



# Zeitschrift

127. Jahr, Nr. 1 2019

**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 Teilnahme der OTIF an einem gemeinsamen Seminar der EU und des GCC in Muscat (Oman)
- 5 Beitritt der Islamischen Republik Afghanistan zum COTIF
- 5 In Memoriam Dr. Kurt Spera

COTIF

- 6 Das Protokoll von Vilnius wird 20

### ENTWICKLUNGEN IM EISENBahnRECHT

COTIF - OTIF

- 7 Überwachung und Bewertung der Umsetzung und Anwendung der Rechtsordnung der OTIF

EISENBahnTECHNIK

- 12 Koordination und Kollaboration: Der Schlüssel zur Förderung des internationalen Eisenbahnverkehrs

GEFÄHRliche GÜTER

- 16 RID 2019 in Kraft
- 17 125 Jahre Gefahrgutvorschriften für die Eisenbahn
- 19 10. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Krakau, 21. bis 23. November 2018)

### VERANSTALTUNGSKALENDER



Photos

Valerio Compagnone OTIF  
Hossein Javadi



**N**ach dem 125. Jubiläum des COTIF im vergangenen Jahr feiern dieses Jahr das Protokoll von Vilnius und das COTIF 1999 ihren 20. Jahrestag. Diese Ereignisse waren Meilensteine für den Anwendungsbereich und die Ziele des COTIF. Sie bereiteten den Weg für eine Erweiterung der Vorschriften, mit denen die Eisenbahn zu einem wirklich internationalen Verkehrsträger gemacht werden sollte, beispielsweise durch die Schaffung einer Rechtsgrundlage für die gegenseitige Anerkennung von Eisenbahnmaterial und vertraglicher Beziehungen für die Nutzung der Infrastruktur im grenzüberschreitenden Verkehr. Im vergangenen Jahr wurde ein neuer Anhang H (EST) verabschiedet, auf den sich die Eisenbahnunternehmen künftig beim Betrieb ihrer Züge in mehreren Ländern werden stützen können.

Im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern wie Straße, Luft und Binnenschifffahrt ist der Eisenbahnbetrieb immer noch sehr stark national orientiert. Der internationale Eisenbahnverkehr ist oft nur eine fortlaufende Kette nationaler Verkehre, mit Zugneubildungen und einem Wechsel des Zugpersonals, der Vorschriften und des Betreibers an den Grenzübergängen. Um die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs zu erhalten und sein Versprechen zu erfüllen, der umweltfreundliche und effiziente Verkehrsträger der Zukunft zu sein, muss die Koordination international ausgebaut werden. Insbesondere in den folgenden drei Bereichen werden dabei entscheidende Entwicklungen stattfinden: Im Bereich der technischen Harmonisierung, damit Züge physisch auf verschiedenen Netzen fahren können, im Bereich der Digitalisierung und der Harmonisierung des internationalen Informationsaus-

tauschs, einschließlich Beförderungspapiere und Betriebsdaten und im Bereich der Angleichung der betrieblichen Zugangsbedingungen, damit Eisenbahnunternehmen auf verschiedenen Netzen betreiben dürfen. Die OTIF eignet sich hervorragend als Forum für die Ausgestaltung internationaler Rechtsvorschriften und bewährter Verfahren zur Unterstützung all dieser Vorhaben. Eine gute Zusammenarbeit mit und zwischen unseren Mitgliedern und Partnern sowie die breite und korrekte Anwendung des COTIF sind dafür unerlässlich.

Diese Ausgabe der Zeitschrift enthält aufschlussreiche Artikel über eine solche Zusammenarbeit zwischen Vertretern der Institutionen der Europäischen Union und dem Sekretariat der OTIF, über die sichergestellt werden soll, dass die Entwicklung des EU-Rechts und des COTIF zum Nutzen aller OTIF-Mitglieder ist. Ein weiterer Artikel hebt die Relevanz der Überwachung und Bewertung der Umsetzung und Anwendung des COTIF hervor, ein Thema, das bei der ersten Tagung der neu eingerichteten Arbeitsgruppe der Rechtsexperten diskutiert wird. Die Gefahrgutvorschriften (RID) sind ein gutes Beispiel für die regulatorische Harmonisierung zwischen den Verkehrsträgern und die Angleichung zwischen den Rechtssystemen der OSShD und der OTIF. Wie in dieser Ausgabe anschaulich beschrieben, hat das RID eine faszinierende Geschichte und erfordert gleichzeitig eine ständige Anpassung an die modernen industriellen und wissenschaftlichen Entwicklungen.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen.

**Bas Leermakers**

*Generalsekretär ad interim*

## TEILNAHME DER OTIF AN EINEM GEMEINSAMEN SEMINAR DER EU UND DES GCC IN MUSCAT (OMAN)

**A**m 16. und 17. Januar 2019 fand in Muscat (Oman) ein gemeinsames Seminar der Europäischen Union und des Golf-Kooperationsrates (GCC) in Muscat (Oman) statt. Die OTIF war im Rahmen der mit dem GCC unterzeichneten Gemeinsamen Absichtserklärung als privilegierter Partner bei der Entwicklung des neuen Eisenbahnnetzes ebenfalls eingeladen.

Das Seminar wurde von Herrn John Wylie, Frachtchef von ASYAD, der Holdinggesellschaft der omanischen Regierung, unter der insbesondere die Häfen, die Freihafengebiete, die Flughäfen, die Post, der öffentliche Verkehr, die Reedereien und die Eisenbahn zusammengefasst sind, eröffnet. Eröffnende Worte wurden auch von Herrn Khalid Alolayan, Transportdirektor des GCC, an die Teilnehmer gerichtet.

Herr Nathan Wiles, Vizepräsident von Oman Rail, erläuterte die für das Eisenbahnnetz in Oman festgelegten Standards, wie z. B. Ausrüstung mit ECTS, Level 2, Achslast von 32,5 Tonnen, mit der eine Wagenhöchstmasse von 130 Tonnen erzielt wird, Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h für

Personenzüge und 120 km/h für Güterzüge.

Für den Transport von Gips, Kalkstein und Dolomit von den omanischen Abbaustätten zum Hafen Duqm werde momentan eine eingleisige Eisenbahnlinie von 1500 Kilometern Länge gebaut, bei der verschiedene Standards optimiert würden. Für die Wagen, die in einem Zugverband von etwa 100 Wagen verkehren, sei eine Achslast von 40 Tonnen und damit eine Wagenhöchstmasse von 160 Tonnen vorgesehen. Für diese Eisenbahnlinie bestehe keine Garantie der Regierung und sie müsse sich daher selbst finanzieren.

Der Leiter der Abteilung Gefahrgut des Sekretariats der OTIF, Jochen Conrad, informierte in Vertretung des Generalsekretärs über die aktuellen Entwicklungen in den internationalen Vorschriften für den Eisenbahnverkehr. Dabei ging er insbesondere auf den neuen Anhang H zum COTIF, der einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr enthält, und auf das von der 13. Generalversammlung beschlossene Verfahren für die Revision der Anhänge zum COTIF ein.

Darüber hinaus informierte er über die wichtigsten Neuerungen im RID.

Bei der anschließenden Sitzung des EU-GCC-Steuerungskomitees wurde auf die besonderen Gegebenheiten des Eisenbahnverkehrs auf der Arabischen Halbinsel eingegangen. Dazu gehörten unter anderem die Einflüsse von Hitze und Sand auf das Rollmaterial und die Infrastruktur. Saudi-Arabien informierte über vorgesehene Studien zu Sandbewegungen in der Nähe von Eisenbahnlinien, das Verhalten von Verkabelungen bei Hitze- und Sandeinwirkung und die Wartungskosten in Zusammenhang mit den durch Sand bedingten höheren Verschleiß. Die Ergebnisse dieser nationalen Studie würden auch den übrigen GCC-Mitgliedstaaten zugänglich gemacht.

Der Vertreter der OTIF erneuerte das Angebot, Mitarbeitern aus den Eisenbahnverwaltungen der GCC-Mitgliedstaaten Gelegenheit für ein Praktikum im Sekretariat der OTIF zu geben, um sich über den Inhalt und die Anwendung der einzelnen Anhänge des COTIF näher zu informieren.

*Jochen Conrad*



## BEITRITT DER ISLAMISCHEN REPUBLIK AFGHANISTAN ZUM COTIF

Die Islamische Republik Afghanistan hat am 7. November 2018 einen Antrag auf Beitritt zum COTIF und zu seinen Anhängen gestellt. Dieser Beitritt wird zum 1. Mai 2019 wirksam.

Der Beitritt Afghanistans, das eben-

falls Mitglied der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) und der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit (OEC) ist, zum COTIF 1999 und all seinen Anhängen wird dazu beitragen, dem Eisenbahnverkehr zwischen Europa und Asien einen einheitlichen Rah-

men zu geben.

Das Sekretariat der OTIF begrüßt diesen Beitritt und heißt den neuen Mitgliedstaat der OTIF willkommen.

## IN MEMORIAM DR. KURT SPERA

Der Präsident des Internationalen Verbands der Tarifeure (IVT) und Conseiller Honoraire der OTIF Honorarprofessor Dr. Kurt Spera ist am 2. Februar 2019 im 90. Lebensjahr in Wien verstorben. Damit verliert die Organisation den wohl dienstältesten der an ihren Tagungen Teilnehmenden, der ihre Entwicklung seit der Zeit des Berner Zentralamts (OCTI), in der noch zwei selbständige internationale Übereinkommen CIM und CIV unter gemeinsamer Verwaltung bestanden, bis in die heutige Zeit mit großem Engagement und Fachwissen begleitet hat. Dabei sah sich Spera stets als Vermittler zwischen den nicht selten im Konflikt zueinander stehenden Interessen der Eisenbahnunternehmen und ihrer Kunden aber auch der seinerzeit durch den eisernen Vorhang getrennten Staaten und Eisenbahnen des Westens und des Ostens.

Spera musste vor allem in seiner Jugend viel Unrecht und Leid erleben und war noch Zeuge jener unseligen Zeit, in der Völker im Krieg verstrickt waren und viele Menschen ihrer Rechte, ihrer Würde und vielfach auch ihres Lebens beraubt wurden. Geschürtem Hass und ausgelebtem Wahn setzte Spera seinen Idealismus und Glauben an allen Menschen gemeinsame Werte entgegen.



Alle, die Spera noch bei Tagungen der OTIF erleben durften, namentlich bei der Generalversammlung in Vilnius, an deren Zustandekommen und Ablauforganisation er maßgeblich beteiligt war, werden sich an ihn als unermüdlich für die Förderung und Verbesserung des internationalen Eisenbahnverkehrs engagierten fachkundigen und stets kooperativ und konstruktiv gesinnten Kollegen erinnern. Als Mensch zeichnete sich Spera durch außerordentliche Höflichkeit aus und wurde wegen seiner Freund-

lichkeit, Warmherzigkeit und nicht zuletzt wegen seines nie versiegenden Humors allseits geschätzt.

