



Zeitschrift



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 Über den Tellerrand geschaut
- 4 Herzlich Willkommen bei der OTIF
- 5 ITF-Konferenz zur globalen Verkehrssicherheit
- 5 Zusammenarbeit zwischen internationalen Organisationen

COTIF

- 6 26. Tagung des Revisionsausschusses – Beschlüsse

WEITERVERBREITUNG

- 7 EUMedRail-Projekt und COTIF gemeinsam für neuen Schwung der libanesischen Eisenbahn
- 8 Middle East Rail 2018 und Zusammenarbeit mit dem GCC

ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT

EISENBAHNTECHNIK

- 9 Einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (EST)

GEFÄHRLICHE GÜTER

- 12 15. Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses
- 14 Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (Bern, 12. bis 16. März 2018)

PROTOKOLL VON LUXEMBURG

- 19 Das Protokoll von Luxemburg (Eisenbahnprotokoll)
Ein wesentliches Element des internationalen Eisenbahnverkehrs

VERANSTALTUNGSKALENDER

Fotos

Valerio Compagnone OTIF

UIC

European Union Agency for Railways

Quelle: Informelles Dokument INF.16 der Gemeinsamen Tagung

Quelle: OTIF/RID/RC/2018/4

Quelle: OTIF/RID/RC/2018/4



Der Revisionsausschuss vom 24. Februar hat dem Sekretariat eine solide Grundlage für die Fortführung seiner Arbeit. So wird die Ausgestaltung der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (EST) beginnen und der OTIF die Möglichkeit zur Ergründung fundamentaler Themen zur Weiterentwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs geben. Die schrittweise Strukturierung des Güterverkehrs rund um das „Rückgrat“ des Verkehrs – die Eisenbahn – ist in der Tat eine Notwendigkeit, wenn eine nachhaltige Lösung für die Zunahme des euro-asiatischen Handels gefunden und gefördert werden soll.

So ergreift auch Afrika weitreichende Initiativen, um die bestehenden Eisenbahnstrukturen, die größtenteils ein koloniales Erbe sind, zu überwinden. Schienennetze werden geschaffen, um die verschiedenen Wirtschaftspole zu verbinden und die endogene wirtschaftliche Entwicklung des Kontinents zu unterstützen.

In diesem Zusammenhang will das COTIF die Software sein, die diesen physischen Investitionen Konsistenz und Flexibilität verleiht. Hierfür müssen wir uns noch stärker auf unsere Mitgliedstaaten stützen. Einerseits brauchen wir ihr gebündeltes Fachwissen, um ein Interoperabilitätskonzept außerhalb der Europäischen Union zu verwirklichen. Andererseits wird die Frage der Anwendung der technischen und rechtlichen Vorschriften der OTIF mit zunehmendem operativen Charakter immer zentraler werden.

Das Sekretariat ist daher im Begriff, ein Beobachtungs- und Bewertungssystem aufzubauen. Es geht nicht nur darum sicherzustellen, dass das, was wir unternehmen, für unsere Mitgliedstaaten nützlich und angemessen ist, sondern auch – und vielleicht vor allem – darum, ihre Bedürfnisse und Ideen anzuhören. In diesem Rahmen führen wir eine Reihe von bilateralen Besuchen durch, die eine klare Vorstellung dieser Themen vermitteln werden. Die Zeitschrift gibt uns die Möglichkeit, darüber zu berichten.

François Davenne

ÜBER DEN TELLERRAND GESCHAUT

Nun widme ich mich wieder neuen Herausforderungen, da ich zum 30.4.2018 das OTIF-Sekretariat verlassen habe. Über 3,5 Jahre habe ich im Bereich der technischen Interoperabilität als Ingenieurin meinen Horizont erweitern können. Während dieser Tätigkeit wurde ich vom Eisenbahn-Bundesamt in Deutschland beurlaubt. Diese tolle Möglichkeit, auf diese Weise auch im internationalen Umfeld Erfahrung sammeln zu können, wurde mir von der Bundesrepublik Deutschland auf der Basis der Richtlinie für die Entsendung von Beschäftigten des Bundes gegeben und gefördert.

Das Sekretariat hat drei Arbeitssprachen, nämlich Deutsch, Französisch und Englisch. Für mich als Deutschsprachige war es ein guter Ansporn, auch das Arbeiten in den anderen beiden Sprachen zu verfolgen, sprich zu sehen, wie die Dokumente gehandhabt werden und wie die verschiedenen sprachigen Kolleginnen und Kollegen miteinander umgehen.

Die Arbeit des OTIF-Sekretariates basiert auf dem „Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr“ und dessen Anhängen. Das Übereinkommen (COTIF) wird in Europa, dem Maghreb und im nahen und mittleren Osten angewendet. Die meisten Vertragsstaaten des COTIF wenden alle COTIF-Anhänge an. Es sind dies die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV, CIM, RID, CUV, CUI, APTU und ATMF. Gemäß dieser Struktur ist das Sekretariat organisiert, aber auch die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten in den jeweiligen Vertragsstaaten.

Bedarf es einer Änderung des Übereinkommens oder der Anhänge, greifen je nach Art und Umfang die entsprechenden Revisionsverfahren. Hierin besteht auch die eigentliche Kerntätigkeit der:

- Beobachtung der Entwicklungen im Eisenbahnbereich,
- Ausarbeitung, Kommunikation, Abstimmung und
- abschließende Einarbeitung in das



Übereinkommen bzw. die Anhänge.

Diese Änderungen brauchen nicht selten mehrere Jahre.

So konnte ich diese Prozesse hier lernen, daran mitarbeiten und mit dieser Erfahrung wieder zurückgehen um Neues zu gestalten.

Margarethe Koschmider

HERZLICH WILLKOMMEN BEI DER OTIF

Frau Maria Price trat am 1. Mai 2018 als Experte in die Abteilung für technische Interoperabilität im Sekretariat der OTIF ein. Sie ist die Nachfolgerin von Frau Margarethe Koschmider.

Frau Price ist seit 15 Jahren in zahlreichen internationalen, europäischen und strategischen Positionen im Schienenverkehr tätig gewesen. In diesem Rahmen arbeitete sie insbesondere für die International Union of Wagon Keepers (UIP) und die European Rail Infrastructure Managers (EIM).

Neben diesen jüngsten Erfahrungen

und einer Promotion in Oxford zum Thema europäische Verkehrsnetze ist Frau Price zudem mehrsprachig und spricht fließend Englisch, Französisch, Deutsch, Russisch und Spanisch. Ihre Muttersprache ist Bulgarisch.

Frau Price wird im Sekretariat auch sektionsübergreifende Aufgaben übernehmen, bei denen sie ihre Kenntnisse der europäischen Institutionen sowie ihre juristischen Kompetenzen einsetzen kann. Das Sekretariat der OTIF heißt sie herzlich willkommen.



ITF-KONFERENZ ZUR GLOBALEN VERKEHRSSICHERHEIT

Im Rahmen des Weltverkehrsforums (ITF) der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) hat das lettische Verkehrsministerium in Riga eine Konferenz zur globalen Verkehrssicherheit organisiert. Auf Einladung des Ministeriums sprach der Generalsekretär der OTIF, Herr Davenne, während der Sitzung zu Innovationen und digitalen Lösungen für die Sicherheit der Fahrgäste und der Flotte.

Neue Technologien standen als Werkzeug eines verbesserten Risikomanagements und zur Erreichung der „Vision Null“, einem Straßenverkehr ohne Todesopfer und Schwerverletzte, im Mittelpunkt der Diskussionen. Der Eisenbahnverkehr hat schon jetzt ein weit über dem Straßenverkehr liegendes Sicherheitsniveau erreicht. Der Generalsekretär hat die Grundidee des Anhangs EST über den sicheren Betrieb von Zügen präsentiert.

Dieser bietet die Möglichkeit, neue Technologien zu nutzen, um nationale Netze leichter miteinander zu verbinden und gleichzeitig die Sicherheit zu verbessern.

Der Generalsekretär der OTIF dankt dem Weltverkehrsforum und Lettland herzlichst für die Einladung.

ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN INTERNATIONALEN ORGANISATIONEN

Die OECD organisierte in Genf zwei Tage zum Aufbau von Partnerschaften zwischen internationalen Organisationen. 45 Organisationen waren eingeladen, die OTIF war auch darunter. Herr Aleksandr Kuzmenko, der Leiter der Rechtsabteilung, hat am 12. und 13. April 2018 teilgenommen.

Ziel dieser zwei Tage war es, gemeinsame Aktionen zwischen internationalen Organisationen zu fördern, um die Qualität und Wirksamkeit der internationalen Vorschriften unabhängig von ihrem Geltungsbereich zu verbessern.

So sollen beispielsweise Arbeitsgruppen gebildet werden, um Fortschritte

und neue Entwicklungen in der internationalen Normung zu diskutieren und laufende Fälle zu untersuchen.

Die beiden Tage waren sehr lehrreich, da bereits viele Praktiken zwischen internationalen Organisationen ausgetauscht werden konnten.

26. TAGUNG DES REVISIONSAUSSCHUSSES – BESCHLÜSSE

Die 26. Tagung des Revisionsausschusses hat am 27. und 28. Februar 2018 in Bern stattgefunden. Die Arbeit des Sekretariats und der Mitgliedstaaten zur Vorbereitung der Änderungen am COTIF fand breite Unterstützung.

Der Ausschuss prüfte und beschloss eine Reihe von Punkten, um die Rechtsordnung der OTIF weiterzuentwickeln und so den internationalen Eisenbahnverkehr weiter zu erleichtern. [Zeitschrift, Ausgabe 2017/4, S. 9-11].

Teilrevision des Grundübereinkommens: Änderung des Revisionsverfahrens für die Anhänge des COTIF

Der Revisionsausschuss sprach sich klar für eine Änderung des bestehenden Revisionsverfahrens aus. Das neue Verfahren bringt Rechtssicherheit und beschleunigt das Inkrafttreten der von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen der Anhänge. Änderungen werden in der Regel 36 Monate nach ihrer Notifizierung durch den Generalsekretär in Kraft treten. Bei ihrer 13. Tagung wird die Generalversammlung über die Änderung des Verfahrens zur Revision der Anhänge zum COTIF entscheiden. [Zeitschrift, Ausgaben 2016/2, S. 10-14 und 2017/3, S. 13-18].

Teilrevision der ER CIM

Der Revisionsausschuss befasste sich mit dem Stand der Arbeiten in Zollfragen und der Digitalisierung der Beförderungspapiere und billigte die Fortsetzung der noch erforderlichen Arbeiten.

Teilrevision der ER CUI

Der Revisionsausschuss sprach sich klar für eine Änderung der ER CUI zur Klärung des Anwendungsbereichs dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften aus. Entsprechend dem geänderten Anwendungsbereich gelten die ER CUI für jeden Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in einem Mitgliedstaat im internationalen Eisenbahnverkehr zum Zwecke der internationalen Beförderung im Sinne der ER CIV und der ER CIM. Bei ihrer 13. Tagung wird die Generalversammlung über die Änderung der ER CUI entscheiden. [Zeitschrift, Ausgaben 2015/3, S. 29-31 und 2016/3, S. 17f].

Teilrevision der ER APTU

Zwecks kontinuierlicher Harmonisie-

rung mit dem EU-Recht hat der Revisionsausschuss die Änderung der ER ATMF beschlossen. Neu ist insbesondere, dass in künftigen einheitlichen technischen Vorschriften Anforderungen festgelegt werden müssen, die bei der Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Teilsysteme gelten, und dass die vom Eisenbahnunternehmen zu überprüfenden Parameter festzulegen sind, um die Kompatibilität zwischen den Fahrzeugen und den Strecken, auf denen sie betrieben werden sollen, zu gewährleisten. Die Änderungen treten am 1. März 2019 in Kraft. Es sei denn ein Viertel der Mitgliedstaaten legt bis zum 20. Juli 2018 Widerspruch ein.

