



Zeitschrift

OTIF

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

128. Jahr
Nr. 1/2020

Zeitschrift für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

NEWS OTIF

- 4 Eisenbahn-Post-Projekt in Xiamen
- 4 Teilnahme der OTIF an den Diskussionen über das transasiatische Eisenbahnnetz
- 5 Besuch bei der Afghanischen Botschaft
- 6 Konsultationstag des Weltverkehrsforums
- 6 Fotos der OTIF online

COTIF

- 7 Depositarmittellungen seit dem 12. Dezember 2019
(Ausgabe 2019-3 der Zeitschrift)

WEITERVERBREITUNG

- 8 Diplomatische Konferenz über das LBB-Protokoll,
das Protokoll von Luxemburg und die OTIF
- 8 Internationales Symposium in Doboj
- 9 Vorstellung des RID in Peking
- 9 Besuch einer dänischen Delegation im Sitz der OTIF

ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT OTIF-COTIF

- 10 Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten
- 11 Von Xi'an über Baltijsk und Sassnitz/Mukran nach Hamburg

EISENBAHNTECHNIK

- 13 Fahrzeugregister
- 15 13. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen

GEFÄHRLICHE GÜTER

- 17 Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung
- 20 Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
11. Tagung

VERANSTALTUNGSKALENDER

Fotos

UPU

OTIF

Weltverkehrsforum

www.mukran-port.de

EDITORIAL



Die Chancen für den internationalen Eisenbahnverkehr durch den zunehmenden Handel zwischen Europa und Fernost, insbesondere mit China, sind enorm. So verkürzen sich die Transportzeiten auf der Schiene zwischen Asien und Europa rasant. Die Schiene wird immer mehr zu einer wirtschaftlichen und verlässlichen Alternative zur teureren Luftfracht und zum längeren Seeweg. Es bleibt zu hoffen, dass sich die negativen Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die Durchführung der Transporte schnell beheben lassen.

Welches Potenzial alleine der sogenannte *E-Commerce* für den Schienenverkehr bietet, wurde im Rahmen einer Veranstaltung unserer Berner Schwesterorganisation, des Weltpostvereins (WPV), in Xiamen/China deutlich. Hier gilt es, das Projekt „Mail by Rail“ zu realisieren, damit auch das Transportvolumen dieses stark im Wachsen begriffenen Wirtschaftssegments der Paketbeförderung nachhaltig per Schiene bewältigt werden kann.

Interessant ist aber auch, dass die Transporte auf der Schiene nicht nur auf wenige Korridore beschränkt sind, sondern dass eine Vielzahl von neuen Transportwegen gewählt wird. In unserer Zeitschrift erfahren Sie z. B. etwas über den Korridor, der über den russischen Oblast Kaliningrad und den deutschen Fährhafen Mukran auf Rügen führt. Grundlage für diese Transporte bildet der gemeinsame Frachtbrief CIM/SMGS, der sich auf das Recht der OTIF und OSShD stützt.

Im technischen Bereich basieren die COTIF-Vorschriften auf dem EU-Recht und sind mit diesem kompatibel. Mehrere COTIF-Bestimmungen werden derzeit im Lichte der Änderungen des EU-Rechts im Rahmen der technischen Säule des 4. Eisenbahnpakets überprüft. Diese Ausgabe der Zeitschrift enthält dazu einen Artikel über die Änderungen an den Spezifikationen der Fahrzeugregister und gibt einen Einblick in die Vorschläge, die bei der nächsten Tagung des Fachausschusses für technische Fragen am 16. und 17. Juni 2020 in Bern diskutiert werden. Angenehme Lektüre!

Wolfgang Küpper
Generalsekretär

EISENBAHN-POST-PROJEKT IN XIAMEN

Die Weltkonferenz des Weltpostvereins (WPV) über die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im elektronischen Handel (E-Commerce) fand vom 26. bis 28. November 2019 in Xiamen, Volksrepublik China, statt.

Am Mittwoch, den 27. November war der Generalsekretär der OTIF, Herr Küpper, zur Teilnahme an Sitzung 5 betreffend den elektronischen Handel und den internationalen Verkehr im Rahmen des Eisenbahn-Post-Projektes „Mail by Rail“ eingeladen.

Er betonte die Bedeutung der Zusammenarbeit und Harmonisierung, um, insbesondere im Hinblick auf die für den grenzüberschreitenden euro-asiatischen Eisenbahnverkehr geltenden Vorschriften, die Zersplitterung des internationalen Rechts zu verringern. In diesem Sinne ist die OTIF auch am Projekt „Mail by Rail“ des WPV für eine verstärkte Zusammenarbeit mit der Weltzollorganisation (WZO) und der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen

(OSShD) beteiligt.

Anschließend erläuterte Herr Küpper die wichtige Rolle der OTIF und des COTIF im internationalen Eisenbahnverkehr. Er beschrieb das COTIF als ein flexibles und neutrales internationales Übereinkommen, das den Transport von Gütern auf der Schiene und den intermodalen Verkehr zwischen

China und Europa erleichtere. Der Schienengüterverkehr habe ein großes Potenzial als billigere beziehungsweise schnellere Alternative zum Luft- und Seeverkehr; dennoch bleibe das Volumen gering. Das COTIF und seine Anhänge könnten Teil einer Regelungslösung zur Erleichterung der Eisenbahnbeförderung von Postpaketen im E-Commerce sein.



TEILNAHME DER OTIF AN DEN DISKUSSIONEN ÜBER DAS TRANSASIATISCHE EISENBAHNNETZ

Das Sekretariat der Wirtschafts- und Sozialkommission für Asien und den Pazifik der Vereinten Nationen (UNESCAP) lud den Generalsekretär der OTIF, Herrn Küpper, zur Teilnahme an der Tagung der Expertengruppe über den Einsatz neuer Technologien zur Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs ein, die im Rahmen der sechsten zweijährlichen Tagung der Arbeitsgruppe für das transasiatische Eisenbahnnetz

vom 9. bis 12. Dezember 2019 im Konferenzzentrum der Vereinten Nationen in Bangkok stattfand.

Ziel war es, bewährte Praktiken beim elektronischen Informationsaustausch zwischen den verschiedenen Eisenbahnakteuren auszutauschen, um einen reibungslosen Informationsfluss entlang der internationalen Eisenbahnkorridore zu gewährleisten.

Die durch ein 2009 in Kraft getretenes zwischenstaatliches Abkommen formalisierte transasiatische Eisenbahn ist für die Entwicklung der Eisenbahnen im asiatisch-pazifischen Raum von zentraler Bedeutung, da sie die nationalen Netze mit einem regionalen Netz verbindet.

In diesem Zusammenhang erläuterte Herr Küpper, dass das COTIF die Verbindung verschiedener Eisenbahnnetze

ermöglicht; das Übereinkommen bietet ein harmonisiertes Recht und einen Entwicklungsrahmen für die rechtliche und technische Interoperabilität. Konkret stellte er in diesem Zusammenhang die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale

Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV) vor.

Er schloss mit der Feststellung, dass die OTIF eine Schnittstellenrolle bei der Herstellung der Interoperabilität der Eisenbahnnetze spiele

und dass eine Harmonisierung beim Austausch elektronischer Informationen zwischen den Eisenbahnen, die die Grenzübergangszeiten verkürzen würde, notwendig sei, um die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs zu erhöhen.

BESUCH BEI DER AFGHANISCHEN BOTSCHAFT

Das Sekretariat der OTIF hat am 13. Januar 2020 der Botschaft und der Ständigen Vertretung der Islamischen Republik Afghanistan einen Höflichkeitsbesuch abgestattet.

Seit dem 1. Mai 2019 ist Afghanistan 51. Mitglied der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr. Sein Beitritt zum COTIF 1999 und all seinen Anhängen trägt dazu bei, einen einheitlichen Rahmen für den internationalen Eisenbahnverkehr zwischen Europa und Asien zu schaffen.

Der Generalsekretär der OTIF, Herr Küpper, und die Leiterin der Abteilung Verwaltung und Finanzen, Frau Andriamahatahity, trafen sich im Rahmen dieses Höflichkeitsbesuchs mit dem stellvertretenden Leiter der Ständigen Vertretung, Herrn Shoab Timory.



KONSULTATIONSTAG DES WELTVERKEHRSFORUMS

Am 28. Januar 2020 hat der Generalsekretär der OTIF, Herr Küpper, am Konsultationstag des Weltverkehrsforums (ITF) der OECD teilgenommen.

Wie jedes Jahr ist der Generalsekretär der Einladung des ITF gefolgt, um an diesem Tag die Möglichkeit zu nutzen, sich mit den wichtigsten im Verkehrsbereich tätigen internationalen Organisationen über die Zukunftsthemen der Gipfeltreffen 2020 und 2021 des Weltverkehrsforums auszutauschen.

Mit ihrem Auftrag zur Harmonisierung der internationalen Eisenbahngesetzgebung nimmt die OTIF eine Schnittstellenfunktion zwischen den sich unterscheidenden, sich ergänzenden und miteinander verknüpften rechtlichen und

technischen Systemen ein. Die Aufgabe der OTIF besteht ferner darin, durch die Schaffung eines sicheren internationalen Rechtsrahmens technische und technologische Innovationen im

Eisenbahnsektor zugunsten einer nachhaltigen Entwicklung zu unterstützen.

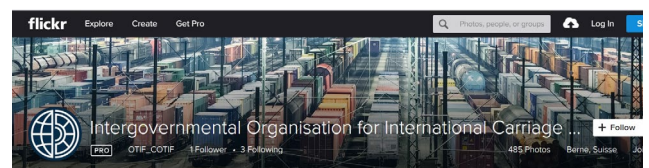
Der Generalsekretär dankt dem ITF herzlich für die Einladung.



FOTOS DER OTIF ONLINE

Das Sekretariat der OTIF freut sich, Ihnen mitteilen zu können, dass diverse Fotos von OTIF-Veranstaltungen jetzt auf dem Flickr-Konto der Organisation verfügbar sind.

www.flickr.com/photos/otif_cotif



DEPOSITARMITTEILUNGEN

seit dem 12. Dezember 2019

(Ausgabe 2019-3 der Zeitschrift)

NOT-20008	18.02.2020	Schweiz – Genehmigung der von der 13. Generalversammlung angenommenen Änderungen am COTIF und seinen Anhängen E und G
NOT-20004	05.02.2020	Korrekturen RID 2019
NOT-20003	05.02.2020	Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV – Änderung
NOT-20002	24.01.2020	Redaktionelle Korrekturen an der vom Fachausschuss für technische Fragen angenommenen deutschen Fassung der NVR-Spezifikation
NOT-20001	09.01.2020	Luxemburg – Ratifizierung der von der 12. Generalversammlung angenommenen Änderungen am COTIF und seinen Anhängen D, F und G
NOT-19029	13.12.2019	Im schriftlichen Verfahren vom Fachausschuss für technische Fragen angenommene Änderungen an der NVR-Spezifikation und an der Anlage 1 der ETV TAF

DIPLOMATISCHE KONFERENZ ÜBER DAS LBB-PROTOKOLL, DAS PROTOKOLL VON LUXEMBURG UND DIE OTIF

Auf Einladung des Internationalen Instituts für die Vereinheitlichung des Privatrechts (Unidroit) nahm das Sekretariat der OTIF an der Diplomatischen Konferenz zur Annahme des Protokolls zum Übereinkommen von Kapstadt betreffend Besonderheiten der Landwirtschafts-, Bau- und Bergbauausrüstung (LBB-Protokoll) teil, die vom 11. bis 22. November 2019 in Pretoria, Südafrika, stattfand.

