



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. 2/2020

Zeitschrift für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

NEWS OTIF

- 4 Besuch des Botschafters der Republik Serbien
- 4 Die Eisenbahngesetzgebung der EU und die OTIF – Verfolgung eines gemeinsamen Ziels
- 5 Umgang mit den Folgen der COVID-19-Pandemie
- 7 What is COVID for you?
- 8 Die Gefahrgutbeförderung in Zeiten der aktuellen Pandemie
- 9 Glückwünsche

COTIF

- 10 Depositarmittellungen

WEITERVERBREITUNG

- 11 Die OTIF bei den „Berner Tagen“
- 12 Sonderausgabe der Zeitschrift zum Vilnius-Symposium

ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT OTIF-COTIF

- 13 Unterstellung multimodaler Beförderungen unter das Eisenbahnrecht COTIF

EISENBAHNTECHNIK

- 14 Fahrzeugzulassung

GEFÄHRLICHE GÜTER

- 18 56. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter

VERANSTALTUNGSKALENDER

- 23

Fotos

OTIF
Internationale Gefahrgut-Tage

EDITORIAL



Liebe Leserinnen und Leser,

die Ausbreitung des Corona-Virus hat tiefgreifende Auswirkungen auf den internationalen Schienenverkehr und auf die Arbeit der OTIF. Als zwischenstaatliche Organisation ist die OTIF qua Definition auf den ständigen Austausch mit ihren Mitgliedern und Partnerorganisationen angewiesen. Aufgrund der hinlänglich bekannten Maßnahmen im Zuge der Bekämpfung von COVID 19 war auch die OTIF gezwungen, ihre Arbeitsweise grundsätzlich zu ändern.

Dies betraf in erster Linie den Übergang zu vollständiger Telearbeit der Mitarbeiter des Sekretariats, der sich glücklicherweise sehr flexibel und positiv gestaltete. Schwieriger gestaltet sich jedoch die Wahrnehmung der klassischen Aufgaben wie die Durchführung von Tagungen der Organe der OTIF und anderer Organisationen. Dennoch konnten trotz der Absage oder Verschiebung physischer Tagungen Beschlüsse gefasst werden, die für die Weiterentwicklung der Anhänge zum COTIF notwendig sind. Zurzeit sammeln wir wichtige Erfahrungen bei der Erprobung von digitalen Werkzeugen, die den Besonderheiten der OTIF als internationaler Rechtsetzungsorganisation mit drei Arbeitssprachen gerecht werden, wohl wissend, dass physische Sitzungen niemals vollständig zu ersetzen sind.

Die Krise stellt den internationalen Eisenbahnverkehr vor große Herausforderungen. Insbesondere im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr hat sich die Bedeutung der Eisenbahn als Rückgrat der Versorgung und die Existenz und Nutzung von langjährig erprobten Rechtssystemen wie dem COTIF als elementar herausgestellt. Zudem konnten im Gefahrgutbereich in kürzester Zeit wichtige ergänzende Regelungen zur Bewältigung der Krise geschaffen werden.

Aber auch im Personenverkehr galt es, die Grundversorgung mit Schienenverkehrsleistungen – ggf. mit staatlicher Hilfe – aufrechtzuerhalten. Nun ist dafür zu sorgen, dass die positive Perspektive der Eisenbahn vor der Corona-Krise als wesentliches Mittel zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele beibehalten bleibt. Hierzu ist sicherlich erforderlich, dass der Eisenbahnverkehr die notwendige Krisen-Resilienz bekommt.

Leider wurden viele Entscheidungen der letzten Monate – aus nachvollziehbaren Gründen der Dringlichkeit – unilateral und national getroffen. Ich bin jedoch der festen Überzeugung, dass diese Entscheidungen nur der Not gehorchten und alsbald durch multilaterale internationale Maßnahmen ersetzt werden müssen. Die OTIF ist gerne bereit, ihren Beitrag hierzu zu leisten.

Wolfgang Küpper
Generalsekretär

BESUCH DES BOTSCHAFTERS DER REPUBLIK SERBIEN

Seine Exzellenz, Herr Goran Bradić, Botschafter der Republik Serbien, besuchte am 2. März 2020 den Sitz der OTIF in Bern zu Gesprächen mit dem Generalsekretär, Herrn Wolfgang Küpper.

Im Januar 2020 war Herr Bradić zum außerordentlichen und bevollmächtigten Botschafter der Republik Serbien bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft ernannt worden. Ziel seines Besuchs im Sekretariat der OTIF war es, die Verbindung zwischen Serbien und der Organisation aufrechtzuerhalten und die aktive Beteiligung Serbiens als Mitgliedstaat an der OTIF zu bekräftigen.

Serbien ist aktuell Ersatzmitglied im Verwaltungsausschuss der OTIF

und hatte zwischen 2016 und 2018 dessen Vorsitz inne.



DIE EISENBAHNAGENTUR DER EU UND DIE OTIF – VERFOLGUNG EINES GEMEINSAMEN ZIELS

Am 6. März 2020 empfing der Generalsekretär der OTIF, Herr Wolfgang Küpper, Herrn Josef Doppelbauer, Exekutivdirektor der Eisenbahnagentur der Europäischen Union, am Sitz der Organisation in Bern.

Zweck der Einladung war die Erörterung der gegenwärtigen und zukünftigen Bereiche der Zusammenarbeit zwischen der OTIF und der Agentur. Hierzu nahmen auch die Abteilungsleiter der OTIF am Treffen teil.

Ausgehend von dem Grundsatz, dass der internationale Eisenbahnverkehr ein wesentlicher Bestandteil der wirtschaftlichen Entwicklung und der nachhaltigen Entwicklung ist, betonten beide Männer die Bedeutung des Informationsaustausches zwischen der OTIF und der Agentur

und einigten sich darauf, die Gewährleistung der Angleichung zwischen dem Regelwerk der EU und dem internationalen Regelwerk der OTIF, insbesondere im technischen Bereich, als gemeinsames Ziel festzulegen.

Seit 2013 ist die Zusammenarbeit zwischen der OTIF, der Europäischen Kommission und der Agentur ein Schlüsselement für einen nahtlosen internationalen Eisenbahnverkehr.



UMGANG MIT DEN FOLGEN DER COVID-19-PANDEMIE

Seit Beginn der COVID-19-Krise hat das Sekretariat der OTIF die Entwicklung der Pandemie aufmerksam verfolgt und die von den Mitgliedstaaten und den Behörden der Schweiz, dem Sitzstaat der OTIF, beschlossenen Maßnahmen zum Schutz der öffentlichen Gesundheit unterstützt.

Zur bestmöglichen Bewältigung der Situation setzte der Generalsekretär der Organisation, Herr Wolfgang Küpper, einen Krisenstab ein, dessen Aufgabe darin bestand, stets unter Berücksichtigung der in der Schweiz und in den Mitgliedstaaten beschlossenen Eindämmungsmaßnahmen die für die OTIF notwendigen Entscheidungen zu erörtern und zu treffen.

Als Folge der Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) und der Maßnahmen der Schweizerischen Eidgenossenschaft wurden bislang diverse Maßnahmen ergriffen.

Zu den konkreten praktischen Maßnahmen, die am Sitz der OTIF in Bern ergriffen wurden, gehören die Installation hydroalkoholischer Gelspender, die Anschaffung von Masken und die Aushängung der grundlegenden Schutzmaßnahmen gegen das neue Coronavirus in den Räumlichkeiten der OTIF.

Seit März 2020 fanden keine Dienstreisen mehr statt. Alle Mitarbeiter der OTIF arbeiteten vom 17. März 2020 bis zum 3. Mai

2020 vollständig von zu Hause aus. Vom 3. bis 31. Mai 2020 hat dann eine schrittweise Rückkehr in die Büros am Sitz der Organisation stattgefunden.

Während dieses Zeitraums haben sich die Abteilungen der OTIF zur Organisation ihrer Aktivität stets mit dem Krisenstab koordiniert.

Diverse interne und externe Sitzungen mit Partnern der Organisation wurden aus der Ferne per Videokonferenz abgehalten. So wurde die Arbeitsgruppe TECH vor kurzem über die Plattform MS Teams abgehalten.