Teilrevision der ER ATMF

Zwecks kontinuierlicher Harmonisierung mit dem EU-Recht hat der Revisionsausschuss die Änderung der ER ATMF beschlossen. 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 Fahr-



zeugenehmigungen zuständig sein wird, sind die Änderungen notwendig. Die Änderungen treten am 1. März 2019 in Kraft. Es sei denn ein Viertel der Mitgliedstaaten legt bis zum 20. Juli 2018 Widerspruch ein.

Entwurf eines neuen Anhangs H zu COTIF

Der Revisionsausschuss sprach sich für die Schaffung eines neuen Anhangs H zum COTIF über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr aus, der traditionsgemäß nach dem französischen Akronym für den sicheren Betrieb von Zügen (exploitation en sécurité des trains) als ER EST bezeichnet wird. Die ER EST werden einen gemeinsamen Rahmen

für die Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen schaffen, verlangen, dass Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber ihre Sicherheitsmanagementsysteme einrichten und dass die Staaten Sicherheitsbescheinigungs- und Überwachungsbehörden einrichten. Die Generalversammlung wird auf ihrer 13. Tagung über die Annahme der ER EST und die notwendigen Änderungen zu ihrer Verankerung im Grundübereinkommen entscheiden. [Siehe Artikel auf Seite 9]

Arbeitsgruppe der Rechtsexperten

Der Revisionsausschuss stimmte der Einrichtung der Arbeitsgruppe zu. Die

Diskussionen haben sowohl die Notwendigkeit dieser Arbeitsgruppe als auch die Tatsache, dass jetzt der richtige Zeitpunkt für ihre Einrichtung ist, bestätigt. [Zeitschrift, Ausgabe 2018/1, S. 23f].

Zugangsbedingungen zum internationalen Eisenbahnnetz

Der Revisionsausschuss beauftragte den Generalsekretär, die Arbeiten zur Entwicklung eines unverbindlichen Rechtsrahmens für die Netzzugangsbedingungen fortzusetzen.

NEWS | WEITERVERBREITUNG

EUMEDRAIL-PROJEKT UND COTIF GEMEINSAM FÜR NEUEN SCHWUNG DER LIBANESISCHEN EISENBAHN

Auf Initiative und Einladung des libanesischen Ministeriums für öffentliche Arbeiten und Verkehr fand am 22. März 2018 in Beirut, Libanon, ein hochrangiges Treffen statt. Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA), das libanesisches Ministerium für öffentliche Arbeiten, vertreten durch den Minister selbst, Herrn Youssef Fenianos, die libanesische Eisenbahn- und Verkehrsbehörde (RPTA) und die OTIF, vertreten durch den Generalsekretär, Herrn François Davenne, in Begleitung des Leiters der Rechtsabteilung, Herrn Aleksandr Kuzmenko, kamen zusammen.

Das EUMedRail-Projekt im Libanon für 2018-2020 wurde sehr gut aufgenommen, insbesondere die Idee der Reaktivierung der Eisenbahnstrecke zwischen Tripolis und Beirut. Es wird als hervorragende internationale technische Unterstützung bei der Umsetzung von Eisenbahnprojekten wahrgenommen.

Der Generalsekretär der OTIF unterstrich die Bedeutung des Libanon im Nahen Osten und bot an, eine Person aus dem Ministerium für eine Weiterbildung im Sekretariat der OTIF aufzunehmen, um so die Zusammenarbeit wiederzubeleben. Der Libanon wurde

1980 Mitglied der OTIF, dem Jahr, in dem die Anwendung des CIM-Übereinkommens begann, und ratifizierte das COTIF 1980 am 1. Dezember 1983. 1997 hat er um das Ruhen seiner Mitgliedschaft bei der Organisation gebeten. Vor kurzem hat er nun den Wunsch geäußert, seine Mitgliedschaft bei der OTIF zu reaktivieren und das COTIF 1999 zu ratifizieren. Dieser Wunsch konnte anlässlich dieses Treffens bestätigt werden.

Der Generalsekretär begrüßt das Treffen und spricht dem Minister, Herrn Youssef Fenianos, seinen besonderen Dank für dessen Begrüßung aus.



MIDDLE EAST RAIL 2018 UND ZUSAMMENARBEIT MIT DEM GCC

Der Generalsekretär der OTIF, Herr Davenne, wurde als Redner zu der von Terrapinn in Partnerschaft mit der Regierung der Vereinigten Arabischen Emirate organisierten Großveranstaltung „Middle East Rail 2018“ in Dubai eingeladen.

Am 13. März 2018 stellte er das Überkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) als einen hervorragenden Rechtsrahmen vor, der verschiedene regionale Modelle integrieren könne. Er gab an, aufgrund der Vielfalt der OTIF-Mitgliedstaaten bestätigen zu können, dass das COTIF die Koexistenz verschiedener Eisenbahnsysteme gewährleiste. Darüber hinaus entwickle sich im COTIF eine harmonisierte technische Interoperabilität, welche, insbesondere mit dem neuen Anhang H über den sicheren Betrieb von Zügen, den unterschiedlichen Systemen Rechnung trage.

Später am Vormittag nahm er am Run-

den Tisch über Interoperabilität und interregionale Integration mit Herrn Montazeri, stellvertretender Generaldirektor der Teheraner Stadt- und Vorortbahn, Herrn Borghini, Exekutivdirektor des gemeinsamen Unternehmens Shift2Rail, Herrn Citroën, Generaldirektor der UNIFE, und Herrn Fitch, Referatsleiter bei der Europäischen Kommission, teil. Moderator dieses Runden Tisches war Herr Rosen, der Vorsitzende der Rail Working Group.

„Middle East Rail 2018“ war zudem auch eine gute Gelegenheit, die Beziehungen zum Golf-Kooperationsrat (GCC) zu vertiefen. 2014 wurde eine gemeinsame Absichtserklärung zwischen OTIF und GCC unterzeichnen und seither finden regelmäßiger Austausch und regelmäßige Treffen statt. Erst kürzlich hat auch die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) eine gemeinsame Absichtserklärung mit dem GCC unterzeichnet.

Am 12. März 2018 wurde dann ein

hochrangiges Treffen zwischen GCC, OTIF und ERA organisiert. Anwesend waren unter anderem Keir Fitch, Leiter der Abteilung für Eisenbahnsicherheit und Interoperabilität der GD Mobilität und Verkehr, Josef Doppelbauer, Exekutivdirektor der ERA, Nada M. Abu al-Samh, Leiter der GCC-Eisenbahnabteilung, und Khalid al-Olayan, Direktor für Verkehr im GCC. Auch die Eisenbahngesellschaften der GCC-Staaten waren vertreten.

Das Treffen war äußerst positiv und bereichernd. Der GCC erklärte, an gemeinsamen Betriebsregeln zu arbeiten. Im Einvernehmen mit dem CIT wurden dem GCC Musterverträge zur Verfügung gestellt und der Generalsekretär schlug die Zusammenarbeit von OTIF und CIT bei der Untersuchung der Anpassung des COTIF-Regimes an den spezifischen GCC-Rahmen vor.

EINHEITLICHE RECHTSVORSCHRIFTEN FÜR DEN SICHEREN BETRIEB VON ZÜGEN IM INTERNATIONALEN VERKEHR (EST)

Während das COTIF traditionell hauptsächlich den auf dem Fahrzeugaustausch an Grenzbahnhöfen basierenden internationalen Eisenbahnverkehr regelt, könnte es sich auch dahingehend weiterentwickeln, dass die Interoperabilität im Sinne ganzer Züge gefördert wird. Damit könnte die Effizienz des Eisenbahnverkehrs durch Verkürzung der Transitzeiten und Senkung der Kosten infolge weniger Stopps und organisatorischer Schnittstellen erheblich gesteigert werden. Zu diesem Zweck wird der 13. Generalversammlung ein neuer Anhang H zum COTIF vorgeschlagen. Am 28. Februar 2018 hat der Revisionsausschuss den Entwurf dieses neuen Anhangs H zum COTIF bereits angenommen. Dieser wird nun der Generalversammlung am 25. und 26. September 2018 zum Beschluss vorgelegt. Nachstehend werden nun Hintergrund, praktischer Nutzen und Inhalt des vorgeschlagenen neuen Anhangs erläutert.

Ziele 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. Der neue Anhang wird darauf aufbauen, indem er einheitliche Regeln für den sicheren Betrieb von Zügen festlegt, die aus Fahrzeugen bestehen, die gemäß ATMF zum internationalen Verkehr zugelassen sind. Anhang H wird Staaten helfen, ihre Eisenbahnsysteme so zu organisieren, dass Eisenbahnunternehmen Züge über die Staatsgrenzen hinweg und auf den Netzen mehrerer Nachbarstaaten betreiben können. Hinsichtlich der Grundsätze und Zuständigkeiten wird der neue Anhang die Betriebs- und Sicherheitsbestim-

mungen insbesondere für Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber regeln, um den sicheren Betrieb der Züge, einschließlich der Zertifizierung und Überwachung der Eisenbahnunternehmen, zu gewährleisten. Die Bestimmungen des Entwurfs basieren auf und entsprechen denen zum Eisenbahnsystem der Europäischen Union.

Grundkonzept des Entwurfs

Sicherheitsbescheinigung

Die für die Zertifizierung von Eisenbahnunternehmen zuständig ist, und den Generalsekretär darüber in Kenntnis setzen. Die Sicherheitsbescheinigungsbehörde muss von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern unabhängig sein. Für Staaten, die gleichzeitig Mitglied der Europäischen Union sind, übernimmt die Eisenbahnagentur der EU die Funktion der Sicherheitsbescheinigungsbehörde. Obwohl die Sicherheitsbescheinigungsbehörden zusammenarbeiten sollten, um den Aufwand für Eisenbahnunternehmen, die eine Sicherheitsbescheinigung in mehreren Staaten anstreben, zu verringern, können sie nur auf dem Hoheitsgebiet, für das sie zuständig sind, gültige Bescheinigungen ausstellen.

Bei der Anwendung des neuen Anhangs behält jeder Staat die volle Kontrolle darüber, welche Eisenbahnunterneh-

COTIF: ÜBEREINKOMMEN ÜBER DEN INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

ANHANG A	CIV	Einheitliche Rechtsvorschriften Vertrag über die Beförderung von Personen
ANHANG B	CIM	Einheitliche Rechtsvorschriften Vertrag über die Beförderung von Gütern
ANHANG C	RID	Ordnung Beförderung gefährlicher Güter
ANHANG D	CUV	Einheitliche Rechtsvorschriften Vertrag über die Verwendung von Wagen
ANHANG E	CUI	Einheitliche Rechtsvorschriften Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur
ANHANG F	APTU	Einheitliche Rechtsvorschriften Verbindlicherklärung techn. Normen und Annahme von ETV für Eisenbahnmaterial
ANHANG G	ATMF	Einheitliche Rechtsvorschriften Techn. Zulassung von Eisenbahnmaterial
ANHANG H	EST	Einheitliche Rechtsvorschriften Sicherer Betrieb von Zügen

men in seinem Hoheitsgebiet tätig sein dürfen. Eisenbahnunternehmen müssen in jedem Staat, in dem sie Züge betreiben, über eine gültige Sicherheitsbescheinigung verfügen. Zu diesem Zweck entscheidet jeder Staat, ob er einem bestimmten Eisenbahnunternehmen eine Sicherheitsbescheinigung ausstellt oder nicht bzw. ob er eine in einem anderen Staat ausgestellte Sicherheitsbescheinigung anerkennt oder nicht.