Im Rahmen der Diplomatischen Konferenz organisierten Unidroit und die *Rail Working Group* am Dienstag, den 12. November 2019 im Ministerium für internationale Beziehungen und Zusammenarbeit der Republik Südafrika gemeinsam eine Nebenveranstaltung zur Präsentation und Diskussion der Rechtswirkung und der wirtschaftlichen Vorteile des Eisenbahnprotokolls von Luxemburg zum Übereinkommen von Kapstadt.

Mit dem Inkrafttreten des Eisenbahnprotokolls von Luxemburg wird das Sekretariat der OTIF die Funktion des Sekretariates der mit der Einrichtung des Internationalen Registers betrauten Aufsichtsbehörde übernehmen. Frau Andriamahatahity stellte in diesem Zusammenhang die OTIF und ihre künftige Rolle vor.

Das Eisenbahnprotokoll von Luxemburg ist genau wie das LBB-Protokoll eine Erweiterung des 2001 in Kapstadt angenommenen Übereinkommens über

internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung („Übereinkommen von Kapstadt“). Für sein Inkrafttreten ist die Ratifizierung von vier Staaten erforderlich. 2018 wurde das Eisenbahnprotokoll von Luxemburg von einem dritten Staat ratifiziert. Zur Vorbereitung auf die sich aus der vierten Ratifizierung ergebenden künftigen Entwicklungen arbeiten Unidroit, Verwahrer des Protokolls, die *Rail Working Group* und das Sekretariat der OTIF eng zusammen.



INTERNATIONALES SYMPOSIUM IN DOBOJ

Das Sekretariat der OTIF nahm am 29. und 30. November 2019 in Doboj, Bosnien-Herzegowina, am 7. internationalen Symposium über neue Horizonte in den Bereichen Verkehr und Kommunikation („*New Horizons of Transport and Communications 2019*“) teil.

Bei dieser Gelegenheit stellte Herr Dragan Nešić die OTIF vor und erläuterte die Einheitlichen Rechtsvorschriften des COTIF für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet

wird.

Das von der Fakultät für Transport- und Verkehrswesen der Universität von Ost-Sarajevo organisierte Symposium ist ein Treffpunkt für Forscher, Wissenschaftler, Experten und Kunden aus der Balkanregion. Es bietet die Gelegenheit zum Meinungsaustausch über Verkehrspolitik, nachhaltige Entwicklung und die Entwicklungsstrategie im Verkehrswesen. Das Sekretariat der OTIF nimmt seit mehreren Jahren an dieser alle zwei Jahre

stattfindenden Veranstaltung teil.

Das Sekretariat dankt der Universität von Ost-Sarajevo herzlich für ihr erneuertes Vertrauen.



VORSTELLUNG DES RID IN PEKING

Die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) lud den Leiter der Abteilung für Gefahrgut der OTIF, Herrn Conrad, nach Peking ein, um dort auf dem 2. Chinesisch-Deutschen Forum für intermodalen Verkehr vom 7. bis 11. Dezember 2019 sein Fachwissen auf dem Gebiet der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter mit den Veranstaltungsteilnehmern zu teilen.

Erst kürzlich hat das

Verkehrsministerium der Volksrepublik China beschlossen, das gesamte Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) mit dem Ziel des Beitritts zum ADR ins Chinesische zu übersetzen.

Für den vereinfachten intermodalen und internationalen Verkehr wäre es jedoch, wie von Herrn Conrad aufgezeigt, durchaus sinnvoll, auch

das RID anzuwenden und der OTIF beizutreten. In diesem Sinne stellte Herr Conrad das RID vor und erläuterte die Verbindung zwischen ADR und RID sowie die Interaktion dieser Vorschriften miteinander zum Vorteil der internationalen und intermodalen Beförderung gefährlicher Güter.

BESUCH EINER DÄNISCHEN DELEGATION IM SITZ DER OTIF

Am 17. Januar 2020 besuchten Vertreter der Abteilung für Eisenbahn- und Luftverkehr des dänischen Ministeriums für Verkehr und Wohnungswesen im Rahmen einer offiziellen Dienstreise den Sitz der OTIF, um einen Einblick in die schweizerische und internationale Verkehrspolitik zu erhalten.

Die aus ganz unterschiedlichen

Profilen bestehende Delegation aus Juristen, Wissenschaftlern und Wirtschaftswissenschaftlern erbat Informationen über die Beteiligung der OTIF an den Entscheidungsprozessen in der Verkehrspolitik und der internationalen Zusammenarbeit. Dabei ging es insbesondere um die Frage, wo die OTIF heute und in 10 Jahren steht und wie das Verhältnis

der OTIF zur EU aussieht.

Der Generalsekretär der OTIF, Herr Küpper hat sich über den Besuch der dänischen Delegation gefreut und dieser nach einer allgemeinen Einführung alle Fragen beantwortet.

ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG VON RECHTSINSTRUMENTEN

Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) besagt, dass die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) „die Anwendung und Durchführung aller im Rahmen der Organisation geschaffenen Rechtsvorschriften und ausgesprochenen Empfehlungen überwachen“ soll (Artikel 2 § 1 Buchst. e) COTIF).

Die Überwachung der Umsetzung und der Anwendung der Rechtsinstrumente der OTIF gibt Aufschluss über deren Nutzung. Gleichermaßen wird auf der Grundlage der Überwachungsergebnisse eine Bewertung der Rechtsinstrumente der Organisation Aufschluss über deren Angemessenheit und die etwaige Notwendigkeit einer Überarbeitung geben. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass eine erfolgreiche Umsetzung der Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten von der aktiven Beteiligung und Mitwirkung der Mitgliedstaaten, der regionalen Organisationen und der relevanten Interessengruppen abhängt.

Die Arbeitsgruppe der Rechtsexperten hat den Auftrag, ein Überwachungs- und Bewertungssystem für die Rechtsordnung der OTIF zu entwerfen. Die Annahme dieses Systems ist dann Zuständigkeit

der Generalversammlung, deren nächste ordentliche Tagung im September 2021 stattfindet. Auf ihrer 2. Tagung (Vilnius, 30. Oktober 2019) hat die Arbeitsgruppe der Rechtsexperten unter anderem:

1. den Vorschlag für einen Beschluss über die Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten (Beschlussentwurf) und die dazugehörigen erläuternden Anmerkungen mit den während der Sitzung genehmigten Änderungen unterstützend zur Kenntnis genommen;
2. den in Artikel 13 §§ 1 und 2 COTIF aufgeführten Organen der OTIF empfohlen, den Beschlussentwurf vorläufig anzuwenden, und das Sekretariat beauftragt, den Beschlussentwurf zu veröffentlichen und ihn den an den oben genannten Organen beteiligten Interessengruppen zusammen mit einer Erläuterung des mit dem Beschlussentwurf verfolgten Ziels zu übermitteln;
3. beschlossen, den Beschlussentwurf und die dazugehörigen erläuternden Anmerkungen unter Berücksichtigung der während der vorläufigen Anwendung gesammelten Erfahrungen zu

überarbeiten, bevor sie ihn der Generalversammlung zur Annahme vorlegt;

4. den Generalsekretär beauftragt, angemessene und umsetzbare Werkzeuge für die Sammlung und Verbreitung der Rechtsprechung und der Rechtspraxis der nationalen Gerichte und derjenigen regionaler Organisationen im Zusammenhang mit der Anwendung des Übereinkommens zu prüfen (Datenbank).

Auf der Grundlage des Beschlusses der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Erfolg des gesamten Überwachungsprozesses von der Zusammenarbeit mit den Beteiligten (Interessengruppen) und deren Interesse an diesem Thema abhängt, wurden der Beschlussentwurf über die Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten und die dazugehörigen erläuternden Anmerkungen auf der Website der OTIF zur Verfügung gestellt.

Alle Beteiligten sind somit ausdrücklich eingeladen, sich zu diesem Beschlussentwurf zu äußern und sich aktiv in seine vorläufige Anwendung einzubringen.

VON XI'AN ÜBER BALTIJSK UND SASSNITZ/ MUKRAN NACH HAMBURG

Im Einverständnis mit Russland hat Deutschland den Generalsekretär am 12. Juni 2019 gemäß Artikel 24 § 3 COTIF über die Eintragung der Schifffahrtslinie Sassnitz/Mukran – Baltijsk informiert.

Gemäß Artikel 24 § 5 COTIF wurden die Beförderungen auf dieser neuen Schifffahrtslinie nach Ablauf eines Monats ab dem Datum der Mitteilung des Generalsekretärs über ihrer Eintragung in die Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM, d. h. ab dem 19. Juli 2019, den Bestimmungen des COTIF unterstellt.

Die Schifffahrtslinie wird von der deutschen Reederei BREB GmbH & Co. KG, Cuxhaven betrieben. Am Dienstag, den 12. November 2019, erreichte ein Schiff mit den ersten 41 Containern eines Testzuges Sassnitz/Mukran. Dieser Zug startete am 1. November

2019 seine 10 000 km lange Reise in Xi'an China über Kasachstan, Russland und Weißrussland nach Baltijsk im Oblast Kaliningrad, wo die Container auf ein Schiff umgeladen wurden. In Mukran wurden die Container vom Schiff erneut auf Züge Richtung Hamburg geladen.

Diese Verbindung ist aktuell schneller als der Landweg durch Polen. Ziel ist es, einen Linienverkehr zu schaffen, der die Strecke in etwa zwei Wochen bewältigt.

Die Schifffahrtslinie Sassnitz/ Mukran – Baltijsk wird den besonderen Haftungsregeln gemäß Artikel 38 CIM unterstellt. Artikel 38 CIM befasst sich mit der Haftung des Beförderers auf der Seestrecke der Beförderung und bewirkt, dass zu den in Artikel 23 CIM vorgesehenen Haftungsbefreiungsgründen

verschiedene Sonderklauseln für den Seeverkehr hinzugefügt werden.

Es handelt sich hier jedoch ausdrücklich um eine Option, nicht um eine Verpflichtung. Wird dieselbe Seestrecke jedoch von mehreren in der Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM eingetragenen Unternehmen bedient, so müssen auf dieser Seestrecke für alle Unternehmen die gleichen Haftungsregeln gelten.

In Fällen, in denen solche Unternehmen im Einverständnis mehrerer Staaten in die Liste der Linien zur See aufgenommen werden, müssen sich diese Staaten außerdem vorher auf die Anwendung dieser Haftungsregeln einigen.