Gleichzeitig wurden diverse weitere Tagungen und Veranstaltungen in Absprache mit den Mitgliedstaaten und in Übereinstimmung mit den Geschäftsordnungen der OTIF-Organe abgesagt oder verschoben.

An dieser Stelle sei auch darauf hingewiesen, dass im Zusammenhang mit den Bestimmungen der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) diverse multilaterale Sondervereinbarungen angenommen wurden.

Gemäß Unterabschnitt 1.5.1.1 RID können die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten untereinander vereinbaren, bestimmte Beförderungen auf ihren Gebieten unter zeitweiligen Abweichungen von den Vorschriften des RID zu genehmigen.

Das Sekretariat der OTIF veröffentlicht [an dieser Stelle](#) den Text der zeitweiligen Abweichung sowie die Liste der Mitgliedstaaten, die diese Abweichung unterzeichnet haben. Seit Beginn der COVID-19-Pandemie sind zudem folgende vier Dokumente online zugänglich:

- **RID 1/2020:** Multilaterale Sondervereinbarung über Bescheinigungen für Gefahrgutbeauftragte gemäß Unterabschnitt 1.8.3.7 RID
- **RID 2/2020:** Multilaterale Sondervereinbarung über die wiederkehrenden Prüfungen oder Zwischenprüfungen von Tanks gemäß den Absätzen 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.3.4.6, 6.8.3.4.12, dem Unterabschnitt 6.9.5.2 und dem Abschnitt 6.10.4 des RID
- **RID 3/2020:** Multilaterale Sondervereinbarung über die wiederkehrende Prüfung von Druckgefäßen für die Beförderung von Gasen der Klasse 2
- **RID 4/2020:** Multilaterale Sondervereinbarung über die wiederkehrenden Prüfungen oder Zwischenprüfungen von ortsbeweglichen Tanks und UN-Gascontainern mit mehreren Elementen (MEGC) gemäß den Absätzen 6.7.2.19.2, 6.7.3.15.2, 6.7.4.14.2 und 6.7.5.12.2 RID

URSPRÜNGLICHES DATUM IM JAHR 2020	TAGUNG	STATUS	NEUES DATUM
16.03.–20.03.	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	ABGESAGT INF.35 OTIF NEWS 12.03.2020	Die für September 2020 in Genf geplante Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung wird um zusätzliche Tage verlängert.
31.03.–02.04.	18. Sitzung der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“	VERSCHOBEN RID-20005-CE	6.–8. Oktober in Bonn
21.04.–22.04.	3. Tagung der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten	VERSCHOBEN OTIF NEWS 18.03.2020	20.–22. Oktober 2020 in Bern http://otif.org/de/?page_id=586
22.04.	3. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Kooperation	VERSCHOBEN OTIF NEWS 18.03.2020	22. Oktober 2020 in Bern http://otif.org/de/?page_id=588
25.05.–26.05.	12. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses	VERSCHOBEN RID-20009-CE-56 OTIF NEWS 15.04.2020	23.–27. November 2020 in London (noch zu bestätigen)
27.05.	56. Tagung des RID-Fachausschusses	ABGESAGT RID-20009-CE-56 OTIF NEWS 15.04.2020	Die erforderlichen Beschlüsse werden im schriftlichen Verfahren gefasst.
16.06.–17.06.	13. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen	ABGESAGT TECH-20025 OTIF NEWS 26.05.2020	Die erforderlichen Beschlüsse werden im schriftlichen Verfahren gefasst.
17.06.–18.06.	40. Tagung der Arbeitsgruppe TECH	PER VIDEOKONFERENZ TECH-20025 OTIF NEWS 26.05.2020	
25.06.–26.06.	133. Tagung des Verwaltungsausschusses	ABGESAGT OTIF NEWS 28.05.2020	Die für den reibungslosen Betrieb der Organisation erforderlichen Beschlüsse werden im schriftlichen Verfahren gefasst.

Stand: 19. Juni 2020

WHAT IS COVID FOR YOU?



COEUR
ORGANE
VIE
INIITIATION
DÉCOUVERTE

CONTENTMENT
OFTEN
VANISHES
INTO
DARKNESS

COOPERATION
OPPORTUNITY
VICINITY
INTEGRITY
DETERMINATION

CHAMPIONS
ORGANISATION
VALUES
INTEGRATION
DILIGENCE

CAPABILITY
OF
VANQUISHING
IMMINENT
DANGER

CARRIAGE
OF
VARIOUS
INDISPENSABLE
DEVICES

COFFEE IN THE MORNING AS USUAL
OFFICE AT HOME
VIDEO CALLING WITH THE TEAM AT 4
INDOOR FITNESS
DREAMING THAT IT WILL BE OVER SOON

CHANGE
OPTIMISMUS
VERTRAUEN
INTELLIGENZ
DUMMHEIT

CCHEERFUL
OPTIMISM
VANQUISHED
IN
DESPAIR

CONTINUITY
OPERATION
VIDEO
INNOVATION
DISSEMINATION

CONTRACTING STATES
OTIF
VIDEO CONFERENCE
INTERACTIVITY ON
DANGEROUS GOODS



Vielen Dank an Maria Price und das gesamte Sekretariat.

DIE GEFAHRGUTBEFÖRDERUNG IN ZEITEN DER AKTUELLEN PANDEMIE

Das Sekretariat der OTIF und insbesondere die Gefahrgutabteilung beteiligt sich aktiv an der Lösung einiger Probleme im Zusammenhang mit der COVID-19-Krise.

Die Anwendung der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) ist aufgrund der mehr oder weniger strengen Eindämmungsmaßnahmen, die in den RID-Vertragsstaaten im Interesse der öffentlichen Gesundheit und Sicherheit getroffen wurden, etwas beeinträchtigt.

Infolge der vorübergehenden Schließung der meisten nicht systemrelevanten Einrichtungen konnten keine Schulungen und Prüfungen für Gefahrgutbeauftragte durchgeführt werden und auch die im RID für Kesselwagen und Tankcontainer vorgeschriebenen wiederkehrenden Prüfungen oder Zwischenprüfungen nicht innerhalb der vorgeschriebenen Fristen stattfinden. Folglich mussten Übergangsregelungen gefunden werden, um sicherzustellen, dass die Schulungsbescheinigungen der Gefahrgutbeauftragten trotz Ablauf ihrer Geltungsdauer weiterhin gültig bleiben; und auch für Kesselwagen und Tankcontainer wurde eine Regelung getroffen.

In Zusammenarbeit mit der Gasindustrie musste darüber hinaus eine Lösung gefunden

werden, wie Gasflaschen für medizinische Gase weiterhin verwendet werden können, auch wenn sie zur wiederkehrenden Prüfung anstehen. Diese Lösung war insbesondere deswegen unerlässlich, weil wegen der Corona-Krise die Nachfrage nach flüssigem Sauerstoff um ein Fünffaches und die Nachfrage nach Sauerstoffflaschen um ein Zehnfaches gestiegen sind und in Krankenhäusern zusätzliche Lagertanks für Sauerstoff bereitgestellt werden mussten. Die Sicherheit wird gewährleistet, indem vor und nach dem Befüllen der Gasflaschen die sicherheitsrelevanten Kontrollen der Druckgefäße weiterhin durchgeführt werden müssen.

Darüber hinaus hat das Sekretariat der OTIF verschiedene Auslegungsfragen beantwortet, die

ihm vonseiten der Mitgliedstaaten unterbreitet wurden. Inwieweit muss beispielsweise das Gefahrgutrecht angewendet werden, wenn Patienten mit medizinischer Ausrüstung in Reisezügen zu weniger ausgelasteten Krankenhäusern befördert werden? Da für Notfallbeförderungen zur Rettung menschlichen Lebens das RID bereits eine vollständige Freistellung von den Vorschriften enthält, müssen lediglich allgemeine Maßnahmen zur sicheren Durchführung dieser Transporte getroffen werden.

Das Sekretariat der OTIF steht seinen Mitgliedstaaten auch weiterhin zur Verfügung, um den internationalen Eisenbahnverkehr unter allen Umständen zu erleichtern.