Die Sicherheitsbescheinigung sollte anhand von harmonisierten Vorschriften – soweit verfügbar – vorgenommen werden. Zukünftige Anlagen zum Sicherheitsbescheinigungsverfahren, gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) betreffend Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem oder Überwachung sollten derartige harmonisierte Vorschriften enthalten. Aller Voraussicht nach werden diese Anlagen in der Zeit zwischen der Annahme des neuen Anhangs und seinem Inkrafttreten erstellt. Die Anforderungen für den Erhalt einer Sicherheitsbescheinigung werden so weit wie möglich harmonisiert; in den Anlagen werden jedoch nicht alle Bedingungen erschöpfend beschrieben, die ein Staat von

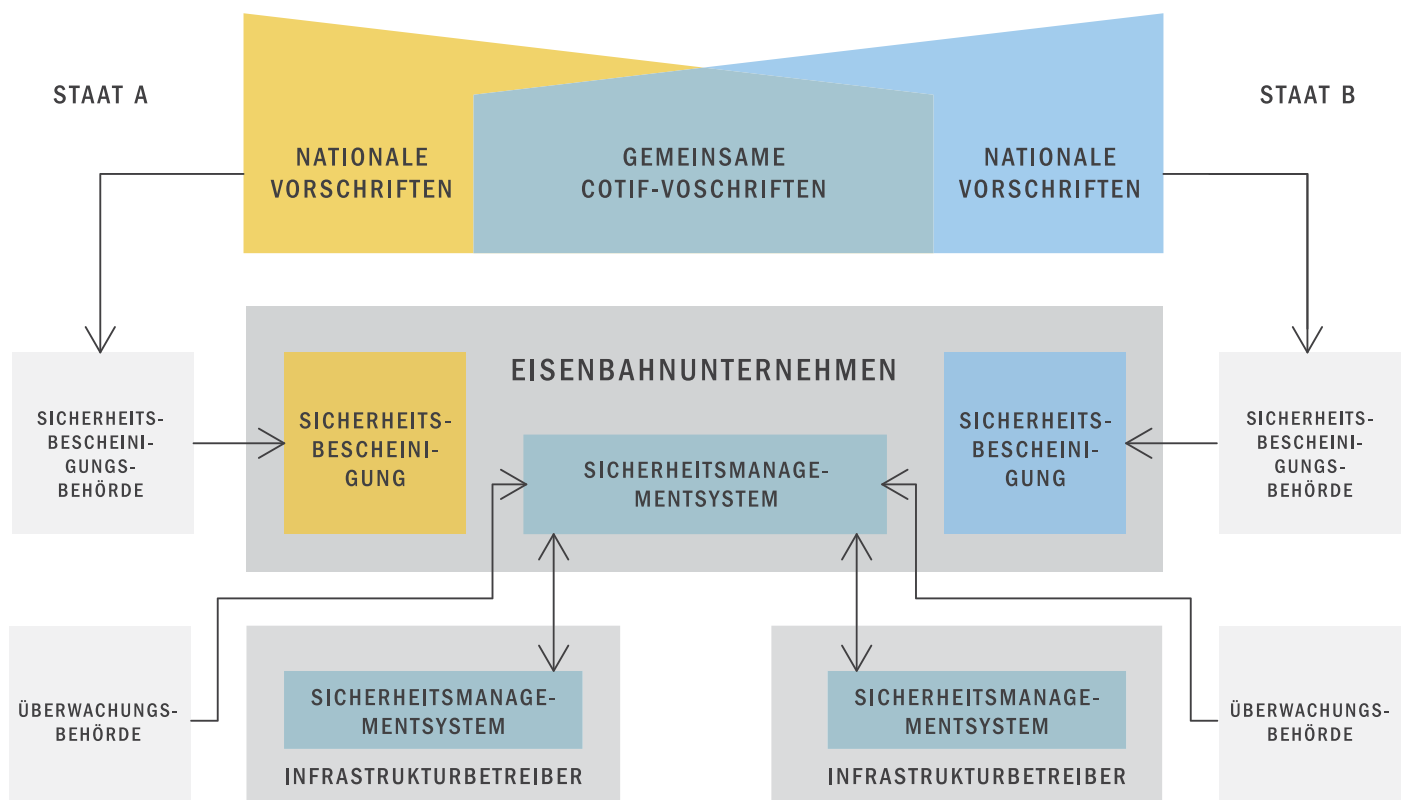
einem Eisenbahnunternehmen verlangen kann, bevor ihm eine Sicherheitsbescheinigung ausgestellt wird. Die Staaten sollten jedoch keine mit dem neuen Anhang und seinen Anlagen unvereinbaren Anforderungen erlassen.

Die EST-Vorschriften werden mit den Bestimmungen des EU-Rechts zur Sicherheit des Eisenbahnsystems kompatibel sein. Aus diesem Grund müssen Mitgliedstaaten der EU und sonstige Staaten, die aufgrund ihrer internationalen Übereinkünfte mit der EU Unionsrecht anwenden, im Prinzip keine zusätzlichen Umsetzungsmaßnahmen ergreifen. Terminologie und Konzepte wurden, wo immer möglich, so ausgewählt, dass sie den Vorschriften des EU-Rechts entsprechen, so dass die schrittweise Übertragung und nachfolgende Entwicklungen z. B. der gemeinsamen Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme (die die ehemalige gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Ausstellung von Eisenbahnsicherheitsbescheinigungen ersetzen) sowie bezüglich Kontrolle und Überwachung möglich bleiben.

Steuerung des sicheren Betriebs von Zügen

Bei der Anwendung des neuen Anhangs sollten die Staaten sicherstellen, dass Infrastrukturbetreiber in der Lage sind, im internationalen Verkehr mit unterschiedlichen (ausländischen) Eisenbahnunternehmen zusammenzuarbeiten. Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber werden sich die Verantwortung für den sicheren Betrieb von Zügen teilen. Zu diesem Zweck sollte jedes Eisenbahnunternehmen und jeder Infrastrukturbetreiber über sein eigenes Sicherheitsmanagementsystem (SMS) verfügen. Harmonisierte Bestimmungen zu den einzelnen Elementen des SMS werden in Form von Anlagen zum neuen Anhang entwickelt.

Eisenbahnunternehmen sollten Züge nur innerhalb des Geltungsbereiches ihrer Sicherheitsbescheinigung betreiben, die sich z. B. auf bestimmte Strecken oder Verkehrsarten beschränken könnte. Alle am Betrieb Beteiligten (Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber) sollten die Vorschriften ordnungsgemäß anwenden, einschließlich der Einrichtung



eines Sicherheitsmanagementsystems und der Kontrolle seiner korrekten Anwendung. Ferner sollten sie im Sinne der Sicherheit zusammenarbeiten. Eine künftige Anlage über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle sollte solche Vorschriften liefern.

Die Staaten werden verpflichtet sein, die Sicherheitsmanagementsysteme der von ihnen zertifizierten Eisenbahnunternehmen zu überwachen. Die Überwachung sollte anhand von harmonisierten Vorschriften – soweit verfügbar – vorgenommen werden. Eine künftige Anlage über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung sollte solche Vorschriften liefern. Die Überwachungsbehörde muss der Sicherheitsbescheinigungsbehörde alle relevanten Informationen zukommen lassen und die beiden Behörden müssen miteinander kooperieren.

Entwicklung

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.

Ein neuer Anhang H wurde entworfen und zunächst vom Fachausschuss für technische Fragen am 13. und 14. Juni 2017 überarbeitet und im Anschluss daran dem 26. Revisionsausschuss unterbreitet. In Übereinstimmung mit Artikel 17 § 1 Buchst. b) COTIF hat der Revisionsausschuss das Hinzufügen

eines neuen Anhangs H diskutiert und den Generalsekretär beauftragt, ihn der 13. Generalversammlung zur Entscheidung vorzulegen.

Nach Annahme durch die Generalversammlung tritt der neue Anhang erst zwölf Monate nach der Genehmigung durch mindestens zwei Drittel der Mitgliedstaaten in Kraft (genaue Anforderungen siehe Artikel 34 COTIF). Die Erfahrung hat gezeigt, dass derartige Genehmigungen mehrere Jahre in Anspruch nehmen können (so ist das COTIF 1999 beispielsweise erst 2006 in Kraft getreten). Aufgrund der besonderen Bedeutung dieses Themas für die Zukunft des internationalen Eisenbahnverkehrs wird das Sekretariat sein Bestes tun, um diesen Zeitraum zu verkürzen, indem es den Mitgliedstaaten jede erforderliche Hilfe und Information zur Verfügung stellt.

Zudem kann die Zeit zwischen Annahme und Inkrafttreten für das Entwerfen der Anlagen zum neuen Anhang genutzt werden. Diese Anlagen werden detaillierte Bestimmungen enthalten, die z. B. von den Behörden, den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern anzuwenden sind.

Folgendes sollten die Anlagen mindestens abdecken:

a) Eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Anforderungen an ein Sicherheitsmanagementsystem, die von den Sicherheitsbescheinigungsbehörden bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen und von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern bei der

Entwicklung, Einführung, Aufrechterhaltung und Verbesserung ihrer Sicherheitsmanagementsysteme anzuwenden ist;

b) eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, die von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwenden ist;

c) die erforderlichen Verbindungen zur gemeinsamen Sicherheitsmethode zur Evaluierung und Bewertung von Risiken, die von den Eisenbahnunternehmen, den Infrastrukturbetreibern und den für die Instandhaltung zuständigen Stellen bei jeder technischen, betrieblichen oder organisatorischen Änderung des Eisenbahnsystems anzuwenden ist;

d) eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung, die von den Überwachungsbehörden bei der Überwachung von Eisenbahnunternehmen anzuwenden ist. In Abhängigkeit der in den betreffenden Staaten geltenden Bestimmungen könnte diese Methode auch für die Überwachung von Infrastrukturbetreibern angewendet werden.

Die Zuständigkeit für die Entwicklung dieser Anlagen wird dem Fachausschuss für technische Fragen erteilt werden. Selbstverständlich können die Anlagen erst nach Inkrafttreten des Anhangs selbst angenommen werden und in Kraft treten.

2015 ▼	GEDANKEN ZUR „INTEROPERABILITÄT ÜBER DIE EU HINAUS“, LANCIERT AUF DER 12. GENERALVERSAMMLUNG
2016 ▼	ENTWICKLUNG DES KONZEPTS DURCH DAS SEKRETARIAT GEMEINSAM MIT PARTNERORGANISATIONEN UND DEM FACHAUSSCHUSS FÜR TECHNISCHE FRAGEN
2017 ▼	BILLIGUNG DES NEUEN ANHANGS H DURCH DEN FACHAUSSCHUSS FÜR TECHNISCHE FRAGEN
2018 ▼	ERWÄGUNG DES ENTWURFS DES NEUEN ANHANGS H DURCH DEN 26. REVISIONSAUSSCHUSS VORSCHLAG ZUR ANNAHME AN DIE 13. GENERALVERSAMMLUNG
2019 und danach ▼	GENEHMIGUNG DURCH 2/3 DER MITGLIEDSTAATEN ERFORDERLICH FÜR DAS INKRAFTTRETEN FACHAUSSCHUSS FÜR TECHNISCHE FRAGEN BEGINNT MIT DEM ENTWERFEN DER ANLAGEN ZUM NEUEN ANHANG

15. TAGUNG DER ARBEITSGRUPPE "TANK- UND FAHRZEUGTECHNIK" DES RID-FACHAUSSCHUSSES

Als Folge der Diskussionen bei der 8. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Utrecht, 20. bis 24. November 2018) hatte das Sekretariat eine Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" einberufen, um über Konsequenzen zu beraten, die sich aus den vom deutschen Chemiekonzern BASF und dem belgischen Tankcontainer-Hersteller van Hool entwickelten besonders großen Tankcontainern für das RID ergeben könnten (siehe Zeitschrift 1/2018, Seite 18).

Als Diskussionsgrundlage diente eine Gegenüberstellung der zwischen Kesselwagen und Tankcontainer geltenden Vorschriften. Alle unterschiedlichen Vorschriften, die sich zum Einen auf die Wanddicke des Tanks und zum Anderen auf fahrzeugseitige Anforderungen bezogen, wurden diskutiert.

