



Zeitschrift

OTIF

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

129. Jahr
Nr. 1/2021

Zeitschrift für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

NEWS OTIF

- 4 Neuer Ständiger Vertreter Spaniens
- 5 OTIF und UIC – das richtige Tempo
- 6 Jährliche Konsultation des Weltverkehrsforums
- 6 Renovierung in Sicht
- 7 15. Generalversammlung der OTIF: 28. und
29. September 2021

COTIF

- 8 Änderungen des COTIF: Genehmigungsstand
- 9 Depositarmittellungen

KOMMUNIKATION UND WEITERVERBREITUNG

- 10 Teilnahme am Lenkungsausschuss des EUMedRail-Projekts

ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT EISENBAHNTECHNIK

- 11 Inkrafttreten der neuen COTIF-Vorschriften unter den
ER ATMF und ER APTU am 1. April 2021
- 13 13. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen

GEFÄHRLICHE GÜTER

- 15 Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses

VERANSTALTUNGSKALENDER

19

Photos

OTIF

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

zunächst vielen Dank für Ihre zahlreichen und konstruktiven Beiträge zu unserer Umfrage zur Zeitschrift der OTIF. In einer späteren Ausgabe in diesem Jahr werden wir Sie ausführlich über die Ergebnisse und deren Umsetzung informieren.

Die Veranstaltungen zum Europäischen Jahr der Schiene 2021 laufen derzeit auf Hochtouren. Es stimmt sehr optimistisch, dass die Politik auch in diesen Krisenzeiten nicht nachlässt, die Eisenbahn als wesentlichen Baustein zur Erreichung der Klima- und Nachhaltigkeitsziele anzusehen.

Auch die OTIF hat im Eisenbahnjahr 2021 sehr viel vor. Im September findet die reguläre 15. Generalversammlung der OTIF statt. Hierbei werden wichtige strategische, finanzielle und personelle Entscheidungen zu treffen sein, damit die OTIF auch zukünftig ihren wichtigen Beitrag zur Stärkung des internationalen Schienenverkehrs leisten kann.

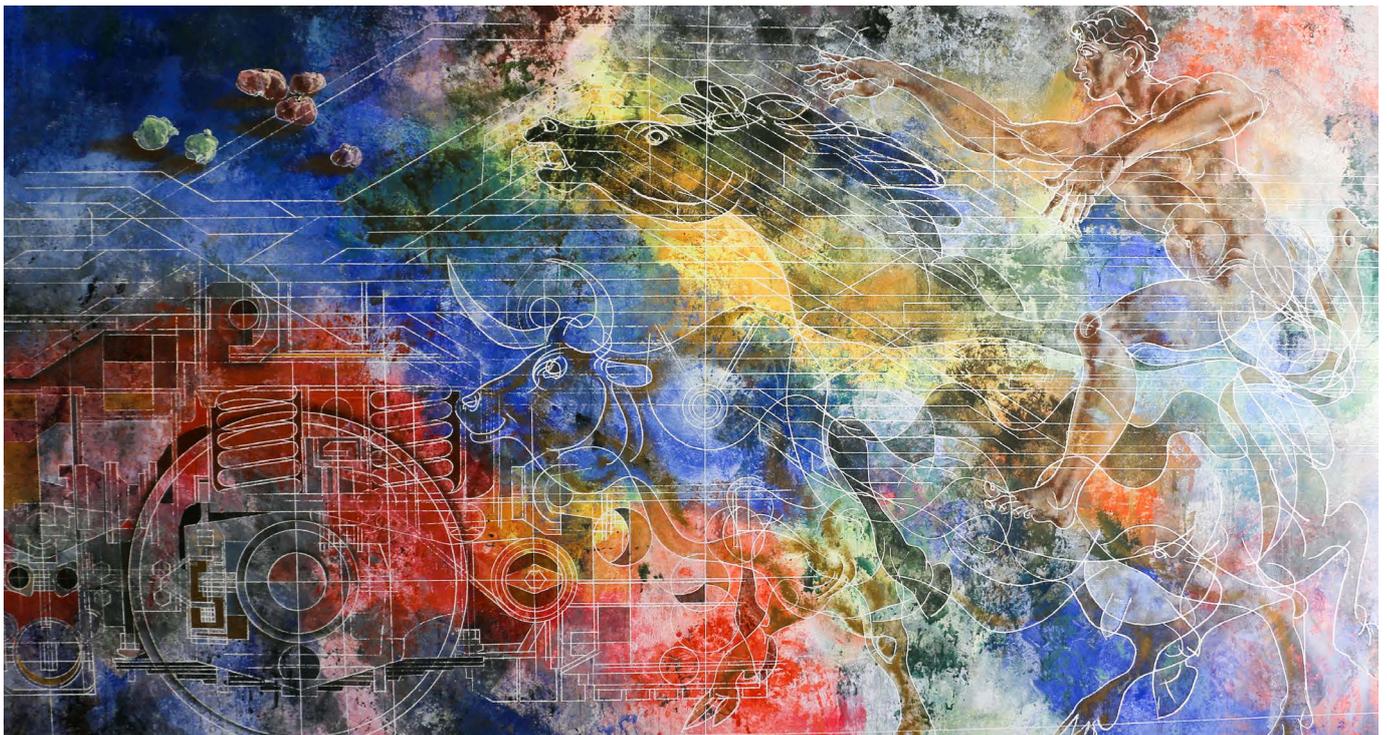
Zudem hat die OTIF mit den Planungen zur Renovierung ihres Sitzes in Bern begonnen. Das im dortigen Botschaftsviertel Kirchenfeld gelegene Gebäude wurde seit dem Bezug im Jahr 1966 nicht mehr renoviert. Eine grundlegende Erneuerung ist somit unumgänglich, wobei der besondere Charakter des Gebäudes, der durch viele von den Mitgliedstaaten gestiftete Kunstwerke geprägt ist, nicht verloren gehen sollte.

