenen Arten von saugfähigem Ma-

terial, Bettwäsche oder Bekleidung von Patienten. Um diese kritische Situation temporär zu lösen, initiierte Belgien damals eine multilaterale Sondervereinbarung für den Straßenverkehr (M 281), die die Verwendung geeigneter Verpackungen und damit eine sichere Beförderung dieser Art von Abfällen ermöglichte.

Im Sinne einer nachhaltigen Lösung schlugen das Vereinigte Königreich und Kanada in einem gemeinsamen Antrag eine neue UN-Nummer vor, die nur für feste Abfälle aus medizinischer oder veterinärmedizinischer Behandlung von durch ansteckungsgefährliche Stoffe der Kategorie A infizierten Menschen oder Tiere verwendet werden sollte. Die Verwendung dieser UN-Nummer für Abfälle, die aus biologischer Forschung stammen, oder für flüssige Abfälle wird ausdrücklich ausgeschlossen.

Darüber hinaus wurden zwei neue Verpackungsanweisungen für die Beförderung dieser Art von Abfällen vorgeschlagen, die auf gewöhnliche und damit im Krisenfall schnell verfügbare Verpackungen gemäß Kapitel 6.1 bzw. Großverpackungen gemäß Kapitel 6.6 zurückgreifen. Beide Verpackungsanweisungen schreiben ein dreifaches Verpackungssystem vor, das aus einer Innen-, einer Zwischen- und einer Außenverpackung besteht. Im Gegensatz zu der im Kapitel 6.3 für Verpackungen für ansteckungsgefährliche Stoffe der Kategorie A vorgeschriebenen Fallhöhe bei der Fallprüfung von 9 m, sollte nach den neuen Verpackungsanweisungen die Fallhöhe von 1,8 m (Mindestfallhöhe für gefährliche Stoffe der Verpackungsgruppe I) ausreichen. Die Durchstoßfestigkeit soll nur für Innenverpackungen, die scharfe oder spitze Gegenstände, wie Glasscherben oder Nadeln, enthalten, vorgeschrieben sein. Für die Innen- und Zwischenverpackungen sollte der Gebrauch von flexiblen Verpackungen, wie Kunststoffsäcke, zugelassen werden. Da nur feste Stoffe und keine Flüssigkeiten befördert werden – geringe Mengen freier Flüssigkeit müssen durch saugfähiges oder verfestigendes Material gebunden werden –,

wurden die Druck- und Dichtheitsprüfungen zuerst nicht als notwendig angesehen. Verschiedene Delegationen machten aber darauf aufmerksam, dass es sich bei dieser Art von Abfällen oft um mit Flüssigkeiten durchtränkte feste Stoffe handelt und dass das Risiko des Freiwerdens der infizierten Flüssigkeiten relativ hoch sein kann. Aus diesem Grund sollte die Außenverpackung in der Lage sein, flüssige Stoffe zurückzuhalten.

Trotz langer Diskussion konnte allerdings noch kein vollständiger Konsens erzielt werden. Die von einer Arbeitsgruppe überarbeiteten Vorschläge wurden jedoch vorläufig angenommen, da sie für die Gesundheitsbehörden geeignete Leitlinien für Krisenfälle, wie der Ebolafieber-Epidemie im Jahr 2014, darstellen. Die Delegationen wurden gebeten, die Gesundheitsbehörden ihrer Länder zu dem gefundenen Kompromiss zu konsultieren.

UN 3536 Lithiumbatterien, in Güterbeförderungseinheiten eingebaut

Auf Anfrage der Schweiz bestätigte der UN-Expertenunterausschuss, dass die in der UN-Nummer 3536 genannten Güterbeförderungseinheiten nicht nur Container, sondern, wie in der Begriffsbestimmung in Abschnitt 1.2.1 erläutert, auch Fahrzeuge oder Güterwagen umfassen.

Der UN-Expertenunterausschuss erkannte die Notwendigkeit, auch in der für Lithiumbatterien der UN-Nummern 3091 und 3481 geltenden Sondervorschrift 360 und in der für Fahrzeuge der UN-Nummern 3166 und 3171 geltenden Sondervorschrift 388 eine Ergänzung in Bezug auf Lithiumbatterien, die in Güterbeförderungseinheiten eingebaut sind, hinzuzufügen.

Freistellung von Ladungsortungseinrichtungen und Datensammlern

Ladungsortungseinrichtungen ermöglichen die Bestimmung des Ortes, an dem sich die Ladung zu einem bestimmten Zeitpunkt befindet. Ein-

fache Einrichtungen enthalten nur die Identifikationsnummer des Containers, die ausgelesen werden kann und dann mit der Position des Lesegerätes verknüpft wird. Höherwertigere Einrichtungen ermöglichen eine ständige Positionsbestimmung und können zusätzliche Sensoren haben, mit denen sich beispielsweise das Öffnen der Türen feststellen lässt. Die elektrische Energieversorgung wird bei vielen Ladungsortungseinrichtungen durch Lithiumbatterien sichergestellt.