Wanddicke

Die Mindestwanddicke von Tanks beträgt sowohl für Kesselwagen als auch für Tankcontainer bei der Verwendung von Baustahl 6 mm. Die Formel, mit der die Mindestwanddicke bei Verwendung eines anderen Metalls als Baustahl berechnet wird, ist für beide Arten von Tanks gleich. Unabhängig von dem mit dieser Formel erzielten Ergebnis darf jedoch für Tanks von Kesselwagen eine Wanddicke von 4,5 mm und für Tanks von Tankcontainern eine Wanddicke von 3 mm nicht unterschritten werden.

Von mehreren Delegationen wurde die Frage aufgeworfen, ob dieser Unterschied angesichts des in etwa gleich großen Fassungsraums eines Drehgestell-Kesselwagens und eines besonders großen Tankcontainers noch seine Rechtfertigung hat. Es wurde auch auf die politische Dimension dieser Problematik hingewiesen. Sollten bei besonders großen Tankcontainern geringere Wanddicken als bei Kesselwagen zugelassen werden, könnte dies dazu führen, dass auch Betreiber von Kesselwagen eine weitere Reduzierung der Wanddicke wünschen. Politische Diskussionen bezüglich der Ak-

zeptanz von Gefahrgutbeförderungen könnten bei einer Verringerung der Wanddicke erneut aufflammen und auf der Grundlage von Risikoanalysen möglicherweise zu einem Ausschluss von Gefahrgutbeförderungen auf bestimmten Strecken führen.

Der Vertreter der chemischen Industrie entgegnete, dass in Bezug auf die beförderten Mengen kein Unterschied zu zwei auf einem Tragwagen beförderten herkömmlichen Tankcontainern bestehe. Er warnte davor, dass eine Erhöhung der Wanddicke für Tankcontainer dem Intermodalverkehr schaden und zu einer massiven Verkehrsverlagerung auf die Straße führen könnte. Er gab auch zu bedenken, dass die Festlegung von Mindestwanddicken bei der Verwendung höherwertiger Stähle die technische Entwicklung, die auch zu einer Erhöhung der Sicherheit beitrage, bremsen könnte.

Die Arbeitsgruppe beschloss, die Frage, ob die Vorschriften in Bezug auf die Möglichkeiten der Wanddickenreduzierung für besonders große Tankcontainer eingeschränkt werden müssen, an die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung weiterzuleiten. Diese Gruppe sollte auch prüfen, ob die für den Bau von Tanks zugelassenen Stähle durch weitere hochwertige Stähle ergänzt werden sollte und ob die Festlegung einer Mindestwanddicke, die in keinem Fall unterschritten werden darf, noch ihre Berechtigung hat.

Mindestabstand zwischen Kopfträgerebene und Tankkörper

Bei Kesselwagen muss der Mindestabstand zwischen der Kopfträgerebene und dem am weitesten vorstehenden Punkt am Tankkörper 300 mm betragen. Dieser dient als Sicherheitsabstand bei Überpufferungen. Für Tragwagen von Tankcontainern gibt es keine entsprechende Vorschrift. Erschwerend kommt hinzu, dass bei Tankcontainern die Entleerungseinrichtungen an den Stirnseiten angebracht sind und damit im unmittelbaren Gefahrenbereich bei Überpufferungen liegen.

Andererseits enthält das RID eine Vorschrift, wonach Tankcontainer während der Beförderung so auf dem Wagen verladen sein müssen, dass sie durch Einrichtungen des Wagens oder des Tankcontainers selbst ausreichend gegen seitliche und rückwärtige Stöße sowie gegen Überrollen geschützt sind. Es bestand Unklarheit inwieweit diese Maßnahmen bei den besonders großen Tankcontainern berücksichtigt wurden.

Befestigungen von angeschweißten Bauteilen

Befestigungen von angeschweißten Anbauteilen müssen bei Kesselwagen so ausgeführt sein, dass ein Aufreißen des Tankkörpers im Falle von unfallbedingten Beanspruchungen verhindert wird. Eine entsprechende Vorschrift existiert nicht für Tankcontainer. Allerdings wurde von der chemischen Industrie und vom Hersteller der beson-

ders großen Tankcontainer bestätigt, dass Bauteile vermieden wurden, die an der Tankwand angebracht sind. Die Armaturen selbst seien in den Tank eingesenkt. Auch würden keine festen Leitern, sondern nur Einhängpunkte verwendet.

Druckfestigkeit von Verschlüssen

Die Verschlüsse der Einsteigeöffnungen von Kesselwagen müssen eine bestimmte Druckfestigkeit aufweisen, um Undichtheiten an den Verschlüssen infolge von Schwallbewegungen des Ladeguts zu vermeiden. Nach Angaben des Herstellers wurden diese Vorschriften auch bei den besonders großen Tankcontainern erfüllt.

Die Arbeitsgruppe war der Ansicht, dass in diesem Punkt eine Harmonisierung der Vorschriften für Kesselwagen und Tankcontainer herbeigeführt werden sollte, und leitete diese Fragen ebenfalls an die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung weiter.

Prüfintervalle

Das RID sieht unterschiedliche Prüf- und Fristen für die wiederkehrende Prüfung (8 Jahre für Tanks von Kesselwagen bzw. 5 Jahre für Tanks von Tankcontainern) und die Zwischenprüfung (4 Jahre bzw. 2½ Jahre) vor. Die chemische Industrie wies auf eine Verbindung zwischen den Prüfintervallen und der geringeren vorgeschriebenen Mindestwanddicke von Tankcontainern hin. Durch die kürzeren Prüfintervalle könnten eventuelle Verringerungen der Wanddicke infolge Korrosion früher erkannt werden als bei Kesselwagen.

Angabe der nächsten Prüfung auf dem Tank

Auf Kesselwagen muss das Datum der nächsten wiederkehrenden Prüfung bzw. der nächsten Zwischenprüfung angegeben werden. Diese Angabe ist für Tankcontainer nicht erforderlich. Darüber hinaus müssen Angaben, die

für Kesselwagen und Tankcontainer gleichermaßen gefordert werden, bei Kesselwagen auf beiden Seiten, bei Tankcontainern jedoch nur auf einer Seite angegeben werden. Durch diese Bestimmung soll vermieden werden, dass für das Ablesen der Angaben auf die andere Seite des Kesselwagens geklettert werden muss.

Die Arbeitsgruppe sah die Angabe des Datums der nächsten wiederkehrenden Prüfung auch für Tankcontainer als nützlich an. Sie bat die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung, diese Frage in Zusammenhang mit einem Antrag des Vereinigten Königreichs zu behandeln, der zum Ziel hat, in das RID/ADR Muster für Tankschilder aufzunehmen. Dabei sollte auch geprüft werden, ob nicht zumindest bei besonders großen Tankcontainern die geforderten Angaben auf beiden Seiten erscheinen sollten.

Energieverzehrelemente und Überpufferungsschutz

Kesselwagen, die für die Beförderung bestimmter gefährlicher flüssiger Stoffe und Gase vorgesehen sind, müssen mit Energieverzehrelementen und Einrichtungen zur Verhinderung von Überpufferungen bzw. zur Begrenzung von Schäden durch Überpufferungen ausgerüstet sein.

Eine Übertragung dieser Vorschriften auf Tragwagen für besonders große Tankcontainer würde bedeuten, dass Tragwagen im Containerverkehr nicht mehr flexibel für alle Transporte eingesetzt werden könnten und damit Mehraufwand bei der Disponierung entstehen würde. Um weiterhin eine flexible Verwendung von Tragwagen gewährleisten zu können, müssten zur Erzielung eines gleichwertigen Sicherheitsniveaus höhere Anforderungen an die Tankcontainer gestellt werden.

Es wurde auch auf technische Schwierigkeiten in Bezug auf Crashpuffer hingewiesen. Der Auslösewert dieser Puffer entspricht in etwa einem Auflaufversuch mit einer Beschleunigung von mehr als 6 g. Bei einer solchen

Beschleunigung ist nicht sichergestellt, dass die Tankcontainer auf den Tragwagen verbleiben, da die Tragzapfen für alle Tankcontainer lediglich für 3 g ausgelegt sind.

Die chemische Industrie bestritt die Notwendigkeit dieser stoffspezifischen fahrzeugtechnischen Anforderungen nicht, wies jedoch darauf hin, dass sie auch für Tragwagen für herkömmliche 20'- bzw. 26'-Tankcontainer vorgesehen werden müssten, da die beförderte Menge der gefährlichen Güter je Tragwagen vergleichbar sei.

Die Arbeitsgruppe war sich einig, dass für Tragwagen für besonders große Tankcontainer zumindest gleichwertige Maßnahmen umgesetzt werden müssen. Die neue gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen der Gefahrgutbeförderung und der Eisenbahntechnik, deren Aufgabe es sein wird, die bisher im RID enthaltenen fahrzeugtechnischen Vorschriften in Schutzziele umzuformulieren, sollte die sich für Tragwagen ergebenden Probleme bei ihren Arbeiten berücksichtigen. Aufgabe dieser Koordinierungsgruppe wird es auch sein, festzulegen, ob Maßnahmen zur Erreichung des definierten Schutzziels besser am Tank oder am Fahrzeug umgesetzt werden, um sicherzustellen, dass es nicht zu einer Benachteiligung des Eisenbahnverkehrs kommt. Da Tankcontainer grundsätzlich multimodale Beförderungseinheiten sind, sind zusätzliche Anforderungen an Tankcontainer begrenzt. Dies bedeutet, dass Maßnahmen, die wegen des multimodalen Einsatzes für Tankcontainer nicht in Betracht kommen, in den Anforderungen an Tragwagen berücksichtigt werden müssen.

Tragzapfen

Tragwagen, die für die Beförderung von besonders großen Tankcontainern verwendet werden, müssen mit Tragzapfen aus hochfestem Werkstoff ausgerüstet sein.

Die Arbeitsgruppe war sich einig, dass für Tragwagen spezielle Kenn-

zeichen vorgesehen werden sollten, aus denen hervorgeht, ob sie mit verstärkten Tragzapfen ausgerüstet sind. Dies müsste in den entsprechenden EN-Normen, UIC-Merkblättern und TSI berücksichtigt werden. Eine Ergänzung des Gattungskennzeichens könnte die Disposition solcher Wagen erleichtern. Darüber hinaus sollte aus der Kennzeichnung des Wagens hervorgehen, ob er im beladenen oder nur im entladenen Zustand für den Ablaufbetrieb zugelassen ist.

Analyse der Risiken, die sich aus dem verstärkten Einsatz von besonders großen Tankcontainern ergeben

Angesichts der Tatsache, dass die

Verwendung von besonders großen Tankcontainer besondere Anforderungen an die Tragwagen stellt, wies der Vertreter der Eisenbahn-Agentur der Europäischen Union (ERA) darauf hin, dass dies als signifikante Änderung im Sinne der Gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (CSM) angesehen werden könnte.

Die chemische Industrie betonte, dass für die besonders großen Tankcontainer und die Tragwagen gültige Zulassungen vorlägen und diese Tankcontainer seit mehr als zwei Jahren erfolgreich im Einsatz seien. Sie erklärte sich jedoch bereit, eine freiwillige Risikoanalyse im Rahmen der CSM zu

erstellen. Dabei sollen die besonders großen Tankcontainer mit dem Intermodalverkehr und dem konventionellen Verkehr in Kesselwagen verglichen werden.

Die Arbeitsgruppe betonte die Wichtigkeit dieser Risikoanalyse für die weiteren Arbeiten und zur Vermeidung örtlich begrenzter Beförderungsverbote.

Jochen Conrad

GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG (BERN, 12. BIS 16. MÄRZ 2018)

Vom 12. bis 16. März 2018 fand in Bern die erste Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung des Bienniums 2018/2019 statt. 21 Staaten, die Europäische Union und das Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sowie 12 Nichtregierungsorganisationen waren an dieser Tagung vertreten.