Aus seinem eigenen Erleben fühlte sich Spera stets der Verständigung zwischen den Völkern und Staaten und der Idee des Weltfriedens verpflichtet. Ein Friedenslicht ist nunmehr erloschen, andere müssen die Flamme jetzt weitertragen.

## DAS PROTOKOLL VON VILNIUS WIRD 20

Die Unterzeichnung des Protokolls von 1999 zur Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 zum Ende der 5. Generalversammlung am 3. Juni 1999 in Vilnius war der Abschluss von vier Jahren harter Revisionsarbeit. Der Revisionsausschuss hatte über die vom Sekretariat vorbereiteten Entwürfe eines „neuen COTIF“ während 21 Tagungen und insgesamt 90 Verhandlungstagen beraten.

Die 5. Generalversammlung, die vom 26. Mai bis 3. Juni 1999 auf Einladung der litauischen Regierung in Vilnius tagte, beriet über 150 Anträge oder Änderungsvorschläge, was ihr nicht nur dank ihres Vorsitzenden, sondern auch dank der konstruktiven Haltung der Delegationen in relativ kurzer Zeit gelungen ist.

Das Inkrafttreten des Protokolls von Vilnius am 1. Juli 2006 war ein klarer Erfolg. Zudem lieferte es den

Mitgliedstaaten der OTIF, den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Nutzern des Eisenbahnverkehrs im Allgemeinen moderne und zuverlässige Rechtsvorschriften.

Das Sekretariat der OTIF hofft, dass alle an den Revisionsarbeiten Beteiligten werden sagen können, die Arbeit habe sich gelohnt!



Foto - Name:

- 1) Herr Vytautas Naudužas (Vorsitzender der 5. Generalversammlung, Litauen)
- 2) Herr Arimantas Račauskas (Stellvertretender Minister für Verkehr und Kommunikation Litauens)
- 3) Herr Anders Jacobæus (Delegierter Schwedens)
- 4) Frau Marie-Noëlle Poirier (Delegierte Frankreichs)
- 5) Herr Hans Rudolf Isliker (Delegierter der Schweiz)
- 6) Herr Valdas Adamkus (Präsident der Republik Litauen)
- 7) Hon. Prof. Dr. Kurt Spera (Honorarkonsul Litauens in Österreich, Präsident des internationalen Verbands der Tarifeure (IVT))
- 8) Herr Michel Burgmann (Generaldirektor des OCTI)
- 9) Herr Michael Harting (Delegierter Deutschlands)
- 10) Herr Gerfried Mutz (Rat im OCTI)

## ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG DER UMSETZUNG UND ANWENDUNG DER RECHTSORDNUNG DER OTIF

Die Überwachung der Anwendung und Durchführung aller im Rahmen der Organisation geschaffenen Rechtsvorschriften und ausgesprochenen Empfehlungen ist ein im COTIF (Artikel 2) verankertes Ziel. Hiermit kann die Effizienz existenter Rechtsinstrumente ermittelt und festgestellt werden, ob bestehende Vorschriften aktualisiert oder neue hinzugefügt werden müssen. Eine systematische Evaluierung würde darüber hinaus auch beim Finden bewährter Verfahren helfen und zu einer einheitlichen Auslegung beitragen.

Eines der Ziele des auf der 128. Tagung des Verwaltungsausschusses verabschiedeten Arbeitsprogramms 2018/2019 ist die „Überwachung der Anwendung und Umsetzung des COTIF“. Auf ihrer 13. Tagung am 25.-26. September 2018 hat die Generalversammlung die Einrichtung einer beratenden Arbeitsgruppe der Rechtsexperten gebilligt, deren Aufgabe unter anderem die „Überwachung und Bewertung der Anwendung und Umsetzung des COTIF“ sein sollte.

### Allgemeiner Hintergrund

Die Bedeutung einer systematischen Überwachung und Bewertung (Evaluation) von Politik und Gesetzgebung auf nationaler und internationaler Ebene wird zunehmend anerkannt. Bereits 1997 stellte die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) in ihrem Bericht über die Reform des Regelungsrahmens (*Report on Regulatory Reform*) fest, dass eine zentrale Funktion jeder demokratischen Regierung in der Förderung des wirtschaftlichen und sozialen Wohlergehens ihrer Bevölkerung liegt. Es besteht die Gefahr, dass insbesondere in einer Zeit tiefgreifender und rascher Veränderungen der wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen Vorschriften zu einem Hindernis für die Erreichung eben jenes wirtschaftlichen und sozialen Wohlstands werden können, für den sie bestimmt sind. Vor-

schriften, die Innovationen behindern oder unnötige Hindernisse für Handel, Investitionen und wirtschaftliche Effizienz schaffen; Doppelarbeit zwischen Regulierungsbehörden und verschiedenen Regierungsebenen und sogar zwischen Regierungen verschiedener Länder; der Einfluss von Interessengruppen, die Schutz vor dem Wettbewerb suchen, und Vorschriften, die veraltet oder zu schlecht konzipiert sind, um ihre beabsichtigten politischen Ziele zu erreichen, sind alle Teil des Problems.<sup>1</sup> Die vorgenannten Erwägungen sind auch für internationale Gesetzgeber relevant und anwendbar, da ihre Regelungstätigkeiten ein breites Spektrum von Bereichen abdecken, einschließlich Vertragsbeziehungen, technische Interoperabilität, Sicherheit usw.

In ihrer kürzlich veröffentlichten Studie mit dem Titel „International regulatory co-operation: the role of international organisations“ (Internationale Zusammenarbeit in Rechtsetzungsfragen: die Rolle internationaler Organisationen)<sup>2</sup> hat die OECD richtig beobachtet, dass nur eine begrenzte Anzahl internationaler Organisationen die Umsetzung ihrer Rechtsinstrumente systematisch überwachen. Dies ist kritisch, da mit der Überwachung der Umsetzung der Nutzen eines Rechtsinstruments im Hinblick auf die Stärkung des Einflusses der internationalen Organisation (und schlussendlich auch die Auswirkungen) bewertet werden können, sowie auch die Zweckdienlichkeit des Rechtsinst-

uments und jeglicher Überarbeitungsbedarf. Die OECD hat kürzlich mit über 40 internationalen Organisationen [einschließlich der OTIF] eine Partnerschaft für effektive internationale Rechtsetzung gefördert, um kollektive Aktionen zwischen internationalen Organisationen und ihren Interessengemeinschaften zu fördern und so die Qualität, Effektivität und Wirkung internationaler Regeln zu stärken.<sup>3</sup> Die Partnerschaft ist sektorübergreifend und dient, ungeachtet ihrer Art oder ihres Mandats, einer Vielzahl von an der internationalen Rechtsetzung beteiligten Organisationen. Die Partnerschaft arbeitet derzeit unter anderem an der Stärkung der Umsetzung von IO-Instrumenten und der Entwicklung einer größeren Evaluierungskultur von IO-Instrumenten.<sup>4</sup>

Das Ziel, die kontinuierliche Zweckdienlichkeit, Wirksamkeit und Effizienz von Rechtsvorschriften oder Maßnahmen im Allgemeinen zu gewährleisten, wird von einer wachsenden Zahl internationaler Organisationen anerkannt. Innerhalb der einzelnen internationalen Organisationen werden hierfür verschiedene Begriffe verwendet wie „Monitoring“, „Überwachung“, „Überprüfung“, „Evaluierung“, „Bewertung“ usw. Und selbst wenn dieselben Begriffe verwendet werden, so werden diese von den betreffenden Organisationen mitunter unterschiedlich definiert. Dennoch sind die Unterschiede in der Terminologie weitgehend theoretisch, da sich die Begriffe überschneiden und

1 *The OECD Report on Regulatory Reform: Synthesis*, OECD, Paris 1997, S.5.

2 „International Regulatory Co-operation: The Role of International Organisations“. In: *Fostering Better Rules of Globalisation*, OECD, Paris 2016, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264244047-en>.

3 <http://www.oecd.org/gov/regulatory-policy/international-organisations-and-role-in-irc.htm>.

4 <http://www.oecd.org/fr/gov/politique-reglementaire/a-partnership-for-effective-international-rule-making.htm>.

zu ähnlichen Ergebnissen in der Praxis führen. Die OTIF sollte die von anderen Organisationen eingeführten bewährten Verfahren als Inspirationsquelle für die Entwicklung ihres eigenen Systems nutzen.

Die Aufgabe, die Zweckdienlichkeit der Gesetzgebung aufrechtzuerhalten, kann nach Meinung diverser Generalanwälte des Gerichtshofs der Europäischen Union auch als allgemeine rechtliche Verpflichtung angesehen werden:

- „[...] kann es [...] Umstände geben, unter denen der Gemeinschaftsgesetzgeber verpflichtet ist, eine Maßnahme aufzuheben oder zu ändern, um einer späteren Entwicklung Rechnung zu tragen. Dies könnte z. B. der Fall sein, wenn eine Maßnahme nach ihrem Erlass diskriminierende Wirkungen entwickelt oder ihren Zweck offensichtlich erreicht hat, so dass eine Belastung des Einzelnen nicht mehr gerechtfertigt ist.“<sup>5</sup>
- „[...] dass im Bereich des Rechts nichts unveränderlich ist und das, was heute gerechtfertigt erscheint, es vielleicht morgen nicht mehr sein wird, woraus sich die Verpflichtung des Gesetzgebers ergibt, fortlaufend oder zumindest von Zeit zu Zeit die von ihm gesetzten Rechtssätze darauf zu überprüfen, ob sie den Bedürfnissen der Gesellschaft noch entsprechen, und jene Rechtssätze zu ändern oder aufzuheben, die jede Rechtfertigung verloren haben und dem neuen Kontext, in dem sie ihre Rechtswirkungen entfalten, nicht mehr angemessen sind.“<sup>6</sup>
- „[...] entspricht es einer verfassungsrechtlichen Verpflichtung, dass Rechtsvorschriften in dem Sinne relevant sein müssen, dass sie in technischer und sozialer Hinsicht auf ihre Zeit bezogen sind, und dass sie soweit angesichts einer späteren Fort-

entwicklung erforderlich, aktualisiert werden müssen.“<sup>7</sup>

Tatsächlich lässt sich aus den Gründungsakten (Verträgen) vieler internationaler Organisationen die gleiche verfassungsmäßige Verpflichtung ableiten, denn ohne die Anerkennung dieser Verpflichtung wird die tatsächliche Verwirklichung der legislativen Ziele bestenfalls vorübergehend sein.