GLÜCKWÜNSCHE

Helmut Rein, ehemaliger Vorsitzender des RID-Fachausschusses, der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses, des ADN-Sicherheits- und Verwaltungsausschusses und stellvertretender Vorsitzender der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung sowie ehemaliger Leiter des Gefahrgutreferats des deutschen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, wurde am 17. Februar 2020 mit dem deutschen Gefahrgutpreis 2020 ausgezeichnet. Mit dem Preis wurde sein außergewöhnliches Engagement für das internationale Gefahrgutrecht und die Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter gewürdigt.

Der Preis wurde während einer Festveranstaltung im Rahmen der 36. Internationalen Gefahrgut-Tage Hamburg durch Herrn Enak Ferleman, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, übergeben.

Seitens der Jury, welche Helmut

Rein aus den eingesandten Vorschlägen ausgewählt hatte, wurde insbesondere hervorgehoben, dass er in seiner Arbeit zur Erhöhung der Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter nicht nur die Interessen des Gesetzgebers, sondern immer auch die Interessen der beteiligten Wirtschaft und der Kontrollbehörden im Blick gehabt habe. Im Rahmen seiner internationalen Arbeit habe er auch einen kontinuierlichen Austausch mit seinen Kollegen in anderen Staaten gepflegt.

An verschiedenen Entwicklungen des internationalen Gefahrgutrechts war Helmut Rein aktiv beteiligt. Zum Beispiel bei der Überführung des Gefahrgutbeauftragten, den es zuvor nur im deutschen Recht gab, in internationales Recht, die Umstrukturierung der Landverkehrsvorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter oder die Nutzung der Telematik bei der Gefahrgutbeförderung.

In seiner Erwiderung vergaß Helmut Rein nicht, seine Weggefährten

auf nationaler und internationaler Ebene zu erwähnen, ohne die der Erfolg seiner Arbeit nicht möglich gewesen wäre.

Das Sekretariat der OTIF gratuliert Helmut Rein zur Verleihung des deutschen Gefahrgutpreises und der Jury für die ausgezeichnete Wahl. Als Vorsitzender des RID-Fachausschusses, eines der wichtigsten OTIF-Gremien, hat er aufgrund seiner gründlichen Einarbeitung in verschiedenste Themenbereiche die Verhandlungen über 17 Jahre immer zielsicher und strukturiert geführt. Mit seinem großen diplomatischen Geschick ist es ihm gelungen, Kompromissvorschläge vorzubereiten, die dann von allen RID-Vertragsparteien mitgetragen wurden. Mit seiner Arbeit hat Helmut Rein maßgeblichen Anteil an der Qualität des internationalen Eisenbahngefahrgutrechts.

Jochen Conrad



DEPOSITARMITTEILUNGEN

Seit 25. März 2020 [Zeitschrift 1/2020](#)

NOT-20015	27.05.2020	Deutschland – Genehmigung der von der 13. Generalversammlung angenommenen Änderungen am COTIF und seinen Anhängen E und G
NOT-20012	30.04.2020	Inkrafttreten der im schriftlichen Verfahren vom Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Änderungen an der NVR-Spezifikation und der ETV TAF Korrekturen an der NVR-Spezifikation
NOT-20011	27.03.2020	Delegation der Europäischen Union für die Schweiz und das Fürstentum Liechtenstein – Verbalnote über den Abschluss des Abkommens über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft samt Anhang

DIE OTIF BEI DEN „BERNER TAGEN“

Am 13. Februar 2020 sprach der Generalsekretär der OTIF, Herr Wolfgang Küpper, an den vom Internationalen Eisenbahnverkehrskomitee (CIT) organisierten Berner Tagen 2020.

Hauptthema dieser 10. Ausgabe der Berner Tage über den internationalen Eisenbahnverkehr waren die Auswirkungen der Digitalisierung auf die Beförderungsverträge von Personen und Gütern. Ebenfalls beleuchtet wurden der aktuelle Stand und die Entwicklung des internationalen und europäischen Eisenbahnverkehrsrechts.

Der Generalsekretär der OTIF gehörte zu den Rednern des

von Herrn Cesare Brand, dem Generalsekretär des CIT, moderierten ersten Panels „Neueste Entwicklungen im Eisenbahnrecht aus Sicht der Regulatoren und der Operateure“. Herr Küpper ging auf die jüngsten Entwicklungen im COTIF ein: die bisherigen Arbeiten am elektronischen Frachtbrief, den von der 13. Generalversammlung angenommenen neuen Anhang H des COTIF und die laufenden Arbeiten an den in der RID-Ausgabe 2021 vorzunehmenden Änderungen am RID.

Anschließend erläuterte Herr Küpper die Vorgehensweise der OTIF bei der Digitalisierung der Beförderungspapiere im

Güterverkehr. In einem ersten Schritt werde die Arbeitsgruppe der Rechtsexperten die COTIF-Vorschriften auf ihre Anwendbarkeit und Relevanz für digitale Güterbeförderungsdokumente bewerten und dabei auch die einschlägige Regulierungspraxis anderer internationaler Organisationen und anderer Verkehrsträger berücksichtigen. In einem zweiten Schritt werde sie dann bestimmen, wie die Digitalisierung von der OTIF unterstützt und/oder geregelt werden soll.

Das Sekretariat der OTIF dankt dem CIT für den herzlichen Empfang.



SONDERAUSGABE DER ZEITSCHRIFT ZUM VILNIUS-SYMPOSIUM



Das Sekretariat der OTIF freut sich sehr, die Herausgabe der Sonderausgabe der Zeitschrift zum „Symposium von Vilnius“ und die Veröffentlichung von Videos bekanntgeben zu können.

UNTERSTELLUNG MULTIMODALER BEFÖRDERUNGEN UNTER DAS EISENBAHNRECHT COTIF – EINTRAGUNG VON SCHIFFFAHRTSLINIEN ZUR SEE ODER AUF BINNENGEWÄSSERN IN DIE LISTEN DER LINIEN ZUR SEE ODER AUF BINNENGEWÄSSERN CIV UND CIM

Neue Schifffahrtslinien eintragen – warum?

Die Eintragung von Schifffahrtslinien in die in [Artikel 24 COTIF](#) vorgesehenen Listen der Linien zur See oder auf Binnengewässern durch die interessierten Mitgliedstaaten der OTIF ermöglicht es den Eisenbahnunternehmen und mit dem Eisenbahnsektor zusammenarbeitenden Schifffahrtsunternehmen, multimodale Beförderungen Eisenbahn-See unter einem einzigen Rechtsregime, d.h. den ER CIV oder CIM, durchzuführen, und somit den Kunden des Eisenbahnverkehrs, einen einzigen Vertrag auf der Grundlage eines einzigen Beförderungsdokumentes für multimodale Verkehre Eisenbahn-See anzubieten. Damit werden der Wechsel des Rechtsregimes, vom Eisenbahnrecht zum Seerecht und vice versa, und verschiedene mit diesem Wechsel des Rechtsregimes verbundene Probleme (Kosten, Unklarheiten bei der Haftung usw.) vermieden.

Wie vorgehen? Was muss beachtet werden?

Mitteilung von einem Mitgliedstaat, gemacht im Einvernehmen mit dem anderen von der Linie betroffenen Mitgliedstaat an den Generalsekretär der OTIF

Linien zur See, die zwei Mitgliedstaaten des COTIF miteinander verbinden, können nur im Einverständnis beider Staaten eingetragen werden. In anderen Worten, es muss ein übereinstimmender Wille beider Staaten dahingehend bestehen, dass der Eisenbahnverkehr unter Einschluss einer Schifffahrtsbeförderung dem CIM- oder dem CIV-Regime unterstellt wird. Das Einverständnis beider Staaten ist eine *conditio sine qua non* für jede Eintragung einer Fähr- oder sonstigen Linie zur See. Artikel 24 COTIF schreibt dem an einer Eintragung interessierten Mitgliedstaat nicht vor, in welcher Form er die Zustimmung des anderen Staates zu dokumentieren hat. Eine Verweisung auf eine

mit dem anderen Mitgliedstaat geschlossene Vereinbarung wird in der Praxis des Generalsekretärs der OTIF als Depositar als ausreichend angesehen.

