



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. 4/2020

Zeitschrift für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

NEWS OTIF

- 4 OTIF-GD MOVE-ERA: Unterzeichnung einer zweiten
Verwaltungsvereinbarung
- 5 Beglückwünschung des neuen Vorsitzenden des
OSShD-Komitees
- 5 Umfrage zur Zeitschrift der OTIF

COTIF

- 6 Anhang C: Neue Ausgabe des RID gilt ab 1. Januar 2021
- 7 Depositarmittellungen

KOMMUNIKATION UND WEITERVERBREITUNG

- 8 Hochrangige Partnerschaft für internationale Rechtsetzung
- 9 Workshops für die Staaten des Golf-Kooperationsrates
- 10 Plattform der EU-Mitgliedstaaten zum internationalen
Eisenbahnpersonenverkehr
- 11 Neuauflage des Buches „Handel und Transport“

ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT EISENBAHNTECHNIK

- 12 Eintragungsprozess für ECM-Zertifizierungsstellen und
ECM-Zertifikate

GEFÄHRLICHE GÜTER

- 14 Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

VERANSTALTUNGSKALENDER

21

Photos

OTIF

EDITORIAL



Liebe Leserinnen und Leser, in diesen unsicheren Zeiten suchen wir nach **festen Orten** in unserem Leben.

Fest verortet ist die OTIF. Zum einen bereits seit geraumer Zeit in dem Gast- und Sitzstaat Schweiz mit dessen besonders intensivem Verhältnis zur Eisenbahn. Zum anderen aber auch seit der Revision des Vilnius-Protokolls vor 20 Jahren in der Europäischen Union (EU).

Besonders zum Ausdruck kommt dieses enge Verhältnis mit der EU im technischen Bereich. Der gesamte Bereich der Interoperabilität und Sicherheit hat sich im EU-Kontext äußerst positiv entwickelt und ebenso dessen Übertragung auf Nicht-EU-Staaten durch

die OTIF (technische Anhänge ATMF und APTU sowie die darauf basierenden einheitlichen technischen Vorschriften, ETV).

Was liegt näher, als dieses Verhältnis auch auf die erforderliche formale Grundlage für die praktische Zusammenarbeit zu stellen? So konnte Ende September mit der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) eine neue Verwaltungsvereinbarung getroffen werden. Diese Vereinbarung ist modular gestaltet, d. h. sie erlaubt neben den Bereichen Technik und Gefahrgut auch weitere Felder für die zukünftige Zusammenarbeit durch die Hinzufügung neuer Anhänge.

Nicht fest verortet im internationalen Eisenbahnverkehr ist oftmals das rollende Eisenbahnmateriale. Zumindest, was die Eisenbahngüterwagen betrifft. Daher bedarf es besonderer international geltender Vorschriften, die die Verantwortung für die Instandhaltung von Eisenbahnmateriale klar festlegen. Auch dieses Thema der „für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM)“ und ihrer spezifischen Aufgaben weist weit über die EU hinaus und steht daher auf der ständigen Tagesordnung der OTIF.

Ganz fest verortet ist das internationale Gefahrgutrecht. Basierend auf den UN-Vorschriften, mit klarem Verhältnis zum EU Recht, intermodal und höchst bedeutsam und aktuell präsentiert sich so das neue RID 2021. Die OTIF ist sehr stolz, dass es trotz der schwierigen Verhältnisse gelungen ist, diese neue Fassung des RID pünktlich zu verabschieden und auf der Website zu veröffentlichen.

Zu allen diesen Themen finden Sie ausführliche Informationen in dieser Zeitschrift. Zudem haben Sie die Möglichkeit, sich zu der Gestaltung dieser Zeitschrift zu äußern. Ich freue mich auf Ihr Feedback!

Ich wünsche Ihnen und Ihren Familien alles Gute für die anstehenden Feiertage und ein gutes und gesundes Jahr 2021!

Wolfgang Küpper
Generalsekretär

OTIF-GD MOVE-ERA: UNTERZEICHNUNG EINER ZWEITEN VERWALTUNGSVEREINBARUNG

Am 29. September 2020 unterzeichnete die OTIF eine trilaterale Verwaltungsvereinbarung mit der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission und der Eisenbahngagentur der Europäischen Union (ERA).

Mit dieser Neuauflage wird die ursprüngliche Vereinbarung erneuert und die intensive Partnerschaft, die zwischen der Europäischen Union und der OTIF insbesondere im Hinblick auf die technische Interoperabilität und die Beförderung gefährlicher Güter besteht, gestärkt.

Im Gegensatz zur vorherigen Vereinbarung haben die Parteien beschlossen, kein Auslaufdatum vorzusehen und sich auf einen unbefristeten Kooperationsrahmen mit gemeinsamen Zielen zu einigen.

Diese zweite Verwaltungsvereinbarung wurde umstrukturiert und flexibler gestaltet, sodass die Bereiche

der Zusammenarbeit zwischen OTIF und EU erweitert und weiter ausgebaut werden können. Die Vereinbarung

- legt die Methoden für den Informationsaustausch fest,
- legt zur Verbesserung des gemeinsamen Verständnisses den Rahmen für die Interaktion zwischen den Vorschriften der OTIF und der EU fest,
- regelt die kontinuierliche Zusammenarbeit an den verschiedenen technischen Registern,
- stärkt die Koordination, damit sichergestellt ist, dass das Eisenbahnrecht der OTIF und der EU angeglichen wird, und
- enthält schließlich einen Verweis auf die Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen, um die Kohärenz zwischen der Ordnung für die internationale

Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) und dem EU-Recht zu gewährleisten.

Die Verwaltungsvereinbarung wurde von Herrn Henrik Hololei, Generaldirektor der Generaldirektion Mobilität und Verkehr, Herrn Felice Ferrari für Herrn Josef Doppelbauer, Exekutivdirektor der ERA, und Herrn Wolfgang Kupper, Generalsekretär der OTIF, unterzeichnet und spiegelt den Willen der Parteien wider, den internationalen Eisenbahnverkehr im Sinne einer nachhaltigeren und „grüneren“ Entwicklung zu verbessern, zu fördern und zu erleichtern.

Neben einer Bekräftigung der ersten Vereinbarung, die nach dem Beitritt der Europäischen Union zum COTIF unterzeichnet wurde, sind in dieser Vereinbarung auch die Interdependenz und die engen Verbindungen zwischen der OTIF und der EU verankert.



BEGLÜCKWÜNSCHUNG DES NEUEN VORSITZENDEN DES OSShD-KOMITEES

Vom 28. bis 30. September 2020 hat per Videokonferenz die XLVIII. Tagung der Ministerkonferenz der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) stattgefunden. Der Generalsekretär der OTIF, Herr Wolfgang Küpper, wurde zur Teilnahme eingeladen.

Bei dieser Tagung wurde Herr Miroslaw Antonowicz als Nachfolger von Herrn Tadeusz Szozda zum Vorsitzenden des OSShD-Komitees, des Exekutivorgans der OSShD, gewählt.

Der Generalsekretär der OTIF

begrüßte die ausgezeichnete Zusammenarbeit mit Herrn Tadeusz Szozda und beglückwünschte Herrn Miroslaw Antonowicz zu seiner Wahl und wünschte ihm viel Erfolg in seinem neuen Amt.

UMFRAGE ZUR ZEITSCHRIFT DER OTIF

Die Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr ist eine offizielle Veröffentlichung der OTIF (Artikel 23 COTIF). Die erste Ausgabe erschien im Januar 1893. Seither hat sie sich stark weiterentwickelt.

Während sie ursprünglich nur in Französisch und Deutsch veröffentlicht wurde, ist sie seit 2002 mit Englisch dreisprachig. Seit 2010 erscheint die Zeitschrift ausschließlich elektronisch und ist

auf die Entwicklungen des Sektors ausgerichtet.

Die Zeitschrift berichtet derzeit über die Tätigkeit der Organe der OTIF, informiert über die Depositarmittelungen und enthält für die Anwendung des COTIF nützliche Informationen. Ferner enthält sie Analysen zu die

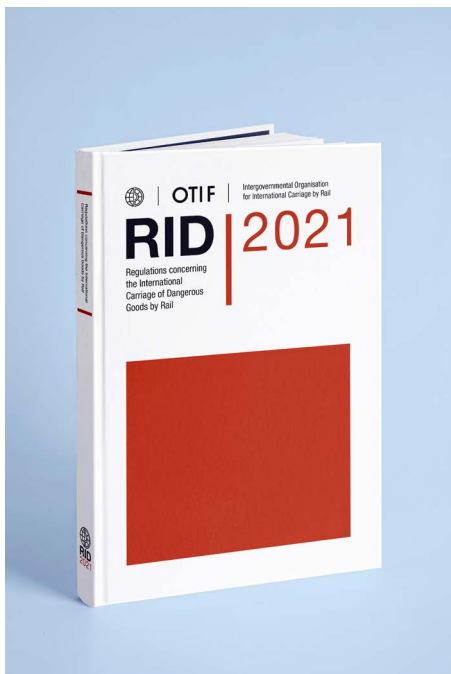
Aktualität des Eisenbahnrechts bestimmenden Fragen.