### OTIF-Hintergrund

Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) ist ein bedeutendes zwischenstaatliches Rechtsinstrument, welches für rund fünfzig Staaten in Europa, Asien und Afrika ein einheitliches internationales Eisenbahnrecht bereitstellt. Das COTIF hat die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) mit dem Ziel begründet, das internationale Eisenbahnrecht zu verwalten und weiterzuentwickeln sowie im Eisenbahnbereich effektiv und effizient zu koordinieren.

Die Rechtstraditionen und die Organisation des Eisenbahnmarktes können zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten der OTIF stark variieren. Letztere sowohl wirtschaftlich als auch technisch. Diese Vielfalt trägt einerseits zur Entwicklung des Rechtssystems der OTIF bei ist gleichzeitig aber auch eine Herausforderung für dessen einheitliche Auslegung und Anwendung. Ziel der Organisation ist es, den internationalen Eisenbahnverkehr in jeder Hinsicht zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern (Artikel 2 § 1 COTIF). Diesem Ziel kommt die OTIF hauptsächlich durch den Erlass zwingender und nicht zwingender Rechtsvorschriften nach. Um eine wirksame Umsetzung der Ziele zu erreichen, ist es notwendig, dass die Rechtsvorschriften einerseits zweckmäßig sind und dies im Laufe

der Zeit auch bleiben und andererseits in allen Mitgliedstaaten einheitlich angewendet werden.

Im Hinblick auf die einheitliche Anwendung des Rechts legt das COTIF ausdrücklich ein in der Rechtsprechung und Rechtslehre allgemein anerkanntes Auslegungsprinzip dar, wonach bei der Auslegung und Anwendung des Übereinkommens ist seinem Charakter als internationalem Recht und der Notwendigkeit, die Einheitlichkeit zu fördern, Rechnung zu tragen (Artikel 8 § 1 COTIF), auch wenn die OTIF, wie die meisten anderen klassischen internationalen zwischenstaatlichen Organisationen, keine Polizei oder kein Organ zur Durchsetzung des COTIF-Rechts hat. Es gibt auch keinen internationalen Gerichtshof für die Auslegung und Anwendung des COTIF, der Einheitlichkeit und Kohärenz sicherstellen und wahren könnte. Das derzeit wichtigste Instrument, das zur einheitlichen Anwendung beiträgt, sind die Erläuternden Bemerkungen. Dennoch kann und sollte die Organisation im Hinblick auf die Förderung der Einheitlichkeit proaktiver sein.

Um die Zweckmäßigkeit ihrer Rechtsvorschriften zu gewährleisten, hat die Organisation Ad-hoc-Überprüfungen durchgeführt. Eine kohärente Systematik besteht dabei jedoch nicht.

Angesichts der Bedeutung, die der Beibehaltung der Zweckmäßigkeit und der einheitlichen Anwendung der Rechtsvorschriften zukommt, liefert das COTIF ausdrücklich eine Rechtsgrundlage für die Festlegung eines Überwachungs- und Bewertungssystems. Eine der vom COTIF zur Erreichung seiner Ziele dargelegten Maßnahmen besteht darin, die Anwendung und Durchführung aller im Rahmen der Organisation geschaffenen Rechtsvorschriften und ausgesprochenen Empfehlungen zu überwachen (Artikel 2 § 1 Buchst. e) COTIF).

<sup>5</sup> Schlussanträge des Generalanwalts Jacobs in der Rechtssache C-248/95 SAM Schifffahrt GmbH und Heinz Stapf gegen Bundesrepublik Deutschland, Absatz 38 (kursive Hervorhebung hinzugefügt).

<sup>6</sup> Schlussanträge des Generalanwalts Mischo in der Rechtssache C-241/01 National Farmers' Union gegen Secrétariat général du gouvernement, Absatz 51 (kursive Hervorhebung hinzugefügt).

<sup>7</sup> Schlussanträge des Generalanwalts Bobek in der Rechtssache C-528/16 Confédération paysanne u. a. gegen Premier ministre und Ministre de l'Agriculture, de l'Agroalimentaire et de la Forêt, Absatz 139 (kursive Hervorhebung hinzugefügt).



Es müssen also geeignete politische und institutionelle Vorkehrungen entwickelt und getroffen werden, um diese Maßnahmen systematisch und kohärent durchführen zu können.

## Rechtssystem der OTIF

Das Überwachungs- und Bewertungssystem sollte auf die gesamte Rechtsordnung der OTIF anwendbar sein. Letztere umfasst:

1. das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF):

- Grundübereinkommen;
- Protokoll über die Vorrechte und Immunitäten der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF);
- Anhänge zum Grundübereinkommen;
- Anlagen zu den Anhängen.

Das Übereinkommen im weiteren Sinne, mit allen oben beschriebenen konstituierenden Elementen, ist der Grundpfeiler und der am weitesten entwickelte Teil des Rechtssystems der OTIF;

2. sonstige im Rahmen der OTIF erarbeitete internationale Übereinkommen (bislang keine);

3. bindende Beschlüsse der Organe der OTIF:

- zur internen Governance: Wahl des Generalsekretärs, Ernennung der Mitglieder des Verwaltungsausschusses, Ruhen der Mitgliedschaft, Beiträge der Mitgliedstaaten usw.;
- zu Änderungen des COTIF;

4. zu anderen verbindlichen Vorschriften:

- Geschäftsordnungen der Organe;
- Personalstatut und seine Ausführungsbestimmungen;
- Finanz- und Buchführungsordnung und ihre Ausführungsbestimmungen;

5. nicht verbindliche Leitlinien, erläu-

ternde Bemerkungen usw. (nicht zwingende Rechtsinstrumente):

- autonome Rechtsinstrumente zur Erreichung der Ziele der Organisation (z. B. Entwurf eines unverbindlichen Rechtsrahmens für die Zugangsbedingungen zum Eisenbahnnetz);
- Rechtsinstrumente zur Unterstützung der Umsetzung und Anwendung des COTIF: diverse Leitfäden und Handbücher, die Erläuternden Bemerkungen und sonstige erläuternde Dokumente.

Die oben dargestellte Klassifizierung basiert auf der Art der Instrumente und ihrer Rechtswirksamkeit. In Bezug auf den Inhalt kann zwischen dem institutionellen Recht der OTIF und ihrem Eisenbahnrecht unterschieden werden. Das institutionelle Recht umfasst Rechtsstellung, Ziel, Organe und ihre Verfahren, Finanzierung, Haushalt, Beilegung von Streitigkeiten (zwischen Mitgliedstaaten untereinander und zwischen Mitgliedstaaten und der Organisation), Mitgliedschaft, Depositar usw. Das Eisenbahnrecht umfasst den Personen- und den Güterbeförderungsvertrag, die Beförderung gefährlicher Güter, den Vertrag über die Verwendung von Wagen, den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur, die technische Zulassung von Fahrzeugen, den sicheren Betrieb von Zügen, die Zugangsbedingungen zum Eisenbahnnetz, die Beilegung von Streitigkeiten usw.

Es sei daran erinnert, dass das internationale Eisenbahnrecht der OTIF nicht alle relevanten Aspekte eines bestimmten Eisenbahnrechtsbereichs abdeckt und auch explizite oder implizite Verweise auf das anwendbare nationale Recht enthält. So richtet sich gemäß Artikel 29 ER CIV denn auch die Frage, ob und inwieweit der Beförderer bei Personenschäden für andere als die in Artikel 27 und 28 vorgesehenen Schäden Ersatz zu leisten hat, nach Landesrecht (expliziter Verweis). Als weiteres Beispiel ist in den ER CIM nicht geregelt, wie die Zustimmung der Vertragsparteien zu einem Beförderungsvertrag zustande kommt. Folglich ist Landesrecht anwendbar

(impliziter Verweis auf die allgemeinen zivilrechtlichen Grundsätze des geltenden Landesrechts). Wenn also bestimmte Sachverhalte im COTIF nicht geregelt sind und ausdrücklich oder stillschweigend auf nationales Recht verwiesen wird, ist es unvermeidlich, dass unter verschiedenen nationalen Rechtsordnungen unterschiedliche Rechtslösungen anwendbar sein können.

Sowohl das institutionelle Recht der OTIF als auch das Eisenbahnrecht müssen wirksam und zweckdienlich sein und konsequent, kohärent und einheitlich angewendet werden.

## Definition des Überwachungs- und Bewertungssystems der OTIF

Die Arbeitsgruppe der Rechtsexperten hat den Auftrag, ein Überwachungs- und Bewertungssystem für die Rechtsordnung der OTIF zu entwerfen. Es muss ein gemeinsames Verständnis der Grundbegriffe wie Umsetzung, Anwendung, Überwachung und Bewertung festgelegt werden.

Die **Umsetzung** ist eine internationale Verpflichtung der Vertragsparteien des Übereinkommens, – zunächst durch die Übertragung in nationales Recht – die vollständige Anwendung sicherzustellen. Die Mitgliedstaaten haben unterschiedliche Systeme und behalten den Ermessensspielraum, der für die Umsetzung des OTIF-Rechts in die jeweiligen nationalen Rechtsordnungen erforderlich ist. Darüber hinaus ermächtigt das COTIF in einigen wenigen Fällen ausdrücklich bestimmte private Akteure zur Umsetzung seiner Bestimmungen. In Übereinstimmung mit Artikel 6 § 8 ER CIM beispielsweise legen die internationalen Verbände der Beförderer im Einvernehmen mit den internationalen Verbänden der Kundschaft und den in den Mitgliedstaaten für Zollfragen zuständigen Stellen sowie mit jeder zwischenstaatlichen Organisation, die in einer regionalen Wirtschaftsgemeinschaft besteht und die über eine eigene Gesetzgebungsbefugnis auf dem Gebiet

des Zolls verfügt, einheitliche Muster der Frachtbriefe fest.

**Anwendung** bezeichnet die effektive tägliche Umsetzung der Vorschriften in der Praxis. Im Gegensatz zur Umsetzung bezieht die Anwendung des OTIF-Rechts viele verschiedene Akteure mit ein: nationale Behörden, Fahrgäste, Beförderer, Eisenbahnunternehmen, Fahrzeughalter, Infrastrukturbetreiber usw.

Die **Überwachung** ist ein kontinuierlicher und systematischer Prozess der Datenerhebung über die Umsetzung und Anwendung der Rechtsakte der OTIF oder spezifischer Bestimmungen selbiger. Die durch die Überwachung der Umsetzung und Anwendung gesammelten Informationen bilden dann die Grundlage für die Bewertung.