Obligatorische Angaben, die für eine Eintragung mitgeteilt werden müssen

- Name und Adresse der die Linie betreibenden Schifffahrtsgesellschaft
- Endpunkte der Linie (Häfen/Anlegeplätze)
- Länge der Linie in Kilometern

Falls gewünscht und nur bei CIM-Linien zur See (nicht im Falle von Binnengewässern):

- Angabe des besonderen Haftungsregimes gemäß Artikel 38 CIM. Diese Mitteilung muss ebenfalls zwischen den beiden beteiligten Mitgliedstaaten abgesprochen sein.

Die Rechtsabteilung

FAHRZEUGZULASSUNG

Eisenbahnfahrzeuge sind für den internationalen Eisenbahnverkehr von entscheidender Bedeutung. Der Zweck der technischen COTIF-Anhänge APTU und ATMF besteht darin, harmonisierte Regeln und Verfahren für die Zulassung von Fahrzeugen zum internationalen Verkehr bereitzustellen. Was genau aber bedeutet denn nun „Fahrzeugzulassung“, und welche Rechte und Pflichten sind damit verbunden? Im Folgenden wird der Zweck der APTU und ATMF erläutert und aufgezeigt, inwieweit diese einheitlichen Rechtsvorschriften für Staaten, die den internationalen Eisenbahnverkehr bereits entwickelt haben oder noch entwickeln wollen, zentral sind.

Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen – für einen sicheren Betrieb auf dem Netz

Hauptursache für die Komplexität des Eisenbahnsystems sind die zahlreichen Schnittstellen zwischen den Fahrzeugen und der Infrastruktur, auf der sie verkehren. Denken Sie nur einmal an das Lichtraumprofil, d. h. die Größe des Fahrzeugs im Vergleich zu dem entlang der Infrastruktur geschaffenen Freiraum, an die Geschwindigkeit, mit der ein Fahrzeug sicher durch bestimmte Kurven oder Weichen fahren kann, an das Gewicht oder die Achslast eines Fahrzeugs im Vergleich zur Tragfähigkeit einer Strecke oder an das Funktionieren der Signalsysteme, das für die Kapazität, das Verkehrsmanagement und die Vermeidung von Kollisionen von wesentlicher Bedeutung ist.

Neben diesen Schnittstellen ist gleichermaßen wichtig, dass ein Fahrzeug in sich selbst sicher ist, dass es z. B. stabil genug ist, um den im Betrieb zu erwartenden Belastungen standzuhalten, dass es im Falle eines Zusammenstoßes Energie aufnehmen kann, und dass für die Personen im oder in der Nähe des Fahrzeugs keine Gefahr eines Stromschlags besteht.

Aus diesen und vielen anderen Gründen wird jedes Eisenbahnfahrzeug, wo auch immer in der Welt es eingesetzt wird, vor seiner Inbetriebnahme auf der Grundlage impliziter wie expliziter

Anforderungen geprüft.

Die Anhänge APTU und ATMF des COTIF bilden zusammen die völkerrechtliche Rechtsgrundlage für die Harmonisierung der Anforderungen sowie der Verfahren für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zur Verwendung im internationalen Verkehr.

Technische Anforderungen

(Siehe auch Artikel „Nationale technische Anforderungen an Fahrzeuge im internationalen Verkehr“, veröffentlicht in der [Zeitschrift Nr. 2/2019](#)).

Einheitliche technische Vorschriften

Auf der Grundlage der APTU und ATMF werden vom Fachausschuss für technische Fragen detaillierte Bestimmungen, insbesondere in Form von einheitlichen technischen Vorschriften (ETV), angenommen. Diese detaillierten Regeln umfassen technische Bauanforderungen und Verfahren zur Prüfung der Übereinstimmung mit den Vorschriften. Zu diesem Zweck erkennen alle Vertragsstaaten die gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften ausgestellten Prüfungsnachweise sowie technische Zertifikate und Bescheinigungen gegenseitig an und akzeptieren sie, unabhängig davon, in welchem Vertragsstaat sie ausgestellt wurden.

ETV werden so verfasst, dass sie alle Anforderungen enthalten, die Fahrzeuge erfüllen müssen, um im internationalen Verkehr frei verkehren zu können. ETV tragen unter Berücksichtigung des Umweltschutzes und der öffentlichen Gesundheit dazu bei, Sicherheit, Effizienz und Verfügbarkeit zu gewährleisten. Soweit möglich, sind die in den ETV enthaltenen Anforderungen leistungsbezogen und nicht auf bestimmte technische Lösungen beschränkt. Damit sollen Innovation und technischer Fortschritt ermöglicht werden. Spezifische technische Lösungen werden nur dann vorgeschrieben, wenn dies für die Interoperabilität zwingend erforderlich ist, wie etwa bei der Definition von Schnittstellen zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur.

Die Bauart eines Fahrzeugs kann für eine bestimmte Art von Strecke oder Betrieb optimiert, dadurch aber gleichzeitig möglicherweise nicht für den Einsatz auf allen Strecken geeignet sein. Darüber hinaus weisen die Netze in verschiedenen Ländern aus historischen Gründen unterschiedliche technische Merkmale auf. Aus diesem Grund können ETV „Sonderfälle“ enthalten, in denen restriktivere Anforderungen an die Zulassung eines Fahrzeugs oder sein Verwendungsgebiet festgelegt werden können. Folglich ist eine Kompatibilitätsprüfung zwischen dem Fahrzeug und den Strecken, auf denen es eingesetzt werden soll, unerlässlich.

In Übereinstimmung mit Artikel 6 § 2 und Artikel 15a ATMF ist die Prüfung der Streckenkompatibilität Aufgabe des Eisenbahnunternehmens.

Sonderfälle

SONDERFÄLLE WERDEN IN ARTIKEL 2 ATMF WIE FOLGT DEFINIERT:

„Sonderfall« [bezeichnet] jeden Teil des Eisenbahnsystems der Vertragsstaaten, der wegen geographischer, topographischer, städtebaulicher oder die Kompatibilität mit dem bestehenden System betreffender Einschränkungen in den ETV als vorübergehende oder endgültige Sondervorschrift gekennzeichnet ist. Hierzu können insbesondere vom Rest des Netzes abgeschnittene Eisenbahnstrecken und -netze, das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Abstand zwischen Gleisen sowie Fahrzeuge, die ausschließlich für lokale, regionale oder historische Zwecke genutzt werden, und Fahrzeuge aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern zählen;“.

Gemäß Artikel 8 § 4 APTU müssen für jeden Sonderfall die Verfahren angegeben werden, die zur Bewertung der Konformität mit ihm anzuwenden sind.

Nationale technische Anforderungen

Zusätzlich zu den ETV-Anforderungen, einschließlich Sonderfällen, können die Vertragsstaaten nationale technische Anforderungen erlassen und diese dem Sekretariat der OTIF gemäß Artikel 12 APTU mitteilen. Für die Notwendigkeit einer nationalen technischen Anforderung kann es diverse Rechtfertigungen geben:

- Fehlen einer entsprechenden ETV (für Fahrzeuge betrifft dies lediglich den fahrzeugseitigen Teil des Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebungs-Systems, alle übrigen Fahrzeugparameter sind durch ETV abgedeckt);
- Schließung offener Punkte in ETV (ein offener Punkt in einer ETV ist ein für die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen und deren freie Zirkulation im internationalen Verkehr unerlässlicher Parameter, für den noch keine harmonisierte Spezifikation festgelegt werden konnte);
- Gewährleistung der technischen Kompatibilität mit den Netzmerkmalen;
- Vorlage (detaillierter) Spezifikationen für einen Sonderfall.