Das Sekretariat der OTIF führt eine Umfrage zur Ermittlung der Zufriedenheit der Leserinnen und Leser durch, um mehr über Ihre Erwartungen an die Zeitschrift zu erfahren.

IHRE MEINUNG ZUR ZEITSCHRIFT



ANHANG C: NEUE AUSGABE DES RID GILT AB 1. JANUAR 2021



Am 1. Januar 2021 werden die neuen Vorschriften der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) in Kraft treten. Die RID-Ausgabe 2021 löst damit die Ausgabe 2019 ab. Gemäß einer allgemeinen Übergangsvorschrift dürfen allerdings die Vorschriften des RID 2019 noch bis zum 30. Juni 2021 angewendet werden. Der zweijährige Revisionszyklus der Eisenbahngefahrgutvorschriften konnte trotz der COVID-19-Pandemie durch eine Veränderung der üblichen Arbeitsweise eingehalten werden.

Das RID gilt für die grenzüberschreitende Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter zwischen den derzeit 45 RID-Vertragsstaaten in Europa, Asien und Nordafrika. In den Mitgliedstaaten der Europäischen Union gilt das RID darüber hinaus nicht nur für den internationalen, sondern auch für den nationalen Verkehr.

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

Das RID 2021 enthält verschiedene Neuerungen, die dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung tragen und die dazu beitragen, die Sicherheit des sauberen und energieeffizienten Verkehrsträgers Schiene weiter zu erhöhen.

Für feste Abfälle, die aus der medizinischen oder veterinärmedizinischen Behandlung von durch ansteckungsgefährliche Stoffe der Kategorie A infizierten Menschen oder Tiere resultieren, wird eine neue, weltweit geltende UN-Nummer (UN 3549) eingeführt. Ansteckungsgefährliche Stoffe der Kategorie A sind Stoffe, die bei einer Exposition bei sonst gesunden Menschen oder Tieren eine dauerhafte Behinderung oder eine lebensbedrohende oder tödliche Krankheit hervorrufen können. Für die Beförderung dieser Art von Abfällen stehen neue Verpackungsanweisungen zur Verfügung, die auf gewöhnliche und damit im Krisenfall schnell verfügbare Gefahrgutverpackungen zurückgreifen. Diese Verpackungsanweisungen schreiben ein dreifaches Verpackungssystem vor, das aus einer Innen-, einer Zwischen- und einer Außenverpackung besteht.

Datensammler und Ladungsortungseinrichtungen enthalten für ihre elektrische Energieversorgung Lithiumbatterien oder Brennstoffzellen, die als Gefahrgut gelten. Solche Einrichtungen werden an Versandstücken, Umverpackungen, Containern oder Ladeabteilen angebracht, um beispielsweise das Öffnen von Containertüren zu dokumentieren oder eine Positionsbestimmung zu ermöglichen. Dies unabhängig davon, ob diese Umschließungen gefährliche Güter oder normales Frachtgut enthalten. Um zu vermeiden, dass Datensammler oder Ladungsortungseinrichtungen als Gefahrgut behandelt werden müssen, wird im RID eine allgemeine Freistellung aufgenommen, die in Anspruch genommen werden kann, sofern bestimmte Minimalanforderungen eingehalten werden.

Bei Gefahrgutverpackungen sind künftig Mehrfachkennzeichnungen zugelassen, wenn sie beispielsweise sowohl für flüssige Stoffe als auch für feste Stoffe zugelassen sind oder die Auslegungskriterien und Prüfanforderungen verschiedener Bauarten erfüllen. Dies ermöglicht den flexiblen Einsatz von Verpackungen.

In der RID-Ausgabe 2021 wird auf neue Checklisten für die Befüllung und Entleerung von Kesselwagen für flüssige Stoffe und für Gase verwiesen, deren Ziel es ist, Fehler beim Befüllen und Entleeren von Kesselwagen zu vermeiden und auf diese Weise die Sicherheit bei der Beförderung zu erhöhen. Sie decken dabei alle Pflichten des Befüllers und des Entladers ab, die ihnen durch das RID zugeordnet sind.

Auf der Website der OTIF wurde ein Leitfaden veröffentlicht, der die im RID zugelassene Verwendung elektronischer Beförderungsdokumente regelt und gewährleistet, dass die verwendeten Verfahren hinsichtlich der Beweiskraft und der Verfügbarkeit während der Beförderung mindestens den Verfahren mit schriftlicher Dokumentation entsprechen.

Das RID 2021, das in den Arbeitssprachen der OTIF (Deutsch, Englisch und Französisch) veröffentlicht wird, kann auf der Website der OTIF (www.otif.org) eingesehen werden. Im Laufe des Jahres 2021 wird auch eine russische Fassung auf der Website veröffentlicht.

Die englische und französische Fassung werden zudem von

zwei Verlagen in gedruckter Form herausgegeben. Die Bezugsadressen können ebenfalls der Website der OTIF entnommen werden.

Jochen Conrad

DEPOSITARMITTEILUNGEN

Seit 16. September 2020 ([Zeitschrift 3/2020](#))

NOT-20048	08.12.2020	Ernennung des spanischen Botschafters in der Schweiz, S. Exz. Herm Victorio Redondo Baldrich, zum Ständigen Vertreter bei der OTIF
NOT-RID-20045	02.11.2020	Korrektur der vom RID-Fachausschuss im schriftlichen Verfahren angenommenen Änderungen zum RID (Anlage zum Anhang C des Übereinkommens)
NOT-RID-20044	02.11.2020	Inkrafttreten der vom RID-Fachausschuss im schriftlichen Verfahren angenommenen Änderungen zum RID (Anlage zum Anhang C des Übereinkommens)
NOT-20043	07.10.2020	Türkei – Ratifikation der von der 12. Generalversammlung angenommenen Änderungen am COTIF und seinen Anhängen D, F und G
NOT-20038	09.10.2020	Im schriftlichen Verfahren getroffene Beschlüsse des Fachausschusses für technische Fragen: Änderung der ETV Lärm, Güterwagen und Kennzeichnung. Vollständige Überarbeitung der ECM-Vorschriften und der Spezifikationen zu den Fahrzeugregistern
NOT-20037	24.09.2020	Ungarn – Ratifizierung der von der 13. Generalversammlung angenommenen Änderungen am COTIF und seinen Anhängen E und G
NOT-20032	18.09.2020	Frankreich – Genehmigung der von der 13. Generalversammlung angenommenen Änderungen am COTIF und seinen Anhängen E und G

HOCHRANGIGE PARTNERSCHAFT FÜR INTERNATIONALE RECHTSETZUNG

Am 3. September 2020 nahm der Generalsekretär der OTIF, Herr Wolfgang Küpper, an der 7. Jahreskonferenz internationaler Organisationen teil, die von der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) organisiert wurde.

Die Konferenz fand per Videokonferenz statt. Sie war in zwei Teile gegliedert: ein erstes, hochrangig besetztes Webinar über die Koordinierung internationaler Organisationen und ihrer Mitgliedstaaten angesichts der globalen Krise und ein zweites Webinar über die Vorbereitung eines Kompendiums der Praktiken internationaler Organisationen.

Bei der Konferenz gaben die Sekretariate der teilnehmenden internationalen Organisationen eine [gemeinsame Erklärung](#) über eine Partnerschaft der internationalen Organisationen für eine wirksame Rechtsetzung ab, in der sich das OTIF-Sekretariat insbesondere auf Folgendes konzentrieren wird:

- Austausch von Informationen, Erfahrungen und bewährten Praktiken bei der internationalen Rechtsetzung;
- Ermittlung der größten Herausforderungen und Chancen im Bereich der internationalen Rechtsetzung, um die Verständigung in diesen Bereichen zu verbessern, Überschneidungen zu reduzieren, Doppelarbeit

zu verhindern und ein koordiniertes Vorgehen voranzutreiben;

- Förderung größerer Gemeinsamkeit, Kompatibilität und Synergie bei der internationalen Rechtsetzung.

Bei dieser Gelegenheit bekräftigte das Sekretariat sein Engagement für eine effektivere internationale

Rechtsetzung sowie für eine bessere internationale Koordination.

Die Stärkung der Zusammenarbeit der OTIF mit anderen einschlägigen internationalen Organisationen und Verbänden ist für die OTIF bei der Erreichung des in Artikel 2 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) festgelegten Ziels von entscheidender Bedeutung.



WORKSHOPS FÜR DIE STAATEN DES GOLF-KOOPERATIONSRATES

Am 7. September 2020 stellten der Generalsekretär der OTIF, Herr Wolfgang Küpper, und der Leiter der Rechtsabteilung, Herr Aleksandr Kuzmenko, in einer Videokonferenz die Anhänge B (CIM), D (CUV) und E (CUI) des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vor und hielten einen Workshop über das COTIF und insbesondere über den Güterverkehr ab.