Da sich Deutschland und Russland bereits auf die



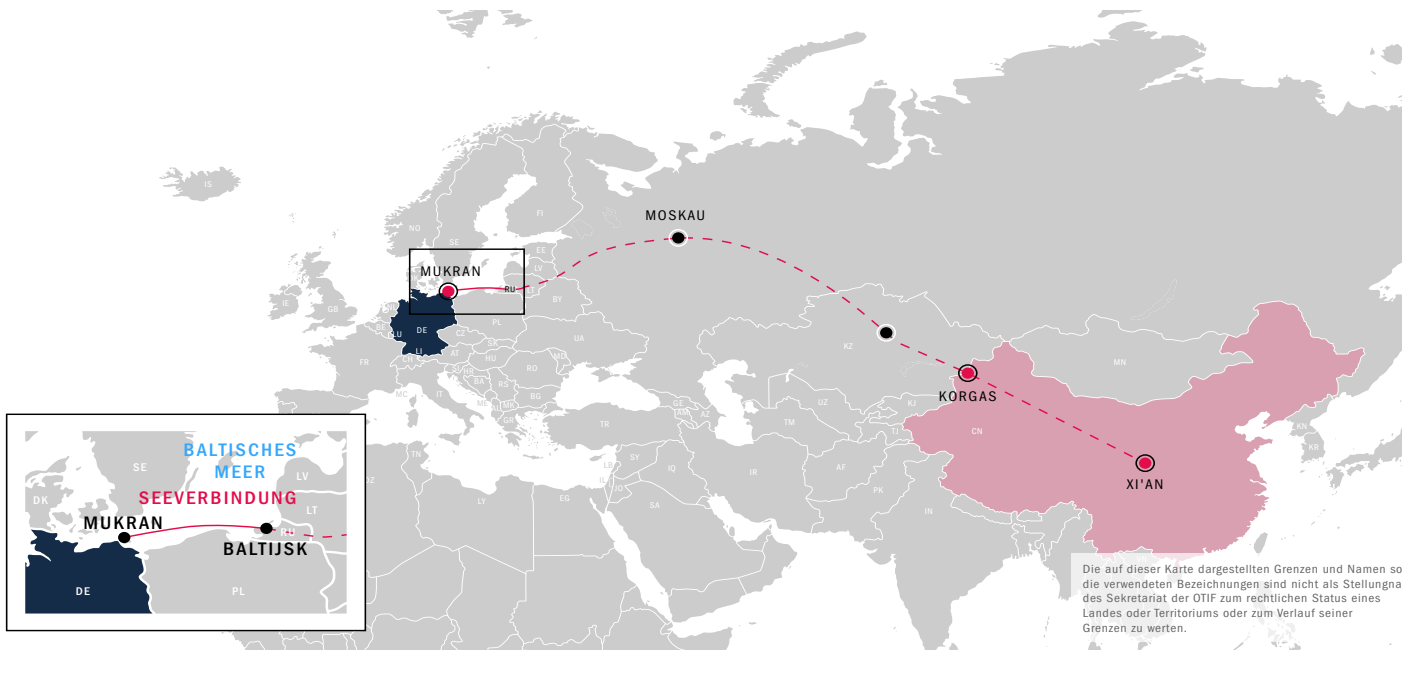
Eintragung der Reederei, die die Schifffahrtslinie Sassnitz/Mukran – Baltijsk betreibt, sowie auf die Anwendung der besonderen Haftungs Vorschriften gemäß Artikel 38 CIM geeinigt haben, muss die Eintragung einer neuen Reederei für den Betrieb dieser Verbindung auch wieder Gegenstand einer Einigung zwischen Deutschland

und Russland sein, und die für die neue Reederei geltende rechtliche Regelung muss zudem die gleiche sein wie für die deutsche Reederei BREB GmbH & Co KG.

Abschließend bedankt sich das Sekretariat der OTIF insbesondere bei der Baltic Port Rail Mukran GmbH für die Bereitstellung der

praktischen Informationen, die das Verfassen dieses Artikels erleichtert haben, und für die Erlaubnis, Fotos aus ihrer Pressemitteilung zu verwenden.

Iris Gries



FAHRZEUGREGISTER

Warum sind Fahrzeugregister für den internationalen Schienenverkehr wichtig und warum ändern sich die Spezifikationen dieser Register?

Der Zweck der Fahrzeugregister

Der internationale Eisenbahnverkehr ist auf Fahrzeuge angewiesen, die grenzüberschreitend eingesetzt werden können. Um von mehreren Ländern akzeptiert zu werden, müssen diese Fahrzeuge harmonisierte Anforderungen erfüllen, die gewährleisten, dass sie sicher gebaut, gut instand gehalten und mit den Strecken, auf denen sie eingesetzt werden, kompatibel sind.

Die zuständigen Behörden, Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen, Halter und sonstigen beteiligten Akteure benötigen Zugang zu allen relevanten Informationen über die zum internationalen Verkehr zugelassenen Fahrzeuge. Historisch gesehen war die auf den Fahrzeugen angebrachte Kennzeichnung die wichtigste Informationsquelle für Fahrzeuge im internationalen Verkehr. Zunehmend sind die verschiedenen Beteiligten nun jedoch auch auf die digitale Verfügbarkeit der Informationen angewiesen. Daher sollten wesentliche Fahrzeuginformationen über die Fahrzeugregister zugänglich sein, damit die beteiligten Stellen

- die ordnungsgemäße Eintragung eines Fahrzeugs sowie dessen Eintragungsstatus prüfen können;
- Informationen über die Betriebszulassung, einschließlich der zuständigen Behörde, des Verwendungsgebiets, der Nutzungsbedingungen und sonstiger Beschränkungen, abfragen können;

- die Bauart abfragen können, nach deren Muster das Fahrzeug gebaut wurde;
- den Halter, den Eigner und die für die Instandhaltung zuständige Stelle ermitteln können.

Fahrzeugregister gemäß ER ATMF

Gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF des COTIF ist die Eintragung eines Fahrzeugs in ein Register keine Voraussetzung für seine Zulassung zum oder seine Verwendung im internationalen Verkehr. Artikel 13 § 6 ATMF legt jedoch fest, dass die Daten in den Fahrzeugregistern als Anscheinsbeweis für die Zulassung gelten. Durch eine ordnungsgemäße Zulassung können somit langwierige Kontrollen des Zulassungsstatus eines Fahrzeugs bei dessen Grenzübergang vermieden werden. Die Eintragung von Fahrzeugen und der Zugang aller relevanten Akteure zu diesen Informationen ist daher für einen reibungslosen internationalen Eisenbahnverkehr unumgänglich. Jeder ATMF-Vertragsstaat sollte sicherstellen, dass ein Fahrzeugregister für die Registrierung aller relevanten Parameter zur Verfügung steht und für alle beteiligten Stellen eines jeden ATMF-Vertragsstaates zugänglich ist.

Bestehende Spezifikationen für Fahrzeugregister

Der Fachausschuss für technische

Fragen ist gemäß Artikel 20 § 1 Buchst. e) COTIF und Artikel 13 §§ 1, 4 und 5 ER ATMF für Entscheidungen über die funktionale und technische Architektur der Register zuständig.

Infolge konsekutiver Beschlüsse des Fachausschusses für technische Fragen auf seiner 5., 7. und 12. Tagung wurde für die Vertragsstaaten die Pflicht begründet, ihre nationalen Fahrzeugregister (NVR) in Übereinstimmung mit gemeinsamen betrieblichen und technischen Spezifikationen zu erstellen. Zweck der derzeitigen gemeinsamen operationellen und technischen Spezifikationen betreffend die nationalen Fahrzeugregister ist es, Mehrfacheintragen von zum internationalen Verkehr zugelassenen Fahrzeugen zu vermeiden und die in den verschiedenen nationalen Registern gespeicherten Fahrzeugdaten in einem gemeinsamen Format über einen einzigen internetbasierten Zugangspunkt zugänglich zu machen.

Die aktuelle NVR-Spezifikation der OTIF ist mit der NVR-Spezifikation der Europäischen Union harmonisiert. Sie regelt den harmonisierten Dateninhalt, die Datenformatierung und die Zugriffsrechte für nationale Register, sodass Daten durch die Verbindung jedes NVR mit einer zentralen Suchmaschine ausgetauscht werden können. Darüber hinaus hat die Eisenbahngagentur der Europäischen Union (ERA) im Rahmen der bestehenden NVR-Spezifikation der OTIF eingewilligt, die zentrale Suchmaschine ECVVR¹ für die

¹ Zentralisiertes europäisches virtuelles Einstellungsregister – bestehend aus zwei Teilen: dem virtuellen Einstellungsregister (VVR), der zentralen Suchmaschine der ERA, und den NVR, lokalen nationalen Einstellungsregistern.

Verbindung der verschiedenen NVR zur Verfügung zu stellen.

Am 1. Dezember 2019 hatten 31 Vertragsstaaten ein NVR gemäß NVR-Spezifikation der OTIF implementiert.

Künftige Spezifikationen der Fahrzeugregister

Die GD MOVE der Europäischen Kommission informierte die Arbeitsgruppe Technik (WG TECH), dass die Europäische Union am 25. Oktober 2018 in Übereinstimmung mit dem vierten Eisenbahnpaket der EU den Durchführungsbeschluss der Europäischen Kommission (EU) 2018/1614 über ein zentralisiertes europäisches Fahrzeugeinstellungsregister (EVR) angenommen hat, das von den Mitgliedstaaten genutzt werden soll. Diese neuen EVR-Spezifikationen werden die NVR-Spezifikation ablösen. Infolgedessen werden die Mitgliedstaaten der Europäischen Union die Nutzung ihrer jeweiligen NVR einstellen und die Daten von 26 angeschlossenen NVR in ein einziges zentrales Fahrzeugeinstellungsregister (EVR) migrieren. Ab dem 16. Juni 2021 soll das EVR einsatzbereit sein; bis dahin wird die Nutzung der NVR eingestellt.

Das neue EVR wird von der ERA erstellt und geführt werden. Die ERA wird auch die bestehende Standard-NVR-Software und die zentrale Suchmaschine ECVVR einstellen. Das EVR wird mit der aktuellen NVR-Spezifikation der OTIF nicht mehr kompatibel sein. Im Lichte dieser Entwicklungen muss die NVR-Spezifikation der OTIF also überarbeitet werden. Nicht-EU-Vertragsstaaten, insbesondere diejenigen, die derzeit die von der ERA bereitgestellte Standard-NVR-Software verwenden, sollten sich auf diese Änderungen vorbereiten.

Da das COTIF nur für den

internationalen Verkehr gilt, kann es auch nur die gemeinsame Nutzung von Daten über die im internationalen Verkehr eingesetzten Fahrzeuge vorschreiben. Fahrzeuge, die im nationalen Verkehr eingesetzt werden sollen, fallen nicht in den Anwendungsbereich des COTIF und damit auch nicht in den Anwendungsbereich der verbindlichen Fahrzeugregistervorgaben des COTIF. Dies unterscheidet sich vom EU-Recht, nach dem alle Fahrzeuge, unabhängig davon, ob ihr Verwendungsgebiet nur den Inlandsverkehr oder auch den zwischenstaatlichen Verkehr umfasst, eingetragen werden müssen.