IN ARTIKEL 12 § 2 APTU SIND ZIEL UND UMFANG DER NATIONALEN TECHNISCHEN ANFORDERUNGEN FESTGELEGT:

„[...] um die technische Kompatibilität zwischen den Fahrzeugen und seinem betroffenen Netz [dem Netz des Vertragsstaates] sicherzustellen; dies schließt nationale Vorschriften ein, die für „offene Punkte“ in den ETV und für die in der ETV ordnungsgemäß bezeichnete [sic] Sonderfälle gelten.“

Artikel 12 basiert auf der Idee, dass nationale technische Anforderungen, wie in § 1 beschrieben, so weit wie möglich durch ETV ersetzt werden sollten:

„Die [nationale technische] Anforderung darf nur so lange in Kraft bleiben, bis sie oder eine analoge Anforderung durch die Annahme von Vorschriften gemäß den obigen Artikeln in

Kraft gesetzt worden ist. Der Vertragsstaat kann die vorläufige Bestimmung jederzeit widerrufen und dies dem Generalsekretär mitteilen.“

Darüber hinaus schreibt Artikel 12 § 2 APTU vor, dass die Vertragsstaaten bei jeder Annahme oder Änderung einer ETV die nach dem Inkrafttreten der ETV noch erforderlichen nationalen technischen Anforderungen mitsamt Begründung mitteilen müssen. Diese Mitteilung muss innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten der ETV erfolgen. Ansonsten werden die nationalen technischen Anforderungen als nicht länger erforderlich angesehen.

Konformitätsbewertung und Vorteile der Bewertung durch Dritte

Im Allgemeinen kann die Bewertung der Konformität jedes Produkts mit den geltenden Anforderungen durch eine erste, zweite oder dritte Partei erfolgen. Im Bereich der Konformitätsbewertung von Eisenbahnfahrzeugen würde die Bewertung durch die erste Partei eine Selbstbewertung durch den Hersteller bedeuten. Die Konformitätsbewertung durch eine zweite Partei würde von einer Organisation durchgeführt, die ein Nutzerinteresse an dem Fahrzeug hat, z. B. das Eisenbahnunternehmen als Endnutzer oder Halter des Fahrzeugs. Die Bewertung durch eine dritte Partei (Bewertung durch Dritte) würde schließlich von einer Stelle durchgeführt, die vom Hersteller des Fahrzeugs unabhängig ist und kein Nutzerinteresse daran hat. Die Prüfung der Konformität von Eisenbahnfahrzeugen mit ETV muss mittels einer Bewertung durch Dritte erfolgen.

In Artikel 5 ATMF ist festgelegt,

welche Einrichtungen nicht als Prüforgane für Konformitätsbewertungen bei der Zulassung von Fahrzeugen zum internationalen Verkehr anerkannt werden dürfen. Einrichtungen, die nicht Prüforgane sein können, sind Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Fahrzeughalter, für die Instandhaltung zuständige Stellen (ECM) und Hersteller von Eisenbahnmateriale, einschließlich Tochtergesellschaften der vorgenannten Einrichtungen. Darüber hinaus gibt es eine Reihe weiterer Unabhängigkeitserfordernisse, die von Prüforganen, die Kontrollen im Rahmen der ATMF durchführen, erfüllt werden müssen.

Die zuständigen Behörden der Vertragsstaaten können, sofern sie über die technische Kompetenz verfügen, in eigener Verantwortung Konformitätsbewertungen vornehmen oder die Aufgabe, Bewertungen ganz oder teilweise durchzuführen, an die Prüforgane übertragen. Innerhalb der Europäischen Union ist die Prüfung der Konformität mit den TSI Aufgabe der sogenannten benannten Stellen. Die benannten Stellen werden auch im Rahmen des COTIF und außerhalb der Europäischen Union als kompetent für die Prüfung der Konformität mit ETV anerkannt.

Der Nutzen von Bewertungen durch Dritte besteht darin, dass sie aufgrund ihrer Unabhängigkeit als objektiv und daher als gute Grundlage für die gegenseitige Akzeptanz der Ergebnisse angesehen werden können. Darüber hinaus ermöglicht die Bewertung durch Dritte die Konzentration des sehr spezifischen Fachwissens über Bewertungen in darauf spezialisierten Prüforganen, die potenziell für verschiedene Kunden in verschiedenen Staaten arbeiten können. Dies ermöglicht großbedingte Kosteneinsparungen und

verhindert, dass jede zuständige Regierungsbehörde oder jedes Eisenbahnunternehmen über ein solches Fachwissen verfügen muss.

Zulassung eines Fahrzeugs zum internationalen Verkehr

Die „Betriebszulassung“ besteht gemäß ATMF-Definition in der „Erteilung einer Berechtigung, mit der die zuständige Behörde für jedes einzelne Fahrzeug den Einsatz im internationalen Eisenbahnverkehr genehmigt“ und mit einem Betriebszertifikat bestätigt. Zweck und Ziel der APTU und ATMF ist es, den Einsatz von Eisenbahnfahrzeugen im internationalen Verkehr zwischen den Vertragsstaaten zu ermöglichen. Das Grundkonzept der ATMF besteht dabei darin, dass Zertifikate, die auf der Grundlage der ATMF von einem Vertragsstaat ausgestellt wurden, in allen anderen Vertragsstaaten gültig sind. Dies erfordert eine belastbare und nachvollziehbare Konformitätsbewertung, mit der die Notwendigkeit doppelter Verfahren in verschiedenen Staaten vermieden wird.

Die in den ATMF enthaltenen Anforderungen an Eisenbahnunternehmen umfassen insbesondere die Prüfung der Kompatibilität zwischen den von ihnen betriebenen Fahrzeugen und der Infrastruktur sowie das Erfordernis, dass das Fahrzeug nur innerhalb seiner Nutzungsbedingungen und -beschränkungen verwendet werden darf. Der sichere Betrieb von Zügen, einschließlich des Sicherheitsmanagementsystems des Eisenbahnunternehmens, fällt nicht in den Anwendungsbereich der APTU und ATMF. Dies bedeutet, dass ein Eisenbahnunternehmen, das ein Fahrzeug in einem internationalen Zug einsetzt, die Vorschriften des Staates einhalten muss, in dem dieser Zug verkehrt.

Nationale versus internationale Zulassung

Da Fahrzeuge im Allgemeinen nicht ausschließlich im internationalen, sondern zumindest gelegentlich auch im Inlandsverkehr verwendet werden, müssen sie sowohl für den Einsatz im Inlandsverkehr als auch für den Einsatz im internationalen Verkehr zugelassen sein. Aus rechtlicher Sicht sind dies zwei getrennte Verfahren. Viele Vertragsstaaten haben jedoch die Verfahren für die inländische oder regionale (d. h. konkret in der Europäischen Union) Verwendung und die Zulassung zum internationalen Verkehr gemäß COTIF einander angeglichen. Ein Staat, der einem neuen Fahrzeug die erste Zulassung zum internationalen Verkehr erteilt, wird es in der Regel auch für den Einsatz im Inlandsverkehr zulassen. Dies gilt insbesondere für Güterwagen.

Umsetzung der ATMF durch die Mitgliedstaaten

(Siehe auch Artikel „Anhang G zum COTIF (ATMF) und seine institutionelle Umsetzung“, veröffentlicht in der [Zeitschrift Nr. 1/2018](#).)

Gemäß Artikel 5 ATMF muss jeder Vertragsstaat dem Generalsekretär der OTIF seine zuständigen Behörden mitteilen, welcher dann auf der Website der Organisation eine Liste der zuständigen Behörden veröffentlicht. Die zuständige Behörde kann Fahrzeuge zum internationalen Verkehr zulassen, indem sie ein Betriebszertifikat ausstellt. Dieses Zertifikat belegt, dass das Fahrzeug zum Betrieb zugelassen ist. Bei Einhaltung der in Artikel 6 ATMF festgelegten Bedingungen ist die Zulassung entweder in allen Vertragsstaaten gültig, oder die zuständigen Behörden der anderen Staaten können vom Antragsteller vor der Erteilung einer ergänzenden Betriebszulassung

und der Ausweitung des Verwendungsgebietes des Fahrzeugs zusätzliche technische Informationen wie etwa Risikoanalysen und/oder Fahrzeugprüfungen verlangen.

Abschließende Betrachtungen

Die Eisenbahn ist ein komplexes System, und der Einsatz von Fahrzeugen auf dem Netz verschiedener Staaten erfordert ein hohes Maß an Harmonisierung der Vorschriften und Verfahren. Eine korrekte und konsequente Umsetzung und Anwendung der COTIF-Bestimmungen ist für eine wirksame gegenseitige Anerkennung von Prüfungsergebnissen und Zertifikaten zwischen den Vertragsstaaten erforderlich.