Dieser erste Workshop für Experten aus den Mitgliedstaaten des Golf-Kooperationsrates (GCC) eröffnete einen Zyklus von vier spezifischen Workshops über die Anwendung des COTIF und seiner Anhänge.

Der Generalsekretär der OTIF dankt dem Generalsekretär des GCC, S. Exz. Nayef Falah M. Al-Hajraf, und den für das Eisenbahnprojekt im GCC verantwortlichen Teams und insbesondere Herrn Khalid Al-Olayan, Direktor der Verkehrsabteilung, für die Initiierung und Organisation des Workshop-Zyklus.

Dieser Workshop-Zyklus, der im Juli 2019 während der Reise des OTIF-Generalsekretärs nach Kuwait beschlossen wurde, wird die Partnerschaft zwischen dem GCC und der OTIF stärken. Es liegt auf der Hand, dass das COTIF Antworten und rechtliche Instrumente für die GCC-Staaten bei ihrem Vorhaben liefert, alle Länder der Arabischen Halbinsel über ein modernes, vollständig interoperables Eisenbahnnetz für den Güter- und Personenverkehr miteinander zu verbinden. Die Interoperabilitätsbemühungen auf der Halbinsel werden geleitet von der strategischen Vision, das derzeit im Bau befindliche Netz auch als Drehscheibe für den Handel mit Europa, Asien und Nordafrika zu verwenden.

Mit der Unterzeichnung der

gemeinsamen Absichtserklärung mit dem GCC im Jahr 2014 übernimmt die OTIF die Rolle einer privilegierten Partnerin bei der Entwicklung dieses neuen Eisenbahnnetzes und stellt mit dem COTIF Rechtsinstrumente für die Interoperabilität zur Verfügung.

Der Aufbau dieses Eisenbahnnetzes auf der Arabischen Halbinsel ist sowohl technisch (Wüste und Extremklima) als auch rechtlich (Entwicklung umfassender Vorschriften) eine komplexe Herausforderung. Eine Herausforderung, die zusammen mit dem eventuellen Beitritt der Halbinsel zum COTIF die OTIF auch in die Lage versetzen wird, Fortschritte zu erzielen und Inspiration für innovative Lösungen zu finden.



PLATTFORM DER EU-MITGLIEDSTAATEN ZUM INTERNATIONALEN EISENBAHNPERSONENVERKEHR

Ausgehend von der Feststellung, dass der internationale Eisenbahnpersonenverkehr innerhalb der EU noch nicht sein volles Potenzial erreicht hat, wurde am 15. November 2019 bei einem hochrangigen Treffen zwischen Vertretern der EU-Mitgliedstaaten, Vertretern von Drittstaaten und der Europäischen Kommission die Notwendigkeit der Entwicklung des internationalen Personenverkehrs erörtert. In der Folge wurde im Juni 2020 eine Erklärung veröffentlicht, die von EU-Mitgliedstaaten und Drittländern sowie von internationalen Organisationen, einschließlich der OTIF, unterzeichnet wurde.

In diesem Zusammenhang wurde eine Plattform geschaffen, in deren Rahmen Mitgliedstaaten und Drittländer eng mit der

Europäischen Kommission zusammenarbeiten. Es soll die Zusammenarbeit zwischen allen EU-Mitgliedstaaten, der Europäischen Kommission, der Eisenbahnagentur der Europäischen Union, Shift2Rail und der OTIF gefördert werden, um den internationalen Eisenbahnpersonenverkehr zu verbessern und die Fahrgäste im internationalen Eisenbahnverkehr im Rahmen des „Grünen Deals“ der Europäischen Union voll einzubeziehen.

Eines der obersten Ziele der Plattform ist es, die Eisenbahn zu einer attraktiven Alternative für Entfernungen zu machen, auf denen sie derzeit nicht wettbewerbsfähig ist.

Der Generalsekretär der OTIF, Herr

Wolfgang Küpper, der am 30. September 2020 zur Teilnahme per Videokonferenz an der EU-Plattform für den internationalen Eisenbahnpersonenverkehr eingeladen war, stellte am Nachmittag die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (ER CIV) als den historischen und relevanten Rahmen für den internationalen Personenverkehr vor.

Bei dieser Videokonferenz wurde auch beschlossen, dass die OTIF Mitglied der Plattform mit offiziellem Beobachterstatus und ohne Stimmrecht sein wird.

Die nächste Sitzung findet am 16. Dezember 2020 statt.

NEUAUFLAGE DES BUCHES „HANDEL UND TRANSPORT“

Mit dem von Hon. Prof. Dr. Kurt Spera, dem langjährigen Präsidenten des Internationalen Verbands der Tarifeure (IVT) und *Conseiller Honoraire* der OTIF erstmals 2002 unter dem Titel „Handel und Transport“ herausgegeben Handbuch für die Güterbeförderungen in der Außenwirtschaftspraxis wird das Recht samt den dessen Umsetzung unterstützenden Instrumenten für die internationale Güterbeförderung mit dem Recht und den unterstützenden Instrumenten für den internationalen Handel in Beziehung gesetzt.

Im Sinne des Buchtitels gehen Systematik und Inhalt des Buches von nachstehenden Grundvoraussetzungen aus:

Den internationalen Beförderungen, deren Recht, was den Eisenbahnverkehr in Europa, Nordafrika und Teilen Asiens anbelangt, eine der Säulen des Tätigkeitsbereichs der OTIF darstellt, liegen vielfach privatrechtliche Verträge zugrunde, für die das Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge über den internationalen Warenkauf (CISG) sowie als Vertragsbestandteile die sogenannten Incoterms der Internationalen Handelskammer (ICC) Anwendung finden. Bei den Incoterms handelt es sich um weltweit angewandte Standardklauseln über wesentliche Beziehungen zwischen den Parteien des privatrechtlichen Vertrags, insbesondere was die Aufteilung von Pflichten sowie Ort und Zeit des Übergangs der Gefahrentragung betrifft.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass die im Rahmen des internationalen Handels durchgeführten Beförderungen in erheblichem Ausmaß mit mehr als einem Verkehrsträger, d.h. im multimodalen bzw. kombinierten Verkehr stattfinden.

Überdies sind neben den Hauptakteuren im Handel Exporteur/Importeur bzw. beim Kauf (Verkäufer/Käufer) und bei der Beförderung (Absender/Beförderer/Empfänger) zahlreiche Personen als Mittler (Spediteure, Transportagenten, Logistikdienstleister etc.) tätig.

Die jüngst erschienene dritte Auflage des Werks¹ deckt die vorerwähnten Themenbereiche umfassend ab. Das zum ursprünglichen Autor, der leider im Vorjahr verstorben ist, hinzugetretene Autorenkollektiv, dem ein anerkannter Fachmann für Transportwirtschaft und Logistik der Wirtschaftsuniversität Wien, ein hoher Beamter der Internationalen Handelskammer (ICC) in Österreich und ein ehemaliger hoher Beamter der OTIF angehören, hat jedoch nicht nur eine durchgängige Aktualisierung mit teilweise neuer Schwerpunktsetzung, eine umfassende redaktionelle Überarbeitung von Texten, Grafiken und Tabellen, sondern auch eine Fülle von Ergänzungen in Details vorgenommen. Das Werk Nutzende werden u.a. neben vermehrten Hinweisen auf Fundstellen, besonders auch im Internet, vor allem das neu hinzugekommene umfangreiche Verzeichnis von Stichwörtern und Abkürzungen zu



schätzen wissen.

Dem Ursprungsland des Werkes geschuldete vereinzelte Bezugnahmen auf österreichische Bestimmungen schränken die internationale Anwendbarkeit nicht ein, zumal sich in anderen Ländern oft vergleichbare Regelungen finden.

Mit dem Buch wird angestrebt, einerseits allgemein an der Thematik Interessierten bzw. darin Auszubildenden einen raschen Einstieg und Erwerb der Grundlagen zu ermöglichen und andererseits auch Fachleuten zur weiteren Vertiefung ihrer Kenntnisse eine Fülle spezifischer Details und nützliche Hinweise zur Praxis anzubieten. Es ist an den Lesenden zu beurteilen, ob bzw. in welchem Ausmaß dies gelungen ist.

Gustav Kafka

¹ Spera/Schramm/Kafka/Krumpel: Handel und Transport, 3. Auflage, Kitzler Verlag Wien 2020, ISBN 978-3-903285-04-0.

EINTRAGUNGSPROZESS FÜR ECM-ZERTIFIZIERUNGSSTELLEN UND ECM-ZERTIFIKATE

Im Folgenden werden das Verfahren und die Schritte beschrieben, die zu befolgen sind, um die Zertifizierungsstellen der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) und die ECM-Zertifikate im ECM-Register gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF einzutragen.