Um zu vermeiden, dass Ladungsortungseinrichtungen, die mit Lithiumbatterien betrieben werden, der UN-Nummer 3091 Lithium-Metall-Batterien in Ausrüstungen oder 3481 Lithium-Metall-Batterien in Ausrüstungen zugeordnet werden müssen, schlug Deutschland die Aufnahme einer zusätzlichen Freistellung in Unterabschnitt 1.1.1.2 der UN-Modellvorschriften (Unterabschnitt 1.1.3.7 RID/ADR) vor. Diese berücksichtigt neben den Ladungsortungseinrichtungen auch Datensammler, die für Verpackungen und Umverpackungen verwendet werden. Als Minimalanforderungen wird die Erfüllung der Vorschriften des Absatzes 2.2.9.1.7 sowie der Schutz der Batterien durch ein Außengehäuse gefordert.

Da einige Delegationen Bedenken zu dieser Entscheidung äußerten, weil möglicherweise Widersprüche zu technischen Vorschriften und zu administrativen Verfahren im Luftverkehr bestehen, entschied sich der UN-Expertenunterausschuss, die Ergänzung des Unterabschnitts 1.1.1.2 nur vorläufig anzunehmen. Auch müssen noch grundsätzliche Fragen der Niederlande zum Anwendungsbereich der UN-Modellvorschriften beantwortet werden. Nach Ansicht der Niederlande ist nämlich nicht klar, in welchem Ausmaß die UN-Modellvorschriften Regeln bezüglich gefährlicher Stoffe und Gegenstände treffen können, die während der Beförderung benötigt werden und nicht Teil der Ladung sind. Neben den genannten Ladungsortungseinrichtungen und Datensammlern betreffe dies zum Beispiel auch Rechner oder Reinigungsprodukte.

Kennzeichnung und Bezettelung

In die 18. Ausgabe der UN-Modellvorschriften (RID/ADR/ADN 2015) wurden Präzisierungen hinsichtlich der Abmessungen der Gefahrzettel und Kennzeichen vorgenommen. Unter anderem bezieht sich diese Präzisierung auf die Mindestbreite der Linie innerhalb des Rands der Raute, die seither 2 mm betragen muss. Gleiches gilt für die rauteförmigen Kennzeichen für UN 3245 und UN 3373 und das Kennzeichen für begrenzte Mengen. Am 1. Januar 2017 ist die Übergangsvorschrift, die eine Weiterverwendung von Gefahrzetteln, Großzetteln und Kennzeichen ermöglichte, ausgelaufen.

Für den Luftverkehr stellt diese Präzisierung der Strichbreite ein Problem dar, weil nun Versandstücke zurückgewiesen werden, bei denen die Begrenzungslinie auf den Gefahrzetteln geringer als 2 mm ist.

Der Internationale Luftverkehrsverband (IATA) vertrat die Ansicht, dass diese Bestimmung nicht sicherheitsrelevant sei und wieder gelockert werden sollte. Darüber hinaus würde die Begrenzungslinie durch diese Bestimmung gegenüber den eigentlichen Informationen des Gefahrzettels zu stark hervorgehoben.

Der UN-Expertenunterausschuss nahm die von IATA vorgeschlagene Erleichterung an und bat die für die verkehrsträgerspezifischen Vorschriften verantwortlichen Organisationen, diese Änderung nachzuvollziehen. IATA wurde gebeten, für die nächste Sitzung die notwendigen Folgeänderungen, die an anderen Stellen der UN-Modellvorschriften erforderlich sind, zu unterbreiten.

Die 52. Tagung wird vom 27. November bis 6. Dezember 2017 in Genf stattfinden und wird die Arbeiten an der 21. überarbeiteten Ausgabe der UN-Modellvorschriften fortsetzen.

Nächste Tagung

Die 52. Tagung wird vom 27. November bis 6. Dezember 2017 in Genf stattfinden und wird die Arbeiten an der 21. überarbeiteten Ausgabe der UN-Modellvorschriften fortsetzen.

*Jochen Conrad
Katarina Guricová*

GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG (GENF, 19. BIS 29. SEPTEMBER 2017)

Vom 19. bis 29. September 2017 fand in Genf die letzte Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung des Bienniums 2016/2017 statt. Allerdings werden auch bei der Frühjahrstagung im März 2018 noch einige offene Fragen diskutiert werden können. 21 Staaten, die Europäische Union und das Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sowie 19 Nichtregierungsorganisationen waren an dieser Tagung vertreten. Die Demokratische Republik Kongo nahm als Beobachter teil.

Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

Traditionell beschäftigt sich die Gemeinsame Tagung bei ihrer letzten Sitzung des Bienniums mit der Harmonisierung mit der neuesten (derzeit 20.) Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter. Diese Arbeiten wurden von einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe vorbereitet, die eine dreitägige Sitzung im April abgehalten hatte.

Im Zusammenhang mit diesen Harmonisierungsarbeiten sind folgende Änderungen hervorzuheben, die in die Ausgabe 2019 des RID/ADR/ADN aufgenommen werden.

Klassifizierung von Gegenständen, die gefährlicher Güter enthalten

Neben Einzeleintragungen für bestimmte Gegenstände, die gefährliche Güter enthalten, ist im RID/ADR/ADN bisher eine Sammeleintragung (UN 3363 Gefährliche Güter in Maschinen oder Gefährliche Güter in Geräten) aufgeführt, die aber bisher im europäischen Landverkehr von den Gefahrgutvorschriften freigestellt ist. Dies führte dazu, dass diverse Gegenstände, die unterschiedlichste gefährliche Stoffe in verschiedenen Mengen enthielten, dieser Sammeleintragung zugeordnet wurden, weil es in den meisten Fällen schwieriger war, diese Gegenstände der Eintragung zuzuordnen, die dem im Gerät enthaltenen gefährlichen Stoff entsprach. Darüber hinaus war es nicht immer möglich, den

Die letzte Sitzung des Bienniums 2016/2017 befasste sich in erster Linie mit der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit der 20. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter. Neben der Behandlung weiterer Änderungsanträge und von Interpretationsfragen traf die Gemeinsame Tagung eine Entscheidung für die Einführung alternativer Methoden für die wiederkehrende Prüfung von Gasflaschen. Für die Behandlung der zahlreichen Dokumente zu Tankfragen wurde wiederum eine Tank-Arbeitsgruppe eingesetzt, die parallel unter dem Vorsitz von Herrn Arne Bale (Vereinigtes Königreich) tagte. Alle bei dieser Tagung getroffenen Entscheidungen sind für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2019 vorgesehen.

Gegenstand nach der Verpackungsanweisung zu verpacken, die für den im Gegenstand enthaltenen Stoff vorgesehen war. Die Eintragung UN 3363 wurde damit zu einer Auffangeintragung für Gegenstände, für welche die Entscheidung über die korrekte Zuordnung zu schwierig war.

Die Gemeinsame Tagung entschied, im RID/ADR insgesamt zwölf neue UN-Nummern für Gegenstände, die gefährliche Stoffe der einzelnen Gefahrgutklassen enthalten, aufzunehmen. In der Konsequenz unterliegt die UN-Nummer 3363, die bisher von den Vorschriften freigestellt war, künftig den Vorschriften des RID/ADR, darf aber ausschließlich für Gegenstände verwendet werden, die nur gefährliche Stoffe im Rahmen der Grenzwerte für begrenzte Mengen enthalten. Für die UN-Nummer 3363 gelten aber nur grundlegende Vorschriften für die Verpackung, die übrigen Vorschriften des RID/ADR gelten dagegen nicht.

Die allgemeine Freistellungsvorschrift in Unterabschnitt 1.1.3.1 b), wonach im RID nicht näher bezeichnete Maschinen oder Geräte, die in ihrem inneren Aufbau oder in ihren Funktionselementen gefährliche Güter enthalten, von den Vorschriften freigestellt sind, wird ebenfalls gestrichen. In Zusammenhang mit dieser Streichung wird eine Übergangsvorschrift von vier Jahren vorgesehen, um insbesondere unvorhergesehene Probleme zu vermeiden, da die Anzahl und Art der von der Aufhebung der Freistellung betroffenen Gegenstände momentan nicht eingeschätzt werden kann.

Die zwölf neuen UN-Nummern sind nicht für Gegenstände anwendbar, welche Stoffe der Klasse 1, 6.2 oder 7 enthalten.

In Kapitel 4.1 werden Verpackungsanweisungen für Verpackungen und Großverpackungen aufgenommen, wobei unter bestimmten Umständen auch eine unverpackte Beförderung zugelassen wird.

In Kapitel 5.2 wird ein besonderer Absatz für die Bezettelung von Gegen-

ständen aufgenommen, die sich nach den Haupt- und Nebengefahren der im Gegenstand enthaltenen gefährlichen Stoffe orientiert. Gegebenenfalls muss auch das Kennzeichen für Lithiumbatterien bzw. der Gefahrzettel nach Muster 9A angebracht werden.

Neue Klassifizierungsvorschriften für die Klasse 8

Die Gemeinsame Tagung übernahm die neuen Klassifizierungsvorschriften für die Klasse 8 aus den UN-Modellvorschriften, mit denen auch eine weitestgehende Anpassung an den Text des Global harmonisierten Systems zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien (GHS) vorgenommen wurde.