Die **Bewertung** ist eine Evaluierung der tatsächlichen Auswirkungen des Rechtsinstruments der OTIF oder spezifischer Bestimmungen desselben, insbesondere in Bezug auf die Erreichung der Ziele sowie auf effektive Umsetzungs- und Anwendungsprobleme. Mit anderen Worten können die OTIF und die übrigen Beteiligten anhand der Bewertung feststellen, ob die Rechtsvorschriften gut funktionieren oder ob sie verbessert, ersetzt oder aufgehoben werden müssen. Das Überwachungs- und Bewertungssystem der OTIF sollte einen wichtigen Bestandteil der Gesetzgebungstätigkeit der Organisation darstellen. Dieses üblicherweise am Ende des Gesetzgebungsprozesses stehende System könnte gleichzeitig aber auch den Beginn eines neuen Gesetzgebungsprozesses auslösen.

Das Überwachungs- und Bewertungssystem der OTIF sollte mindestens folgende Elemente umfassen: Planung und Priorisierung, Datenerhebung, Einbeziehung der Interessengruppen, Ergebnisse und Follow-up.

**Planung und Priorisierung.** Aufgrund des Umfangs und der Komplexität des Rechtssystems der OTIF und der begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen ist eine Planung und

Priorisierung erforderlich, damit das Überwachungs- und Bewertungssystem wirksam umgesetzt werden kann.

**Daten.** Die Zuverlässigkeit und Vollständigkeit der Daten wird als *conditio sine qua non* für die Überwachung und Bewertung angesehen. Relevante Daten umfassen quantitative und qualitative Informationen sowie die Meinungen der Beteiligten. Zur Erhebung dieser Daten sollte nach der Annahme und dem Inkrafttreten genügend Zeit (in der internationalen Praxis in der Regel drei Jahre) vergehen, um die Auswirkungen messen zu können. Die Erhebung und Zusammenstellung von Daten sollte jedoch keinen zusätzlichen Verwaltungsaufwand mit sich bringen und Doppelarbeit vermeiden, so dass sich die OTIF in erster Linie auf einschlägige Daten stützen sollte, die vonseiten der Mitgliedstaaten und der regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration und anderer internationaler Organisationen und Verbände bereits verfügbar sind. Schließlich sind die vielfältigen und teilweise unterschiedlichen Interessen der am internationalen Eisenbahnverkehr Beteiligten allgegenwärtig. Es ist

unerlässlich, diese unterschiedlichen Interessen zu ermitteln und die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um negative Auswirkungen auf die Qualität der Daten und damit der Ergebnisse zu vermeiden.

**Interessengruppen (Beteiligte).** Zu den von der OTIF betroffenen Interessengruppen gehören unter anderem Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und Wagenhalter sowie die sie vertretenden Verbände. Ihre Erfahrungen, ihr Fachwissen und ihre Perspektiven sind wertvoll als primäre Informationsquelle für die praktische Anwendung von Vorschriften. Die Zusammenarbeit zwischen der OTIF und ihren Interessengruppen ist entscheidend, wenn die Rechtsordnung der OTIF ihren vollen Nutzen entfalten soll. Das Wissen über die praktische Anwendung und die Beiträge der Beteiligten sind von entscheidender Bedeutung für die Gestaltung und Bewertung des Rechtssystems der OTIF.

**Ergebnisse und Follow-up.** Die Ergebnisse der Überwachung und Bewertung eines Rechtsinstruments oder spezifischer Bestimmungen ha-

### Der Gesetzgebungszyklus der OTIF



ben keine Auswirkungen auf seinen Rechtsstatus. Der Rechtsstatus einer Bestimmung kann nur nach den vom COTIF vorgeschriebenen oder von den zuständigen Organen der OTIF festgelegten formalen Verfahren geändert werden. Eine abgeschlossene Überwachung und Bewertung sollte klare Informationen über die Wirksamkeit und Angemessenheit der Vorschriften liefern und Schwachstellen und andere Mängel sowie Stärken und bewährte Verfahren aufdecken. Daher müssen geeignete Folgemaßnahmen ermittelt werden, wie z. B. die Verbreitung bewährter Verfahren, die Einleitung eines förmlichen Überprüfungs-

verfahrens usw. Bei der Überwachung und Bewertung der Vorschriften sollte festgestellt werden, ob das Rechtssystem der OTIF:

- **zweckmäßig ist**, d. h. den Bedürfnissen der Beteiligten/des Marktes entspricht;
- **wirksam** ist, d. h. das gewünschte Ergebnis erzielt;
- **in sich** (d. h. mit allen Rechtsakten der OTIF) kohärent ist;
- **nach außen** mit anderen internationalen Rechtsinstrumenten (insbesondere mit anderen Systemen des internationalen Eisenbahnrechts) kohärent ist.

## Schlussfolgerung

Wenn die OTIF ihre Bedeutung bei der Festlegung internationaler Eisenbahnverkehrsvorschriften beibehalten oder sogar stärken will, ist die Überwachung und Bewertung ihres Rechtssystems unvermeidlich. Der Mechanismus sollte es ermöglichen, sowohl Erfolge als auch Misserfolge zu verstehen und eine solide Grundlage für zukünftige Entscheidungen zu schaffen.

*Aleksandr Kuzmenko*

## KOORDINATION UND KOLLABORATION: DER SCHLÜSSEL ZUR FÖRDERUNG DES INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHRS

Das COTIF schafft einen gemeinsamen und stabilen multilateralen Rechtsrahmen zur Förderung, Verbesserung und Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs. Zur Erfüllung ihrer Kernaufgabe, der Entwicklung internationalen Eisenbahnrechts, stützt sich die OTIF auf enge Koordination und Kollaboration mit ihren Mitgliedern und auf deren, aus der Entwicklung ihrer eigenen Eisenbahnvorschriften gewonnene Expertise und ihr Feedback. Im Folgenden wird eines ihrer Mitglieder, die Europäische Union (EU), genauer unter die Lupe genommen und die Herausforderung beleuchtet, die Angleichung und Kompatibilität der technischen Vorschriften unter Berücksichtigung des Anwendungsbereichs, der Ziele und der Entscheidungsfindungsprozesse des COTIF und des Rechtsrahmens der EU sicherzustellen.

In den letzten Jahren hat die Entwicklung des Eisenbahnrechts, einschließlich des Vertragsrechts, der Vorschriften und Bestimmungen für die technische Interoperabilität der Eisenbahnen, der Fahrzeugzulassung und der Beförderung gefährlicher Güter, eine neue Dynamik erfahren. Angesichts der globalen Prioritäten, ökologisch nachhaltig, effizient und benutzerfreundlich zu sein, und mit der Modernisierung des Schienenverkehrs in Richtung Automatisierung und Digitalisierung mussten die Regierungen neue nationale und internationale Gesetze verabschieden. Begründet durch das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) ist die OTIF zum Forum für die Weiterentwicklung und Förderung des Übereinkommens auf internationaler Ebene geworden. Sie trägt dabei den Praktiken und Entwicklungen ihrer bisher 50 Mitgliedstaaten Rechnung, die ihre eigenen nationalen Eisenbahngesetze erlassen haben oder noch dabei sind. Als Vertragsparteien des Übereinkommens teilen alle Mitglieder den Willen und die Verpflichtung, den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Schiene zu fördern. Zur Schaffung eines stabilen Rechtsrahmens, der für die Mitgliedstaaten national funktioniert und gleichzeitig den internationalen Eisenbahnverkehr fördert, ist für das Sekretariat der OTIF daher eine gute Kommunikation und Koordination mit den Mitgliedstaaten sehr wichtig.

In einigen Fällen, wie beispielswei-

se in der EU, haben sich die Länder zusammengeschlossen, um im Rahmen eines Vertrages gemeinsame Vorschriften zur Regelung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs zu entwickeln. Die EU hat einen komplexen, aber robusten Rechtsrahmen für den Eisenbahnverkehr entwickelt, dem 26 ihrer 28 Mitgliedstaaten entsprechen müssen. Diese 26 Mitgliedstaaten sind auch Mitglieder des COTIF und der OTIF und müssen somit sowohl die EU- als auch die COTIF-Rechtsvorschriften anwenden. Inkompatibilitäten zwischen den beiden Rechtssystemen sollten folglich vermieden werden.

In Bezug auf die technischen Vorschriften des COTIF ist dies derzeit geglückt, sie sind mit dem Rechtsrahmen der EU vereinbar. Allerdings nehmen Digitalisierung, Automatisierung, der Bedarf an neuen Prozessen und Instrumenten sowie die Einrichtung neuer Behörden immer mehr zu. Daraus ergibt sich, dass der Rechtsrahmen für den Eisenbahnverkehr nicht einfach nur aufrechterhalten werden kann, sondern auch durch eine kluge Koordination zwischen der OTIF und der EU weiter ausgebaut werden muss. Wie kann nun diese Herausforderungen unter Berücksichtigung des Umfangs, der Ziele und der Entscheidungsprozesse im Rahmen des COTIF und der EU angegangen werden?

Seit 1893, als sie mit der Entwicklung von Vertragsvorschriften für den internationalen Güter- und Personenverkehr begann, bis zum aktuellen, 1999

Die Europäische Union entwickelt seit Anfang der 90er Jahre ihre eigenen Eisenbahnrechtsvorschriften, darunter das 1., 2., 3. und jetzt das 4. Eisenbahnpaket, um einen stabilen supranationalen europäischen Rechtsrahmen für die Interoperabilität und Sicherheit im Eisenbahnwesen zu errichten und gleichzeitig den Markt für Zugang und Betrieb innerhalb und zwischen ihren Mitgliedstaaten durch die Schaffung des sogenannten einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zu öffnen.

verabschiedeten und am 1. Juli 2006 in Kraft getretenen Übereinkommen, hat die OTIF einen langen Weg zurückgelegt. Das COTIF 1999 enthielt erstmals rechtliche Bestimmungen für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zum internationalen Verkehr in Form der ATMF (Grundsätze, Ziele und Verfahren für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial) und der APTU (Verbindlicherklärung technischer Normen und Annahme der als ETV bekannten einheitlichen technischen Vorschriften). Innerhalb ihres Auftrags, bestehend in der Entwicklung des internationalen öffentlichen und privaten Eisenbahnrechts, strebt die OTIF die Schaffung eines gemeinsamen und stabilen vertraglichen und rechtlichen Rahmens zur Förderung, Verbesserung und Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs an. Zu diesem Zweck hat sie einen Entwurfs- und Entscheidungsprozess

ingerichtet, in den das Fachwissen der Experten und Vertreter ihrer Mitglieder einfließt. Die initialen Änderungsvorschläge des Übereinkommens und seiner Anhänge werden von den Vertragsstaaten oder dem Generalsekretär der OTIF eingereicht. Sie werden daraufhin innerhalb der zuständigen Ausschüsse oder der Generalversammlung von den Mitgliedstaaten weiterentwickelt, erwägt, beraten und angenommen.