Einleitung

In Übereinstimmung mit Artikel 15 ATMF muss jedes Fahrzeug, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, über eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) verfügen. Die ECM hat über ein Instandhaltungssystem dafür zu sorgen, dass sich das betreffende Fahrzeug in einem sicheren Betriebszustand befindet. Zwecks Überprüfung, ob die ECM den harmonisierten Anforderungen entspricht, muss sie von einer unabhängigen ECM-Zertifizierungsstelle zertifiziert werden. Die von den ECM-Zertifizierungsstellen anzuwendenden Vorschriften sind in ATMF-Anlage A („ECM-Verordnung“) festgelegt.

Gegenwärtig wird die ATMF-Anlage A überarbeitet, u. a. um ihren Anwendungsbereich über die ECM für Güterwagen hinaus auch auf ECM für alle Fahrzeugtypen auszudehnen. Dieser Artikel stützt sich auf die überarbeiteten Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen, die in einer Abstimmung im schriftlichen Verfahren am 30. September 2020 angenommen wurden (siehe [Depositarmitteilung NOT-20038](#)).

Weitere Informationen zu den Aufgaben der ECM und zu ihrer Zertifizierung finden Sie in der [Ausgabe 4/2019 der Zeitschrift](#) (Seiten 12–15).

Das ECM-Register

In Übereinstimmung mit Artikel 13 § 1a ATMF hat „[d]ie Organisation [...] ein Register mit den Zertifikaten der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) und ECM-Zertifizierungsstellen zu erstellen und auf dem neuesten Stand zu halten oder zugänglich zu machen“. Alle ECM-Zertifizierungsstellen und ausgestellten ECM-Zertifikate sind in dieses elektronische Register einzutragen. Nach einem Beschluss des Fachausschusses für technische Fragen richteten die OTIF und die Europäische Union im Jahr 2014 ein gemeinsames ECM-Register ein, dessen Registerführer die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) ist. [Das ECM-Register ist öffentlich zugänglich](#) und informiert die Nutzer, wie Fahrzeughalter, Behörden und Eisenbahnunternehmen darüber, ob eine ECM zertifiziert ist, welchen Umfang das Zertifikat hat und welche ECM-Zertifizierungsstelle es ausgestellt hat. Das ECM-Register umfasst eine Datenbank der Zertifizierungsstellen und eine Datenbank der ECM-Zertifikate.

Die ECM-Zertifizierungsstelle

ECM-Zertifikate werden von sogenannten ECM-Zertifizierungsstellen an ECM vergeben, die alle geltenden Anforderungen erfüllen. ATMF-Vertragsstaaten müssen dem Generalsekretär der OTIF die auf

ihrem Staatsgebiet ansässigen ECM-Zertifizierungsstellen mitteilen. Dabei ist zu beachten, dass die Vertragsstaaten nicht verpflichtet sind, über eine eigene ECM-Zertifizierungsstelle zu verfügen, da Antragsteller auf ECM-Zertifizierung auch die Dienste von in anderen Vertragsstaaten ansässigen ECM-Zertifizierungsstellen in Anspruch nehmen können.

Nach Artikel 6 der ECM-Verordnung haben die Vertragsstaaten drei Möglichkeiten, den Generalsekretär über ihre ECM-Zertifizierungsstellen zu informieren. Erstens kann die Zuständigkeit direkt der zuständigen Behörde im Sinne von Artikel 5 ATMF zugewiesen werden. Zweitens können die Vertragsstaaten den Generalsekretär darüber informieren, dass die nationale Akkreditierungsstelle für die Akkreditierung von ECM-Zertifizierungsstellen zuständig ist. Drittens können die Vertragsstaaten den Generalsekretär darüber informieren, dass eine andere Stelle als die nationale Akkreditierungsstelle für die Akkreditierung von ECM-Zertifizierungsstellen zuständig ist. Wählt ein Vertragsstaat die zweite Option (Akkreditierung), muss die nationale Akkreditierungsstelle den Generalsekretär direkt über jede von ihr akkreditierte ECM-Zertifizierungsstelle informieren.

Je nach Entscheidung des betreffenden Vertragsstaates

können die ECM-Zertifizierungsstellen öffentliche oder private Einrichtungen sein. „Die Zertifizierungsstelle muss [jedoch] organisatorisch und funktional in ihrer Entscheidungsfindung von Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Haltern, Herstellern und für die Instandhaltung zuständigen Stellen unabhängig sein und darf keine ähnlichen Dienste erbringen“ (Anhang I der ECM-Verordnung). Die Vertragsstaaten müssen sicherstellen, dass jede ECM-Zertifizierungsstelle die Kriterien und Grundsätze aus ATMF-Anlage A erfüllt.

Die Vertragsstaaten haben den Generalsekretär auch über alle Änderungen der Situation in Bezug auf die mitgeteilten ECM-Zertifizierungsstellen zu informieren.

Eintragung von ECM-Zertifizierungsstellen im ECM-Register

Nach der Mitteilung einer ECM-Zertifizierungsstelle informiert der Generalsekretär den Registerführer des ECM-Registers. Dieser nimmt die ECM-Zertifizierungsstelle in die Datenbank der Zertifizierungsstellen auf und gewährt ihr gleichzeitig auch Zugang zur Datenbank der ECM-Zertifikate, sodass sie in einem nächsten Schritt selbstständig ECM-Zertifikate eintragen kann.

Eintragung von ECM-Zertifikaten im ECM-Register

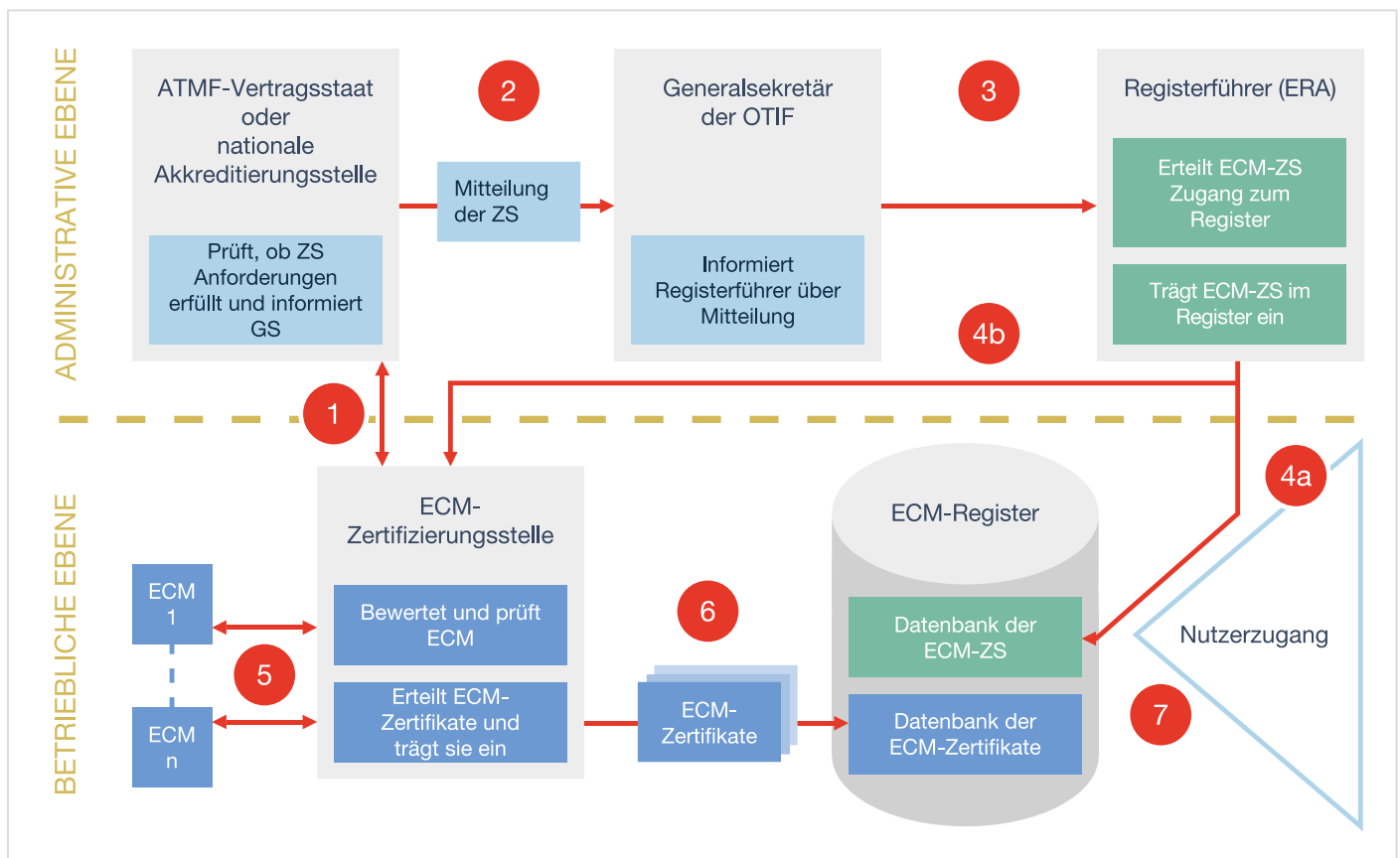
Wenn eine ECM-Zertifizierungsstelle einen Antrag auf ECM-Zertifizierung von einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle erhält, prüft die ECM-Zertifizierungsstelle, ob

die ECM alle in ATMF-Anlage A festgelegten Anforderungen erfüllt. Sind alle Anforderungen erfüllt, kann sie ein ECM-Zertifikat ausstellen und in die Datenbank der ECM-Zertifikate eintragen.