Die Europäische Union hat den Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten die Möglichkeit der Nutzung des EVR angeboten. Die Bedingungen für eine solche Nutzung wären im Rahmen bilateraler Vereinbarungen zwischen den betroffenen Parteien auszuhandeln. Das Sekretariat der OTIF hat dieses Angebot der Europäischen Union als eine Option für Nicht-EU-Staaten, die kein eigenes Register einrichten wollen, begrüßt. Für Nicht-EU-Staaten, die viel internationalen Verkehr mit der EU haben, kann die Nutzung des EVR durchaus von Interesse sein. Für Staaten, die wenig oder keinen internationalen Verkehr mit der EU haben, könnten hingegen andere Registerlösungen dem EVR vorzuziehen sein.

Dem Fachausschuss für technische Fragen zur Annahme vorgelegter Text

Basierend auf dem Feedback der Experten und Vertreter der WG TECH-Tagungen wurde ein überarbeiteter Text zu den OTIF-Spezifikationen der Fahrzeugregister ausgearbeitet. Dieser Text wird dem Fachausschuss für technische Fragen auf seiner 13. Tagung am

16. und 17. Juni 2020 in Bern zur Annahme vorgelegt. Die WG TECH hat auf ihrer 38. und 39. Tagung die Vorgängerfassungen des Textes geprüft.

Die vorgeschlagenen neuen OTIF-Spezifikationen lassen den Staaten die Wahl, ob sie ein nationales Fahrzeugregister (NVR) einrichten, das EVR nutzen oder mit einem oder mehreren anderen Staaten ein weiteres gemeinsames Register einrichten und nutzen wollen. Alle Register müssen jedoch dem spezifizierten gemeinsamen Datenformat entsprechen und allen relevanten Stellen jedes anderen ATMF-Vertragsstaates Zugang gewähren. Dies sollte die künftige Entwicklung einer einzigen internetbasierten Suchmaschine erleichtern, die die gleichzeitige Suche in allen Registern ermöglicht.

Das EVR ist im Vorschlag berücksichtigt worden, und Staaten, die das EVR nutzen, erfüllen automatisch die OTIF-Spezifikationen.

Die Spezifikationen, die der 13. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (Bern, 16.–17. Juni 2020) zur Annahme vorgeschlagen werden, sind seit dem 25. Februar 2020 auf der [Website der OTIF](#) verfügbar.

Bas Leermakers

WAS ÄNDERT SICH?

Die einzelnen Komponenten des Vorschlags können wie folgt zusammengefasst werden:

- **Das gegenwärtige System aus verbundenen NVR und der zentralen Suchmaschine ECVVR wird zum 16. Juni 2021 eingestellt.**
- **Die Vertragsstaaten werden von der ERA die Standard-**

NVR-Software für ihre Fahrzeugregister nicht mehr erwerben können; Aktualisierungen und Support für die bestehende Standard-NVR-Software werden ab dem 16. Juni 2021 eingestellt.

- Bis spätestens 15. November 2020 wird die Europäische Union ein neues, zentrales europäisches Fahrzeugeinstellungsregister (EVR) einrichten.
- Alle Vertragsstaaten, die Mitglieder der EU sind, werden dieses EVR nutzen. Nicht-EU-Vertragsstaaten können das EVR auf der Grundlage eines mit der EU

abzuschließenden bilateralen Abkommens ebenfalls nutzen.

- Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten haben die Wahl zwischen der Nutzung des EVR und der Einrichtung und Nutzung eines anderen (eigenen) Registers.
- In allen Registern sind die Parameter in dem in den Spezifikationen der Fahrzeugregister festgelegten gemeinsamen Datenformat zu speichern.
- Auf Antrag und auf der Grundlage des elektronischen Identifizierungsmittels ist allen relevanten Parteien aller

Vertragsstaaten Zugang zu allen Registern zu gewähren.

- Jeder Vertragsstaat, unabhängig davon, ob er das EVR oder ein anderes Register nutzt, hat weiterhin seine nationale Eintragungsstelle, die Daten sammelt und in das Register einträgt.
- Der Fahrzeughalter ist für die Eintragung des Fahrzeugs durch die Eintragungsstelle verantwortlich.

13. TAGUNG DES FACHAUSSCHUSSES FÜR TECHNISCHE FRAGEN

Der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) wird am 16. und 17. Juni 2020 in Bern zum 13. Mal tagen. Der CTE ist eines der Organe der OTIF; er befasst sich mit Themen im Anwendungsbereich der ER APTU (Anhang F zum COTIF) und der ER ATMF (Anhang G zum COTIF), insbesondere mit den Vorschriften und Verfahren für die Zulassung von Fahrzeugen zum internationalen Verkehr.

Das Einladungsschreiben und die Tagesordnung der Tagung wurden am 27. Januar 2020 an die Mitglieder des Ausschusses versandt und auf der Website der OTIF veröffentlicht. [Link zum Einladungsschreiben.](#) Alle Arbeitsdokumente zu Tagesordnungspunkt 6 (Vorschläge betreffend Rechtsvorschriften) wurden am 25. Februar 2020 veröffentlicht; die übrigen Arbeitsdokumente werden am 21. April 2020 auf der Website der OTIF veröffentlicht. [Link zu dem Arbeitsdokumente.](#)

Auf seiner letzten Tagung 2019 hat der CTE sich selbst folgende Prioritäten gegeben:

- Als vorrangige Priorität für die Jahre 2019–2020 wurde die Überarbeitung der bestehenden Vorschriften für Güterwagen, insbesondere der ETV Güterwagen, der ETV Lärm und der ETV Kennzeichnung sowie der ATMF-Anlage A (ECM-Vorschriften) und der NVR-Spezifikation, festgelegt;
- als zweitrangige Priorität für die Jahre 2020–2021 wurde die Überarbeitung der Vorschriften für andere Fahrzeuge als Güterwagen, d. h. die ETV LOC&PAS und die ETV PRM, eingestuft. Ebenfalls in diese zweite Kategorie fällt die geplante Annahme einer neuen ETV Infrastruktur.

Die Gründe für die Überarbeitung sind zweierlei Art: Zum einen ist bedingt durch das Inkrafttreten der überarbeiteten APTU und ATMF am 1. März 2019 auch ein gewisser Anpassungsbedarf der detaillierteren subsidiären Bestimmungen, wie z. B. der ETV, entstanden. Zum anderen sind Änderungen erforderlich, um die Äquivalenz zwischen den ETV und den im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets geänderten TSI der Europäischen Union weiterhin zu gewährleisten.

Es folgt eine kurze Einführung zu einigen der Themen, mit denen sich der CTE 13 befassen wird:

- Der Vorschlag zur Änderung der ETV Güterwagen enthält neue

Anforderungen an automatische Umspursysteme, Bestimmungen betreffend den Umgang mit und die Instandhaltung von sicherheitskritischen Komponenten, Verweise auf die Streckenkompatibilitätsprüfung und die Aktualisierung der Verweise auf Normen und andere Rechtstexte;

- mit dem Vorschlag zur Änderung der ETV Lärm wird das Konzept der „leiseren Strecken“ eingeführt, mit dem den Staaten die Möglichkeit gegeben wird, Teile des Netzes für alte und lärmintensive Güterwagen, die die Vorbeifahrgeräuschgrenzwerte nicht einhalten, zu sperren;
- mit dem Vorschlag zur Überarbeitung der ATMF-Anlage A (ECM-Verordnung) wird vorgeschlagen, den Geltungsbereich der Zertifizierung von ECM für Güterwagen mit einigen Ausnahmen auf alle anderen Fahrzeugtypen auszudehnen;
- mit dem Vorschlag für eine vollständige Überarbeitung der Fahrzeugregisterspezifikationen auf der Grundlage von Artikel 13 ATMF soll der reibungslose Austausch von Fahrzeugdaten weiter erleichtert werden. Infolge des EU-Beschlusses über die Einrichtung eines zentralisierten europäischen Fahrzeugeinstellungsregisters (EVR) werden ab dem 16. Juni 2021 die Standard-Software für das NVR und die zentrale Suchmaschine (ECVVR), auf die in der aktuellen NVR-Spezifikation der OTIF Bezug genommen wird, veraltet sein. Künftig können die Vertragsstaaten entweder das EVR nutzen oder ein anderes Register einrichten, um den neuen Fahrzeugregisterspezifikationen zu entsprechen. Als nächster Schritt wird die Möglichkeit der

Entwicklung einer zentralen Suchmaschine diskutiert;

- die Vorschläge zum Arbeitsprogramm des CTE für die nächsten Jahre betreffen u. a. den Abschluss der Überarbeitung anderer ETV und die Ausarbeitung von Anlagen zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (ER EST) – Anhang H zum COTIF.

Nach Abschluss dieser zwei Tage CTE am 17. Juni findet direkt im Anschluss dann die 40. Tagung der Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) statt.

Alle Mitgliedstaaten und regionalen Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, sind als Mitglieder des Ausschusses eingeladen. Darüber hinaus sind auch assoziierte Mitglieder und internationale Organisationen und Verbände (CEN, CER, CIT, EIM, ERFA, ETF, GCC, IVA, NB-Rail, OSShD, UIC, UIP, UIRR, UITP und UNIFE) als Beobachter zur CTE-Tagung eingeladen.

Dragan Nešić

VORLÄUFIGE TAGESORDNUNG DES CTE 13

- 1. Annahme der Tagesordnung**
- 2. Anwesenheit und Quorum**
- 3. Wahl des Vorsitzenden**
- 4. Vorschlag zur Änderung der Geschäftsordnung des Fachausschusses für technische Fragen**
- 5. Zur Information**
 - 5.1 Allgemeine Informationen des OTIF-Sekretariates**

5.2 Bericht der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen

6. Beschlussvorschläge mit Rechtswirkung

6.1 Änderung der ETV Lärm

6.2 Änderung der ETV Güterwagen

6.3 Änderung der ETV Kennzeichnung

6.4 Vollständige Überarbeitung der Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM-Vorschriften)

6.5 Vollständige Überarbeitung der Spezifikationen zu den Fahrzeugregistern

7. Zur Diskussion

7.1 Gegenseitige Anerkennung der OTIF und der EU ihrer jeweiligen ECM-Zertifizierungsstellen und sonstigen Stellen

7.2 Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen

8. Verschiedenes

9. Nächste Tagung

GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG

(Genf, 17. bis 26. September 2019)

Vom 17. bis 26. September 2019 fand in Genf die vierte und letzte Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung des Bienniums 2018/2019 statt. Da bei dieser Tagung nicht alle Fragen abschließend geklärt werden konnten, werden auch bei der Frühjahrstagung im März 2020 noch Diskussionen zu den Änderungen 2021 zum RID/ADR/ADN geführt werden müssen.

Die Gemeinsame Tagung befasste sich in erster Linie mit der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit der 21. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter. Darüber hinaus hatte die Gemeinsame Tagung einige tankspezifische Themen und neue Anträge zu behandeln.

22 Staaten, die Europäische Union und das Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sowie 12 Nichtregierungsorganisationen waren an dieser Tagung vertreten.