Tanks

Elektronisch signierte und übermittelte Prüfzertifikate und -bescheinigungen für Tanks

Angesichts der bedeutenden Weiterentwicklung der Verfahren für die Erstellung und Übermittlung elektronischer Dokumente und Signaturen befasste sich die Tank-Arbeitsgruppe mit der Frage der Akzeptanz solcher Verfahren in Zusammenhang mit der Zulassung und Prüfung von Tanks.

Es wurde festgestellt, dass nicht alle elektronischen Signaturen ein gleich hohes Sicherheitsniveau erfüllen und dass die Vertrauenswürdigkeitsstufe hoch genug sein muss, um den Anforderungen der Norm ISO 17020 bezüglich der Rückverfolgbarkeit des Prüf-

personals zu genügen.

Die Tank-Arbeitsgruppe nahm Bezug auf das Modellgesetz zu elektronischen Signaturen der UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law – Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht), das darauf abzielt, die Verwendung elektronischer Signaturen zu erleichtern, indem technische Zuverlässigkeitskriterien für die Gleichwertigkeit solcher Signaturen mit handschriftlichen Signaturen festgelegt werden.

Darüber hinaus wurde auf die Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt verwiesen, in deren Arti-

[Obwohl dies die erste Gemeinsame Tagung des Bienniums 2018/2019 war, betrafen die meisten Entscheidungen noch die Ausgabe 2019 des RID/ADR/ADN, die von der WP.15 und vom RID-Fachausschuss im Mai 2018 noch endgültig verabschiedet werden müssen. 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.]

kel 46 festgelegt ist, dass ein elektronisches Dokument als Beweismittel in Gerichtsverfahren nicht allein deshalb abgelehnt werden darf, weil es in elektronischer Form vorliegt. Eine gleiche

Aussage wird in Artikel 25 für elektronische Signaturen und in Artikel 35 für elektronische Siegel getroffen.

In Anbetracht dieser Ausführungen sah die Tank-Arbeitsgruppe keine Einwände gegen die Erstellung und Übermittlung von elektronisch signierten Prüfzertifikaten und -bescheinigungen für Tanks.

Interpretation

Abweichungen und Ergänzungen bei Gefahrzetteln und Großzetteln (Placards)

Die Absätze 5.2.2.2.1, 5.2.2.2.1.3 und 5.2.2.2.1.5 lassen für Gefahrzettel folgende Abweichungen gegenüber den in Absatz 5.2.2.2.2 beschriebenen Gefahrzettelmustern zu:

- Muster, die für andere Verkehrsträger vorgeschrieben sind, sind ebenfalls zugelassen, sofern sie geringfügige Abweichungen aufweisen, welche die offensichtliche Bedeutung des Gefahrzettels nicht beeinträchtigen;
- Gefahrzettel mit Ausnahme des Gefahrzettels nach Muster 9A dürfen einen Text wie die UN-Nummer oder eine textliche Beschreibung der Gefahr (z. B. "entzündbar") enthalten;
- Gefahrzettel mit Ausnahme der Ge-

fahrzettel der Klasse 7 dürfen im Bereich unter dem Symbol nur freiwillige Angaben über die Art der Gefahr und die bei der Handhabung zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen umfassen.

In der Praxis tauchen auch Großzettel (Placards) auf, welche entsprechende Zusatzangaben, die bei Gefahrzetteln erlaubt sind, enthalten.

Der Absatz 5.3.1.7.1 verweist zwar hinsichtlich der Gestaltung der Großzettel auf die für Gefahrzettel geltenden Vorschriften des Unterabschnitts 5.2.2.2, trifft aber keine Aussage zu Ausnahmeregelungen, welche die Aufnahme von Texten oder die Angabe der UN-Nummer auf Großzetteln (Placards) erlauben würden.

Die Gemeinsame Tagung nahm einen Antrag des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) an, mit dem die für Gefahrzettel geltenden Abweichungen auch für Großzettel zugelassen werden.

Neue Anträge

Kennzeichnung von mit begrenzten Mengen beladenen Wagen und Containern

Wagen und Container, die gefährliche Güter in begrenzten Mengen zusammen mit vollständig den Vorschriften

unterliegenden gefährlichen Gütern enthalten, müssen mit entsprechenden Großzetteln (Placards) für die letzteren Güter, nicht aber mit dem Kennzeichen für begrenzte Mengen versehen sein. Dies bedeutet, dass an einem Wagen oder Container, der mehrheitlich mit Gütern in begrenzten Mengen beladen ist, aber auch einige vollständig den Vorschriften unterliegende gefährliche Güter enthält, nur die Gefahr für die vollständig den Vorschriften unterliegenden Güter angegeben werden muss. So muss beispielsweise ein Wagen oder Container, der mit 28 000 Litern Ethanol in Kunststoffkanistern von jeweils 5 Litern und gleichzeitig mit 60 kg eines umweltgefährdenden Stoffes in einem Fass beladen ist, nur mit Großzetteln (Placards) nach Muster 9 (verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände) gekennzeichnet sein. Wenn aber ein Wagen oder Container nur 50 Liter Ethanol in Kunststoffkanistern von jeweils 10 Litern befördert, müssen Großzettel (Placards) nach Muster 3 (entzündbare flüssige Stoffe) angebracht werden.

Schweden vertrat die Meinung, dass im Falle eines Unfalls die aktuellen Vorschriften für die Kennzeichnung von mit begrenzten Mengen belade-



Beispiele für Großzettel mit Zusatzangaben

nen Wagen und Containern für die Einsatzkräfte irreführend sein könnten, weil die tatsächliche Gefahr nicht unbedingt widerspiegelt werde. Aus diesem Grund schlug Schweden vor, das Kennzeichen für begrenzte Mengen (LQ) an Wagen und Containern vorzuschreiben, in denen mehr als 8 Tonnen gefährliche Güter in begrenzten Mengen zusammen mit anderen vollständig den Vorschriften unterliegenden gefährlichen Gütern befördert werden.

Die Gemeinsame Tagung wies darauf hin, dass bei Beförderungen von gefährlichen Gütern in begrenzten Mengen von einer geringen Gefahr während der Beförderung ausgegangen werde. Darüber hinaus würde die Anbringung des LQ-Kennzeichens die Sicherheit nicht erhöhen, da das Kennzeichen keinen Hinweis auf die Art der von den beförderten Gütern ausgehenden Gefahr gebe. Außerdem könnte das gleiche Argument verwendet werden, um den Nutzen der orangefarbenen Tafeln in Frage zu stellen. In diesem Zusammenhang wurde jedoch darauf aufmerksam gemacht, dass in den Fällen, in denen die Anbringung orangefarbener Tafeln vorgeschrieben ist, die Angaben über die Art der beförderten Güter in das Beförderungspapier aufgenommen werden müssen, während dies bei gefährlichen Gütern in begrenzten Mengen nicht der Fall ist.

Einige Delegationen unterstützten den Vorschlag Schwedens, da sie der Auffassung waren, dass er die Sicherheit erhöhen würde. Auch wenn die Art der Gefahr durch das LQ-Kennzeichen nicht wiedergegeben werde, würde es die Rettungsdienste vor dem Vorhandensein von gefährlichen Gütern, die in beträchtlichen Mengen unter den Vorschriften für begrenzte Mengen befördert werden, warnen.

Nach längeren Diskussionen stimmte die Gemeinsame Tagung dem Antrag Schwedens nicht zu. Schweden kündigte an, mit einem überarbeiteten Antrag auf die Angelegenheit zurückzukommen.

Neue Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr 836

Die Gemeinsame Tagung befasste sich mit einem Antrag Spaniens, der zum Ziel hatte, eine neue Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr 836 in die in Absatz 5.3.2.3.2 aufgeführte Liste aufzunehmen. Spanien argumentierte damit, dass es bereits die Nummern zur Kennzeichnung der Gefahr 368 (entzündbarer flüssiger Stoff, giftig, ätzend) und 638 (giftiger Stoff, entzündbar ätzend), aber keine Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr für ätzende Stoffe, die gleichzeitig entzündbar und giftig seien, gäbe.

In der Diskussion wurde auf die Grenzen des bestehenden Systems der Zuordnung der Nummern zur Kennzeichnung der Gefahr hingewiesen, die unter anderem darin bestünden, dass die Anzahl der Zifferstellen der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr auf drei begrenzt sei. Dies verursache Probleme bei den Stoffen, die drei Gefahreigenschaften hätten, wobei eine dieser Eigenschaften sehr stark ausgeprägt sei, was mit einer Verdoppelung der entsprechenden Ziffer zum Ausdruck gebracht werde.

Die Meinungen der Gemeinsamen Tagung zum Antrag Spaniens waren geteilt. Einige Delegationen begrüßten ihn und machten darauf aufmerksam, dass eine inkonsistente Zuordnung der Nummern zur Kennzeichnung der Gefahr auch bei anderen Eintragungen festgestellt werden könne. Dies würde eine grundlegende Überprüfung der Grundsätze für die Zuordnung der Nummern zur Kennzeichnung der Gefahr rechtfertigen. Andere Delegationen befürchteten, dass eine Änderung des bereits seit langem bestehenden Systems, mit dem die Einsatzkräfte bestens vertraut seien, unvorhersehbare Folgen haben könnte. Sie waren gleichzeitig der Meinung, dass eine Behandlung gut begründeter Änderungsanträge zu den einzelnen Eintragungen von Fall zu Fall möglich sein sollte.

Die Gemeinsame Tagung wies darauf hin, dass die Informationen, die über

die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr geliefert werden, nicht als eigenständige Informationen betrachtet werden sollten, sondern in Verbindung mit den Informationen, die durch andere Elemente, wie Großzettel, bereitgestellt werden. Da aber orangefarbene Tafeln im Gegensatz zu Großzetteln so ausgelegt sein müssen, dass die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr und die UN-Nummer auch nach einer 15-minütigen Feuereinwirkung noch lesbar sind, kann im Falle eines Brandes nur die orangefarbene Tafel Gefahreninformation liefern.

Die Delegationen, die eine Inkonsistenz bei der Zuordnung der Nummern zur Kennzeichnung der Gefahr bei anderen Eintragungen feststellen, sollten dies der Vertreterin Spaniens mitteilen, damit diese Fälle in einem überarbeiteten Dokument Spaniens für die nächste Gemeinsame Tagung berücksichtigt werden können. Diese wird dann die Notwendigkeit einer grundlegenden Überprüfung der Grundsätze für die Zuordnung der Nummern zur Kennzeichnung der Gefahr beurteilen.

Unfall- und Risikomanagement

Verbesserung der Berichterstattungssysteme für Ereignisse bei der Landbeförderung gefährlicher Güter

Die Eisenbahn-Agentur der Europäischen Union (ERA) stellte der Gemeinsamen Tagung eine Liste mit Parametern vor, die für eine für alle drei Landverkehrsträger harmonisierte Risikoabschätzungsmethode zu verwenden wären. Darüber hinaus nahm die Gemeinsame Tagung einen Vorschlag der ERA zur Entwicklung eines gemeinsamen Ereignismeldesystems im Eisenbahnverkehr (Railway Common Occurrence Reporting System (COR)) zur Kenntnis. Die ERA erklärte, dass es trotz der Tatsache, dass die Arbeiten am COR-System auf den ausdrücklichen Wunsch des europäischen Eisenbahnsektors aufgenommen worden seien, wünschenswert wäre, dieses Vorhaben mit den Arbeiten der

Gemeinsamen Tagung zu koordinieren, um harmonisierte Anforderungen für alle drei Landverkehrsträger zu erzielen. Dies sollte am besten im Rahmen einer Überarbeitung des Abschnitts 1.8.5 des RID/ADR/ADN betreffend Meldungen von Ereignissen mit gefährlichen Gütern geschehen. Falls keine Koordinierung stattfinden würde, würde sich die ERA gezwungen sehen, ein eigenes System für den europäischen Eisenbahnsektor zu entwickeln, dessen vollständige Kompatibilität mit Abschnitt 1.8.5 nicht garantiert werden könne.