Die ECM-Zertifizierungsstelle hat darüber hinaus auch die Pflicht, bereits zertifizierte ECM auf deren fortlaufende Erfüllung der Anforderungen hin zu überprüfen. Die ECM-Zertifizierungsstelle muss die von ihr erteilten, geänderten, erneuerten, ausgesetzt oder widerrufenen ECM-Zertifikate selbst direkt eintragen, um alle von ihr ausgestellten ECM-Zertifikate auf dem aktuellen Stand zu halten.

Das oben beschriebene Verfahren wird in folgendem Schaubild verdeutlicht:

Dragan Nešić und Bas Leermakers



GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG

(Bern, 10. und 11. September und Genf, 14. bis 18. September 2020)

Die Frühjahrstagung der Gemeinsamen Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa war ursprünglich für die Zeit vom 16. bis 20. März 2020 in Bern vorgesehen. Wegen der Risiken im Zusammenhang mit der Verbreitung des COVID-19-Virus musste diese Tagung kurzfristig verschoben werden. Um den daraus entstandenen Arbeitsrückstand aufzuholen, wurde beschlossen, der Herbsttagung der Gemeinsamen Tagung zwei zusätzliche Sitzungstage voranzustellen. Aus organisatorischen Gründen war vorgesehen, am 10. und 11. September in Bern und vom 14. bis 18. September 2020 in Genf zu tagen. Da im Sommer in einigen Vertragsstaaten des RID, des ADR und des ADN eine erneute Zunahme der Infektionszahlen festgestellt werden musste, wurde von den Sekretariaten beschlossen, diese Gemeinsame Tagung in Form einer Videokonferenz (10. und 11. September) bzw. als Hybridsitzung, bei der sowohl eine physische Teilnahme als auch eine Teilnahme aus der Ferne möglich war (14. bis 18. September 2020), durchzuführen. Bei beiden Tagungsteilen kam eine webbasierte Mehrkanal-Plattform zum Einsatz, mit der eine Diskussion in den vier Arbeitssprachen (Deutsch, Englisch, Französisch und Russisch) ermöglicht wurde.

Erschwerend kam hinzu, dass bei den Vereinten Nationen in Genf momentan nur zwei Sitzungssäle zur Verfügung stehen, die mit der für Hybridsitzungen erforderlichen Technik ausgestattet sind. Wegen

anderer UN-Konferenzen stand einer dieser Sitzungssäle für die Gemeinsame Tagung nur am Vormittag zur Verfügung. Dies hatte zur Folge, dass nur die Vormittagssitzungen als offizielle Sitzungen abgehalten werden konnten. Die Nachmittagssitzungen wurden nur auf informeller Basis in englischer Sprache durchgeführt.

Wegen des Ausfalls der Frühjahrssitzung der Gemeinsamen Tagung standen 66 offizielle Dokumente und 64 informelle Dokumente auf der Tagesordnung. Trotz der schwierigen Bedingungen war es möglich, fast alle Dokumente zu behandeln.

27 Staaten, die Europäische Union sowie 15 Nichtregierungsorganisationen waren an dieser Tagung vertreten.

Tanks

Die 19 offiziellen Dokumente und 14 informellen Dokumente zu Tankfragen wurden der Tank-Arbeitsgruppe zur Behandlung übertragen, die parallel zur Gemeinsamen Tagung ebenfalls eine Videokonferenz abhielt. 47 Sachverständige aus 16 Staaten und 5 Nichtregierungsorganisationen nahmen an den Arbeiten dieser Arbeitsgruppe teil.

Besonders große Tankcontainer

In Zusammenhang mit der auf Ebene des RID-Fachausschusses geführten Diskussionen zu den im europäischen Eisenbahnverkehr eingesetzten besonders großen Tankcontainern, die einen

Fassungsraum von bis zu 73.500 Litern und eine Nutzlast von bis zu 66 Tonnen haben, wurden zwei Fragestellungen beraten. Zum einen ging es um die Befestigung von angeschweißten Anbauteilen, die für Kesselwagen so ausgeführt sein müssen, dass ein Aufreißen des Tankkörpers im Falle von unfallbedingten Beanspruchungen verhindert wird (Absatz 6.8.2.2.1 RID). Zum anderen ging es um die Druckfestigkeit der Verschlüsse von Einsteigeöffnungen zur inneren Untersuchung von Tanks, die für Kesselwagen für einen Prüfdruck von mindestens 4 bar ausgelegt sein müssen (Absatz 6.8.2.2.4 RID). Nachdem zwei Tankcontainer-Hersteller bestätigt hatten, dass beide Vorschriften bereits heute auch bei herkömmlichen Tankcontainern berücksichtigt würden, wurde beantragt, diese Anforderungen auch für Tankcontainer in das RID/ADR aufzunehmen.

Die Tank-Arbeitsgruppe war der Ansicht, dass die bisher für Kesselwagen im RID enthaltene Vorschrift zu angeschweißten Anbauteilen hinsichtlich ihrer möglichen Auslegung zu restriktiv formuliert ist. Sie wählte eine schutzzielorientierte Formulierung, die sowohl für Tankcontainer als auch für Tankfahrzeuge geeignet ist.

Zur Frage der Druckfestigkeit der Verschlüsse von Einsteigeöffnungen konnte kein Konsens erzielt werden. Insbesondere für Tankcontainer zur Beförderung pulverförmiger Stoffe wäre die Anforderung eines Prüfdrucks von 4 bar nicht gerechtfertigt, da bei solchen Stoffen im Gegensatz zu flüssigen Stoffen keine großen Schwallbewegungen auftreten können. Ein Vorschlag,

die beantragte Änderung auf Tankcontainer mit einem Fassungsraum von mehr als 40.000 Litern zu beschränken, wurde von der Tank-Arbeitsgruppe vorerst nicht weiterverfolgt. Diese Frage sollte bei der nächsten Sitzung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses im November 2020 zusammen mit einer Übergangsvorschrift behandelt werden.

Wiederkehrende Prüfungen und Zwischenprüfungen an Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase

Der Absatz 6.8.3.4.6, der die Häufigkeit von wiederkehrenden Prüfungen und Zwischenprüfungen an Tanks für die Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase regelt, hat zu Anwendungsschwierigkeiten geführt, da nicht klar ist, ob sich der gesamte Absatz auf Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase bezieht und ob die erste Zwischenprüfung bereits vier Jahre (Kesselwagen) / drei Jahre (Tankfahrzeuge) / zweieinhalb Jahre (Tankcontainer) nach der erstmaligen Prüfung durchzuführen ist.

Der Vertreter der Gasindustrie erläuterte, dass in der Praxis die erste Zwischenprüfung sechs Jahre (Tankfahrzeuge) bzw. acht Jahre (Kesselwagen und Tankcontainer) nach der ersten wiederkehrenden Prüfung durchgeführt werde. Da tiefgekühlt verflüssigte Gase nicht ätzend und nicht giftig sind, sind nach Ansicht der Tankexperten keine unerwünschten Effekte oder gefährlichen Situationen zu erwarten, wenn nach der erstmaligen Prüfung keine Zwischenprüfung durchgeführt wird.

Es bestand auch Konsens, dass Tankcontainer wie Kesselwagen und Tankfahrzeuge behandelt und die Zwischenprüfungen an Tankcontainern nach festen Zeitabständen und

nicht nach Entscheidungen der zuständigen Behörde durchgeführt werden sollten. Wegen dieser grundsätzlichen Vorschriftenänderung für Tankcontainer wird eine Übergangsvorschrift aufgenommen, die eine Weiterverwendung von Tankcontainern nach dem 1. Juli 2023 ermöglicht, wenn der sechsjährige Zyklus für Zwischenprüfungen spätestens ab diesem Zeitpunkt eingehalten wird.

Angabe des tatsächlich beförderten Gases auf dem Tank

Der Absatz 4.3.3.3.2 RID/ADR fordert, dass an Tanks, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen und MEGC nur die Angaben für das tatsächlich beförderte oder das zuletzt enthaltene Gas erscheinen dürfen und alle Angaben für andere Gase abgedeckt sein müssen. Der Absatz 6.8.3.5.6 hingegen sieht für Tanks zur wechselweisen Verwendung vor, dass die offiziellen Benennungen für die Beförderung und gegebenenfalls die technischen Benennungen der Gase, zu deren Beförderung der Tank verwendet wird, angegeben sein müssen.