Ab 2006 hat das Sekretariat der OTIF zusammen mit den Mitgliedstaaten und Vertretern des Eisenbahnsektors mit der Ausarbeitung der einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) begonnen. In Anbetracht der Tatsache, dass die EU bereits 2001 Bestimmungen in Form von technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) eingeführt hatte, war es nur logisch, auf eine Neuerfindung des Rades zu verzichten und die ETV an den bestehenden TSI auszurichten und die Angleichung auf internationaler Ebene sicherzustellen. In 2015 standen alle für die Zulassung jeglicher Fahrzeugtypen zum internationalen Verkehr relevanten Vorschriften auf OTIF-Ebene zur Verfügung und waren mit dem EU-Recht kompatibel.

Im Gegensatz zur OTIF ist in der EU der Entscheidungsprozess bei der Einführung eines neuen europäischen Eisenbahngesetzes mit einem Verfahren verbunden, bei dem die Europäische Kommission den sich aus Vertretern der EU-Mitgliedstaaten zusammensetzenden zuständigen Ausschüssen, z. B. dem Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC), Vorschläge für delegierte und Durchführungsrechtsakte unterbreitet. Das Sekretariat der OTIF nimmt im RISC-Ausschuss in beratender Funktion als Beobachter teil und informiert über das COTIF bei Fragen von gemeinsamem Interesse. Diese Beteiligung wird sowohl von der OTIF als auch von der EU als Zusammenarbeitsform mit gegenseitigem Nutzen unterstützt, die die Angleichung zwischen COTIF und EU-Recht und die Vermeidung möglicher Widersprüche oder Hindernisse in beiden Rechts-

ordnungen gewährleistet.

Das COTIF ist internationales Recht und besagt, dass die Staaten mit ihrem Beitritt zum Übereinkommen ihre Zustimmung geben, an seine Bestimmungen gebunden zu sein, wobei sie eine Erklärung abgeben können, ausgewählte Teile des COTIF nicht anzuwenden. Dies bedeutet, dass die OTIF-Mitgliedstaaten, die auch Mitglieder der EU sind, sowohl nach dem EU-Recht als auch nach dem COTIF rechtliche Verpflichtungen haben. Ein weiterer wesentlicher Unterschied zur EU ist, dass unter dem COTIF keine supranationale Rechtsdurchsetzung existiert, und die korrekte Anwendung hauptsächlich auf der Umsetzung und Durchsetzung durch das nationale Recht jedes Staates beruht.

Der Beitritt der EU zum COTIF in 2011 war ein Meilenstein, der die Rolle der EU veränderte, indem er sie – zusätzlich zu ihren Mitgliedstaaten in deren Rolle als Vertragsstaaten des COTIF – an das Übereinkommen band. Sowohl das Sekretariat der OTIF als auch die EU-Institutionen haben diese neue Situation angenommen, so dass das Sekretariat der OTIF in den letzten Jahren intensiv mit den Mitgliedstaaten, der Europäischen Kommission und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) zusammengearbeitet hat, um die fortlaufende Kompatibilität zwischen den technischen Vorschriften der beiden Rechtsordnungen sicherzustellen.

Die Gleichwertigkeit der ETV-Anforderungen nach COTIF- und der TSI-Anforderungen nach EU-Recht ermöglicht die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen, so dass sie frei zwischen EU- und Nicht-EU-Ländern zirkulieren können.

Ein weiteres Beispiel für eine erfolgreiche Angleichung ist die Einführung des Konzepts der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM), auf die sowohl in den ATMF als auch im EU-Recht Bezug genommen wird. Ohne eine solche Gleichwertigkeit dürften die Fahrzeuge die Grenzen zwischen EU- und Nicht-EU-Staaten

nicht in beide Richtungen überfahren.

In der Beitrittsvereinbarung wird die EU verpflichtet, „die OTIF bei der Verfolgung ihres Ziels der Förderung, Verbesserung und Erleichterung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs sowohl in technischer als auch in rechtlicher Hinsicht zu unterstützen“. In diesem Zusammenhang zielt die EU-Gesetzgebung darauf ab, die weitere Integration zwischen den EU-Staaten voranzutreiben und den sogenannten einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu errichten. Die EU-Mitglieder streben neben dem COTIF eine solche weitere Zusammenarbeit an. Dabei sollten widersprüchliche technische Bestimmungen jedoch unbedingt vermieden werden, da in Staaten, die sowohl der EU als auch der OTIF angehören, COTIF und EU-Recht gleichzeitig gelten können.

Artikel 2 der Vereinbarung über den Beitritt der EU zum COTIF besagt: „Unbeschadet des Ziels und des Zwecks des Übereinkommens, den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern, sowie unbeschadet seiner uneingeschränkten Anwendung gegenüber anderen Vertragsparteien des Übereinkommens wenden Vertragsparteien des Übereinkommens, die Mitgliedstaaten der Union sind, in ihren Beziehungen untereinander die Rechtsvorschriften der Union an und wenden dementsprechend nicht die Vorschriften aufgrund des Übereinkommens an, außer wenn für den betreffenden Gegenstand keine Unionsvorschriften bestehen.“

Daher könnte man argumentieren, dass es in der EU zwei Kategorien von technischen Bestimmungen gibt: diejenigen, die mit den technischen Bestimmungen des COTIF in Einklang gebracht werden und kompatibel bleiben müssen, und diejenigen, die im Bestreben um den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum über das COTIF hinausgehen. Die zweite Kategorie betrifft insbesondere die EU-Vorschriften zur Marktöffnung und Liberalisierung, die zwar nicht in den Anwendungsbereich des COTIF fallen,

aber auch nicht im Widerspruch dazu stehen sollten.

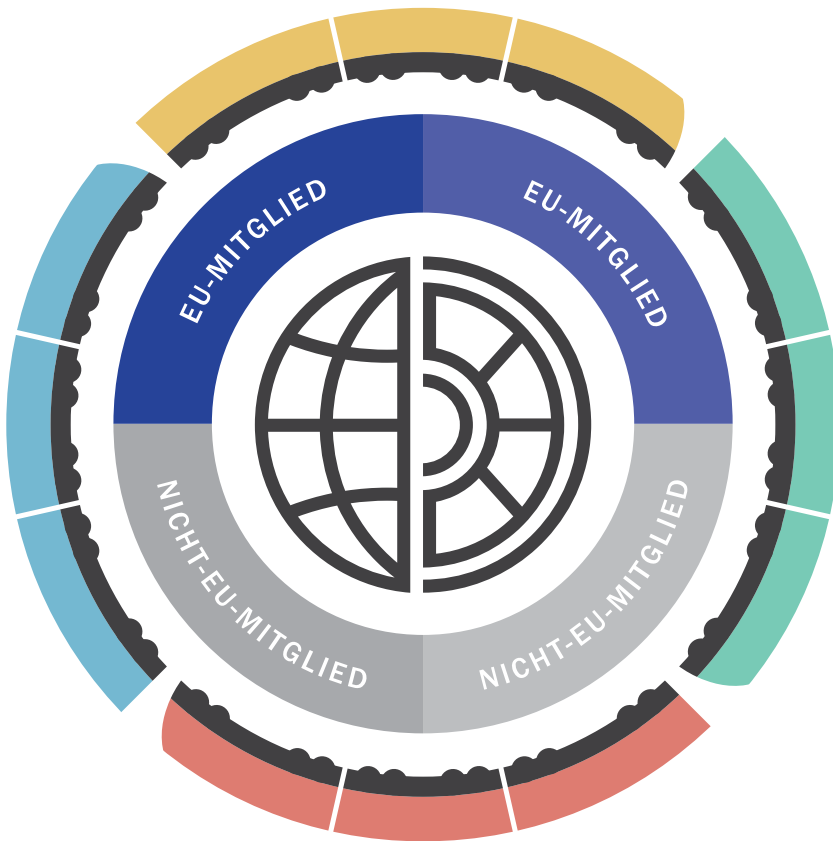
Im Jahr 2013 unterzeichneten OTIF, EU (Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission) und ERA eine Verwaltungsvereinbarung, um eine engere Zusammenarbeit und Koordination bei der Ausarbeitung von Rechtsvorschriften zu erreichen und mögliche Über-

scheidungen und Widersprüche zu vermeiden, die die gegenseitige Akzeptanz von Fahrzeugen und damit den internationalen Eisenbahnverkehr behindern können. Die Verwaltungsvereinbarung enthielt die Zusage aller Parteien, Informationen über bevorstehende Legislativvorschläge von gemeinsamem Interesse zu übermitteln. Aufgrund der unterschiedlichen Entscheidungsprozesse, an denen

die Mitglieder jeweils gegenseitig beteiligt sind, ist für die Sicherstellung, dass die Rechtsvorschriften auf internationaler und EU-Ebene mit möglichst geringer Verzögerung in Kraft treten können, die zeitliche Planung entscheidend.

So diskutierten und vereinbarten das Sekretariat der OTIF und die ERA auf der 35. Sitzung der Ständigen Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) die praktischen Modalitäten für die Mitteilung von Änderungen an den technischen Dokumenten der Telematikanwendungen für den Güterverkehr (TAF), wenn diese Änderungen bereits auf EU-Ebene, aber noch nicht auf COTIF-Ebene genehmigt wurden. Änderungen an den technischen Dokumenten sind zeitkritisch, da sowohl die EU- als auch die Nicht-EU-Staaten die TAF auf der Grundlage der gleichen Spezifikationen umsetzen sollten.

Der technische Pfeiler des von der EU in 2016 angenommenen 4. Eisenbahnpakets umfasst die Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2016/797 und die Sicherheitsrichtlinie (EU) 2016/798 und weist der ERA eine neue Rolle als Behörde zu. Infolgedessen müssen die EU-Staaten ihren nationalen Rechtsrahmen ändern, um den neuen EU-Vorschriften zur Überarbeitung der bestehenden TSI, den neuen EU-Verfahren für die Fahrzeuggenehmigung, der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung und den Verpflichtungen zum Datenaustausch zu Fahrzeugen und Infrastrukturen über digitale europäi-



**NICHT-EU-FAHRZEUG, VERWENDET ZWISCHEN NICHT-EU- UND EU-VERTRAGSSTAATEN**

Fahrzeugzulassung zum internationalen Verkehr gemäß COTIF



**EU-FAHRZEUG, VERWENDET IN DER EU**

Fahrzeuggenehmigung gemäß EU-Recht



**EU-FAHRZEUG, VERWENDET ZWISCHEN EU- UND NICHT-EU-VERTRAGSSTAATEN**

EU-Fahrzeuggenehmigung gemäß COTIF gültig



**NICHT-EU-FAHRZEUG, VERWENDET ZWISCHEN NICHT-EU-VERTRAGSSTAATEN**

Fahrzeugzulassung zum internationalen Verkehr gemäß COTIF

sche Register, wie das Europäische Fahrzeuginstanzregister (EVR) und das Infrastrukturregister (IR), Rechnung zu tragen. Dies bedeutet auch, dass die bestehenden EU-Vorschriften derzeit geändert und neue Vorschriften und Anforderungen entwickelt und eingeführt werden. In beiden Fällen werden einige dieser Vorschriften und Anforderungen, die für die Interoperabilität und die Eisenbahnsicherheit von Bedeutung sind, auf die Berücksichtigung von Marktöffnung und Liberalisierung geprüft, was möglicherweise zu Unvereinbarkeiten mit dem COTIF führen könnte.