Tanks

Saug-Druck-Tanks für Abfälle

Beim Befüllen von Saug-Druck-Tanks für Abfälle saugt eine Druck-Vakuumpumpe Dämpfe aus dem Inneren des Tanks an und leitet sie in die Atmosphäre ab. Das RID/ADR verlangt, dass die Öffnung der Druck-Vakuumpumpe so angeordnet ist, dass alle entzündbaren oder giftigen Dämpfe so abgeleitet werden, dass sie keine Gefahren verursachen können. Nach Ansicht des Vereinigten Königreichs sind Bauformen nicht zugelassen, die für den Anschluss einer zusätzlichen Leitung ausgelegt sind, welche die Dämpfe an einen sicheren Ort ableitet.

Verschiedene Teilnehmer waren jedoch der Ansicht, dass die derzeitigen Vorschriften diesbezüglich keine Vorgaben treffen und unterschiedliche technische Lösungen zulassen. Dennoch wurde beschlossen, in Unterabschnitt 6.10.3.8 a) eine Bemerkung mit einem Beispiel hinzuzufügen, wie diese Vorschrift erfüllt werden kann.

Informelle Arbeitsgruppe für die Prüfung und Zertifizierung von Tanks

Die informelle Arbeitsgruppe für die Prüfung und Zertifizierung von Tanks, die im März 2015 von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zur Festlegung eines gemeinsamen Ansatzes der gegenseitigen Anerkennung von administrativen Kontrollen und Verfahren für Konformitätsbewertungen, Bauartzulassungen und Prüfungen von Tanks eingerichtet wurde, konnte nicht wie ursprünglich erwartet ihre Arbeiten vor der Gemeinsamen Tagung abschließen (siehe Zeitschrift 2/2019, S. 18). Die informelle Arbeitsgruppe trifft erneut vom 11. bis 13. Dezember 2019 zusammen, um einen endgültigen Text zu verabschieden, welcher der Gemeinsamen Tagung im März 2020 vorgelegt werden wird.

Normen

Für die Unterabschnitte 6.2.4.1 und 6.2.4.2 entschied die Gemeinsame Tagung, auf verschiedene überarbeitete Fassungen von Normen für Druckgefäße Bezug zu nehmen.

Zu Unterabschnitt 4.1.6.15, der Verweise auf Normen enthält, die für UN-Druckgefäße anzuwenden sind, entschied die Gemeinsame

Tagung, in allen Fällen auf die EN ISO-Fassung der aufgeführten Normen zu verweisen, sofern eine solche vorhanden ist. Dadurch kann die Bemerkung entfallen, die darauf hinweist, dass die EN-Fassung der zitierten ISO-Norm ebenfalls verwendet werden darf.

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

Traditionell beschäftigt sich die Gemeinsame Tagung bei ihrer letzten Sitzung des Bienniums mit der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit der neuesten (derzeit 21.) Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter. Diese Arbeiten wurden von einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe vorbereitet, die eine dreitägige Sitzung im April abgehalten hatte.

Im Zusammenhang mit diesen Harmonisierungsarbeiten sind folgende Änderungen hervorzuheben, die in die Ausgabe 2021 des RID, des ADR und des ADN aufgenommen werden und bereits in früheren Ausgaben der Zeitschrift behandelt wurden:

- Beförderung von Abfall-

Gaspatronen (siehe Zeitschrift 2/2019, S. 15 und 16),

- Freistellung von Ladungsortungseinrichtungen und Datensammlern (siehe Zeitschrift 4/2017, S. 20),
- Mehrfachkennzeichnung von Verpackungen, Großpackmitteln (IBC) und Großverpackungen (siehe Zeitschrift 1/2018, S. 20 und 4/2018, S. 20 und 21),
- Klassifizierung und Verpackung medizinischer Abfälle (siehe Zeitschrift 4/2017, S. 19 und 20).

Neue Anträge

Verpackung von UN 3082 Umweltgefährdender Stoff, flüssig, n.a.g.

Der Vertreter Italiens wies auf einen möglichen Widerspruch zwischen der für die UN-Nummer 3082 anwendbaren Sondervorschrift 375 und der Sondervorschrift für die Verpackung PP 1 der Verpackungsanweisung P 001 hin. Während die Sondervorschrift 375 für Einzelverpackungen oder zusammengesetzte Verpackungen mit einer Nettomenge von höchstens 5 Litern oder einer Nettomasse von höchstens 5 kg eine allgemeine Freistellung von den Vorschriften des RID/ADR vorsieht, sofern die allgemeinen Vorschriften für die Verpackung angewendet werden, sieht die Sondervorschrift für die Verpackung PP 1 der Verpackungsanweisung P 001 lediglich eine Freistellung von den Prüfungen des Kapitels 6.1 vor.

Die Gemeinsame Tagung stimmte der Auslegung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter zu, wonach die in der Sondervorschrift 375 vorgesehene Freistellung fakultativ ist. Dies bedeutet, dass der Absender

wählen kann, die gesamten Vorschriften anzuwenden, wobei nach der Sondervorschrift für die Verpackung PP 1 der Verpackungsanweisung P 001 für Versandstücke mit Mengen von höchstens 5 Litern die Prüfungen des Kapitels 6.1 entfallen würden. Die Gemeinsame Tagung vertrat deshalb die Auffassung, dass der Wortlaut der Sondervorschrift klar ist und kein Änderungsbedarf besteht.

Beförderung von Trockeneis (UN-Nummer 1845) als Sendung

Der Abschnitt 5.5.3 enthält Sondervorschriften für Versandstücke, Wagen/Fahrzeuge und Container mit Stoffen, die bei der Verwendung zu Kühl- oder Konditionierungszwecken ein Erstickungsrisiko darstellen können. Ein solcher Stoff, von dem ein Erstickungsrisiko ausgehen kann, ist Trockeneis der UN-Nummer 1845. Als der Abschnitt 5.5.3 in das RID/ADR aufgenommen wurde, sollte er nur für die Beförderung von Nichtgefahrensgütern gelten, denen zu Kühl- und Konditionierungszwecken gefährliche Güter beigegeben werden. Im Rahmen der Diskussion wurde dann aber festgestellt, dass für Trockeneis der UN-Nummer 1845 zumindest bestimmte Vorschriften anwendbar wären, während Trockeneis, das als Sendung befördert wird, vollständig von den Vorschriften freigestellt wäre. Dies führte dazu, dass die vollständige Freistellung für Trockeneis aufgehoben wurde und die Minimalvorschriften des Abschnitts 5.5.3 zur Anwendung gebracht wurden.

Obwohl in Absatz 5.5.3.1.1 die allgemeine Aussage getroffen wird, dass für die UN-Nummer 1845 alle in Abschnitt 5.5.3 festgelegten Beförderungsbedingungen gelten, unabhängig davon, ob Trockeneis als Kühl- oder

Konditionierungsmittel oder als Sendung befördert wird, entstanden Zweifel, ob die Kennzeichnungsvorschriften des Unterabschnitts 5.5.3.4 anzuwenden sind. Diese Unsicherheit entstand dadurch, dass neben der offiziellen Benennung für die Beförderung der Ausdruck „als Kühlmittel“ bzw. „als Konditionierungsmittel“ hinzugefügt werden muss, was bei der Beförderung von Trockeneis als Sendung zu falschen Schlussfolgerungen führen könnte.

Die Gemeinsame Tagung stimmte einem Antrag der Schweiz zu, an den zutreffenden Stellen des Abschnitts 5.5.3 zu präzisieren, dass die jeweilige Vorschrift auch für die Beförderung von Trockeneis als Sendung anzuwenden ist.

Berichte informeller Arbeitsgruppen

Beförderung von Druckgefäßen, die vom Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten von Amerika zugelassen sind

Der Vertreter des Europäischen Industriegase-Verbands (EIGA) informierte die Gemeinsame Tagung über den Stand des vorgeschlagenen Regelungsverfahrens in den Vereinigten Staaten von Amerika für die internationale Beförderung von Druckgefäßen. Damit soll die Beförderung von Druckgefäßen, die in einem RID/ADR-Vertragsstaat zugelassen wurden, in den USA ermöglicht werden. Im Gegenzug dazu soll die Beförderung von Druckgefäßen, die in den USA zugelassen wurden, vom Ort der vorübergehenden Lagerung am Endpunkt der Beförderungskette bis zum Endverbraucher in einem neuen Unterabschnitt 1.1.4.7 zugelassen werden. Bisher ist diese Beförderung lediglich im Rahmen einer multilateralen Sondervereinbarung gemäß ADR zugelassen, die im Sommer

2019 verlängert und von zehn Vertragsstaaten gegengezeichnet wurde.

Der Vertreter der Vereinigten Staaten von Amerika erwartet, dass das formelle Genehmigungsverfahren bis Mitte 2020 abgeschlossen sein könnte. Die Gemeinsame Tagung wird bei einer späteren Tagung auf den von einer Arbeitsgruppe ausgearbeiteten Text zu Unterabschnitt 1.1.4.7 zurückkommen, sobald bekannt ist, wann die Rechtsanpassung in den Vereinigten Staaten von Amerika erfolgt.

Informelle Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Abfälle

Die Europäische Föderation der Entsorgungswirtschaft (FEAD) leitet eine informelle Arbeitsgruppe, die Probleme bei der Anwendung der Gefahrgutvorschriften im Rahmen der Beförderung gefährlicher Abfälle lösen soll.

Die informelle Arbeitsgruppe erarbeitete eine Liste von Themen, die in Zukunft behandelt werden sollen. Diese Themen umfassen die Schwerpunkte: Einstufung, Verpackung, Kennzeichnung, Bezettelung, Beförderung in loser Schüttung und in Tanks, Dokumentation und Ausbildung.

Die Gemeinsame Tagung empfahl, die Beförderung in loser Schüttung von gebrauchten Druckgefäßen, wie Druckgaspackungen und Gaspatronen, in die Liste

aufzunehmen. Darüber hinaus wurde vereinbart, dass die Arbeitsgruppe zunächst Fragen von großer Bedeutung, die zu möglichen Änderungen in den Ausgaben 2023 des RID, des ADR und des ADN führen könnten, aber auch leicht zu lösende Fragen prüfen sollte.

Informelle Telematik-Arbeitsgruppe: Leitfaden für die Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 RID/ADR/ADN

Der Unterabschnitt 5.4.0.2 RID/ADR/ADN erlaubt die Verwendung des elektronischen Datenaustauschs zur Erfüllung der Dokumentationsvorschriften des Kapitels 5.4, sofern das Verfahren zur Erfassung, Speicherung und Verarbeitung der Daten den gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Beweiskraft und Verfügbarkeit während der Beförderung in einer Weise entspricht, die mindestens derjenigen der schriftlichen Dokumentation gleichwertig ist.

Die Telematik-Arbeitsgruppe hatte einen Leitfaden erarbeitet, in dem geregelt wird, wie diese Gleichwertigkeit erzielt werden kann. Die Anwendung des Leitfadens ist freiwillig und kann für jeden Verkehrsträger getrennt angewendet werden. Sollte sich ein Vertragsstaat für die Anwendung entschließen, muss er den Leitfaden jedoch in seiner Gesamtheit anwenden, um die internationale Verfügbarkeit der Daten sicherzustellen.