Die Tank-Arbeitsgruppe vertrat die Ansicht, dass die Angaben für das tatsächlich beförderte oder das zuletzt enthaltene Gas aus dem Beförderungspapier und den orangefarbenen Tafeln entnommen werden können und der Absatz 4.3.3.3.2 deshalb gestrichen werden kann. Wegen der bei Kesselwagen verwendeten Klapptafeln, die der Norm EN 15877-1:2012 für die Kennzeichnung von Schienenfahrzeugen entsprechen und die auch an anderen Stellen des RID erwähnt werden, wurden in Bezug auf die Streichung des Absatzes 4.3.3.3.2 für Kesselwagen jedoch Bedenken vorgetragen. Die Streichung für Kesselwagen kann deshalb erst erfolgen, wenn diese von der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses bestätigt wird.

Wärmeisolierung an Tanks

Die Sondervorschrift TE 14 gilt für UN 3257 ERWÄRMTER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. und fordert, dass die für Tanks zur Beförderung dieser Stoffe erforderliche Wärmeisolierung, die in direktem Kontakt mit dem Tankkörper steht, eine Entzündungstemperatur aufweisen muss, die mindestens 50 °C über der Höchsttemperatur liegt, für die der Tank ausgelegt ist.

Nach Auskunft des Vertreters Russlands gibt es Kesselwagen, bei denen das Heizsystem an der Außenseite des Tanks angebracht ist. Es bestand Konsens, dass in diesen Fällen das auf der äußeren Oberfläche der Heizelemente angebrachte Isoliermaterial auf die Temperatur der Heizelemente abgestimmt sein muss.

Wärmebehandlung von Werkstoffen zur Herstellung von geschweißten Tankkörpern

In Absatz 6.8.2.1.10 ist eine Vorschrift enthalten, wonach wasservergüteter Stahl nicht für die Herstellung von geschweißten Tankkörpern aus Stahl verwendet werden darf. Obwohl diese Vorschrift im RID nicht nur für Kesselwagen, sondern auch für Tankcontainer gilt, fehlt sie im ADR.

Der Vertreter Russlands wies darauf hin, dass in Bezug auf die Auslegung und den Bau von Tanks auf die Norm EN 14025 Bezug genommen wird, in der darauf hingewiesen wird, dass der Werkstoff von Tanks der Norm EN 13445-2 entsprechen muss, die wasservergütete Stähle nicht ausschließt.

Es bestand Einigkeit darüber, dass wasservergütete Stähle grundsätzlich verwendet werden dürfen, wenn sie eine ausreichende Zähigkeit und eine gute Schweißbarkeit aufweisen.

Werkstoffe von Tanks zur Beförderung von hochkonzentrierter Salpetersäure

In Bezug auf die Beförderung von hochkonzentrierter Salpetersäure mit einem Säuregehalt von über 70 % (UN 2031) machte der Vertreter Russlands darauf aufmerksam, dass im RID/ADR unterschiedliche Werkstoffanforderungen für Verpackungen, ortsbewegliche Tanks und RID/ADR-Tanks zur Beförderung dieses Stoffes festgelegt seien. Während für ortsbewegliche Tanks in diesem Fall keine besonderen Werkstoffanforderungen festgelegt sind, müssen der Mantel und die Böden von Fässern oder Kanistern aus Aluminium mit einem Reinheitsgrad von mindestens 99 % oder aus einer Aluminiumlegierung hergestellt sein. Für RID/ADR-Tanks legt die Sondervorschrift TC 6 nur die Verwendung von Aluminium mit einem Reinheitsgrad von mindestens 99,5 % fest.

Der Vertreter Russlands schlug vor, Aluminiumlegierungen in den Anwendungsbereich der Sondervorschrift TC 6 aufzunehmen. Forschungs- und Labortests hätten gezeigt, dass die Korrosionsgeschwindigkeit von Aluminiumlegierungen in hochkonzentrierter Salpetersäure mit der von Aluminium mit einem Reinheitsgrad von mindestens 99,5 % vergleichbar sei.

Es wurde darauf hingewiesen, dass die Verträglichkeit des Tankkörperwerkstoffes im Allgemeinen in den Absätzen 4.3.2.1.5 und 6.8.2.1.9 geregelt wird. Es wurde bestätigt, dass die Sondervorschrift TC 6 im Wesentlichen eine Ausnahme zur Berechnung der Wanddicke enthält und die Wanddicke auf 15 mm begrenzt. Die Gemeinsame Tagung sah keinen Grund, diese Ausnahme nicht für geeignete Aluminiumlegierungen zu gewähren, die bessere mechanische Eigenschaften als reines Aluminium haben.

Die Annahme der drei Anträge Russlands in der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung ist ein ausgesprochen gutes Beispiel einer gelungenen Zusammenarbeit zwischen Organen unterschiedlicher Rechtsregime im Eisenbahnverkehr. Die Beförderung gefährlicher Güter wird im eurasischen Eisenbahnverkehr von zwei Rechtsordnungen dominiert: dem RID in den Mitgliedstaaten der OTIF und der Anlage 2 zum SMGS, die in den Mitgliedstaaten der OSShD (Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen) Anwendung findet.

Das Sekretariat der OTIF bemüht sich seit mehr als zwanzig Jahren, im Dialog mit der OSShD die zwei Rechtsordnungen umfassend zu harmonisieren. Seine Vertreter nehmen an allen Sitzungen der OSShD im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter in beratender Funktion teil und achten *inter alia* darauf, dass die heute größtenteils harmonisierten Vorschriften nicht durch die Annahme neuer Bestimmungen voneinander abweichen, es sei denn, die Abweichung ist aufgrund unterschiedlicher Betriebsbedingungen absolut notwendig.

2018 haben die OSShD-Mitgliedstaaten beschlossen, alle Vorschriften für Kesselwagen der Spurbreite 1520 mm in ein neues Kapitel der Anlage 2 zum SMGS zu überführen und die Bestimmungen für Normalspur-Kesselwagen und für Tankcontainer dem RID vollständig anzugleichen. Seitdem arbeiten die Tank-Experten der OSShD-Staaten unter der Federführung Russlands an dem neuen Kapitel, das weitestgehend

auf den Bestimmungen für Normalspur-Kesselwagen basiert, jedoch besondere Betriebsbedingungen der Breitspurbahnen und unterschiedliche Klimazonen berücksichtigt.

Im Zuge dieser Arbeiten sind mehrere Fragen aufgetaucht, die auch die Bau- und Prüfvorschriften für Normalspur-Kesselwagen betrafen. Das Sekretariat der OTIF ermutigte den Vertreter Russlands, diese Fragen im Rahmen des Tagesordnungspunktes „Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS“ der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses zu stellen. Der Vertreter Russlands erklärte sich bereit, ein entsprechendes Dokument vorzubereiten, und dies trotz der Tatsache, dass die Russische Föderation das RID selbst nicht anwendet und lediglich in ihrer Eigenschaft als OTIF-Mitgliedstaat an den Tagungen der Ständigen Arbeitsgruppe teilnimmt.

Die Ständige Arbeitsgruppe begrüßte die Fragestellungen Russlands. Da aber viele der angesprochenen Unklarheiten in den Vorschriften noch eine tiefere Expertise erforderten und zum Teil auch Tankcontainer und Tankfahrzeuge betrafen, bat sie den Vertreter Russlands sich an die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung zu wenden. So sind insgesamt fünf Anträge entstanden, von denen drei nach der Vorbesprechung in der Tank-Arbeitsgruppe direkt von der Gemeinsamen Tagung angenommen wurden (für Details siehe Hauptartikel über die Herbstsitzung der Gemeinsamen Tagung). Ein weiterer Antrag, der sich auf Unklarheiten bei der Berechnung der Mindestwanddicke des Tankkörpers bezieht, wird bei der nächsten Tagung noch

weiter geprüft.

Die drei angenommenen Anträge, die dank des ständigen und intensiven Austausches zwischen den zuständigen Organen der OTIF und der OSShD zustande gekommen sind, führen eindeutig zu einer Verbesserung der Vorschriften, nicht zuletzt durch ihre Anpassung an den neusten Stand der technologischen Forschung und Entwicklung. Sie sind Ergebnis einer erfolgreichen Zusammenarbeit, deren Hauptziel es ist, eine kontinuierliche Harmonisierung der beiden Regelwerke, RID und Anlage 2 zum SMGS, sicherzustellen.

Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN

Änderung der Sondervorschrift 591

Die der UN-Nummer 1794 (Bleisulfat mit mehr als 3 % freier Säure) zugeordnete Sondervorschrift 591 legt derzeit fest, dass Bleisulfat mit höchstens 3 % freier Säure nicht den Vorschriften des RID/ADR/ADN unterliegt. Dadurch wird verhindert, dass Bleisulfat mit höchstens 3 % freier Säure als Stoff der Klasse 9 Klassifizierungscode M7 eingestuft werden kann.