Die Anhänge APTU und ATMF des COTIF sind relativ neu, da sie erst 2006 in Kraft getreten sind und die ersten ETV aus dem Jahre 2012 stammen. Nichtsdestoweniger sind diese Vorschriften für den internationalen Verkehr essentiell. Vor Inkrafttreten dieser COTIF-Vorschriften war der internationale Einsatz von Fahrzeugen in hohem Maße von Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen abhängig, was jedoch durch die Fragmentierung aufgrund der Liberalisierung der Eisenbahnen in vielen Staaten problematisch wurde. Das COTIF bietet nun einen neutralen Rechtsrahmen, der sowohl in Staaten mit liberalisierten Systemen als auch in Staaten mit staatlichen Eisenbahnen angewendet werden kann.

Einen maximalen Nutzen haben die Vertragsstaaten dann, wenn die

Vorschriften auf einem möglichst großen geographischen Gebiet Anwendung finden. In Europa kommen die gemeinsamen Vorschriften, entweder durch Anwendung des COTIF oder durch Anwendung von gleichwertigem EU-Recht, bereits weitgehend zum Einsatz. Eine darüber hinausgehende Anwendung in Asien und Afrika kann für das Wachstum des internationalen Eisenbahnverkehrs innerhalb und zwischen den Kontinenten von entscheidender Bedeutung sein. Zu diesem Zweck wird der Fachausschuss für technische Fragen die Aufnahme neuer Anforderungen in die ETV zur Abdeckung spezifischer nationaler oder regionaler Bedingungen erwägen.

Bas Leermakers

56. TAGUNG DES UN-EXPERTENUNTERAUSSCHUSSES FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER (Genf, 4. bis 10. Dezember 2019)

Die 56. Tagung des UN-Expertenunterausschusses war die zweite Sitzung des Bienniums 2019/2020, deren Beschlüsse die gemeinsame Grundlage für alle verkehrsträgerspezifischen Gefahrgutvorschriften bilden. Im Rahmen der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter werden diese Beschlüsse auch in die Ausgaben 2023 des RID, des ADR und des ADN übernommen.

Vom 4. bis 10. Dezember 2019 fand unter dem Vorsitz von Herrn Duane Pfund (Vereinigte Staaten von Amerika) die 56. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter statt, bei der 18 Staaten, 6 Regierungsorganisationen und 20 Nichtregierungsorganisationen vertreten waren. Da alle Beschlüsse des UN-Expertenunterausschusses Auswirkungen auf die Gefahrgutvorschriften der einzelnen Verkehrsträger haben, war auch die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) als Verkehrsträgerorganisation vertreten.

Verpackung

Polyesterharz-Mehrkomponentensysteme

Polyesterharz-Mehrkomponentensysteme bestehen aus zwei Komponenten, und zwar aus einem Grundprodukt, das entweder der Klasse 3 oder der Klasse 4.1 zugeordnet ist, und einem organischen Peroxid als Aktivierungsmittel.

Für die UN-Nummern 3269 und 3527 (Polyesterharz-Mehrkomponentensysteme, flüssiges bzw. festes Grundprodukt) ist in Spalte 7b der Code „E0“ zugeordnet. Dies bedeutet, dass diese Produkte nicht in

freigestellten Mengen befördert werden dürfen. Für die Beförderung in begrenzten Mengen gelten gemäß Spalte 7a die Grenzwerte von 5 kg bzw. 5 Liter.

Die Sondervorschrift 340, die diesen beiden UN-Nummern ebenfalls zugeordnet ist, legt jedoch fest, dass eine Beförderung in freigestellten Mengen möglich ist, wobei die für die einzelnen Komponenten in der Spalte 7b der Tabelle A festgelegten Mengengrenzwerte einzuhalten sind. Obwohl gemäß Spalte 7b organische Peroxide nicht als

freigestellte Mengen zugelassen sind, sind sie in Polyesterharz-Mehrkomponentensystemen zugelassen und dem Code E2 zugeordnet.

China hatte auf diesen Widerspruch zwischen der Angabe in Spalte 7b und der Sondervorschrift 340 hingewiesen. Der UN-Expertenunterausschuss entschied, in der Spalte 7b den Code „E0“ zu streichen und stattdessen auf die Sondervorschrift 340 zu verweisen.



Beförderung von Transformatoren mit Gasflaschen

Aus betrieblichen Gründen werden Transformatoren mit Stickstoff, synthetischer oder getrockneter Luft oder auch mit einem Gemisch dieser Gase unter Druck gesetzt. Da die Transformatoren jedoch nicht gasdicht sind, werden ständig geringe Gasmengen über einen Druckregler von einer an den Transformator angeschlossenen Gasflasche zugeführt.

Solche Transformatoren müssen der Eintragung UN 3538 GEGENSTÄNDE, DIE NICHT ENTZÜNDBARES, NICHT GIFTIGES GAS ENTHALTEN, N.A.G. zugeordnet werden, für welche die Verpackungsanweisung P 006 unter anderem fordert, dass die Verschlussventile der Gasflaschen während der Beförderung verschlossen bleiben müssen (siehe auch Zeitschrift 4/2019, S 18).

Bei einer ersten Diskussion im Rahmen der letzten Tagung des UN-Expertenunterausschusses wurde das Problem der mangelnden Gasdichtheit der Transformatoren diskutiert. Es wurde die Ansicht vertreten, dass sicherheitstechnisch nichts dagegen spricht, wenn geringe Mengen nicht brennbarer, nicht giftiger, nicht ätzender oder nicht oxidierender Gase in die Umwelt abgegeben werden, sofern eine Gasansammlung in Räumen, die zu einer Erstickung führen kann, verhindert wird. Deutschland legte daraufhin ein überarbeitetes Dokument vor, das nach einer vorherigen Diskussion in einer informellen Arbeitsgruppe vom UN-Expertenunterausschuss angenommen wurde.

Der UN-Nummer 3538 wird eine Sondervorschrift zugeordnet, die eine Beförderung solcher Gegenstände mit geöffneten Gasflaschenventilen zulässt. Zugelassene Gase sind Stickstoff der UN-Nummer 1066, verdichtetes

Gas der UN-Nummer 1956 oder Druckluft der UN-Nummer 1002. Der Überdruck des Gases ist auf 35 kPa (0,35 bar) begrenzt. Güterbeförderungseinheiten, in denen Gegenstände mit geöffneten Gasflaschenventilen befördert werden und die ein Gas enthalten, von dem eine Erstickungsgefahr ausgeht, müssen gut belüftet und mit dem Warnkennzeichen für Güterbeförderungseinheiten, die gefährliche Güter zu Kühl- oder Konditionierungszwecken enthalten, gekennzeichnet sein.

Klarstellung der Verpackungsanweisung P 903

Die Verpackungsanweisung P 903 sieht in Absatz (2) vor, dass für die Verpackung von Lithiumzellen und -batterien mit einer Bruttomasse von mehr als 12 kg sowie für Zusammenstellungen solcher Zellen oder Batterien widerstandsfähige Außenverpackungen, Schutzumschließungen, Paletten oder Handhabungseinrichtungen genügen.

Die Batterieindustrie hatte darauf hingewiesen, dass die derzeitige Formulierung auch für Zusammenstellungen von Zellen oder Batterien fordert, dass jede einzelne Zelle oder Batterie in dieser Zusammenstellung eine Bruttomasse von mehr als 12 kg aufweisen muss.

Die Diskussion im UN-Expertenunterausschuss ergab, dass ein Verweis auf Zusammenstellungen von Zellen oder Batterien nicht erforderlich ist, da die Begriffsbestimmung von Batterie im Handbuch Prüfungen und Kriterien bereits festlegt, dass Einheiten von zwei oder mehr Zellen, die als Zusammenstellungen von Batterien bezeichnet werden, als Batterien angesehen werden. In Absatz (2) der Verpackungsanweisung P 903 wurde entsprechend präzisiert, dass eine einzige Zelle oder Batterie die vorgegebene

Mindestbruttomasse aufweisen muss.

Verwendungsdauer von Kombinations-IBC mit Kunststoff-Innenbehälter

Bei der letzten Tagung des UN-Expertenunterausschusses wurde in Unterabschnitt 4.1.1.15 eine Präzisierung aufgenommen, dass sich bei Kombinations-IBC die Verwendungsdauer auf das Datum der Herstellung des Innenbehälters bezieht.