Die Gemeinsame Tagung vereinbarte, dass der Leitfaden den nächsten Tagungen der WP.15 und der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses vorgelegt und die UNECE und die OTIF gebeten werden sollten, diesen Leitfaden nach der Annahme auf ihren jeweiligen Websites zu veröffentlichen. Das Piktogramm, das auf die Verwendung eines elektronischen Beförderungspapiers hinweist und mit dem Fahrzeuge gekennzeichnet werden müssen, wurde während der Gemeinsamen Tagung überarbeitet:



Nächste Tagung

Die nächste Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung wird vom 16. bis 20. März 2020 in Bern stattfinden. Hauptaufgabe dieser Tagung wird der Abschluss der Arbeiten an der Ausgabe 2021 des RID, des ADR und des ADN sein.

Jochen Conrad

STÄNDIGE ARBEITSGRUPPE DES RID-FACHAUSSCHUSSES 11. TAGUNG

(Wien, 25. bis 28. November 2019)

Die 11. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe war die letzte Tagung des Bienniums 2018/2019, die hauptsächlich der Verabschiedung aller von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2018 und 2019 und von der Ständigen Arbeitsgruppe im November 2018 angenommenen Texte diente und sich mit weiteren 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 Tankcontainer für die Beförderung gefährlicher Güter behandelt. Ferner wurde die Ständige Arbeitsgruppe über den Stand der Arbeiten an den Bau- und Prüfvorschriften für Kesselwagen der Spureite 1520 mm der Anlage 2 zum SMGS informiert.

Die 11. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe fand vom 25. bis 28. November 2019 unter dem Vorsitz von Frau Caroline Bailleux (Belgien) in Wien statt. 20 Staaten, die Europäische Union, die Eisenbahngagentur der Europäischen Union (ERA) und das Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sowie fünf Nichtregierungsorganisationen waren an dieser Tagung vertreten.

Harmonisierung mit der 21. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

Die Arbeitsgruppe genehmigte ein vom Sekretariat vorbereitetes Dokument, das alle von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2018 und 2019 und von der ständigen Arbeitsgruppe im November 2018 angenommenen Texte enthält. Sie übernahm auch alle zusätzlichen Änderungen, die zwei Wochen zuvor von der für das ADR zuständigen Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) der UNECE angenommen worden waren, soweit diese für den Eisenbahnverkehr relevant waren.

Die Ständige Arbeitsgruppe genehmigte auch ein Fehlerverzeichnis 2 zur Ausgabe

2019 des RID, das parallel zu einem entsprechenden Fehlerverzeichnis zum ADR in Kraft gesetzt werden wird.

Neue Anträge

Tanks des Kapitels 6.8 RID/ADR mit abgelaufener Prüffrist

Tankkörper sind innerhalb bestimmter Fristen Zwischenprüfungen zu unterziehen, bei denen eine Dichtheitsprüfung und eine Funktionsprüfung der Ausrüstungsteile vorgenommen wird. Diese Zwischenprüfung darf bis zu drei Monate vor oder nach dem festgelegten Datum durchgeführt werden. Für ortsbewegliche Tanks des Kapitels 6.7 wird in der RID-Ausgabe 2021 neu festgelegt, dass bei Tanks, welche den zulässigen Zeitrahmen für die Durchführung der Zwischenprüfung überschritten haben, nur dann wiederbefüllt und zur Beförderung aufgegeben werden dürfen, wenn eine wiederkehrende Prüfung durchgeführt worden ist, bei der neben der Dichtheitsprüfung eine Wasserdruckprüfung und eine Untersuchung des inneren und äußeren Zustands erfolgen muss.

Die Vertreterin der Schweiz regte in einem informellen Dokument

eine Diskussion der Frage an, ob in Kapitel 6.8 des RID/ADR eine ähnlich lautende Vorschrift wie in den neuen Absätzen 6.7.2.19.6.2, 6.7.3.15.6.2 und 6.7.4.14.6.2 des RID/ADR 2021 aufgenommen werden sollte, um Zweifel auszuräumen, wie bei einem Ablauf der dreimonatigen Frist nach dem festgelegten Datum für die Zwischenprüfung von Kesselwagen zu verfahren ist.

Verschiedene Delegationen erklärten, dass diesbezüglich keine Zweifel bestünden. Bei einem Überschreiten der dreimonatigen Frist müsse die Zwischenprüfung nachgeholt werden, eine wiederkehrende Prüfung wie im Falle der ortsbeweglichen Tanks sei nicht erforderlich. Für nachfolgende Prüfungen sei jedoch das ursprünglich für die Zwischenprüfung festgelegte Datum maßgebend.

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“

Die Ständige Arbeitsgruppe wurde über die Ergebnisse der 17. Tagung der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ informiert, die am 14. und 15. Oktober 2019 in Ludwigshafen getagt hatte.

Besonders große Tankcontainer

Seit 2015 sind bei der Fa. BASF besonders große Tankcontainer im Einsatz, die einen Fassungsraum von bis zu 73.500 Litern und eine Nutzlast von bis zu 66 Tonnen aufweisen. Diese besonders großen Tankcontainer, deren Ladekapazität der von zwei herkömmlichen Tankcontainern oder einem Drehgestell-Kesselwagen entspricht, werden auf innovativen Containertragwagen befördert, die insbesondere mit verstärkten Tragzapfen, mit Langhubpuffern und teilweise mit Scheibenbremsen ausgerüstet sind.

Nach verschiedenen Diskussionen in der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ und der Ständigen Arbeitsgruppe hatte sich BASF bereit erklärt, eine Risikobewertung durchzuführen, in der das neue Beförderungssystem der auf innovativen Containertragwagen verladenen besonders großen Tankcontainer mit auf herkömmlichen Containertragwagen verladenen 20'-Tankcontainern und mit Kesselwagen verglichen wurde.

Die Technische Universität Berlin, die von BASF mit der Risikobewertung beauftragt wurde, stellte sowohl der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ als auch der Ständigen Arbeitsgruppe die folgenden Schlussfolgerungen der Risikobewertung vor:

- Die Fahrstabilität unter Berücksichtigung der Norm EN 14363 (Bahnanwendungen – Versuche und Simulationen für die Zulassung der fahrtechnischen Eigenschaften von Eisenbahnfahrzeugen – Fahrverhalten und stationäre Versuche) von mit besonders großen Tankcontainern beladenen innovativen Containertragwagen ist auf gerader Strecke, in Kurven und im Ablaufbetrieb mit der

Fahrstabilität von Kesselwagen und herkömmlichen beladenen Containertragwagen vergleichbar.

- Bei den durchgeführten Tests sind keine gefährlichen Schwallbewegungen festgestellt worden, so dass eine Relevanz der Vorschrift des Absatzes 4.3.2.2.4 (Befüllung des Tankcontainers zu mindestens 80 % oder zu höchstens 20 % ihres Fassungsraums) für Tankcontainer im Eisenbahnverkehr nicht gegeben ist.
- An den verstärkten Tragzapfen sind sowohl während der Langzeitversuche (Verkehre zwischen Ludwigshafen und Schwarzheide bzw. Antwerpen, Fahrten über den Ablaufberg) als auch nach den Crash-Tests keine Schäden festgestellt worden, so dass eine Eignung der verstärkten Tragzapfen für alle Tragwagen gegeben ist.
- Nach den Ablauftests sind keine Schäden an anderen Bauteilen festgestellt worden, wodurch eine Eignung der beladenen innovativen Containertragwagen für den Ablaufbetrieb gegeben ist.
- Auf Containertragwagen mit außenliegenden Längsträgern verladene besonders große Tankcontainer bieten bei Flankenfahrten, bei denen ein solcher Wagen von einem Kesselwagen seitlich getroffen wird, eine höhere Sicherheit, weil die Kraftübertragung im unteren Drittel über die außenliegenden Längsträger erfolgt und in der Folge auch die Krafteinwirkung in den Tankkörper reduziert wird. Die daraus resultierenden geringeren Hebelkräfte führen auch zu einem reduzierten Kippisiko. Das Sicherheitsniveau der Beförderung in Kesselwagen

ohne außenliegende Längsträger wird damit sogar übertroffen.

- Die in der Risikobewertung untersuchten Mindestwanddicken haben bei Frontalkollisionen keinen Einfluss auf die Sicherheit, weshalb eine Anpassung der Vorschriften für die Mindestwanddicke nicht notwendig ist.
- Der in Absatz 6.8.2.1.29 RID für Kesselwagen geforderte Mindestabstand zwischen der Kopfträgerebene und dem am weitesten vorstehenden Punkt am Tankkörper führt zu keinem Sicherheitsvorteil gegenüber den besonders großen Tankcontainern, weshalb diese Vorschrift weder für herkömmliche Tankcontainer noch für besonders große Tankcontainer erforderlich ist.
- Das Schutzziel der Sondervorschriften für die Ausrüstung TE 22 (Energieverzehrelemente) und TE 25 (Überpufferungsschutz) könnte durch eine signifikante Erhöhung des Abstands zwischen Puffer und Tankboden erzielt werden.

Die Ständige Arbeitsgruppe legte zunächst fest, wie eine Veröffentlichung der Risikobewertung erfolgen kann, um zum einen den Staatenvertretern die Möglichkeit einzuräumen, ihrer Verantwortung, die Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter zu gewährleisten, nachzukommen und die Schlussfolgerungen überprüfen zu können, und zum anderen die von den Herstellern der Tankcontainer und der innovativen Tragwagen zur Verfügung gestellten Konstruktionsdaten zu schützen. In einem ersten Schritt wurden die Zusammenfassung der Risikobewertung und die Präsentation der durchgeführten Studie auf der Website der OTIF zugänglich gemacht. Außerdem soll

ein Auszug aus dem technischen Bericht der Technischen Universität Berlin zur Verfügung stehen, in dem die Informationen zusammengestellt sind, die Auskunft darüber geben, wie die wissenschaftliche Untersuchung durchgeführt wurde.

In einer allgemeinen Diskussion wurde von Seiten der Staatenvertreter erneut betont, dass dieses neue Beförderungssystem als positiv angesehen wird, weil es der Stärkung des Eisenbahnverkehrs dient.

Von BASF wurde betont, dass die besonders großen Tankcontainer für den Eisenbahnverkehr optimiert seien, aber auch auf der Straße, in der Binnenschifffahrt und einige auch bereits im Seeverkehr zugelassen seien. Auf dem BASF-Werksgelände würden diese bereits im Vor- und Nachlauf zur Eisenbahnbeförderung mit autonom fahrenden Fahrzeugen befördert. Für diese autonom fahrenden Fahrzeuge werde derzeit auch eine Zulassung auf bestimmten öffentlichen Straßen in der Nähe von intermodalen Terminals mit den für die Zulassung in Deutschland zuständigen Ministerien und Behörden geprüft. Da die autonom fahrenden Fahrzeuge eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h haben, sei eine Straßenbeförderung über 30 km Entfernung wirtschaftlich nicht sinnvoll.

Ungereinigte leere besonders große Tankcontainer würden bereits uneingeschränkt mit herkömmlichen Straßenfahrzeugen auf öffentlichen Straßen befördert, um sie einer Reinigungseinrichtung oder Werkstatt zuzuführen. Die Beförderung von 75 Tonnen schweren besonders großen Tankcontainern mit herkömmlichen Straßenfahrzeugen sei nur im Ausnahmefall mit Sondergenehmigungen der zuständigen Behörden möglich.