Die neuen Klassifizierungsvorschriften enthalten insbesondere alternative Methoden für die Zuordnung von Gemischen zu Verpackungsgruppen, was in der Vergangenheit immer zu Schwierigkeiten auf Seiten der Industrie geführt hatte. Für die Verwendung dieser alternativen Methoden kommt ein schrittweiser Ansatz in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Daten zum Tragen, nach dem zunächst immer die zuverlässigste Methode zu betrachten ist. Dieses schrittweise Vorgehen soll ein angemessenes Sicherheitsniveau auch in Situationen gewährleisten, in denen verlässliche Daten nicht einfach zu erhalten sind.

Nach diesem Vorgehen müssen die bisherigen Kriterien für die Zuordnung von Verpackungsgruppen nur noch in den Fällen angewendet werden, in denen für das gesamte Gemisch Prüfdaten vorliegen. Liegen nur Daten zu ähnlichen Gemischen vor und genügen diese für die Einschätzung der Gefahren, darf eine Zuordnung nach bestimmten Übertragungsregeln erfolgen. In den Fällen, in denen nicht genügend Daten zu ähnlichen Gemischen vorliegen, müssen die ätzenden Eigenschaften der einzelnen Bestandteile des Gemisches betrachtet werden. Die Zuordnung zu Verpackungsgruppen erfolgt dann auf der Grundlage einer Berechnungsmethode.

Die Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Modellvorschriften hatte festgestellt, dass das RID/ADR/ADN im Gegensatz zu den UN-Modellvorschriften auch die Bestimmung enthält, dass der Klasse 8 auch Stoffe zuzuordnen sind, die erst in Kontakt mit Wasser ätzende flüssige Stoffe oder in Kontakt mit natürlicher Luftfeuchtigkeit ätzende Dämpfe oder Nebel bilden. Die Meinungen der Regierungsvertreter zur Aufrechterhaltung dieses Unterschieds waren geteilt, auch konnte der europäische Chemieverband unter seinen Mitgliedern zu dieser Frage keinen Konsens erzielen. Es wurde daher beschlossen, diesen Unterschied vorerst aufrechtzuerhalten, den UN-Expertenunterausschuss darüber zu informieren und gegebenenfalls später auf die Frage zurückzukommen.

Der bisherige Absatz 2.2.8.1.9, wonach Stoffe, Lösungen oder Gemische, die nach der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 nicht als ätzend in Bezug auf die Haut oder Metall der Kategorie 1 eingestuft sind, als nicht zur Klasse 8 gehörige Stoffe angesehen werden können, wurde dagegen gestrichen, um zu verhindern, dass Mischungen, die die Kriterien für eine Ätzwirkung während der Beförderung erfüllen, freigestellt werden, obwohl sie den Gefahrgutvorschriften im See- oder Luftverkehr unterstellt sind.

Verpackungsanweisungen für beschädigte oder defekte Lithiumbatterien

Für die Beförderung beschädigter oder defekter Lithiumbatterien, die unter normalen Beförderungsbedingungen zu einer schnellen Zerlegung, gefährlichen Reaktion, Flammenbildung, gefährlichen Wärmeentwicklung oder einem gefährlichen Ausstoß giftiger, ätzender oder entzündbarer Gase oder Dämpfe neigen, müssen die Beförderungsbedingungen bisher von der zuständigen Behörde festgelegt werden. Wegen der rasanten Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität und der zunehmenden Notwendigkeit, bei einem Unfall beschädigte Batterien zu befördern,

wurden auf der Grundlage der bisher von den zuständigen Behörden festgelegten Beförderungsbedingungen standardisierte Verpackungsanweisungen entwickelt, um Einzelzulassungen durch die zuständigen Behörden auf weniger Transportfälle zu beschränken.

Verpackungen für solche Batterien müssen zusätzliche Leistungsanforderungen erfüllen, die durch eine von der zuständigen Behörde festgelegte Prüfung überprüft werden müssen. Die Verpackungsanweisungen enthalten darüber hinaus Kriterien, die für diese Prüfung herangezogen werden können.

Tanks

Tanks mit einem konkaven Abschnitt

Bei den letzten Tagungen wurde über Querschnitte von Tanks diskutiert, die nicht vollständig kreisrund, elliptisch oder koffertartig sind (siehe Zeitschrift 2/2017, S. 14). Die Tank-Arbeitsgruppe vertrat dabei die Meinung, dass Tanks mit abweichenden Querschnitten im RID/ADR zugelassen werden sollten, wenn ein gleichwertiges Sicherheitsniveau nachgewiesen wird. Die in den Vorschriften erwähnten zylindrischen, elliptischen und koffertartigen Querschnitte sollten lediglich als Beispiele angesehen werden, um die technische Entwicklung nicht zu behindern.