Der UN-Expertenunterausschuss nahm unter Berücksichtigung dieses Beschlusses einen Antrag Deutschlands an, in der Sondervorschrift für die Verpackung B 15 der Verpackungsanweisung IBC 02, die Verkürzung der zulässigen Verwendungsdauer von fünf Jahren auf zwei Jahre ebenfalls nur auf den Kunststoff-Innenbehälter von Kombinations-IBC und nicht auf den gesamten Kombinations-IBC zu beziehen.

Verwendung von Recycling-Kunststoffen für alle starren Kunststoffverpackungen

Viele Staaten haben sich Umweltziele auferlegt, die zu einer nachhaltigen Verwendung von Kunststoffen bei der Herstellung von Verpackungen führen sollen. Die Europäische Union hat solche Ziele beispielsweise in einer europäischen Strategie für Kunststoffe in der Kreislaufwirtschaft niedergelegt.

Der internationale Verband der Hersteller von Kunststoffverpackungen hatte bereits bei der letzten Tagung des UN-Expertenunterausschusses ein Dokument vorgelegt, mit dem eine Diskussion zu einem weitergehenden Einsatz von Recycling-Kunststoffen in Gefahrgutverpackungen angestoßen werden sollte (siehe

Zeitschrift 4/2019, S. 17-18).

Erste Bemühungen, die Verwendung von Recycling-Kunststoffen in den UN-Modellvorschriften zuzulassen, führten in den 1990er Jahren zur Aufnahme einer Begriffsbestimmung von Recycling-Kunststoffen und zur Möglichkeit der Herstellung von Fässern (1H1, 1H2) und Kanistern (3H1, 3H2) aus wiederverwendeten Kunststoffen.

Da die Verwendung von Recycling-Kunststoffen in den 1990er Jahren eine Neuheit darstellte, waren die ursprünglichen Anforderungen an solche Werkstoffe verständlicherweise konservativ. Nach Ansicht des internationalen Verbands der Hersteller von Kunststoffverpackungen haben die Erfahrungen bei Kunststofffässern und -kanistern gezeigt, dass Recycling-Kunststoffe bei der Herstellung von Gefahrgutverpackungen sicher eingesetzt werden können. Die Verwendung von wiederverwerteten Kunststoffen sollte daher auch für starre Kunststoff-IBC und Kombinations-IBC mit Kunststoff-Innenbehältern zugelassen werden.

Im UN-Expertenunterausschuss herrschte allgemeine Übereinstimmung über die Notwendigkeit, die bestehenden Bestimmungen in den UN-Modellvorschriften zu überarbeiten, um die Verwendung von Recycling-Kunststoffen für IBC zur Unterstützung einer Kreislaufwirtschaft weiter zu fördern. Da die Begriffsbestimmung von Recycling-Kunststoff in Abschnitt 1.2.1 vorsieht, dass nur Werkstoffe aus gebrauchten Industrieverpackungen wiederverwendet werden dürfen, schlug Belgien vor, dass der UN-Expertenunterausschuss in Zukunft einen allgemeineren Ansatz in Betracht ziehen sollte, um auch die Verwendung von Recycling-Kunststoffen, die aus Verbrauchersammlungen

resultieren, zu ermöglichen.

Der UN-Expertenunterausschuss nahm den Antrag der Industrie an, auch für starre Kunststoff-IBC und für Kombinations-IBC mit Kunststoff-Innenbehältern Recycling-Kunststoffe, die aus gebrauchten Industrieverpackungen gewonnen wurden, zuzulassen. Hingegen gab es keine Unterstützung für den Antrag der Industrie, Bestimmungen zur Qualitätssicherung zu streichen. Die meisten Experten waren sich einig, dass ein Mindestmaß an Vorschriften zur Gewährleistung eines harmonisierten Ansatzes zur Qualitätssicherung notwendig ist. Es wurde jedoch anerkannt, dass einige Bestimmungen in Zusammenhang mit der Überarbeitung der Norm ISO 16103 (Verpackung – Verpackungen zur Beförderung gefährlicher Güter – Recycling-Kunststoffe) erneut erörtert werden sollten.

Vorschriften für Druckgefäße und ihre Verschlüsse

Bei der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im März 2014 wurde beschlossen, eine Arbeitsgruppe unter der Leitung des Europäischen Industriegase-Verbands (EIGA) mit folgendem Mandat für Druckgefäße einzusetzen:

- Klarstellung der Bedeutung des Begriffs „Druckgefäß“, um deren Verschlüsse einzubeziehen oder auszuschließen;
- Untersuchung der Vollständigkeit der Vorschriften für die Auslegung, die Konformitätsbewertung und die Kennzeichnung von Verschlüssen von Druckgefäßen.

Der Hintergrund dieser Arbeit war, dass in Kapitel 6.2 an einigen Stellen auf „Druckgefäße und ihre Verschlüsse“ und an anderen Stellen auf „Druckgefäße“ Bezug

genommen wird, wodurch eine Mehrdeutigkeit des Begriffs entsteht. Da es außerdem üblich ist, dass die Konformitätsbewertung von Verschlüssen getrennt von der Konformitätsbewertung von Flaschen, Druckfässern und Großflaschen durchgeführt wird, war es notwendig, die Vorschriften, die bei der erstmaligen Prüfung von Verschlüssen zu erfüllen sind, sowie die Kennzeichnungsvorschriften für Verschlüsse zu spezifizieren.

Später wurde erkannt, dass diese Arbeit bereits auf der Grundlage der UN-Modellvorschriften durchgeführt werden muss, um insbesondere auch die in verschiedenen Teilen der Welt gewählten Ansätze berücksichtigen zu können.

Die Ergebnisse der informellen Arbeitsgruppe des UN-Expertenunterausschusses wurden bei der letzten Tagung des UN-Expertenunterausschusses diskutiert und unter Berücksichtigung der vorgebrachten Bemerkungen für diese Tagung nochmals leicht überarbeitet.

Zusammengefasst werden nun folgende Änderungen vorgenommen:

- In der Begriffsbestimmung von „Druckgefäß“ wird klargestellt, dass der Begriff „Druckgefäß“ auch Verschlüsse und andere Bedienungsausrüstungen miteinschließt. Verschlüsse von Druckgefäßen sind zum Beispiel Ventile, Druckentlastungseinrichtungen, Druckmessgeräte oder Füllstandsanzeiger. Im Gegenzug wird wie bei Tanks der neue Begriff „Druckgefäßkörper“ eingefügt, in dem festgelegt wird, dass dieser Begriff Verschlüsse und andere Bedienungsausrüstungen nicht miteinschließt, aber alle dauerhaft angebrachten Einrichtungen umfasst.

Neben dem Begriff „Druckgefäßkörper“ können in spezifischen Einzelfällen auch die Begriffe „Flaschenkörper“, „Druckfasskörper“ und „Großflaschenkörper“ verwendet werden.

- Die Begriffsbestimmung von „Bedienungsausrüstung“, die bisher nur für Tanks, Elemente eines Batteriewagens/ Batterie-Fahrzeugs und Großpackmittel gilt, wird auf Druckgefäße ausgedehnt. Als Bedienungsausrüstung eines Druckgefäßes gelten Verschlüsse, Sammelrohre, Rohrleitungen, poröses, absorbierendes oder adsorbierendes Material und alle baulichen Einrichtungen, z. B. für die Handhabung.
- In die Begriffsbestimmung von „Betriebsdruck“ werden Präzisierungen in Bezug auf Acetylen-Flaschen aufgenommen.
- Die bestehende Begriffsbestimmung von „Kryo-Behälter“ wird auf verschlossene Kryo-Behälter begrenzt, da der angegebene Fassungsraum von 1000 Litern für offene Kryo-Behälter auf 450 Liter begrenzt ist (siehe Verpackungsanweisung P 203). Darüber hinaus wird eine Begriffsbestimmung von „Innenbehälter eines verschlossenen Kryo-Behälters“ aufgenommen. Dies ist der Druckbehälter, der für die Aufnahme des tiefgekühlt verflüssigten Gases bestimmt ist.
- Es werden Bestimmungen aufgenommen, die festlegen, für welche Druckgefäße eine getrennte Konformitätsbewertung von Druckgefäßen und Verschlüssen zulässig ist und für welche Druckgefäße eine abschließende

Konformitätsbewertung erforderlich ist. Für die getrennte Konformitätsbewertung werden neue Kennzeichnungsvorschriften aufgenommen.