Ein Einsatz im Seeverkehr (z. B. für

Beförderungen in die Vereinigten Staaten von Amerika und nach China) sei geplant, aber noch nicht umgesetzt, da dafür auf den Terminals neue Krananlagen erforderlich seien, die in der Lage sind, die höhere Masse der Tankcontainer anzuheben.

In der Diskussion wurde von verschiedenen Staatenvertretern betont, dass aus den Schlussfolgerungen der Technischen Universität Berlin nicht der Schluss gezogen werden könne, dass die geltenden Vorschriften nicht angepasst werden müssten. Beim Bau der innovativen Tragwagen seien erhöhte Anforderungen, wie verstärkte Tragzapfen, Langhubpuffer, berücksichtigt worden, die in den Vorschriften abgebildet werden müssten, um sicherzustellen, dass besonders große Tankcontainer nur auf Tragwagen mit diesen besonderen Sicherheitsmerkmalen verladen werden.

Auch wurde betont, dass der Risikobewertung die von BASF eingesetzten besonders großen Tankcontainer und innovativen Tragwagen sowie die betrieblichen Bedingungen, unter denen diese momentan verkehren, zugrunde gelegt worden seien. Insbesondere würden nur Ablaufberge mit automatischen Gleisbremsen befahren und die besonders großen Tankcontainer würden nur an bestimmten Umschlagterminals verladen, deren Personal entsprechend geschult sei, damit besonders große Tankcontainer nur auf geeignete Tragwagen verladen werden. Durch eine Anpassung der Vorschriften soll vermieden werden, dass das System in Betriebsumgebungen eingesetzt wird, für welche die Sicherheit des Systems nicht geprüft worden ist. BASF sah hingegen keine Notwendigkeit für eine Anpassung der Vorschriften, da sich die besonders großen Tankcontainer in den durchgeführten Versuchen und

Simulationen als sicher erwiesen hätten. Darüber hinaus würden die verwendeten Tragwagen mit außenliegenden Längsträgern einen sicherheitstechnischen Vorteil gegenüber bestimmten Bauarten von Kesselwagen darstellen, die keine außenliegenden Längsträger aufweisen. BASF räumt jedoch ein, dass hinsichtlich der Kennzeichnung von Tragwagen Anpassungen vorgenommen werden müssen, damit sofort erkennbar ist, ob der Tragwagen über verstärkte Tragzapfen verfügt, was bei der Auswahl eines geeigneten Tragwagens von entscheidender Bedeutung ist.

Deutschland hatte der Ständigen Arbeitsgruppe ein Dokument mit einer vorläufigen Bewertung zu einzelnen Fragen der Risikobewertung vorgelegt. Dieses Dokument wird noch fortgeschrieben und dann in einer nächsten Tagung der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ beraten.

Die Ständige Arbeitsgruppe entschied, zwei Themen, bei denen im Rahmen der Diskussion in der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ Unterschiede in den Vorschriften für Tankcontainer und in den Vorschriften für Kesselwagen festgestellt wurden, abzuschließen. Zum einen handelt es sich dabei um die Befestigung von angeschweißten Bauteilen und zum anderen um die Druckfestigkeit von Verschlüssen.

Bei Kesselwagen müssen die Befestigungen von angeschweißten Anbauteilen so ausgeführt sein, dass ein Aufreißen des Tankkörpers im Falle von unfallbedingten Beanspruchungen verhindert wird. Eine entsprechende Vorschrift existiert momentan nicht für Tankcontainer. Die Verschlüsse der Einsteigeöffnungen von Kesselwagen müssen eine bestimmte Druckfestigkeit aufweisen, um Undichtheiten an

den Verschlüssen infolge von Schwallbewegungen des Ladeguts zu vermeiden. Auch diese Vorschrift existiert momentan nicht für Tankcontainer.

Da beide Anforderungen heutzutage auch bei Neubauten herkömmlicher Tankcontainern berücksichtigt werden, wird der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung ein Antrag unterbreitet, mit dem die unterschiedliche Vorschriftenlage für Tankcontainer und Kesselwagen ausgeräumt wird.

Festigkeitswerte für die Berechnung von Kesselwagen

Bei der 10. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe wurde festgestellt, dass eine Anpassung der Fußnote 1 zu Absatz 6.8.2.1.2 erforderlich ist. Bei der Berechnung des Kesselwagens nach der Norm EN 12663 sollten auch für die Beanspruchungen des Tanks die Festigkeitswerte nach dieser Norm und nicht nach der Norm für die Berechnung des Tanks (EN 14025) berücksichtigt werden. Auch sollten die Pflichten der benannten Stellen gemäß TSI/ETV im RID-Zulassungsverfahren klar definiert werden.

In Deutschland wurden im Rahmen einer nationalen Arbeitsgruppe Lösungsvorschläge für die künftige Gestaltung des Zulassungsverfahrens ausgearbeitet und der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ (Ludwigshafen, 14. und 15. Oktober 2019) unterbreitet. Die nationale Arbeitsgruppe zur zukünftigen Ausgestaltung des Zulassungsverfahrens von RID-Kesselwagen hatte festgestellt, dass die Berechnungsvorschriften sowie die jeweils zu berücksichtigenden Lastfälle in den Normen EN 12663-2:2010 und EN 14025 auf sehr unterschiedlichen Auslegungskonzepten beruhen

und nicht vermischt werden sollten. Auch wurde darauf hingewiesen, dass die für die Prüfungen gemäß TSI bzw. ETV zuständigen Stellen in der Regel nicht für die Prüfung auf Einhaltung der Vorschriften des RID akkreditiert sind. Die nationale Arbeitsgruppe war sich einig, dass bei der Festigkeitsbewertung von Kesselwagen zusätzlich zu den Anforderungen der in der Fußnote 1 zu Absatz 6.8.2.1.2 aufgeführten TSI bzw. ETV auch folgende Punkte berücksichtigt werden müssten:

- Überlagerung der Lastfälle mit dem maximalen Betriebsdruck des Tanks,
- Betriebstemperaturbereich des Tanks,
- Mindestwanddicke des Tanks,
- Sondervorschriften TE 22 und TE 25 und
- Innenauskleidung des Tanks.

Die nationale Arbeitsgruppe war der Meinung, dass die ersten vier Punkte in der Norm EN 12663-2:2010 ergänzt werden müssten, damit alle durchzuführenden Prüfungen vom Akkreditierungsbereich der entsprechenden zuständigen Stellen abgedeckt sind. Parallel dazu sollte in der Norm EN 14025 eine Ergänzung in Bezug auf geeignete Nachweisverfahren für die Festigkeit von Innenauskleidungen vorgenommen werden.

Die nationale Arbeitsgruppe schlug bis zur Anpassung der Normen EN 12663-2:2010 und EN 14025 eine Ergänzung der Fußnote 1 zu Absatz 6.8.2.1.2 vor, mit der die geltenden Anforderungen konkretisiert werden.

Der von der nationalen Arbeitsgruppe vorgeschlagene Text wurde bei der Ständigen Arbeitsgruppe noch leicht angepasst, konnte aber noch nicht angenommen werden,

weil der Vertreter der ERA einen generellen Vorbehalt gegen eine Änderung der Fußnote 1 zu Absatz 6.8.2.1.2 einlegte. Nach seiner Ansicht müssten die benannten Stellen nur die Konformität mit den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität und der Interoperabilitätsrichtlinie überprüfen. Der Prüfumfang könne nicht durch eine Änderung im RID ausgedehnt werden.

Es wurde entgegnet, dass die benannten Stellen bereits heute auch die Konformität mit dem RID überprüfen müssen und der Textvorschlag somit lediglich eine Präzisierung der bereits heute bestehenden Aufgaben herbeiführt.

Die Ständige Arbeitsgruppe wird deshalb anlässlich ihrer nächsten Tagung erneut auf die Problematik zurückkommen müssen.

Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS

Bereits bei ihrer Tagung im November 2018 (Krakau, 21. bis 23. November 2018) wurde die Ständige Arbeitsgruppe über die Aufnahme der Arbeiten am neuen Kapitel 6.20 der Anlage 2 zum SMGS informiert (siehe auch Zeitschrift 1/2019, Seite 20). In dieses neue Kapitel sollten alle Vorschriften für Kesselwagen der Spurweite 1520 mm aus dem heutigen Kapitel 6.8 überführt werden. Dadurch wäre das Kapitel 6.8 der Anlage 2 zum SMGS mit dem Kapitel 6.8 des RID in beiden Spalten (für Kesselwagen und für Tankcontainer) identisch.

Bei dieser Tagung berichtete der Vertreter Russlands über den Stand der oben erwähnten Arbeiten und über die dabei aufgetretenen und durchaus interessanten Fragen zu den Bau- und Prüfvorschriften für Normalspur-Kesselwagen. Bei den meisten Fragen empfahl die Ständige Arbeitsgruppe dem Vertreter Russlands, sie

an die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung weiterzuleiten. Im Folgenden werden einige der diskutierten Themen vorgestellt.

Zerstörungsfreie Prüfungen von Schweißnähten

Beim Schweißnahtfestigkeitskoeffizient $\lambda = 0,9$ werden in den GOST-Vorschriften zerstörungsfreie Prüfungen auf 50 % der Länge aller Längsnähte verlangt, während gemäß RID 100 % der Länge der Längsnähte überprüft werden müssen. Der Vertreter Russlands erklärte, dass diese Abweichung auf einen unterschiedlichen Ansatz in den relevanten GOST-Vorschriften zurückzuführen sei, bei dem die Schweißnahtart und die Schweißmethode eine wichtigere Rolle spielten als der Umfang der zerstörungsfreien Prüfungen.

Frist für die wiederkehrende Prüfung von Kesselwagen zur Beförderung verflüssigter Gase

Die Ständige Arbeitsgruppe wurde über die beabsichtigte Ausdehnung der Frist für die wiederkehrende Prüfung von Kesselwagen der Spurweite 1520 mm zur Beförderung verflüssigter Gase von 8 auf 10 Jahre informiert. Sie sah dabei keine sicherheitsrelevanten Probleme. Manche Delegationen waren außerdem der Meinung, dass aufgrund der geringeren Korrosivität von verflüssigten Gasen eine Ausdehnung der Frist für die wiederkehrende Prüfung auch im RID sinnvoll sein könnte. Allerdings könnte eine Frist von 10 Jahren bei Zwischenprüfungen, die alle vier Jahre stattfinden, betrieblich von Nachteil sein, weil der Tank dann zwei Jahre nach der letzten Zwischenprüfung erneut einer Prüfung zugeführt werden müsste.

Sondervorschrift TE 22

Seit der Ausgabe 2019 beträgt die nominale Energieaufnahme der Energieaufnahmeelemente je Wagenende für Kesselwagen mit automatischer Kupplungseinrichtung in der Sondervorschrift TE 22 der Anlage 2 zum SMGS 140 kJ. Dieser Wert entspricht den Anforderungen der Norm GOST 32913-2014 für Energieaufnahmeelemente der Klasse T3, die für Kesselwagen zur Beförderung besonders gefährlicher Güter vorgeschrieben sind. Im RID wird für Energieaufnahmeelemente von Kesselwagen mit automatischer Kupplungseinrichtung eine minimale Energieaufnahme von 130 kJ vorgeschrieben.