Die Gemeinsame Tagung stimmte einem Antrag Deutschlands zu, in der Sondervorschrift 591 nur eine Aussage darüber zu treffen, dass Bleisulfat mit höchstens 3 % freier Säure nicht den Vorschriften der Klasse 8 unterliegt. Dies ermöglicht im Bedarfsfall die Einstufung von Bleisulfat mit höchstens 3 % Säure als umweltgefährdender Stoff.

Änderung des Kapitels 1.2 RID/ADR

Auf Vorschlag Portugals werden alle Erläuterungen von Abkürzungen und

Akronymen aus dem Abschnitt 1.2.1 (Begriffsbestimmungen) in einen neuen Abschnitt 1.2.3 überführt. Dabei orientiert man sich am IMDG-Code, in dem diese Trennung bereits seit einiger Zeit besteht. Da der ursprüngliche Vorschlag Portugals auf der Basis des RID/ADR 2019 eingereicht wurde, müssen noch ein paar Feinabstimmungen vorgenommen werden.

UN 1043 DÜNGEMITTEL, LÖSUNG, mit freiem Ammoniak

Gemäß der Sondervorschrift 642 darf die UN-Nummer 1043 nicht für die Beförderung von Düngemittellösung mit freiem Ammoniak im europäischen Landverkehr verwendet werden, es sei denn, dieser Stoff wird im Rahmen einer Transportkette befördert, die eine See- oder Luftbeförderung einschließt.

Im RID/ADR stehen für die Beförderung von Ammoniaklösungen abhängig von der Ammoniakkonzentration die UN-Nummern 2672, 2073 und 3318 zur Verfügung.

Bei der Beförderung der UN-Nummer 1043, einem gelösten Gas der Klasse 2, in einer Transportkette ergeben sich gewisse Probleme. Der Absatz 2.2.2.2.2 sieht beispielsweise vor, dass gelöste Gase mit Ausnahme der UN-Nummern 1001, 2073 oder 3318, nicht zur Beförderung zugelassen sind.

Die Gemeinsame Tagung entschied, in Absatz 2.2.2.2.2 die UN-Nummer 1043 zusammen mit einem Querverweis auf die Sondervorschrift 642 aufzunehmen, um sicherzustellen, dass die Eintragung „UN 1043 Düngemittel, Lösung, mit freiem Ammoniak“ nur in den in Unterabschnitt 1.1.4.2 angegebenen Fällen verwendet wird. In der Sondervorschrift 642 wird ein Hinweis aufgenommen,

welche UN-Nummern im RID/ADR für die Beförderung von Ammoniaklösungen zur Verfügung stehen. In der Tabelle A des RID wird in der Spalte (3b) der Klassifizierungscode „4A“ angegeben, wie er bereits im ADR erscheint.

UN 1345 KAUTSCHUK- (Gummi-) ABFÄLLE, gemahlen oder KAUTSCHUK- (Gummi-) RESTE, pulverförmig oder granuliert

Spanien hatte festgestellt, dass die Benennung und Beschreibung für die UN-Nummer 1345 zwischen dem RID/ADR/ADN einerseits und den UN-Modellvorschriften andererseits abweicht. Die Beschreibung enthält in den UN-Modellvorschriften Angaben in Bezug auf die Korngröße und den Kautschuk-Gehalt. Die UN-Modellvorschriften gehen davon aus, dass eine Gefahr nur von Stoffen ausgeht, deren Korngröße den festgelegten Wert von 840 µm nicht überschreiten.

Die Gemeinsame Tagung stimmte der Anpassung der Benennung und Beschreibung der UN-Nummer 1345 an die UN-Modellvorschriften zu.

UN 2015 WASSERSTOFFPEROXID, WÄSSERIGE LÖSUNG, STABILISIERT, mit mehr als 70 % Wasserstoffperoxid

Für Wasserstoffperoxid existieren im RID/ADR/ADN zwei Eintragungen, welche diese UN-Nummer in Lösungen mit mehr als 60 %, aber höchstens 70 % Wasserstoffperoxid und in Lösungen mit mehr als 70 % Wasserstoffperoxid unterteilen. Im RID/ADR/ADN ist die UN-Nummer 2015 auf wässrige Lösungen beschränkt, während sie in den UN-Modellvorschriften auch den

reinen Stoff erfasst.

Die Gemeinsame Tagung beschloss, in der Benennung der UN-Nummer 2015 auch „Wasserstoffperoxid, stabilisiert“ aufzunehmen. In der Tabelle A wird diese Ergänzung in der ersten Eintragung vorgenommen, die für Wasserstoffperoxid-Lösung mit geringerem Wassergehalt gilt und strengere Beförderungsbedingungen vorsieht.

UN 1872 BLEIDIOXID

Bleidioxid ist ein entzündend (oxidierend) wirkender Stoff der Klasse 5.1 und weist im RID/ADR/ADN im Gegensatz zu den UN-Modellvorschriften die Nebengefahr der Giftigkeit aus. Eine von Deutschland durchgeführte Überprüfung ergab, dass es keine verlässlichen Anhaltspunkte für eine akute Toxizität gibt, die eine Zuordnung der Nebengefahr der Klasse 6.1 rechtfertigen würde.

Die Gemeinsame Tagung stimmte der Streichung der Nebengefahr der Giftigkeit zu. Die in der Tabelle A enthaltenen Beförderungsbedingungen werden an die übrigen Stoffe, denen der Klassifizierungscode O2 und die Verpackungsgruppe III zugeordnet ist, angepasst. Insbesondere wird die Beförderung in loser Schüttung zugelassen.

Tanks und Schüttgut-Container mit geringem Fassungsraum

Die Bemerkung zu Absatz 5.3.2.1.5 RID/ADR/ADN erlaubt die Beförderung von Tanks mit einem Fassungsraum von höchstens 3000 Litern in gedeckten Wagen und Wagen mit Decken bzw. gedeckten und bedeckten Fahrzeugen, ohne dass an den beiden Längsseiten des Tragwagens/Trägerfahrzeugs orangefarbene Tafeln angebracht

werden müssen. Somit ist nur eine Kennzeichnung des Wagens/Fahrzeugs mit Großzetteln (Placards) vorgeschrieben und die Beförderung ist vergleichbar mit der Beförderung gefährlicher Güter in großen Verpackungen (Großpackmittel (IBC) oder Großverpackungen).

Für offene Wagen/Fahrzeuge, die Tanks mit einem Fassungsraum von höchstens 3000 Litern befördern, sind die Vorschriften des Absatzes 5.3.2.1.5 hingegen weiterhin anwendbar. Diese Wagen/Fahrzeuge müssen mit einer orangefarbenen Kennzeichnung versehen sein, wenn die am Tank angebrachten orangefarbenen Tafeln außerhalb des Wagens/Fahrzeuges nicht deutlich sichtbar sind.

Daraus ergibt sich eine unterschiedliche Behandlung der Kennzeichnung von gedeckten Wagen und Wagen mit Decken bzw. gedeckten und bedeckten Fahrzeugen einerseits und der Kennzeichnung von offenen Wagen/Fahrzeugen andererseits, was nach Ansicht der Schweiz unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit nicht gerechtfertigt ist. Darüber hinaus gilt der Absatz 5.3.2.1.5 nicht nur für die Beförderung von Tanks, sondern auch für die Beförderung von Schüttgut-Containern (diese wurden in der Ausgabe 2019 neu aufgenommen). Die Bemerkung sollte daher so angepasst werden, dass die Freistellung von der Kennzeichnung für alle Arten von Wagen/Fahrzeugen gilt, mit denen Tanks oder Schüttgut-Containern mit einem geringen Fassungsraum befördert werden.

Die Gemeinsame Tagung stimmte dem Antrag der Schweiz zu, die in der Bemerkung zu Absatz 5.3.2.1.5 geregelte Ausnahme auf Schüttgut-Container und darüber hinaus auf Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC) auszudehnen. Eine orangefarbene Kennzeichnung ist auch bei offenen Wagen und

Fahrzeugen nicht mehr erforderlich.

Risikomanagementrahmen für die Landbeförderung gefährlicher Güter

Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) hat in Zusammenarbeit mit Delegierten der Gemeinsamen Tagung Rahmenleitfäden zur Risikoabschätzung bei der Landbeförderung gefährlicher Güter entwickelt. Diese können für alle drei Landverkehrsträger angewendet werden und wurden zwischenzeitlich auf den Websites der Europäischen Kommission und der ERA veröffentlicht.

Diese Rahmenleitfäden bieten allen Kategorien potenzieller Anwender, einschließlich Behörden, eine harmonisierte Methode zur Risikoabschätzung und einen harmonisierten Entscheidungsprozess sowie Grundsätze, die bei der Vorbereitung robuster Risikomanagemententscheidungen zu berücksichtigen sind.