Die Niederlande legten für diese Gemeinsame Tagung nun einen Textvorschlag vor, der nur grundlegende Bedingungen für Abweichungen von den bisher zugelassenen Tankquerschnitten enthielt. Einzelheiten sollten in der Norm EN 13094 (Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Metalltanks mit einem Betriebsdruck von höchstens 0,5 bar – Auslegung und Bau) geregelt werden.

Der Textvorschlag der Niederlande wurde vorläufig angenommen. Die WP.15 und der RID-Fachausschuss wurden gebeten, bei ihren Sitzungen im November 2017 über die endgültige Annahme zu entscheiden.

Tankschildmuster für RID/ADR-Tanks

Bei einer Sitzung der zuständigen CEN-Arbeitsgruppe wurde unter anderem darüber diskutiert, ob das momentan in der Norm EN 12972 (Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Prüfung, Inspektion und Kennzeichnung von Metalltanks) enthaltene Tankschildmuster dort verbleiben oder in das RID/ADR überführt werden sollte.

Ausgehend von dieser Diskussion hatte das Vereinigte Königreich der Gemeinsamen Tagung ein Dokument vorgelegt, in dem die Überführung des Tankschildmusters mit der Begründung vorgeschlagen wurde, dass das RID/ADR in Kapitel 6.7 für ortsbewegliche Tanks bereits solche Muster enthält. Auf der Grundlage des in der Norm enthaltenen Musters hatte das Vereinigte Königreich die Informationen zusammengestellt, die sowohl in Kapitel 6.8 RID/ADR als auch in der Norm EN 12972 oder nur in einem der beiden Texte gefordert sind. Darüber hinaus wurden weitere Informationen aufgeführt, die nützlich sein könnten.

Die Tank-Arbeitsgruppe begrüßte mehrheitlich die Aufnahme eines Tankschildmusters in Kapitel 6.8 und bat den Vertreter des Vereinigten Königreichs, seinen Antrag unter Berücksichtigung der vorgebrachten Kommentare zu überarbeiten. Das Tankschildmuster sollte nur bei Neubauten verpflichtend vorgeschrieben werden, es sollte nur die Informationen nach Absatz 6.8.2.5.1 und nicht nach Absatz 6.8.2.5.2 enthalten, die einzelnen Zeilen auf dem Tankschild sollten nummeriert werden und die Seriennummer des Tanks und das Datum der erstmaligen Wasserdruckprüfung sollten zusätzlich hinter dem Tankschild für den Fall angegeben werden, dass das Tankschild verloren geht.

Austenitisch-ferritische rostfreie Stähle

Der Abschnitt 6.8.2 lässt die Verwendung austenitisch-ferritischer rostfreier Stähle für Tanks mit einem

Prüfdruck von weniger als 10 bar zu. Für geschweißte Tanks für die ein Prüfdruck von mindestens 1 MPa (10 bar) vorgeschrieben ist, sowie für Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase sind die zugelassenen Stahlsorten in Absatz 6.8.5.1.2 a) abschließend aufgeführt. Austenitisch-ferritische Stähle sind dort momentan nicht erwähnt.

Die Gemeinsame Tagung stimmte der Aufnahme austenitisch-ferritischer Stähle in Absatz 6.8.5.1.2 a) zu, da durch die Einhaltung der Werkstoffanforderungen gemäß den Abschnitten 6.8.2, 6.8.3 und 6.8.5 keine Sicherheitstechnischen Bedenken bestehen.

Fassungsraum eines Tankkörpers

Zum letzten Satz der Begriffsbestimmung von „Fassungsraum eines Tankkörpers“, wonach Bereiche des Tankkörpers, die wegen ihrer Form oder ihres Baus nicht vollständig befüllt werden können, bei der Bestimmung des Fassungsraums nicht zu berücksichtigen sind, wurde eine Auslegungsfrage gestellt.

Die Gemeinsame Tagung bestätigte, dass beispielsweise bei „bananenförmigen“ Tanks, bei denen die oben liegenden Bereiche an den beiden Tankenden nicht befüllt werden können, der verringerte Fassungsraum auf dem Tank anzugeben ist, d. h. die Menge, die in den Tank ohne Anwendung eines Drucks eingefüllt werden kann. Zweck der Angabe des geringeren Fassungsraums ist die Vermeidung eines Überfüllens des Tanks.

Neue Anträge

Für Kennzeichen zu verwendende Sprachen

Das RID/ADR enthält verschiedene Vorschriften zu Kennzeichen, die auf Versandstücken anzubringen sind. Im Gegensatz zu den Vorschriften für das Beförderungspapier enthält das RID/ADR jedoch keine allgemeine Vorschrift, in welcher festgelegt wird,

welche Sprachen für diese Kennzeichen verwendet werden sollten. Nur in wenigen besonderen Fällen wird hierzu eine Aussage getroffen, z. B. „von Zündquellen fernhalten“ bei schäumenden Polymerkügelchen der UN-Nummer 2211 und Kunststoffpressmischungen der UN-Nummer 3314 und Angabe der offiziellen Benennung für die Beförderung auf Versandstücken mit Gütern der Klasse 1.