Zu den von der ERA aufgelisteten Parametern für die Risikoabschätzung waren die Meinungen geteilt. Mehrere Delegationen wiesen darauf hin, dass die Verfügbarkeit von Primärstatistiken zu einigen Parametern in der Liste (wie z. B. Art und Menge der beförderten gefährlichen Güter, verwendete Fahrzeuge, usw.) auf nationaler Ebene nicht immer gegeben sei. Darüber hinaus sei es erfahrungsgemäß schwierig, nach einem Unfall oder Zwischenfall an zusätzliche Daten zu kommen. Manche Delegationen würden eine Überarbeitung des Abschnitts 1.8.5 begrüßen, da sie sich dadurch eine bessere Berichterstattung und bessere Verfügbarkeit der Daten versprechen. Andere Delegationen waren hingegen mit dem gegenwärtigen System der Berichterstattung nach Abschnitt 1.8.5 zufrieden und sahen keinen Handlungsbedarf.

Die Gemeinsame Tagung beschloss, in einem ersten Schritt die Umsetzung



Befüllung einer fest eingebauten Flüssiggasflasche



Kleine Aluminiumflasche

der derzeitigen Bestimmungen des Abschnitts 1.8.5 in den unterschiedlichen Ländern und die aktuelle Verfügbarkeit von verschiedenen Arten von Daten und Statistiken auf nationaler und regionaler Ebene zu untersuchen. Da ein Vorschlag Frankreichs zur Einrichtung einer informellen Arbeitsgruppe eine gewisse Unterstützung fand, wurde Frankreich gebeten, der nächsten Sitzung einen offiziellen Antrag mit einem Mandatsvorschlag vorzulegen.

Verschiedenes

Befüllung von Flüssiggasflaschen durch Privatpersonen oder Unternehmen zur eigenen Versorgung

Bereits seit vielen Jahren ist es Privatpersonen möglich, nachfüllbare Flaschen für Flüssiggas (LPG) zu kaufen, die unter anderem auch in Wohn-



Flasche aus Verbundwerkstoff

mobilen eingesetzt werden. Flaschen, die fest in einem Wohnwagen oder Wohnmobil eingebaut und zusammen mit dem Fahrzeug zugelassen werden, gelten als Fahrzeugausrüstung. Es gibt aber auch ortsbewegliche Flüssiggasflaschen, die nicht mit einem Fahrzeug fest verbunden sind. Flaschen aus Aluminium oder Verbundwerkstoff, die sich durch ein besonders geringeres Gewicht auszeichnen, werden auch für Heißluftballons, für Bootsfahrten oder für Heiz-, Trocknungs- oder Schmelzzwecke auf Baustellen verwendet.

Die Schweiz stellte der Gemeinsamen Tagung die Frage, ob es nach den Vorschriften des RID/ADR/ADN erlaubt sei, Flüssiggasflaschen an Gastankstellen oder an anderen Befüllanlagen durch Privatpersonen oder Unternehmen zur eigenen Versorgung zu befüllen. Darüber hinaus wollte die Schweiz wissen, ob die Vorschriften der Verpackungsanweisung P 200 in Anbetracht der Freistellung in Unterabschnitt 1.1.3.1 a) eingehalten werden müssen.

Nach längeren Diskussionen war die Gemeinsame Tagung der Meinung, dass die Freistellung nach Unterabschnitt 1.1.3.1 a) in diesem Fall nicht in Betracht gezogen werden kann. Diese Freistellung gilt nur für Beförderungen gefährlicher Güter, die von Privatpersonen durchgeführt werden, sofern diese Güter einzelhandelsgerecht abgepackt sind und Maßnahmen getroffen werden, die ein Freiwerden des Inhalts verhindern. Beim Selbstbefüllen von Flüssiggasflaschen durch Privatpersonen wird das Flüssiggas nicht in einer einzelhandelsgerechten Umschließung verkauft. Darüber hinaus waren einige Delegationen der Auffassung, dass die Freistellung nach Unterabschnitt 1.1.3.1 a) nur für die Beförderung der gefährlichen Güter, nicht aber für ihre Befüllung gelte und dass die Vorschriften der Verpackungsanweisung P 200 auf jeden Fall eingehalten werden müssten. Für Privatpersonen sei es aber fast unmöglich, die Vorschriften der Verpackungsanweisung P 200 zu erfüllen.

Die Gemeinsame Tagung stellte fest,

dass die zuständigen nationalen Behörden nicht daran gehindert seien, die Selbstbefüllung von Flüssiggasflaschen auf nationaler Ebene zu erlauben. Dies müsste im Einklang mit spezifischen Vorschriften in anderen Rechtsakten geschehen, die nicht verkehrstechnische Fragen (wie z. B. Sicherheit der Verwendung) betreffen.

Schließlich wies die Gemeinsam Tagung darauf hin, dass bei der Ausarbeitung eines eventuellen Antrags auf Ausdehnung der Anwendbarkeit

der Freistellung in Unterabschnitt 1.1.3.1 a), die genauen technischen Bedingungen angegeben werden sollten, bei deren Erfüllung das gleiche Sicherheitsniveau wie bei der Anwendung der Verpackungsvorschrift P 200 erreicht werde.

Würdigungen

Aufgrund ihres baldigen Ruhestands nahmen die langjährigen Delegierten und ausgewiesenen Gefahrgutexper-

ten Herr Klaas Tiemersma (Niederlande) und Herr John Mairs (Vereinigtes Königreich) das letzte Mal an der Tagung teil. Die Gemeinsame Tagung bedankte sich bei ihnen für ihr Engagement und ihre aktive Mitarbeit und wünschte ihnen einen langen und glücklichen Ruhestand.

*Katarina Guricová
Jochen Conrad*

DAS PROTOKOLL VON LUXEMBURG (EISENBAHNPROTOKOLL) EIN WESENTLICHES ELEMENT DES INTERNATIONALEN EISEN- BAHNVERKEHRS

Mit dem zunehmenden grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr, der durch die Entwicklung der Belt and Road Initiative gefördert wird, und der verstärkten privaten Finanzierung von rollendem Eisenbahnmaterial, insbesondere im Güterverkehr, werden Fragen der Rechtsansprüche an rollendem Eisenbahnmaterial in Ermangelung internationaler Regeln immer wichtiger. Glücklicherweise ist eine Lösung bereits auf dem Weg: das Luxemburger Eisenbahnprotokoll, das den ersten detaillierten Rechtsrahmen zum Schutz von Eigentümern und Finanzierern von Rollmaterial bietet, wenn dieses sich über Ländergrenzen hinweg bewegt.



Ein Puzzleteilchen fehlt allerdings noch. Die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern und Personen nimmt zu. Gleichzeitig ist im Eisenbahnsektor mit dem Auftreten verschiedener Betreiber und Nutzer auf dem Eisenbahnmarkt eine fortschreitende Liberalisierung zu beobachten. Zwangsläufig muss es also Regeln für den Betrieb von Eisenbahnmaterial über nationale Grenzen hinweg geben. In Europa erlässt die EU nicht nur Gesetze für einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, sondern übernimmt über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) schrittweise auch die Verantwortung für die Zulassung von rollendem Eisenbahnmaterial. OSShD und OTIF verwalten internationale Verträge über den Güter- und Personenverkehr und die Zulassung von Fahrzeugen auf dem internationalen Eisenbahnnetz. Die CUV der OTIF bilden eine Rechtsgrundlage für ein multilatera-

les Abkommen über die Nutzung von Rollmaterial durch Parteien, die nicht Eigentümer sind. Gegenwärtig sind jedoch Fragen in Zusammenhang mit einem Anspruch auf Sicherungsrechte an den Fahrzeugen, die tatsächlich Güter und Personen über Grenzen hinweg befördern, ausschließlich im nationalen Recht geregelt.

Solange alle Betreiber staatliche Stellen waren, waren die Auswirkungen dieser Lücke nicht so gravierend. Das Rollmaterial befand sich größtenteils im direkten oder indirekten Eigentum des Staates, und selbst wenn die Eisenbahnausrüstung von Dritten finanziert wurde, wurde die Finanzierung vom Staat oder einer staatlichen Behörde versichert. Dementsprechend konnten Streitigkeiten über das Eigentum an Rollmaterial entweder auf zwischenstaatlicher Ebene oder durch Vereinbarungen zwischen staatlichen Unternehmen geregelt werden. Dies ändert sich gerade. Das vierte Eisenbahnpaket der EU, das den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum mit offenem Zugang sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr begründet, hat Europa auf den Weg der Liberalisierung des Eisenbahnmarktes gebracht. Andere Eisenbahnmärkte der Welt entwickeln sich in dieselbe Richtung. In zwei von der *Rail Working Group* in Auftrag gegebenen Studien stellte das Beratungsunternehmen Roland Berger einen direkten Zusammenhang zwischen Liberalisierung und dem Bedarf an privatem Kapital fest. Die Berichte zeig-

ten auch, dass es einen klaren Trend dahin gibt, dass der private Sektor mehr und mehr Beschaffungen sowohl staatlicher als auch privater Betreiber finanziert.

Mehr grenzüberschreitender Betrieb und mehr Investitionen

Da die Eisenbahnstrategien auf die Entwicklung regionaler, grenzüberschreitender Netze und die Erhöhung des Personen- und Güterverkehrs über nationale Zuständigkeitsgrenzen hinweg ausgerichtet sind, ist der Bedarf an einem einheitlichen Recht in diesem Bereich akut geworden. Projekte wie die Belt and Road Initiative versprechen ein deutliches Wachstum des Schienenverkehrs zwischen Europa und Asien und werfen damit schwierige Fragen in Zusammenhang mit Eigentumsrechten an Grenzen überfahrendem Eisenbahnrollmaterial auf. Eine aktuelle Roland Berger Studie für die UIC prognostiziert ein jährliches Wachstum von mehr als 15 % auf diesen „Seidenstraßen“, was nicht nur eine höhere Anzahl von Lokomotiven und Wagen über die Grenzen hinweg bedeuten wird, sondern auch eine steigende Nachfrage nach neuen Wagen und mehr privater Finanzierung. Dies gilt insbesondere für Rollmaterial mit variabler Spurweite, das durch diese Entwicklungen wirtschaftlich rentabel werden könnte, wodurch mehr Güterwagen von Westeuropa bis zur chinesische Pazifikküste fahren würden, ohne dass ein Umschlag erforderlich wäre.

All dies wird beachtliche konstante Investitionen in Rollmaterial erforderlich machen. Staatseigene Betreiber suchen Fremdfinanzierung ohne staatliche Übernahme der Risiken, wo die Kreditgeber ein Rückgriffsrecht auf das Rollmaterial haben. Private Betreiber verfügen nicht immer über genügend Kapital, um alle Kosten für die Beschaffung von Eisenbahnmaterial zu tragen. Sie leihen sich Geld von Banken, das mit Eisenbahnmaterial abgesichert ist, oder sie leasen Rollmaterial von spezialisierten Leasinggebern oder sogar von anderen – oft staatseigenen oder an Konzessionen oder Joint Ventures mit dem Privatsektor beteiligten – Betreibern, um nicht selbst genutztes Rollmaterial zu vermieten.