Die Gemeinsame Tagung stimmte einem Verweis auf diese Rahmenleitfäden im RID/ADR/ADN zu. Der von der ERA vorgeschlagene Ersatz des bisherigen Verweises auf einen allgemeinen Leitfaden für die Berechnung von Risiken durch die Beförderung gefährlicher Güter, der bisher in der Fußnote 24 zu Abschnitt 1.9.3 RID bzw. Fußnote 15 zu Abschnitt 1.9.4 ADR erscheint, wurde jedoch abgelehnt. Die Anwendung dieser Leitfäden ist freiwillig.

Freistellungen für die UN-Nummer 3536

Die Sondervorschrift 389 trifft die Aussage, dass die Eintragung UN 3536 (LITHIUMBATTERIEN, IN GÜTERBEFÖRDERUNGSEINHEITEN EINGEBAUT) nur für Güterbeförderungseinheiten gilt,

in denen Lithium-Ionen-Batterien oder Lithium-Metall-Batterien eingebaut sind und die nur dafür ausgelegt sind, Energie außerhalb der Einheit bereitzustellen. Eine Güterbeförderungseinheit kann nach der Begriffsbestimmung in Abschnitt 1.2.1 RID/ADR unter anderem ein Wagen, ein Fahrzeug oder ein Container sein. Gemäß der Begriffsbestimmung im ADR-Übereinkommen kann ein Fahrzeug entweder eine Zugmaschine oder ein Anhänger sein.

Die Sondervorschrift 389 enthält darüber hinaus Bestimmungen, wie die Batterien in der Güterbeförderungseinheit zu befestigen sind, so dass bei Stößen, Belastungen und Vibrationen, die normalerweise während der Beförderung auftreten, Kurzschlüsse, eine unbeabsichtigte Bedienung und nennenswerte Bewegungen in der Güterbeförderungseinheit verhindert werden. Diese Anforderungen entsprechen der Verpackungsanweisung P 903 (2).

Die Schweiz vertrat die Ansicht, dass sich Batterien, die in Güterbeförderungseinheiten eingebaut sind, nicht von den Batterien der anderen vier Eintragungen für Lithiumbatterien (UN-Nummern 3090, 3480, 3091 und 3481) unterscheiden, und dass für sie auch die gleichen Bestimmungen und möglichen Freistellungen gelten sollten. Die Zuordnung der Beförderungskategorie 2 könnte insbesondere für Anhänger interessant sein, in denen weniger als 333 kg Lithiumbatterien eingebaut sind. Dies würde bewirken, dass kein Gefahrgutbeauftragter, keine ADR-Fahrerschulung, keine orangefarbene Kennzeichnung am Fahrzeug, kein Anbringen von Großzetteln (Placards), keine schriftlichen Weisungen usw. erforderlich wären.

Die Gemeinsame Tagung

beschloss, der UN-Nummer 3536 die Beförderungskategorie 2 mit zuzuordnen.

Berichte informeller Arbeitsgruppen

Informelle Arbeitsgruppe über die Senkung des BLEVE-Risikos

Der Bericht der letzten Sitzung der informellen Arbeitsgruppe über die Senkung des BLEVE-Risikos enthält sechs empfohlene Maßnahmen, um in Zukunft Gasexplosionen einer expandierenden siedenden Flüssigkeit (BLEVE) zu verhindern. Diese Maßnahmen sind zum Teil präventiver Natur, um den Unfall an sich zu verhindern, und zum Teil abschwächender Natur, um die Auswirkungen eines bereits eingetretenen Unfalls zu minimieren und zu verhindern, dass der Unfall zu einem BLEVE führt:

- a. Installation von Radabdeckungen aus Metall, um die Ausbreitung eines Reifenbrands auf andere Bereiche des Fahrzeugs zu verhindern. Metallene Radabdeckungen sind heute bereits für MEMU (mobile Einheiten zur Herstellung von explosiven Stoffen oder Gegenständen mit Explosivstoff) vorgeschrieben.
- b. Installation von Motorbrand-Löschsystemen, die ebenfalls heute schon für MEMU vorgeschrieben sind.
- c. Installation von Sicherheitsventilen, die mit Ausnahme der Fälle, in denen der Tank einer sehr intensiven lokalen Wärmequelle ausgesetzt ist, einen BLEVE wirksam verhindern können. Auch bei intensiven lokalen Wärmequellen kann das Sicherheitsventil zu einem Zeitgewinn zur Evakuierung des Bereichs oder zur externen Kühlung beitragen

und so ebenfalls das Auftreten eines BLEVE verhindern.

- d. Einführung technischer Vorrichtungen zur Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit, wie Notbrems-Assistenzsystem (AEBS) und Spurhalte-Warnsystems (LDWS). Beispielsweise hätte der Unfall in Bologna (6. August 2018) mit diesen Maßnahmen vollständig verhindert werden können.
- e. Schutzschirm zwischen Kabine und Tank, um eine Übertragung der Wärmelast eines Kabinenbrandes auf den Tank zu verhindern.
- f. Verwendung von Aluminiumlegierung-Streckmetall, das in den Tank eingesetzt wird. Dies führt zu einer Verringerung der kinetischen Energie des Gases und zu einer Wärmeabsorption durch die große Oberfläche des Netzes.

Die Gemeinsame Tagung einigte sich darauf, die Maßnahmen a), b) und c) vorrangig zu behandeln. In Anbetracht der vom Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge (WP.29) bereits beschlossenen Termine für die verbindliche Anwendung von Sicherheitsvorschriften für neue Lastkraftwagen sah die Gemeinsame Tagung keine Notwendigkeit, die Maßnahme d) für Gefahrgutfahrzeuge zu beschleunigen. Die Gemeinsame Tagung einigte sich auch darauf, die Maßnahme e) weiter zu untersuchen. Die Maßnahme f) wurde aufgrund der Ungewissheit hinsichtlich ihrer Effizienz, der Auswirkungen auf Wartung und Prüfungen sowie der sich aus der Verwendung dieser Werkstoffe ergebenden Kosten nicht weiter erwogen. Außerhalb dieser Maßnahmen wurde von den Niederlanden empfohlen, auch die thermische Beschichtung weiter zu untersuchen.

Gedenken an Herrn Klaas R. Tiemersma



Die Gemeinsame Tagung hat

mit großer Trauer zur Kenntnis genommen, dass Herr Klaas R. Tiemersma (Niederlande) am 20. August 2020 verstorben ist. Herr Tiemersma hat mehr als zwanzig Jahre als Mitglied der niederländischen Delegation aktiv an den Sitzungen der Gemeinsamen Tagung und an denen des RID-Fachausschusses teilgenommen. Der Vorsitzende sprach der niederländischen Delegation und der Familie von Herrn Tiemersma das Beileid der Gemeinsamen Tagung aus.

Nächste Tagung

Die nächste Gemeinsame Tagung findet vom 15. bis 19. März 2021 statt. Sie wird ihre Arbeiten an der RID/ADR/ADN-Ausgabe 2021 fortsetzen.

Jochen Conrad
Katarina Burkhard

VERANSTALTUNGSKALENDER 2021

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
15.–19. März	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	UNECE	Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)
13.–15. April	4. Tagung der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten		Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)
13.–15. April	4. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Kooperation		Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2021

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
13. Januar	Thematische Arbeitsgruppe für Entgleisungsdetektoren	ERA	(VIDEOKONFERENZ)
18.–19. Januar	Arbeitsgruppe zur TSI Telematikanwendungen für den Güterverkehr	ERA	(VIDEOKONFERENZ)
19. Januar	Arbeitsgruppe für die Überarbeitung von TSI	ERA	(VIDEOKONFERENZ)
27. Januar	EU-Plattform zum internationalen Eisenbahnpersonenverkehr	Europäische Kommission	(VIDEOKONFERENZ)
28. Januar	Thematische Arbeitsgruppe zur digitalen automatischen Kupplung	ERA	(VIDEOKONFERENZ)
9.–10. Februar	Ausschuss für Eisenbahinteroperabilität und -sicherheit (RISC)	Europäische Kommission	Brüssel - Belgien
9.–12. Februar	Zeitweilige Arbeitsgruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen
22.–23. Februar	37. Gefahrgut-Tage		Hamburg - Deutschland
23.–26. Februar	Binnenverkehrsausschuss	UNECE	Genf - Schweiz
23.–24. Februar	Arbeitsgruppe zur TSI Telematikanwendungen für den Güterverkehr	ERA	(VIDEOKONFERENZ)
9. März	Arbeitsgruppe für die Überarbeitung von TSI	ERA	(VIDEOKONFERENZ)
9.–10. März	UIC-Expertengruppe Beförderung gefährlicher Güter	UIC	(VIDEOKONFERENZ)
30.–31. März	Arbeitsgruppe zur TSI Telematikanwendungen für den Güterverkehr	ERA	(VIDEOKONFERENZ)



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!