Um diese Frage zu lösen, schlug Schweden vor, für Kennzeichen eine ähnliche Vorschrift aufzunehmen, wie sie bereits für das Beförderungspapier existiert. Danach sollten die Angaben auf den Kennzeichen in der Sprache des Versandlandes und, wenn diese Sprache nicht Deutsch, Englisch oder Französisch ist, außerdem in einer dieser drei Sprachen vorgeschrieben werden, sofern nicht Vereinbarungen zwischen den von der Beförderung betroffenen Ländern etwas anderes vorsehen.

In der Diskussion gingen die Meinungen zu diesem Vorschlag auseinander. Während der Vorschlag von verschiedenen Mitgliedstaaten befürwortet wurde, sahen andere Mitgliedstaaten keine merkliche Erhöhung der Sicherheit. Alternativ wurde vorgeschlagen, wie bei der Bezeichnung radioaktiver Stoffe lediglich die englische Sprache zu verwenden. Es wurde auch daran erinnert, dass es immer möglich sei, die Frage im regionalen internationalen Verkehr zwischen gleichsprachigen Ländern durch multilaterale Sondervereinbarungen zu regeln.

Schweden wird unter Berücksichtigung der Ergebnisse dieser ersten Diskussion der nächsten Gemeinsamen Tagung einen neuen Antrag unterbreiten.

Anforderungen an Großzettel

Vorschriften für die Witterungsbeständigkeit bestehen momentan für Kennzeichen, Gefahrzettel und orangefarbene Tafeln. Bei Großzetteln (Placards) und beim Kennzeichen für erwärmte Stoffe wird diesbezüglich keine Aussage getroffen.

Die Gemeinsame Tagung nahm einen Antrag des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) an, für Großzettel und für das Kennzeichen für erwärmte Stoffe eine ähnliche Vorschrift wie für die orangefarbenen Tafeln aufzunehmen, die neben der Witterungsbeständigkeit eine dauerhafte Kennzeichnung während der gesamten Beförderung fordert.

Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.1.30

In der Ausgabe 2015 des RID/ADR wurden die Anforderungen an Gefahrzettel präzisiert. Eine dieser Anforderungen betrifft die Mindestbreite der Linie von 2 mm, die in einem Abstand von 5 mm zum Rand des Gefahrzettels verläuft. Für die Umstellung der Gefahrzettel wurde in Unterabschnitt 1.6.1.30 eine Übergangsfrist bis 30. Juni 2019 aufgenommen.

Frankreich hatte der Gemeinsamen Tagung einen Antrag vorgelegt, diese Übergangsfrist bis 30. Juni 2021 zu verlängern, um Vorräte von hochwertigen laminierten Gefahrzetteln, bei denen die Breite der Linie innerhalb der rautenförmigen Umrandung weniger als die neu vorgeschriebenen 2 mm beträgt, aufbrauchen zu können.

In der Diskussion wurde darauf hingewiesen, dass mittlerweile beim UN-Expertenunterausschuss eine Lockerung dieser Bestimmung entschieden wurde, weil auch im Luftverkehr Probleme bei der Umsetzung dieser nicht sicherheitsrelevanten Bestimmung aufgetreten sind (siehe S. 18). Der UN-Expertenunterausschuss war der Ansicht, dass eine Mindestbreite für diese Linie nicht erforderlich ist, und hatte die für die verkehrsträgerspezifischen Vorschriften zuständigen Organisationen aufgefordert, diese Anforderung zu streichen.

Berichte informeller Arbeitsgruppen

Alternativmethoden für die wiederkehrende Prüfung

Umformte Flaschen haben ein beschichtetes geschweißtes Innendruckgefäß aus Stahl und ein Schutzgehäuse aus Schaumstoff, das nicht abnehmbar ist und mit dem Druckgefäß vollständig verbunden ist. Sie sind für die Beförderung von Flüssiggas der UN-Nummern 1011, 1075, 1965, 1969 und 1978 ausgelegt. Etwa 4 Millionen solcher Flaschen, die seit 1997 hergestellt werden, befinden sich derzeit insbesondere in Belgien und Frankreich im Umlauf.

Der Korrosionsschutz der Stahlflasche wird durch eine Lackierung und durch eine ausreichende Haftfestigkeit des Schutzgehäuses auf der Stahlflasche sichergestellt. Umformte Flaschen verfügen über eine elektronische Erkennungsmarke, durch die die in einer Datenbank hinterlegten Eigenschaften der Flasche zugänglich gemacht werden. Anhand dieser Datenbank kann festgestellt werden, welche Flaschen zu einem Fertigungslos gehören.