In jedem Fall muss klar sein, dass der Gläubiger das Recht hat, den finanzierten Vermögensgegenstand im Falle der Insolvenz des Schuldners, bei Nichterfüllung oder einfach am Ende der Finanzierung wieder in Besitz zu nehmen. Auch wenn die Betreiber ihre Ausrüstung durch Eigenkapital finanzieren, muss gesichert sein, dass ihre Eigentumsrechte an den Lokomotiven und Wagen beim Betrieb in einem anderen Staat als ihrem Heimatstaat nach dortigem nationalen Recht nicht außer Kraft gesetzt werden können. Dies ist jedoch besonders problematisch, da es keine öffentlichen nationalen Eisenbahnregister für die Registrierung von Eigentumssicherungsrechten an Eisenbahnausrüstung und auch kein einheitliches System zur Identifizierung von Rollmaterial gibt. Selbst wenn ein Gläubiger weiß, wo sich sein Vermögen befindet (was oft nicht der Fall ist), muss er sich auf örtliche Gerichtsverfahren verlassen können, um die Ausrüstung wiederzuerlangen, was Jahre dauern kann. Zudem gibt es kein System, wo ein Staat bei der Rückgabe der im Falle einer Insolvenz des Schuldners wieder in Besitz genommenen Ausrüstung hilft.

Wenn diese potenziellen Rechtskonflikte nicht gelöst werden können, um sicherzustellen, dass der grenzüberschreitende Verkehr von Rollmaterial die Eigentums- und Si-

cherungsrechte der Betreiber und Finanzierer nicht untergräbt, werden private Finanzierungsmittel für die Beschaffung von neuem Rollmaterial zu einem Zeitpunkt, zu dem sie am dringendsten gebraucht werden, stark eingeschränkt. Schlimmstenfalls wird der Kredit einfach nicht zur Verfügung stehen. Wenn die Mittel bestenfalls zur Verfügung stehen, bleiben die Finanzierungsraten für Schuldner mit hohem Ausfallrisiko hoch, da Risiko und Ertrag zusammengehen, was wiederum die Wettbewerbsfähigkeit der öffentlichen und privaten Bahnbetreiber beeinträchtigen und eine finanzielle Abschreckung für neue potenzielle Marktteilnehmer darstellen könnte.

Eine neue Lösung für ein wachsendes Problem

In Abänderung des alten Sprichworts „Kommt Zeit, kommt Vertrag“ stellt das Protokoll von Luxemburg zum Übereinkommen von Kapstadt über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung (Luxemburger Eisenbahnprotokoll) einen bahnbrechenden globalen Vertrag über die Anerkennung und Priorisierung von Sicherungsrechten, die Gläubiger an beweglicher Ausrüstung besitzen, dar. Es wird eine neue Art globales Sicherungsrecht (das „internationale Sicherungsrecht“) zugunsten von Gläubigern geschaffen, die entweder im Rahmen einer Finanzierung ein Pfandrecht an Rollmaterial erhalten oder rollendes Eisenbahnmaterial über einen Leasingvertrag leasen, und es greift auch in Bezug auf die Rechte eines Verkäufers im Rahmen eines Vorbehaltsverkaufs (wo das Eigentum vorbehalten bleibt).

Das Protokoll wird auf für eine breite Palette von Eisenbahnausrüstungen geschaffene Leasingverträge und Sicherheiten anwendbar sein: Auf „alle Fahrzeuge, die auf Gleisen fahren oder sich auf, über oder unter festen Führungsschienen bewegen“. Die Vorteile des Protokolls betreffen also nicht nur Lokomotiven und Güter- und Personenwagen, sondern auch Stra-

ßenbahnen und U-Bahnen, Personenbeförderer auf Flughäfen sowie Eisenbahngerüste und -kräne, die in Häfen auf Schienen fahren.

Obwohl das Protokoll nicht für Verkäufe gilt und nicht als Eigentumsnachweis gedacht ist, sondern nur für Sicherungsrechte an Fahrzeugen, gibt es im Protokoll eine gesonderte Bestimmung für die Mitteilung einer Veräußerung (Artikel XVII). Diese erlaubt es Verkäufern, Veräußerungen im internationalen Register einzutragen und damit die Transaktion zu melden, auch wenn weder der Verkäufer noch der Käufer Rechte aus dem Protokoll erwerben. Praktisch alle Verträge über den Verkauf von Rollmaterial gelten jedoch als Vorbehaltsverkäufe, so dass der Kaufvertrag ein internationales Sicherungsrecht begründet, das eintragungsfähig ist (und nach dem Verkauf erlischt).

Das Luxemburger Eisenbahnprotokoll findet immer dann Anwendung, wenn der Schuldner seinen Hauptgeschäftssitz in einem ratifizierenden Staat hat. Dies muss so sein, da gewährleistet sein muss, dass die Gläubigerrechte unabhängig davon gelten, wo sich das Rollmaterial zu einem beliebigen Zeitpunkt befindet. Gleichzeitig ist jedoch auch klar, dass es für einen Gläubiger schwierig sein kann, seine Rechte in Bezug auf die finanzierte Ausrüstung wahrzunehmen, wenn sich das Rollmaterial zu diesem Zeitpunkt in einem Staat befindet, der das Protokoll noch nicht ratifiziert hat. Dieses Risiko für die Gläubiger sollte jedoch nur vorübergehend bestehen und mit der Ratifizierung des Protokolls durch weitere Staaten verschwinden. Es zeigt sich daran, dass die Staaten bei der Annahme des Protokolls regional handeln müssen. Darüber hinaus kann die Eintragung eines internationalen Sicherungsrechts in nicht ratifizierenden Staaten rechtliche Auswirkungen nach nationalem Recht haben, und es gibt auch Erfahrungswerte aus dem Betrieb des parallelen Luftfahrtprotokolls zum Übereinkommen von Kapstadt, wonach Gläubiger Sicherungsrechte in das internationale Register eintragen, selbst wenn sich

der Schuldner in einem nicht ratifizierenden Staat befindet (oder im Falle des Luftfahrtprotokolls das Luftfahrzeug in einem nicht ratifizierenden Staat eingetragen ist), weil der Vorteil des Registers darin besteht, dass es eine öffentliche Bekanntmachung des Eigentums oder der Sicherungsrechte gibt. Dies wird insbesondere im Eisenbahnsektor von Bedeutung sein, da es keine nationalen Register gibt, die solche Rechte zeigen.

Recht der Wiederinbesitznahme

Das Luxemburger Eisenbahnprotokoll gewährt den Inhabern internationaler Sicherungsrechte an rollendem Eisenbahnmaterial klare Gläubigerrechte, einschließlich des Rechts auf Wiederinbesitznahme bei Nichterfüllung oder Insolvenz eines Schuldners, dem vorrangigen Anliegen jedes gesicherten Gläubigers.

Artikel 8 des Übereinkommens von Kapstadt, geändert durch Artikel VII des Protokolls, enthält detaillierte Bestimmungen über die Rechte des Gläubigers bei Nichterfüllung durch einen Schuldner. Grundsätzlich kann der Gläubiger, sofern dies in der Finanzierungsvereinbarung vorgesehen ist und sofern ein Vertragsstaat nicht durch Erklärung die Einschaltung eines Gerichts verlangt, den Vermögensgegenstand bei Eintritt einer Nichterfüllung in Besitz nehmen und ihn verkaufen oder neu vermieten.

Dieses Wiederinbesitznahmerecht des Gläubigers unterliegt jedoch der grundsätzlichen Einschränkung, bei Vorliegen eines starken politischen Grundes nicht ausgeübt werden zu können. Die Verfasser des Protokolls erkannten an, dass es Situationen geben kann, in denen der Verlust für die Gemeinschaft durch die Wiederinbesitznahme von Rollmaterial unverhältnismäßig höher wäre als der individuelle Gewinn für den Gläubiger. Ein klassischer Fall ist der S-Bahn-Verkehr, wo die Tatsache, dass viele Tausend Menschen am Morgen nicht zur Arbeit kommen, zu wirtschaftlichem

Chaos und großen Verlusten für die gesamte Wirtschaft führen könnte. Das Protokoll enthält daher in Artikel XXV eine gewisse „Ausnahme für öffentliche Zwecke“. Diese ermöglicht es einem Vertragsstaat, weiterhin geltende Rechtsvorschriften anzuwenden, die die Wiederinbesitznahmerechte in Bezug auf „rollendes Eisenbahnmaterial [...], das üblicherweise zum Zweck der Erbringung einer Dienstleistung von öffentlicher Bedeutung [...] eingesetzt wird“, ausschließen, ruhen lassen oder regeln. Das Eisenbahnmaterial muss in einer Erklärung bestimmt werden, und für den Zeitraum, in dem das Wiederinbesitznahmerecht ausgesetzt ist, muss die Regierung oder eine andere Partei, die den Besitz übernommen hat, das rollende Eisenbahnmaterial bis zur Rückgabe an den Gläubiger erhalten und instand halten und dem Gläubiger eine Entschädigung zahlen, die höher ist als der Betrag, der nach dem lokalen Recht oder dem marktüblichen Nutzungsentgelt anfallen würde.

Theoretisch kann ein Staat auch eine zweite Erklärung abgeben, dass er keine Entschädigung zahlt, wenn dies nach lokalem Recht nicht erforderlich ist. Dies ist jedoch höchst unwahrscheinlich, da jede bekannte Absicht, die Wiederinbesitznahme eines Gläubigers bei Nichterfüllung eines Schuldners ohne Entschädigung des Gläubigers zu blockieren, unweigerlich bedeuten würde, dass kein Gläubiger bereit wäre, das Risiko einer Kreditvergabe für die betreffende Rollmaterialkategorie einzugehen. Wichtig dabei ist auch, dass eine solche Änderung der Gläubigerrechte nur unter Bezugnahme auf eine bestimmte Kategorie von Eisenbahnausrüstung vorgenommen werden kann, die üblicherweise zur Erbringung einer Dienstleistung von öffentlicher Bedeutung verwendet wird. Der Ausschluss des Wiederinbesitznahmerechts kann nicht durch Bezugnahme auf den Verwendungszweck des Rollmaterials erfolgen. Den Gläubigern muss klar sein, welche Ausrüstungsarten unter eine solche Erklärung fallen.

Ein weiteres heikles Thema, das im

Protokoll behandelt wird, ist der Fall, in dem der Gläubiger die finanzierte Ausrüstung aufgrund einer Insolvenz des Schuldners wieder in Besitz nehmen will. In Artikel IX des Protokolls sind dem ratifizierenden Staat hierfür vier Optionen gegeben. Er kann entweder bestehendes Recht anwenden oder erklären, eine der übrigen drei Alternativen anzuwenden. Alternative A ist sehr stark auf die Interessen des Gläubigers ausgerichtet und ermöglicht eine Wiederinbesitznahme ohne gerichtliche Anordnung. Alternative B hingegen begünstigt den Schuldner; hier ist eine gerichtliche Anordnung erforderlich, bevor eine Wiederinbesitznahme erfolgen kann. Obwohl dies für einige Staaten, die lokale Betreiber schützen wollen, eine verlockende Option sein mag, würde es schlussendlich dazu führen, dass die Verfügbarkeit von privatem Kapital erheblich eingeschränkt würde, da die Position des Gläubigers letztlich zu schwach wäre. Eine dritte Möglichkeit ist eine abgeänderte Fassung der Alternative A, bei der die Wiederinbesitznahme durch ein Gericht blockiert werden kann – allerdings nur dann, wenn der Gläubiger während des Zeitraums, in dem die Wiederinbesitznahme blockiert ist, in den Genuss der Vorteile der Vereinbarung kommt. Diese dritte Option (Alternative C) kann in Staaten, in denen es verfassungsrechtliche Einschränkungen der Inbesitznahme im Wege der Selbsthilfe gibt, besser geeignet sein. Im Falle einer Wiederinbesitznahme ist der Vertragsstaat, in dem sich der Schuldner befindet, nach Artikel X verpflichtet (sofern er die erforderliche Erklärung abgegeben hat), „bei der Durchführung des Artikels IX [...] mit ausländischen Gerichten und ausländischen Insolvenzverwaltern so weit wie möglich zusammen [zu arbeiten]“.