EU-Vorschriften, die für das COTIF relevant sind und Auswirkungen auf seinen internationalen Rechtsrahmen haben können, müssen sorgfältig geprüft werden. Dies ist insbesondere in Bezug auf die Vorschriften für EU- und Nicht-EU-Fahrzeuge, die zwischen EU- und Nicht-EU-Staaten betrieben werden, von Belang, da in diesem Fall

die COTIF-Vorschriften gelten würden (siehe Beispiel in der Abbildung).

Mit den im 4. Eisenbahnpaket eingeführten Änderungen muss die Gleichwertigkeit der technischen Vorschriften der EU und des COTIF aufrechterhalten werden, um weiterhin die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen zu ermöglichen. Folglich muss die EU ihre Anforderungen so formulieren, dass die Einhaltung sowohl der EU- als auch der COTIF-Vorschriften weiterhin möglich bleibt. Diese Notwendigkeit gilt für technische Interoperabilitäts- und Sicherheitsanforderungen in gleicher Weise wie für die mögliche Entwicklung von Tools, die den Austausch von Fahrzeuginformationen erfordern. Ohne die Gewährleistung von Kompatibilität, Konnektivität (falls erforderlich) und eines angemessenen Informationsaustauschs besteht die Gefahr, dass Fahrzeuge nicht mehr aus der EU in Nicht-EU-Vertragsstaaten und

aus Nicht-EU-Vertragsstaaten in die EU fahren dürfen.

Bisher hat sich die Verwaltungvereinbarung als ein gutes Instrument für die Koordination und Kooperation erwiesen, das der OTIF auch geholfen hat, mehr Erfahrung und Wissen sowie ein besseres Verständnis der verschiedenen Praktiken und Prioritäten innerhalb der EU und auf internationaler Ebene zu gewinnen. Da das 4. Eisenbahnpaket neue Herausforderungen mit sich bringt, ist es unerlässlich, diese Zusammenarbeit fortzusetzen und dafür zu sorgen, dass die EU-Entscheidungsorgane das COTIF berücksichtigen und mit der OTIF zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass die Weiterentwicklung des EU-Rechts nicht zu Unvereinbarkeiten mit dem COTIF führt.

*Maria Price*

## RID 2019 IN KRAFT

**A**m 1. Januar 2019 sind die neuen Vorschriften der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) in Kraft getreten. Die RID-Ausgabe 2019 löst damit die Ausgabe 2017 ab. Gemäß einer allgemeinen Übergangsvorschrift dürfen allerdings die Vorschriften des RID 2017 noch bis zum 30. Juni 2019 angewendet werden.

Das RID gilt für die grenzüberschreitende Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter zwischen den derzeit 44 RID-Vertragsstaaten in Europa, Asien und Nordafrika. In den Mitgliedstaaten der Europäischen Union gilt das RID darüber hinaus nicht nur für den internationalen, sondern auch für den nationalen Verkehr.

Das RID ist mit den Empfehlungen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter harmonisiert, die als Basis für die Gefahrgutregelwerke aller Verkehrsträger dienen. Darüber hinaus erfolgt eine enge Abstimmung mit den Gefahrgutvorschriften für die Straße (ADR) und die Binnenschifffahrt (ADN). Durch dieses Vorgehen wird eine einfache Beförderung mit allen Verkehrsträgern sichergestellt.

Das RID 2019 enthält verschiedene

Neuerungen, die dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung tragen und die dazu beitragen, die Sicherheit des sauberen und energieeffizienten Verkehrsträgers Schiene weiter zu erhöhen.

Es wurden 12 neue UN-Nummern für Gegenstände, die gefährliche Stoffe der einzelnen Gefahrgutklassen enthalten, aufgenommen. Diese neuen UN-Nummern ermöglichen zusammen mit einer neuen Verpackungsanweisung und neuen Vorschriften für die Bezeichnung dieser Gegenstände eine vereinfachte Zuordnung und Beförderung einer Vielzahl von Gegenständen, die in ihrem inneren Aufbau gefährliche Güter enthalten.

Die Klassifizierungsvorschriften für ätzende Stoffe (Gefahrgutklasse 8) wurden vollständig überarbeitet. Insbesondere enthalten diese nun alternativen Methoden für die Zuordnung von Gemischen zu Verpackungsgruppen, was in der Vergangenheit immer zu Schwierigkeiten auf Seiten der Industrie geführt hatte.

Für beschädigte oder defekte Lithiumbatterien, die unter normalen Beförderungsbedingungen zu einer gefährlichen Reaktion neigen können,

und die bisher nur unter den von der zuständigen Behörde festgelegten Beförderungsbedingungen befördert werden durften, wurden zwei neue Verpackungsanweisungen aufgenommen.

Für Gasflaschen, die aufgrund ihrer speziellen Ausgestaltung den bisherigen Sicht- und Druckprüfungen nicht unterzogen werden können, wurden zerstörende Prüfungen zusammen mit einer statistischen Auswertung, die zur Ausmusterung eines gesamten Fertigungsloses führen kann, vorgesehen.

Das RID 2019, das in den Amtssprachen der OTIF (Deutsch, Englisch und Französisch) veröffentlicht wird, kann auf der Website der OTIF ([www.otif.org](http://www.otif.org)) eingesehen werden. Im Laufe des Jahres 2019 wird auch eine russische Fassung auf der Website veröffentlicht.

Die englische und französische Fassung wird zudem von zwei Verlagen in gedruckter Form herausgegeben. Die Bezugsadressen können ebenfalls der Website der OTIF entnommen werden.

*Jochen Conrad*



## 125 JAHRE GEFAHRGUTVORSCHRIFTEN FÜR DIE EISENBAHN

Die OTIF feierte im vergangenen Jahr das 125-jährige Jubiläum der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM), die zur damaligen Zeit als Anlage 1 die sogenannten „Vorschriften für die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände“ enthielt. Der Titel der CIM lautete damals „Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr“ und wurde von Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Österreich und Ungarn, Russland und der Schweiz unterzeichnet.

Die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) wird momentan in 44 Mitgliedstaaten der OTIF, also dem Vierfachen der damaligen Unterzeichnerstaaten, angewendet. Diese umfassen alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die über ein Eisenbahnnetz verfügen, die Maghreb-Staaten und einige Staaten Asiens. Während das RID normalerweise nur für den internationalen Verkehr Anwendung findet, muss das RID seit den neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts in allen EU-Mitgliedstaaten auch für den Binnenverkehr angewendet werden.

Die Gefahrgutvorschriften wurden damals in deutscher und französischer Sprache veröffentlicht und umfassten lediglich 34 Seiten je Sprachfassung. Die Vorschriften waren in Abschnitte mit römischen Zahlen (von I bis LIII) unterteilt. Jeder Abschnitt regelte die Beförderungsbedingungen für einen einzigen Stoff, ausgenommen die Nummer XXXV, welche die Vorschriften für die Zusammenpackung verschiedener gefährlicher Güter enthielt. Damit war die damalige Anzahl der zur Beförderung zugelassenen gefährlichen Güter sehr überschaubar.

Die 34 Seiten enthielten auch ein alphabetisches Verzeichnis „der vom internationalen Transporte ausge-

schlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände“, aus dem der Abschnitt abgeleitet werden konnte, in dem die jeweiligen Transportbedingungen enthalten waren. Einer weiteren Spalte konnte entnommen werden, ob eine Zusammenladung mit anderen Gegenständen zulässig war. Diese Art der Zusammenstellung wäre in der heutigen Zeit, in der das RID mehr als 1200 verschiedene Stoffe umfasst, von denen noch dazu viele Eintragungen eine ganze Gruppe von Stoffen erfassen, nicht mehr denkbar.

Sieht man sich nun die einzelnen Stoffe an, die zur damaligen Zeit als gefährlich galten, findet man beispielsweise Belustigungshölzchen, die in Klammern als bengalische Schellackpräparate umschrieben werden, unverpackte Borke, unverpackten Gips, frische, ungesalzene Häute, Hefe, frische Kälbermagen sowie übelriechende und ekelerregende Gegenstände. Viele dieser Stoffe gelten heute nicht mehr als gefährlich oder werden nicht mehr im internationalen Verkehr befördert.

Bei vielen Stoffen muss man berücksichtigen, dass die Eisenbahn zur damaligen Zeit mit Dampflokomotiven fuhr, von denen wegen des Funkenflugs ein hohes Risiko ausging. Ein Abschnitt befasste sich deshalb mit „Gegenständen, welche durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden können“. Darunter fiel insbesondere Heu, Stroh, Torf, Holzmehl, aber auch „vegetabilische Spinnstoffe“.

Beim Lesen der Vorschriften fallen auch Stoffe auf, die für den damaligen Betrieb der Eisenbahnen, der ohne Signaltechnik und Funkverbindung auskommen musste, von hoher Bedeutung waren: „Petarden für Knall-Haltesignale auf den Eisenbahnen“. Es handelte sich dabei um Knallkapseln, die mit einem Blechstreifen auf den Schienen befestigt wurden und beim Überfahren ausgelöst wurden. Der entstehende Knall war die

Aufforderung an den Lokführer, seinen Zug sofort zum Halten zu bringen. Diesen Knallkapseln war im ersten RID sogar die laufende Nummer I reserviert.

Andere Stoffe hingegen haben es – vielleicht mit einer etwas veränderten Schreibweise – bis in die heutige Zeit geschafft und verfügen über eine weltweit geltende UN-Nummer.