In der Ständigen Arbeitsgruppe wurde betont, dass die Sondervorschrift TE 22 eine der Vorschriften des RID ist, die unter den Aufgabenbereich der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE) fällt. Das Thema der minimalen Energieaufnahme der Energieaufnahmeelemente für Kesselwagen mit automatischer Kupplungseinrichtung wurde auch in der letzten Tagung der JCGE (Bern, 9. und 10. September 2019) diskutiert, wobei wiederholt Bedenken geäußert wurden, ob der Wert von 130 kJ beziehungsweise 140 kJ für Kesselwagen mit automatischer Kupplungseinrichtung im Hinblick auf den wesentlich höheren Wert von 800 kJ für konventionelle Kesselwagen angemessen ist. Im Falle der Sondervorschriften TE 22 und TE 25 wurde darüber hinaus vereinbart, im RID künftig nur die Schutzziele für den Tank festzulegen und die technischen Einzelheiten in eine TSI/ETV zu überführen. Das Thema wird bei der nächsten Sitzung der JCGE (Bern, 8. und 9. September 2020) weiter diskutiert.

Ergänzung der Sondervorschrift TE 14

Die Sondervorschrift TE 14 schreibt vor, dass die Wärmeisolierungen, die in direktem Kontakt mit dem Tankkörper sind, eine Entzündungstemperatur aufweisen müssen, die mindestens 50 °C über der Höchsttemperatur liegt, für die der Tank ausgelegt ist. Der Vertreter Russlands stellte einen Antrag auf Ergänzung der Sondervorschrift TE 14 vor, der darauf abzielte, in dieser Sondervorschrift auch Kesselwagen zu berücksichtigen, die mit einer Wärmeisolierung und einem Heizsystem ausgerüstet sind und beispielsweise für die Beförderung von Schwefel, geschmolzen (UN 2448) oder flüssigem Pech (UN 2810) verwendet werden. Bei diesen Kesselwagen hat die Wärmeisolierung keinen direkten Kontakt mit dem Tankkörper, sondern mit dem Heizsystem.

Kesselwagen zur Beförderung von hoch konzentrierter Salpetersäure (UN 2031)

Für Verpackungen, ortsbewegliche Tanks und Tankkörper von Kesselwagen zur Beförderung von hoch konzentrierter Salpetersäure (UN 2031) mit einem Säuregehalt von über 70 % gelten gemäß RID unterschiedliche Werkstoffanforderungen. Während für ortsbewegliche Tanks keine den Werkstoff betreffenden Anforderungen festgelegt werden, müssen der Mantel und die Böden von Fässern oder Kanister aus Aluminium mit einem Reinheitsgrad von mindestens 99 % oder aus einer Aluminiumlegierung hergestellt sein. Für Tankkörper von Kesselwagen erlaubt die Sondervorschrift TC 6 nur die Verwendung von Aluminium mit einem Reinheitsgrad von mindestens 99,5 %. Da Tankkörper aus Aluminium dieses Reinheitsgrades eine höhere

Wanddicke erfordern, führt dies zu wirtschaftlichen Nachteilen beim Bau und Einsatz der Kesselwagen.

In diesem Zusammenhang beantragte der Vertreter Russlands, die Beförderung hoch konzentrierter Salpetersäure in Kesselwagen mit aus Aluminiumlegierungen hergestellten Tankkörpern zuzulassen. Er stützte sich dabei auf in seinem Land durchgeführte Forschungs- und Labortests, die bei Aluminiumlegierungen in hoch konzentrierter Salpetersäure eine mit Aluminium mit einem Reinheitsgrad von mindestens 99,5 % vergleichbare Korrosionsgeschwindigkeit bestätigt hätten.

Verschiedenes

Äquivalenz der US-amerikanischen Bau- und Prüfvorschriften für Kesselwagen

Im März 2014 hat die OTIF mit dem Generalsekretariat des Kooperationsrates der arabischen Staaten des Golfes (GS-GCC) eine Gemeinsame Absichtserklärung abgeschlossen, um einen Beitritt des GCC und der GCC-Mitgliedstaaten zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und damit auch zu seinem Anhang C (RID) vorzubereiten. Mitgliedstaaten des GCC sind das Königreich Bahrain, der Staat Katar, der Staat Kuwait, das Sultanat Oman, das Königreich Saudi-Arabien und die Vereinigten Arabischen Emirate. Die meisten Eisenbahnlinien auf der arabischen Halbinsel werden momentan neu gebaut. Wegen Mangel an Erfahrung in den GCC-Mitgliedstaaten werden verschiedenste Beratungsfirmen aus allen Teilen der Welt engagiert.

In diesem Zusammenhang wurde die Ständige Arbeitsgruppe darüber informiert, dass die

saudi-arabischen Eisenbahnen (SAR) bereits vor einigen Jahren Verträge über die Lieferung von 1500 nach nordamerikanischen Normen gebauten Kesselwagen abgeschlossen hatten. Da das RID momentan keine Vorschriften enthält, welche die Äquivalenz zwischen Normen, auf die im RID Bezug genommen wird, und anderen Normen behandeln, musste sich die Ständige Arbeitsgruppe mit der Frage befassen, wie in einem solchen Fall vorzugehen ist. Dabei sollte die Strategie der OTIF berücksichtigt werden, den Beitritt weiterer Staaten zum COTIF zu fördern.

Unter anderem wurde auch die Frage diskutiert, ob es sinnvoll sein könnte, eine vergleichende Studie zwischen den Bau- und Prüfvorschriften für Kesselwagen des RID und den nordamerikanischen Vorschriften in Auftrag zu geben.

Die Vertreter der Industrie waren der Ansicht, dass sich das nordamerikanische System aufgrund von grundlegenden Unterschieden wie Zuglänge, Zuggewicht oder Mittelpufferkupplung, aber auch aufgrund gefahrgutrechtlicher Unterschiede, wie das Nichtvorhandensein von drei hintereinanderliegenden Verschlusseinrichtungen, mit dem europäischen System nicht vergleichen lässt. Bereits im Jahr 2016 wurde von Deutschland eine Untersuchung der in Kanada und in den USA geltenden Vorschriften zum Bau und zur Nachrüstung von Kesselwagen zur Beförderung von brennbaren Flüssigkeiten und ihrer Relevanz für das RID vorgenommen, bei der man zu dem Schluss kam, dass beide Systeme eine ausreichende Sicherheit gewährleisten. Aber auch damals wurde betont, dass nicht zuletzt wegen unterschiedlicher Infrastruktur- und Betriebsbedingungen (wie z. B. Umgebungstemperaturbereich)

die zwei Systeme nur schwer zu vergleichen sind.

Im Falle eines Beitritts des GCC und seiner Mitgliedstaaten zum COTIF sah die Ständige Arbeitsgruppe als Möglichkeit, die Verwendung von nach den US-amerikanischen Vorschriften gebauten Kesselwagen entweder national oder regional auf der Grundlage der im Abschnitt 1.5.1 festgelegten Abweichungen zu begrenzen. Grundsätzlich sollten aber die betroffenen Staaten Überlegungen anstellen, ob eine künftige Orientierung an den Regelungen des RID, insbesondere im Hinblick auf grenzüberschreitende Verkehre zwischen den GCC-Staaten und den anderen RID-Vertragsstaaten nicht zweckmäßiger wäre.

Leitfaden für die Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 RID/ADR/ADN

Wie bereits die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung im September 2019 nahm auch die Ständige Arbeitsgruppe den Leitfaden für die Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 RID/ADR/ADN an, der darlegt, wie das Beförderungspapier für gefährliche Güter durch ein elektronisches Beförderungspapier ersetzt werden kann, um gleichzeitig die internationale Verfügbarkeit der Daten bei Gefahrgutkontrollen und Zwischenfällen sicherzustellen. Dieser Leitfaden kann auf der [Website der OTIF](#) eingesehen werden.

Nächste Tagung

Die zwölfte Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird am 25. und 26. Mai 2020 in Bern stattfinden.

**Katarina Burkhard
Jochen Conrad**

VERANSTALTUNGSKALENDER 2020

DATUM	TAGUNGEN	ORG.	ORT
16.–20. März	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (ABGESAGT)	UNECE	Bern - Schweiz
31. März–2. April	Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ (VERSCHOBEN)	BMVI	Bonn - Deutschland
21.–22. April	Arbeitsgruppe der Rechtsexperten, 3. Tagung (VERSCHOBEN)		Bern - Schweiz
22. April	Ad-hoc-Ausschuss für Kooperation, 3. Tagung (VERSCHOBEN)		Bern - Schweiz
25.–26. Mai	Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses, 12. Tagung		Bern - Schweiz
27. Mai	Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter, 56. Tagung		Bern - Schweiz
16.–17. Juni	Fachausschuss für technische Fragen, 13. Tagung		Bern - Schweiz
17.–18. Juni	Arbeitsgruppe WG TECH, 40. Tagung		Bern - Schweiz
25.–26. Juni	Verwaltungsausschuss, 133. Tagung		Bern - Schweiz

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2020

DATUM	TAGUNGEN	ORG.	ORT
26. März	Ausschuss CIM (VERSCHOBEN)	CIT	Bern - Schweiz
7.–9. April	ADN Redaktions- und Übersetzungskonferenz	ZKR	Straßburg - Frankreich
15.–16. April	Expertentagung über die Verwendung von Eisenbahnfrachtbriefen und mögliche zukünftige Arbeiten der UNCITRAL zu Legitimationspapieren im multimodalen Verkehr	UNCITRAL*	Wien - Österreich
4. – 6. Mai	Globaler Eisenbahnworkshop	Weltzollorgani- sation	Brüssel - Belgien
11.–15. Mai	Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter, WP. 15, 108. Tagung	UNECE	Genf - Schweiz
18.–20. Mai	Gefahrgut-Tage	Süddeutscher Verlag	München - Deutschland
19.–22. Mai	Zeitweilige Arbeitsgruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSSHd	Warschau - Polen

* UNCITRAL - Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2020

DATUM	TAGUNGEN	ORG.	ORT
26.–28. Mai	60- Gemeinsames Zoll-Einsebahntreffen des CER	CER	Wien - Österreich
2.–4. Juni	7. Global Rail Freight Conference (VERSCHOBEN)	UIC	Riga - Lettland
10. Juni	Ausschuss für Eisenbahinteroperabilität und -sicherheit (RISC)	Europäische Kommission	Brüssel - Belgien
24.–25. Juni	Arbeitsgruppe CIM	CIT	Bern - Schweiz
29. Juni–8. Juli	UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter, 57. Tagung	UNECE	Genf - Schweiz
8. Juli	Vorlesung European Training Centre for Railways (ETCR)	ETCR + **	Brüssel - Belgien
7.–9. Juli	Expertengruppe „Einheitliches Eisenbahnrecht“ (GEURL), 22. Tagung	UNECE	Genf - Schweiz
25.–28. August	Expertengruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen

** ETCR, Europakolleg und Eisenbahnagentur der EU



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!