Die Auslegungslbensdauer der geschützten umformten Flasche ist momentan auf 30 Jahre festgelegt. Diese Lebensdauer kann jedoch alle fünf Jahre verlängert werden, sofern die im Rahmen der wiederkehrenden Prüfung durchgeführten Prüfungen zeigen, dass die Anhaftung des Polyurethans am Innengefäß weiterhin gegeben ist.

Wegen der speziellen Ausgestaltung dieser Flaschen sind die in Unterabschnitt 6.2.1.6 a) und d) des RID/ADR vorgeschriebenen Druckprüfungen und Sichtprüfungen des Druckgefäßes im Rahmen der wiederkehrenden Prüfung ungeeignet, da weder die Feststellung kleinerer Undichtheiten noch die Sichtprüfung des Innengefäßes auf dauerhafte volumetrische Ausdehnung wegen der nicht abnehmbaren Umformung möglich ist. Auch kann eine Prüfung der äußeren Beschaffenheit des Druckgefäßes nicht durchgeführt werden, da die äußere Oberfläche aus Stahl nicht sichtbar ist.

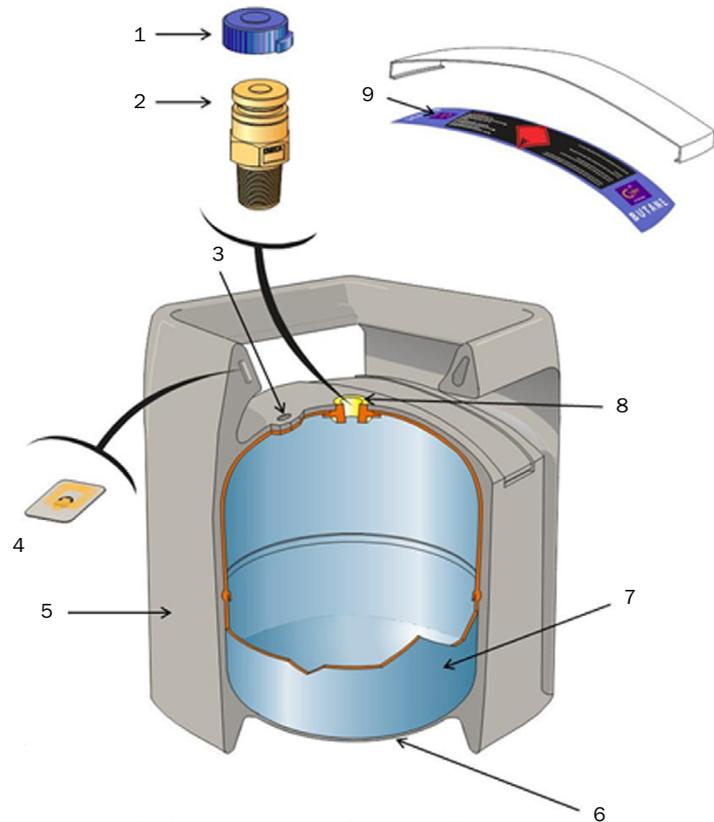
Auch andere zerstörungsfreie Prüfungen eignen sich nicht, weil beispiels-

weise bei der Ultraschallprüfung der Schaumstoff die Schallwellen absorbiert, bei der Schallemissionsprüfung kein direkter Kontakt mit der Stahlflasche hergestellt werden kann oder bei der Röntgenstrahlprüfung keine Löcher mit einem Durchmesser kleiner als 200 µm oder Oberflächen- oder Lochfraßkorrosion festgestellt werden können.

Aus diesen Gründen wurden alternative Prüfmethode entwickelt, die auf einer regelmäßigen Probenentnahme und einer zerstörenden Prüfung basieren. Nach einer Einsatzzeit von drei Jahren werden an diesen Proben Berstprüfungen, Haftfestigkeitsprüfungen sowie Abschäl- und Korrosionsprüfungen durchgeführt. Diese Prüfungen werden erstmalig drei Jahre nach Inbetriebnahme und danach alle fünf Jahre auf der Basis von Stichproben wiederholt.

Durch die Berstprüfung wird der Nachweis erbracht, dass die mechanische und strukturelle Unversehrtheit des Innengefäßes aufrecht erhalten wird. In gleicher Weise wird durch die Haftfestigkeitsprüfung sowie die Abschäl- und Korrosionsprüfung nachgewiesen, dass an der Wand des Innengefäßes keine äußere Korrosion vorhanden ist. Die Haftfestigkeitsprüfung liefert den Nachweis, dass der Polyurethan-Werkstoff seine Haftfestigkeitseigenschaften über die Zeit beibehält und somit weiterhin die Antikorrosionsbeschichtung des Innengefäßes schützt. Mit der Abschälprüfung wird eine Sichtprüfung vorgenommen, dass keine Korrosion vorhanden ist.