Die Beförderungsbedingungen enthielten in erster Linie Vorschriften für die Verpackung und in bestimmten Fällen auch Anforderungen an die Eisenbahnwagen. Sie enthielten aber in bestimmten Fällen auch vertragliche Bedingungen, wie zum Beispiel, dass die Eisenbahn im Falle von fäulnisfähigen tierischen Abfällen oder Stalldünger „sowie anderen Fäkalien und Latrinestoffen“ – vermutlich aus gutem Grund – eine Vorausbezahlung der Fracht verlangen konnte. Im Falle von flüssiger oder fester Hefe musste sich der Absender verpflichten, „für allen Schaden aufzukommen, der anderen Gütern oder dem Material infolge dieser Transportart erwächst, und zwar gegen Vorlage einer einfachen Kostenrechnung, deren Richtigkeit in jeder Beziehung ein für allemal zum voraus anerkannt wird“.

Die erste Ausgabe des RID datiert aus einer Zeit, in der es für keinen anderen Verkehrsträger verpflichtende Vorschriften für die internationale Beförderung gefährlicher Güter gab. Als 1957 das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße unterzeichnet wurde, diente das RID, das sich zwischen 1893 und 1957 in beträchtlichem Maße weiterentwickelt hatte, als Grundlage.

Um diese damalige Harmonisierung aufrechtzuerhalten, wurde in den 1970er Jahren die Gemeinsame RID/ADR-Tagung gegründet, die später um den Verkehrsträger Binnenschifffahrt ergänzt wurde und deren Aufgabe es ist, gemeinsame Vorschriften für alle

Landverkehrsträger zu entwickeln.

Das RID bildete nicht nur den Grundstein für das ADR, sondern diente auch der Anlage 2 zum Abkommen über den internationalen Eisenbahngüterverkehr (SMGS) der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD), als Grundlage. Seine Wirkung entfaltet das RID damit nicht nur in den traditionellen Mitgliedstaaten der OTIF, sondern weit in den asiatischen Raum hinein.

Früher war das RID ausschließlich für die internationale Eisenbahnbeförderung anwendbar. Aus diesem Grund gab es in der Vergangenheit zahlreiche nationale Vorschriften für die Gefahrgutbeförderung, die zwar auf dem RID basierten, aber verschiedene ergänzende Regelungen umfassten. Erst 1996 wurde das RID mit der

Richtlinie 96/49/EG der Europäischen Gemeinschaft auch für den rein nationalen Verkehr in den EU-Mitgliedstaaten direkt anwendbares Recht. Das RID liegt daher heute nicht nur in den Arbeitssprachen der OTIF (Deutsch, Englisch und Französisch), sondern in allen Amtssprachen der EU-Mitgliedstaaten vor.

Von verschiedenen Staaten, die selbst nicht Mitgliedstaaten der OTIF sind, besteht die Absicht, das RID als Grundlage für ihre eigenen nationalen Gefahrgutbeförderungsvorschriften zu verwenden. Andere Staaten streben nicht zuletzt wegen der internationalen Gefahrgutvorschriften, die mit den Gefahrgutvorschriften der übrigen Verkehrsträger sehr gut harmonisiert sind, einen Beitritt zum COTIF an.

Das RID umfasst heute mehr als

1000 Seiten, welche die wirtschaftliche Entwicklung in den vergangenen 125 Jahren widerspiegeln. Diese rasante Entwicklung hat dazu geführt, dass das RID wesentlich häufiger überarbeitet werden muss, als dies früher der Fall war. Während heute alle zwei Jahre ein Änderungsverzeichnis mit mindestens 100 Seiten Umfang herausgegeben wird, lag in früheren Zeiten eine Dekade zwischen zwei Revisionen.

Die große Anzahl an Mitgliedstaaten, die an den vom Sekretariat der OTIF organisierten Tagungen zur Gefahrgutbeförderung teilnehmen, unterstreichen die Bedeutung dieser Vorschriften, mit denen eine sichere Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter gewährleistet wird.

*Jochen Conrad*

## 10. TAGUNG DER STÄNDIGEN ARBEITSGRUPPE DES RID-FACHAUSSCHUSSES (KRAKAU, 21. BIS 23. NOVEMBER 2018)

Die 10. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe fand in direktem Anschluss an die 16. Sitzung der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses in Krakau statt. 21 Staaten, die Europäische Union, die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) und das Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sowie sechs Nichtregierungsorganisationen waren an dieser Tagung vertreten.

### Offene Fragen

#### Vorzeitige Anwendung von Normen

In RID sind Bestimmungen enthalten, die es der zuständigen Behörde ermöglichen, eine Norm, die für eine Inbezugnahme in einer zukünftigen Ausgabe des RID bereits angenommen wurde, zur vorzeitigen Anwendung zuzulassen, ohne dies dem Sekretariat der OTIF mitzuteilen. In der Ständigen Arbeitsgruppe wurde die Frage diskutiert, ob für die vorzeitige Anwendung einer Norm eine entsprechende Entscheidung der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung ausreichend ist oder die Norm dem RID-Fachausschuss im Rahmen eines schriftlichen Verfahrens zur Annahme vorgelegt werden muss. Die Ständige Arbeitsgruppe war sich einig, dass eine Annahme von Normen durch die Gemeinsame Tagung nicht ausreichend ist, um sie ohne Notifizierung des Sekretariats der OTIF zur Anwendung zuzulassen, da Entscheidungen der Gemeinsamen Tagung für die einzelnen Verkehrsträger nur empfehlenden Charakter haben.

Es wurde jedoch darauf hingewiesen, dass das RID es den zuständigen Behörden bereits ermöglicht, ein technisches Regelwerk anzuerkennen, um dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt Rechnung zu tragen, oder in Fällen, in denen im RID keine Normen in Bezug genommen sind, oder um bestimmten Aspekten Rechnung zu tragen, die in einer im RID in Bezug genommenen Norm nicht vorgesehen sind. In diesen Fällen muss die zuständige Behörde die Anerkennung eines solchen technischen Regelwerks dem Sekretariat der OTIF notifizieren, das diese Information anschließend auf der Website der OTIF veröffentlicht.

### Neue Anträge

#### Kennzeichnung von Anhängern im Huckepackverkehr

In den Vorschriften für den Huckepackverkehr wird für Anhänger, in denen Versandstücke befördert und die von ihrer Zugmaschine getrennt werden, gefordert, dass die orangefarbene Tafel auch an der Stirnseite des Anhängers oder die entsprechenden Großzettel (Placards) an beiden Längsseiten des Anhängers angebracht sein müssen.

Diese zusätzliche Anforderung wurde unter anderem deshalb in die Vorschriften aufgenommen, um zu vermeiden, dass eine orangefarbene Tafel, die nur auf der Heckseite eines Anhängers erscheint, eventuell durch ein zweites, auf demselben Tragwagen befördertes Straßenfahrzeug abgedeckt wird. Das Kennzeichen für in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter wird an dieser Stelle jedoch nicht erwähnt, obwohl auch hier der Fall eintreten kann, dass bei einem Anhänger, der von seiner Zugmaschine getrennt wird, das Kennzeichen nur auf der Heckseite erscheint.

Die Ständige Arbeitsgruppe beschloss eine Anpassung der Vorschriften, um auf der Stirnseite von Anhängern, in denen Versandstücke befördert und die von ihrer Zugmaschine getrennt werden, neben der orangefarbenen Tafel auch das Kennzeichen für in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter vorzuschreiben, sofern dieses auf der Heckseite angegeben ist.

#### Beförderung gefährlicher Güter als Expressgut

Es war die erste Sitzung des neuen Bienniums, die sich hauptsächlich mit Änderungsanträgen zum RID befasste, die in die Ausgabe 2021 des RID einfließen werden. Darüber hinaus wurden die Ergebnisse der in der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ geführten Diskussionen zur Risikobewertung der neuen besonders großen Tankcontainern für die Beförderung gefährlicher Güter behandelt und die überarbeiteten Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen für flüssige Stoffe und für Gase verabschiedet.

Die Ständige Arbeitsgruppe befasste sich mit der Frage, ob gefährliche Güter, die nicht für die Beförderung in begrenzten und in freigestellten Mengen zugelassen sind, auch von der Beförderung als Expressgut ausgeschlossen werden sollten.

Es wurde festgestellt, dass die aktuelle Situation bezüglich der Beförderung gefährlicher Güter als Expressgut in den einzelnen RID-Vertragsstaaten unterschiedlich ist. Während in manchen Staaten bereits seit mehreren Jahren keine Beförderungen als Expressgut mehr stattfinden, wird in anderen Staaten diese Art der Beförderung immer noch in Anspruch genommen. Insbesondere für Beförderungen von ansteckungsgefährlichen Stoffen der Klasse 6.2 zwischen Laboratorien oder von radioaktiven Stoffen der Klasse 7 für pharmazeutische Zwecke ist die Beförderung als Expressgut immer noch die bevorzugte Wahl. Darüber hinaus wurde darauf hingewiesen, dass bei der Beförderung als Expressgut keine Erleichterungen in Bezug auf

die Verpackungen gelten, wie dies bei begrenzten oder freigestellten Mengen der Fall ist.

Aus diesen Gründen einigte sich die Ständige Arbeitsgruppe darauf, zum jetzigen Zeitpunkt keine Entscheidung zu treffen, schloss jedoch eine eventuelle erneute Behandlung dieses Themas in der Zukunft nicht aus.

### Pflicht der Berichterstattung der an einem Ereignis Beteiligten

In ihrer Sitzung im September 2018 hatte die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung beschlossen, in die Liste der Beteiligten, die zur Einreichung eines Unfallberichts bei einem Unfall oder Zwischenfall verpflichtet sind, den Entlader hinzuzufügen (siehe auch Zeitschrift 4/2018, S. 24).

In diesem Zusammenhang forderte Spanien eine Klarstellung, ob alle oder nur bestimmte an einem Unfall oder Zwischenfall beteiligte Parteien einen Bericht vorlegen sollten.

Die Ständige Arbeitsgruppe war sich einig, dass nur derjenige Beteiligte, während dessen Tätigkeit sich der Unfall oder Zwischenfall ereignet, verpflichtet ist, einen Bericht zu erstatten. Falls die zuständige Behörde mehr Informationen benötigt, kann sie sich immer noch an die anderen an der Beförderung Beteiligten wenden.

Es wurde auch diskutiert, ob der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur immer einen Bericht vorlegen muss, wenn sich während der Beförderung auf dem von ihm betriebenen Netz ein Unfall oder Zwischenfall ereignet. Die Ständige Arbeitsgruppe stellte fest, dass in den RID-Vertragsstaaten diesbezüglich unterschiedliche Situationen anzutreffen sind. Während in manchen Staaten der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur verpflichtet ist, bei jedem Unfall oder Zwischenfall, der sich auf seinem Netz ereignet, einen Bericht vorzulegen, ist in anderen Staaten der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur nur in den Fällen betroffen, in denen der Unfall oder Zwischenfall durch einen Bestandteil der Eisenbahninfrastruktur verursacht wurde.