Kennzeichnung und Bezettelung

Visuelle Unterscheidung von Gefahrzetteln/Großzetteln (Placards) für Gase

Bei der letzten Tagung des UN-Expertenunterausschusses wurde über die Möglichkeit diskutiert, die Gefahrzettel nach Muster 2.1 (entzündbare Gase) und nach Muster 3 (entzündbare flüssige Stoffe) sowie die Gefahrzettel nach Muster 2.3 (giftige Gase) und nach Muster 6.1 (giftige Stoffe) unterschiedlich zu gestalten, um bei einem Unfall in der Lage zu sein, auch aus der Ferne die tatsächliche Gefahr besser feststellen zu können. Es wurde vereinbart, die Diskussion zunächst in einer Korrespondenz-Arbeitsgruppe fortzusetzen.

Die Korrespondenz-Arbeitsgruppe legte zunächst die Argumente vor, die für bzw. gegen eine Änderung der Vorschriften sprechen:

Pro:

- Verbesserung der Erkennbarkeit durch visuelle Unterschiede,
- Vermeidung von Verwechslungen von Gefahrzetteln und falscher Anbringung,
- Verbesserung der Information, insbesondere für Einsatzkräfte, unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Aufgaben, die Kompetenz, die Ausrüstung und die Schulung von Einsatzkräften in den einzelnen Ländern sehr unterschiedlich sind,

- schnellere Einrichtung von größeren Sicherheitszonen bei Unfällen mit Gasen.

Contra:

- Notwendigkeit der Neubezettelung von weltweit 2 Milliarden Gasflaschen, obwohl diese wegen ihrer Form leicht als solche zu erkennen sind,
- parallele Verfügbarkeit anderer Informationsquellen, wie orangefarbene Kennzeichnung und in einigen Fällen die Angabe der UN-Nummer auf dem Gefahrzettel,
- Notwendigkeit längerer Übergangsfristen zur Vermeidung von Kosten, Möglichkeit der Verwechslung in dieser Übergangszeit.

Eine informelle Arbeitsgruppe, die während der Pausen tagte, kam zu dem Schluss, dass die Verwendung des Gasflaschensymbols auf den Gefahrzetteln für Gase möglicherweise nicht die beste Lösung ist. Ein Kompromiss könnte die Aufnahme eines Textes, wie „entzündbares Gas“ oder „giftiges Gas“, oder die Angabe der UN-Nummer auf dem Gefahrzettel sein, wie dies bereits in einigen Teilen der Welt praktiziert wird. Bei der Einräumung langer Übergangsfristen sollte auch berücksichtigt werden, dass durch die fortschreitende Digitalisierung möglicherweise elektronisch verfügbare Informationen früher zur Verfügung stehen.

Allgemeine Vorschriften für die Beförderung

Harmonisierung der Anforderung an die bautechnische Eignung von Containern

In Absatz 7.1.3.3.1 der UN-Modellvorschriften werden Anforderungen an die bautechnische Eignung von Güterbeförderungseinheiten bei der Verwendung für die Beförderung von explosiven Stoffen und Gegenständen mit Explosivstoff der Klasse 1 definiert. Diese wurden auch in Abschnitt 7.1.2 des IMDG-Codes übernommen. Im RID/ADR/ADN sind diese Anforderungen in Abschnitt 7.1.4 enthalten, wo sie allerdings allgemein für die Beförderung von Stoffen aller Klassen gelten. Während die in den Unterabschnitten 7.3.1.13 und 7.3.2.10 RID/ADR enthaltenen Anforderungen an die bautechnische Eignung von Schüttgut-Containern und flexiblen Schüttgut-Containern zwischen RID/ADR/ADN und dem IMDG-Code harmonisiert sind, unterscheiden sich die Anforderungen an die übrigen Güterbeförderungseinheiten in den Vorschriften der verschiedenen Verkehrsträger (siehe auch Zeitschrift 4/2019, S. 18-19).

Der UN-Expertenunterausschuss unterstützte mehrheitlich den gemeinsamen Antrag des europäischen Verbands der chemischen Industrie und Deutschlands, dass alle für die Beförderung gefährlicher Güter verwendeten Güterbeförderungseinheiten in bautechnischer Hinsicht geeignet sein sollten. Er beschloss, den Text, der sich auf die bautechnische Eignung bezieht, von den besonderen Vorschriften für die Beförderung von explosiven Stoffen in die allgemeinen Vorschriften in Abschnitt 7.1.1 der UN-Modellvorschriften zu verschieben. Darüber hinaus entschied er, die Definition von „in bautechnischer Hinsicht geeignet“ unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung der letzten Jahre anzupassen. Insbesondere wurde keine technische Notwendigkeit für das 19 mm-Kriterium bei Beulen und Ausbuchtungen erkannt. Vielmehr würde dies in der Praxis zu Problemen führen, da es in Widerspruch zu Dokumenten des Internationalen Übereinkommens über sichere Container (CSC) und der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) steht. Darüber hinaus wurde beschlossen, auch etwaigen Verwindungen der Konstruktion oder Beschädigungen

an Hebeeinrichtungen Beachtung zu schenken.

Verschiedenes

Ehrung von Frau Gudula Schwan

Dem UN-Expertenunterausschuss wurde mitgeteilt, dass Frau Gudula Schwan (Leiterin der deutschen Delegation), die seit 2005 an den Arbeiten des UN-Expertenunterausschusses teilnimmt, neue Aufgaben auf nationaler Ebene übernehmen und nicht mehr an den Sitzungen teilnehmen wird. Der UN-Expertenunterausschuss dankte Frau Schwan für ihre Arbeit und ihr Engagement und wünschte ihr viel Erfolg bei ihren künftigen Tätigkeiten.

Nächste Sitzung

Die 57. Tagung des UN-Expertenunterausschusses wird vom 29. Juni bis 8. Juli 2020 in Genf stattfinden und die Arbeiten an der 22. überarbeiteten Ausgabe der UN-Modellvorschriften fortsetzen.

Jochen Conrad

VERANSTALTUNGSKALENDER 2020

DATUM	TAGUNGEN	ORG.	ORT
8.–9. September	Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (VIDEOKONFERENZ)	DG MOVE	Bern - Schweiz
9.–10. September	Arbeitsgruppe WG TECH, 41. Tagung (VIDEOKONFERENZ)		Bern - Schweiz
10.–18. September	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	UNECE	Bern und Genf - Schweiz
6.–8. October	Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“	BMVI	Bonn - Deutschland
20.–22. October	Arbeitsgruppe der Rechtsexperten, 3. Tagung		Bern - Schweiz
20. October	Ad-hoc-Ausschuss für Kooperation, 3. Tagung		Bern - Schweiz

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2020

DATUM	TAGUNGEN	ORG.	ORT
2. Juli	VöV-Tagung	VöV*	Bern - Schweiz
7.–9. Juli	Expertengruppe „Einheitliches Eisenbahnrecht“ (GEURL), 22. Tagung - (VERSCHOBEN)	UNECE	Genf - Schweiz
8. Juli	Vorlesung - European Training Centre for Railways (ETCR) - (ABGESAGT)	ETCR**	Brügge - Belgien
25.–28. August	Expertengruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen
27.–28. August	Generalversammlung des VöV	VöV*	Bern - Schweiz
2.–3. September	7. Jahreskonferenz internationaler Organisationen	OECD	London - UK
9. September	Expertengruppe CIM/SMGS	CIT	Bern - Schweiz
10. September	Steuergruppe CIM/SMGS	CIT	Bern - Schweiz
28.–30. September	Expertengruppe „Einheitliches Eisenbahnrecht“ (GEURL), 22. Tagung	UNECE	Genf - Schweiz

* VöV - Verband öffentlicher Verkehr

** ETCR - Collège de Bruges, 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!