Das Registrierungssystem

Internationale Sicherungsrechte werden in ein neues internationales Register mit Sitz in Luxemburg eingetragen, das rund um die Uhr von der Öffentlichkeit im Internet konsultiert werden kann. Sofern die Parteien

nichts anderes vereinbaren, richtet sich der Vorrang der internationalen Sicherungsrechte nach dem Zeitpunkt der Eintragung. Mit anderen Worten haben früher eingetragene Rechte Vorrang vor späteren Eintragungen. Bei der Übertragung eines internationalen Sicherungsrechts behält es seinen Rang. Das Protokoll enthält spezifische Bestimmungen für so genannte „schon bestehende Rechte“, d. h. Sicherungsrechte, die vor dem Inkrafttreten des Protokolls in dem Staat, in dem sich der Schuldner befindet, geschaffen wurden. Der Vorrang des früheren Rechts wird also für eine bestimmte Anzahl von Jahren geschützt, je nach dem von einem Vertragsstaat benannten Zeitraum, obwohl eine bessere Lösung für die Parteien darin bestünde, zusätzliche Dokumente abzuschließen, um nicht nur den Vorrang des Sicherungsrechts, sondern auch die Anwendung der anderen Gläubigerrechte gemäß dem Protokoll zu gewährleisten.

All dies setzt voraus, dass jegliches unter das Protokoll fallende Rollmaterial eindeutig identifizierbar ist, dass einmal zugeteilte Identifikationsnummern nicht mehr dupliziert oder wiederverwendet werden können und dass das betreffende einzelne rollende Eisenbahnmaterial seine Nummer niemals ändert. Dies bedeutet, dass die nach dem Protokoll vergebene Nummer neben der laufenden (Immatrikulations-) Nummer für das Rollmaterial läuft und diese nicht ersetzt.

Technisch gesehen erlaubt das Protokoll drei Identifikationsarten: einen eindeutigen Identifikator, der durch das internationale Register festgelegt wird, eine Seriennummer des Herstellers oder ein nationales oder regionales Nummerierungssystem, das durch einen Vertragsstaat festgelegt wird. In allen Fällen muss die Nummer nachgewiesenermaßen eindeutig sein. Tatsächlich ist die einzige praktische Lösung aber die vom internationalen Register vergebene Nummer. Dadurch wird nicht nur die Kohärenz gewährleistet, sondern auch die immensen Komplikationen und damit die Kosten für den Betrieb eines Registers mit bis

zu drei verschiedenen Identifikationstypen, die in sich schon unterschiedlich sein können, vermieden (so kann das Identifizierungssystem eines Herstellers alphanumerisch sein, andere einfach numerisch, und es kann unterschiedliche Systeme für verschiedene Arten von Rollmaterial geben).

Der vom Register vergebene Identifikator wird als URVIS-Nummer (Unique Rail Vehicle Identification System) bezeichnet. Diese 20-stellige Nummer wird vom Registerführer einem bestimmten Rollmaterial zugeordnet und auf diesem dauerhaft angebracht. In diesem Rahmen kommen auch RFID-Chips und andere Systeme, die GPS oder andere Technologien nutzen, zur Verfolgung der Ausrüstung in Echtzeit zum Einsatz. Eine einmal zugeteilte Nummer wird nie wiederverwendet oder dupliziert. Das System ist unabhängig von der Art des Vermögensgegenstandes immer dasselbe und garantiert eindeutig, nicht nur zum Zeitpunkt der Zuteilung, sondern auch fortlaufend.

Der Registerführer des internationalen Registers wurde bereits ernannt (Regulis SA, eine Tochtergesellschaft von SITA). Zudem wird das Register von einer zwischenstaatlichen Aufsichtsbehörde verwaltet werden, die bei Inkrafttreten des Protokolls förmlich eingerichtet wird. Die OTIF wird als Sekretariat der Aufsichtsbehörde eine wichtige Rolle spielen und von einem Sachverständigenausschuss unterstützt werden. Der erste Satz an Vorschriften und Betriebsverfahren wird mit Inkrafttreten des Protokolls erlassen.

Wann geht es los?

Das Luxemburger Eisenbahnprotokoll erfordert die Ratifizierung durch vier Staaten und die Bestätigung durch die als Sekretariat fungierende OTIF, dass das internationale Register funktionsfähig ist. Es wird erwartet, dass es in den ratifizierenden Staaten im Laufe des Jahres 2019 in Kraft tritt. Bis Ende Mai 2018 wurde es von der Europäischen Union (in Übereinstim-

mung mit ihren Zuständigkeiten), Gabun und Luxemburg ratifiziert; Schweden steht kurz vor der Ratifizierung. Von Frankreich, Deutschland, Italien, Mosambik, der Schweiz und dem Vereinigten Königreich wurde es unterzeichnet; in diesen Ländern läuft der Ratifizierungsprozess. Zahlreiche weitere Staaten arbeiten aktiv an der Annahme des Protokolls.

Es handelt sich um ein bewährtes System. Das Übereinkommen von Kapstadt und das Luftfahrtprotokoll wurden inzwischen von 71 Staaten angenommen, für die die Annahme des Luxemburger Eisenbahnprotokolls sehr unproblematisch sein sollte. Das entsprechende internationale Register für Luftfahrzeuge in Dublin läuft seit 2006 reibungslos und enthält über 850.000 Eintragungen internationaler Sicherungsrechte an Luftfahrzeugen mit einem geschätzten Wert von über 500 Milliarden US-Dollar. Der benannte Registerführer für das internationale Register in Luxemburg ist eine Tochtergesellschaft des Registerführers in Dublin.

Mit seinem Inkrafttreten wird das Protokoll dem Privatsektor die Finanzierung von rollendem Eisenbahnmaterial erleichtern und verbilligen. Laut einer kürzlich von der Beratungsgesellschaft Oxera für die Rail Working Group erstellten Studie wird das Protokoll 20 ausgewählten Staaten in Europa direkte mikroökonomische Vorteile in Höhe von 19,4 Milliarden Euro bringen. Eine zweite Studie über diverse ehemalige UdSSR-Staaten mit 1520-mm-Schienennetz wird in Kürze veröffentlicht und ebenfalls einen Nutzen von weit über beinahe 14 Milliarden Euro in dieser Region aufzeigen. Der makroökonomische Nutzen ist dabei noch nicht einmal mit einberechnet.

Vereinbarkeit des Luxemburger Eisenbahnprotokolls mit lokalem Recht

Wie bei jedem internationalen Vertrag zur Harmonisierung der geltenden Rechtsvorschriften wird das Proto-

koll in einigen Staaten das nationale Recht ändern und die Stellung der Gläubiger verbessern.

In einigen Staaten kann die Änderung des Insolvenzrechts ein Problem darstellen und muss über einen längeren Zeitraum, etwa im Rahmen einer allgemeinen Insolvenzrechtsreform, beschlossen werden.

Ein weiteres Thema wird die Spannung zwischen lokalen Gesetzen zur Vermögenssicherung, insbesondere wenn es ein lokales Register für persönliches Eigentum gibt, und einem Sicherungssystem, das im Widerspruch zu den Regeln des Protokolls stehen könnte, sein. Einige Staaten werden sich dieses Themas eventuell annehmen müssen, wobei das Endergebnis, die Vorrangstellung des Protokolls, nicht zu umgehen ist.

Da das eindeutige Nummerierungssystem parallel zu den Immatikulationsnummern arbeitet, muss dies keinen offensichtlichen Konflikt darstellen. Regierungen, Hersteller und Betreiber können dies als Gelegenheit nutzen, ihre – ohnehin zu regulierenden – Identifizierungspraktiken für Rollmaterial zu konsolidieren, indem sie sich auf das URVIS-Nummerierungssystem stützen. Darüber hinaus wird die Schaffung eines einheitlichen Identifizierungssystems, das für alle Arten von Rollmaterial gilt, für viele

Regierungen ein wichtiger Schritt nach vorn sein und es ihnen erleichtern, ein gemeinsames System zur Regulierung und Kontrolle aller Arten von Rollmaterial einzuführen. Es wird in vielen Bereichen helfen, nicht nur die Verfolgung jeglichen Rollmaterials zu erleichtern, sondern auch den Weg für maßgeschneiderte Instandhaltungsprogramme und effizientere Versicherungsprotokolle zu ebnet.

Entspannter ist die Frage der Autonomie der Parteien in Bezug auf die Wahl des auf die Sicherungsvereinbarungen und Leasingverträge anzuwendenden Rechts. Unter der Voraussetzung einer von den betreffenden Vertragsstaaten abgegebenen Erklärung, ermächtigt Artikel VI die Parteien, das auf die die Sicherheit begründende Vereinbarung anzuwendende Recht frei zu wählen. Diese Bestimmung ist insofern hilfreich, als sie unabhängig vom Standort des Schuldners gilt, was die Erstellung standardisierter Finanzierungsvereinbarungen erleichtert und gleichzeitig offensichtliche Rechtskollisionsrisiken ausschließt.

Das letzte Puzzleteilchen

Mit seinem Inkrafttreten wird das Luxemburger Eisenbahnprotokoll zu einem wesentlichen Element der neuen internationalen Eisenbahnordnung und Teil eines einheitlichen

Eisenbahnrechts, das nicht nur die grenzüberschreitende Güterbeförderung durch rollendes Eisenbahnmaterial sowie Zulassung und Betrieb des rollenden Eisenbahnmaterials regelt, sondern ebenfalls sicherstellt, dass die Eigentumsansprüche auf das Rollmaterial selbst in einem gemeinsamen System angemessen geschützt werden, wodurch ein weiteres Hindernis für einen reibungslosen grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb beseitigt wird. Das Protokoll bietet jedoch noch mehr. Es liefert einen Mechanismus, mit dem neues Rollmaterial beschafft und durch private Finanzierung zu einem vernünftigen Preis in das System eingebracht werden kann. Hierdurch sind Betreiber nicht mehr gezwungen, staatliche Finanzierung oder Garantien für die Beschaffung von rollendem Eisenbahnmaterial in Anspruch zu nehmen (und die Regierungen von dieser Last befreit). Dies ist ganz im Sinne ihrer Bestrebungen, den internationalen Eisenbahnpersonen- und Güterverkehr für die Logistikbranche und die Reisenden in einen wettbewerbsfähigen, kostengünstigen und ökologisch nachhaltigen Verkehrsdienst umzuwandeln. Die Staaten sollten das Protokoll rasch verabschieden und das letzte Puzzleteilchen einfügen.

*Howard Rosen
Chairman of the Rail Working Group*

VERANSTALTUNGSKALENDER 2018

DATUM	TAGUNGEN	ORG.	ORT
11. - 12. September	34. Sitzung der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH		Bern - Schweiz
11. - 12. September	Arbeitsgruppe zu Checklisten für die Befüllung und Entleerung von Kesselwagen für flüssige Stoffe		Niederlande
17.- 21. September	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	UNECE	Genf - Schweiz
25. - 26. September	Generalversammlung 13. Tagung		Bern - Schweiz

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2018

DATUM	TAGUNGEN	ORG.	LIEU
25. Juni - 3. Juli	UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter	VEREINTE NATIONEN	Genf - Schweiz
26. - 28. Juni	Internationale Eisenbahn Güterverkehrskonferenz GRFC	UIC	Genua - Italien
27. - 28. Juni	Arbeitsgruppe CIM	CIT	Bern - Schweiz
28. - 29. Juni	Ausschuss für Eisenbahn-interoperabilität und -sicherheit (RISC)	Europäische Kommission	Brüssel - Belgien
4. Juli	Vorlesung- European Training Centre for Railways (ETCR)	Collège de Bruges, die Eisenbahnagentur der EU	Brügge - Belgien
4. - 5. Juli	Expertengruppe CIM/SMGS	CIT	Bern - Schweiz
27. - 31. August	Expertengruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Zhennzhou - China
25. September	IAA – Symposium « Gefahrguttag »	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Verband der Automobilindustrie (VDA))	Hannover - Deutschland

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