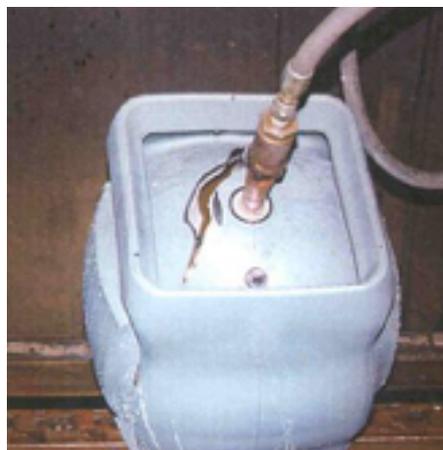
Wenn die durchgeführten Prüfungen einen negativen Befund liefern, muss die betroffene Untergruppe umformter Flaschen, die anhand der elektronischen Erkennungsmarke des geprüften Druckgefäßes festgestellt werden kann, ausgesondert werden und darf vorerst nicht für die Befüllung oder Verwendung freigegeben werden. Es müssen zusätzliche Prüfungen durchgeführt werden, um die Grundursache des Versagens zu ermitteln. Wenn nicht nachgewiesen werden kann, dass die Grundursache auf die betrof-



Beispiel einer umformten Flasche

Schlüssel

1. Flaschenventilkappe
2. Flaschenventil
3. Angabe der Taramasse
4. Elektronische Erkennungsmarke
5. Schutzumformung
6. Zertifizierungskennzeichen, betriebliche Kennzeichen und Herstellungskennzeichen
7. beschichtete Stahlflasche
8. Identifizierungskennzeichen (UN-Nummer, Gefahrzettel usw.)
9. Nummer der Flasche und andere Kennzeichen



Beispiel einer Berstprüfung



Beispiel einer Abschälprüfung

fene Untergruppe des Eigentümers begrenzt ist, muss die zuständige Behörde Maßnahmen in Bezug auf die gesamte Grundgesamtheit und eventuell andere Herstellungsjahre ergreifen.

Mit dieser Entscheidung der Gemeinsamen Tagung wurden die Arbeiten in einer informellen Arbeitsgruppe, die seit 2013 zu diesem Thema getagt hatte, zum Abschluss gebracht. Das RID/ADR wird künftig allgemeine Vorschriften für den Ersatz bestimmter Prüfungen enthalten, wobei die Details der Alternativmethoden in einer Sondervorschrift niedergelegt sind. Bevor in Zukunft eventuell weitere Alternativmethoden zugelassen werden, müssen diese von der Gemeinsamen Tagung genehmigt werden.

Jochen Conrad



Beispiel einer Haftfestigkeitsprüfung

VERANSTALTUNGSKALENDER 2018

DATUM	TAGUNGEN	ORT
6. - 7. Februar	34. Sitzung der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH	Belgrad - Serbien
27. Februar - 1. März	Revisionsausschuss	Bern - Schweiz
12. - 16. März	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	UNECE Bern - Schweiz

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2018

DATUM	TAGUNGEN	ORG.	ORT
15. - 16. Januar	Arbeitsgruppe „Risiko und Gefahr“	Internationaler Eisenbahnverband (UIC) und Rumänien	Lille - Frankreich
23. Januar	Arbeitsgruppe Überarbeitung der TSI Lärm	Eisenbahnagentur der EU	Lille - Frankreich
30. - 31. Januar	Ausschuss für Eisenbahinteroperabilität und – sicherheit (RISC)	Europäische Kommission	Brüssel - Belgien
30. - 31. Januar	Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses	UIP	Hamburg - Deutschland
6. - 9. Februar	WP. 30 Arbeitsgruppe „Zollfragen, die den Verkehr betreffen“	UNECE	Genf - Schweiz
6. - 7. Februar	Arbeitsgruppe „TSIs LOC&PAS“ and WAG	Eisenbahnagentur der EU	Lille - Frankreich
13. - 16. Februar	Zeitweilige Arbeitsgruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen
15. Februar	Arbeitsgruppe Europäisches Fahrzeugregister (EVR)	Eisenbahnagentur der EU	Lille - Frankreich
20. - 23. Februar	Binnenverkehrsausschuss	UNECE	Genf - Schweiz
26. - 27. Februar	34. Storck Symposium 2017	Verlag ecomed Storck	Hamburg - Deutschland
28. Februar - 1. März	Arbeitsgruppe zu Checklisten für die Befüllung und Entleerung von Kesselwagen für flüssige Stoffe	Niederlande	Den Haag - Niederlande
6. - 7. März	UIC-Expertengruppe „Beförderung gefährlicher Güter“	UIC	Luxemburg - Luxemburg
14. - 15. März	Arbeitsgruppe ECM	Eisenbahnagentur der EU	Lille - Frankreich
22. März	Ausschuss CIM	CIT	Bern - Schweiz

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!

Die Redaktion

Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Bern

Tel. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11 | info@otif.org | www.otif.org