Auf eine Forderung Spaniens zur Erweiterung der Liste der Beteiligten, die zur Einreichung eines Unfallberichts bei einem Unfall oder Zwischenfall verpflichtet sind, ging die Ständige Arbeitsgruppe nicht ein. Es wurde aber vereinbart, die Ergebnisse der informellen Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zu Fragen der Berichterstattung über Zwischenfälle (siehe auch Zeitschrift 4/2018, S. 25-26) abzuwarten und das Thema gegebenenfalls in einer der nächsten Sitzungen der Ständigen Arbeitsgruppe erneut zu diskutieren.

### Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen

In ihrer Sitzung im Mai 2018 waren der Ständigen Arbeitsgruppe überarbeitete Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen für flüssige Stoffe unterbreitet worden (siehe auch Zeitschrift 3/2018, S. 27). Nachdem der europäische Verband der erdölverarbeitenden Industrie umfangreiche Kommentare zu diesen neuen Checklisten vorgelegt hatte, beauftragte die Ständige Arbeitsgruppe die für diese Aufgabe gegründete informelle Arbeitsgruppe, den vorgelegten Kommentaren nach Möglichkeit Rechnung zu tragen und gegebenenfalls auch die Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Gaskesselwagen anzupassen.

Der Vorsitzende der informellen Arbeitsgruppe legte nun der Ständigen Arbeitsgruppe Änderungsvorschläge zu den Sicherheitspflichten des Befüllers und des Entladers, in denen auf die Checklisten verwiesen wird, sowie überarbeitete Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen für flüssige Stoffe und für Gase zur Annahme vor. Die Ständige Arbeitsgruppe nahm die Änderungsvorschläge und die überarbeiteten Checklisten für die Ausgabe 2021 des RID an.

### Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“

Besonders große Tankcontainer

Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ stellte der Ständigen Arbeitsgruppe die Ergebnisse der vorangegangenen 16. Tagung der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ (Krakau, 19. und 20. November 2018) vor, die sich hauptsächlich mit den von der Firma BASF eingesetzten besonders großen Tankcontainern befasste.

Er fasste die Präsentation des Vertreters des CEFIC bezüglich der laufenden Risikobewertung und der einzelnen Arbeitspakete, die im Rahmen dieser Risikobewertung bearbeitet werden sollen, zusammen. Im Rahmen der Risikobewertung sollen drei verschiedene Systeme miteinander verglichen werden:

- Beförderung in konventionellen Kesselwagen,
- Beförderung in konventionellen Tankcontainern auf konventionellen Tragwagen, und
- Beförderung in besonders großen Tankcontainern auf innovativen 5L-Tragwagen, wobei «5L» für die fünf wesentlichen Verbesserungen steht: leise, leicht, lauffähig, logistikfähig und life-cycle-kostenorientiert.

Der endgültige Bericht sollte bis Ende Juli 2019 vorliegen.

Die Ständige Arbeitsgruppe beschloss, die Ergebnisse des endgültigen Berichts der Risikobewertung abzuwarten und weitere Diskussionen im Anschluss an die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“, die für den Herbst 2019 geplant ist, zu führen.

### Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS

Verweise auf EU-Richtlinien und EN-Normen

Im OSShD-Rechtsgebiet wird seit 2015 die unveränderte Ausgabe 2015 der Anlage 2 zum SMGS angewendet. Die Änderungen 2017 zur Anlage 2 zum SMGS waren aufgrund der Ablehnung mancher OSShD-Mitgliedstaat-

ten, im Text der Anlage 2 zum SMGS auf EU-Richtlinien und EN-Normen zu verweisen, nicht angenommen worden.

In den letzten zwei Jahren wurden verschiedene Vorschläge unterbreitet, um diese unbefriedigende Situation aufzulösen. Ein Durchbruch konnte erst erzielt werden, nachdem sich die OSShD-Mitgliedstaaten auf eine Ausgliederung der Verweise auf EU-Richtlinien und EN-Normen in ein separates Dokument (Verzeichnis der normativen und technischen Dokumente) einigen konnten. Im Text der Anlage 2 zum SMGS wird bei Verweisen auf Normen nur noch eine laufende Nummer erwähnt, unter der die jeweils anwendbare Norm im Verzeichnis erscheint. Das Verzeichnis enthält zu jeder Norm auch eine Angabe derjenigen Staaten, für die aufgrund anderer Rechtsvorschriften die Anwendung der Normen zwingend vorgeschrieben ist. Über dieses Thema wird in der nächsten Ausgabe der Zeitschrift näher berichtet.

Dank dieser Lösung war es in den Entscheidungsgremien der OSShD möglich, die Änderungen 2017 und 2019 zur Anlage 2 zum SMGS provisorisch anzunehmen. Da seitens der OSShD-Mitgliedstaaten im Rahmen des Notifizierungsverfahrens keine Widersprüche gegen die Annahme des gesamten Änderungspaketes eingelegt wurden, tritt die mit dem RID harmonisierte Ausgabe 2019 der Anlage 2 zum SMGS am 1. Juli 2019 in Kraft.

### Überarbeitung der Vorschriften für Kesselwagen des Kapitels 6.8

Der Vertreter Russlands informierte die Ständige Arbeitsgruppe über die

Änderungen, die in Kapitel 6.8 der Anlage 2 zum SMGS für Kesselwagen der Spurbreite 1520 mm für die Ausgabe 2019 beschlossen wurden oder im nächsten Biennium behandelt werden. Unter anderem wurde in der Sondervorschrift TE 22 der Wert für die minimale Energieaufnahme der Energieaufnahmeelemente je Wagende für Kesselwagen mit automatischer Kupplungseinrichtung von 130 kJ auf 140 kJ erhöht. Das Sekretariat wurde gebeten, einen Antrag auf eine entsprechende Änderung der Sondervorschrift TE 22 im RID samt einer angemessenen Übergangsvorschrift für die nächste Sitzung der Ständigen Arbeitsgruppe vorzubereiten.

In diesem Zusammenhang wurde darauf aufmerksam gemacht, dass in manchen Ländern innovative Wagen getestet werden, die mit automatischen Kupplungseinrichtungen ausgerüstet sind. Angesichts der Tatsache, dass die Sondervorschrift TE 22 für konventionelle Kesselwagen eine Energieaufnahme von 800 kJ je Wagende fordert, muss in der Zukunft überprüft werden, ob der wesentlich kleinere Wert von 140 kJ bei automatischen Kupplungseinrichtungen angemessen ist.

Der Vertreter Russlands stellte auch die Möglichkeit vor, in der Anlage 2 zum SMGS alle Vorschriften für Kesselwagen der Spurbreite 1520 mm in ein neues Kapitel 6.X zu überführen und das Kapitel 6.8 der Anlage 2 zum SMGS dem Kapitel 6.8 des RID in beiden Spalten (für Kesselwagen und für Tankcontainer) anzugleichen. Manche Delegationen waren der Meinung, dass die Aufnahme eines neuen Kapitels 6.X mit Vorschriften für Kesselwagen der Spurbreite 1520 mm auch

für das RID seine Berechtigung haben könnte, da in manchen RID-Vertragsstaaten Kesselwagen beider Spurbreiten im Einsatz seien. Da diese Frage eine gründliche Prüfung benötigt, war die Ständige Arbeitsgruppe zum jetzigen Zeitpunkt nicht in der Lage, diesbezüglich eine Aussage zu treffen.

## Verschiedenes

### Verabschiedung von Herrn Colin Bonnet und Wahl eines neuen stellvertretenden Vorsitzenden

Die Ständige Arbeitsgruppe wurde darüber informiert, dass der stellvertretende Vorsitzende, Herr Colin Bonnet (Schweiz), sich entschlossen hat, einen neuen Weg in seiner beruflichen Laufbahn einzuschlagen. Die Ständige Arbeitsgruppe bedankte sich bei Herrn Bonnet für die stets angenehme und effiziente Zusammenarbeit und wünschte ihm für seine berufliche Zukunft viel Erfolg.

Auf Vorschlag des Vertreters Deutschlands wurde Herr Othmar Krammer (Österreich) bis auf Weiteres zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

## Nächste Tagung

Die elfte Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird voraussichtlich vom 25. bis 29. November 2019 stattfinden.

*Katarina Burkhard*

## VERANSTALTUNGSKALENDER 2019

DATUM	TAGUNGEN	ORG.	ORT
24.-26. April	Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter	UNECE	Genf - Schweiz
6.-7. Juni	Informelle Telematik-Arbeitsgruppe	Deutschland	Tegernsee - Deutschland
12.-13. Juni	Fachausschuss für technische Fragen, 12. Tagung		Bern - Schweiz
19.-20. Juni	Informelle Arbeitsgruppe zur Verbesserung des Unfallberichts	Frankreich und Niederlande	Den Haag - Niederlande
25.-26. Juni	131. Tagung des Verwaltungsausschusses		Bern - Schweiz

## VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2019

DATUM	TAGUNGEN	ORG.	ORT
2.-4. April	Expertengruppe „Einheitliches Eisenbahnrecht“ (GEURL)	UNECE	Genf - Schweiz
9.-11. April	Ausschuss für Eisenbahinteroperabilität und -sicherheit (RISC)	Europäische Kommission	Brüssel - Belgien
15. April	Besuch der Rechtsfakultät der Universität Bern im Sekretariat der OTIF	Universität Bern	Bern - Schweiz
13.-17. Mai	Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (106. Tagung)	UNECE	Genf - Schweiz
14.-15. Mai	WP. 15 (ADR)	UNECE	Genf - Schweiz
21.-24. Mai	Zeitweilige Arbeitsgruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen
11.-13. Juni	Arbeitsgruppe „Risiko und Gefahr“	Internationaler Eisenbahnverband (UIC) und Rumänien	Den Haag - Niederlande
25.-26. Juni	Arbeitsgruppe CIM	CIT	Bern - Schweiz
1.-5. Juli	UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (55. Tagung)	UNECE	Genf - Schweiz
9.-11. Juli	Expertengruppe „Einheitliches Eisenbahnrecht“ (GEURL)	UNECE	Genf - Schweiz
10.-11. Juli	Expertengruppe CIM/SMGS	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](mailto:media@otif.org)

Es ist ebenfalls möglich, die Zeitschrift auf der Website der OTIF ([www.otif.org](http://www.otif.org)) unter „Medien“ einzusehen. Wir bedanken uns für Ihre Treue und wünschen viel Spaß beim Lesen!

**Die Redaktion**

Gryphenhübelweg 30 CH - 3006 Bern

Tel. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11 | [info@otif.org](mailto:info@otif.org) | [www.otif.org](http://www.otif.org)