Auch über den Fortgang dieser Arbeiten werden wir Sie zu einem späteren Zeitpunkt näher informieren.

Viel Vergnügen bei der Lektüre!

Wolfgang Küpper

Generalsekretär



Hans Erni, Wandgemälde, ca. 20 m², 1965, Empfangshalle.

NEUER STÄNDIGER VERTRETER SPANIENS

Am 20. November 2020 hat der Generalsekretär der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), Herr Wolfgang Küpper, die Ernennung von S. E. Botschafter Victorio Redondo Baldrich zum Ständigen Vertreter Spaniens bei der OTIF entgegengenommen. Der spanische Botschafter in Bern überreichte dem Generalsekretär das Ernennungsschreiben des spanischen Außenministers.

S. E. Botschafter Victorio Redondo Baldrich verfügt über umfangreiche akademische und berufliche Erfahrung. Er diente als stellvertretender Ständiger Vertreter Spaniens bei den Vereinten Nationen und anderen internationalen Organisationen in Genf.

Am 1. Dezember 2020 wurde Herr Victorio Redondo Baldrich von

Herrn Wolfgang Küpper zu einem Besuch empfangen. Anlässlich dieses Höflichkeitsbesuches begrüßte der Generalsekretär der OTIF diese Ernennung, die eine fortlaufende Zusammenarbeit zwischen dem Mitgliedstaat Spanien und der OTIF ermöglicht. Die Anwesenheit von ständigen Vertretern der Mitgliedstaaten am

Sitz der Organisation ermöglicht eine engere Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der OTIF.

Der Generalsekretär der OTIF versichert S. E. Herrn Botschafter Victorio Redondo Baldrich erneut seiner ausgezeichneten Hochachtung.



OTIF UND UIC – DAS RICHTIGE TEMPO

Im Dezember 2017 unterzeichneten die OTIF und die UIC eine gemeinsame Absichtserklärung, um die Vorteile, die beide Seiten aus ihrer bereits bestehenden Zusammenarbeit ziehen, zu konsolidieren, gemeinsame Aktionen zum Nutzen der Förderung des Eisenbahnverkehrs zu starten und Synergien zu erzeugen.

Seitdem stehen diese beiden großen Akteure des Bahnsektors in engem Kontakt. Es wurde vereinbart, dass sich multidisziplinäre Teams der UIC und der OTIF zwecks Austausch, gegenseitiger Information zu aktuellen Aktivitäten und Planung gemeinsamer Aktionen alle sechs Monate treffen. Im Jahr 2020 trafen sich die Teams im Mai und Dezember.

Diese halbjährlichen, sogenannten „Verbindungstreffen“ sind zu einem

festen Bestandteil der Agenda beider Organisationen geworden. Sie sind sehr inhaltsreich und decken eine breite Palette von Themen gemeinsamen Interesses der UIC und OTIF ab.

Diversität und Multidisziplinarität stehen dabei im Vordergrund. Am Treffen des 3. Dezember 2020 haben teilgenommen:

- aufseiten der OTIF: der Generalsekretär, Herr Küpper, drei Abteilungsleiter, Frau Andriamahatahitry (Verwaltung und Finanzen), Herr Kuzmenko (Recht) und Herr Leermakers (technische Interoperabilität), sowie Frau Price, Expertin (technische Interoperabilität) und verantwortlich für die

Organisation der Treffen;

- aufseiten der UIC: der Generaldirektor, Herr Davenne, die Bereichsdirektoren, Frau Gehenot (Güterverkehr), Herr Chavanel (Bahnsystem), Frau Plaud-Lombard (Kommunikation und Koordination Region Nordamerika), Frau Lévy (Normung), Herr Fletcher (Koordination Region Europa) und Herr Vu (Institutionelle Beziehungen und Koordination Asien-Pazifik).

Der Generalsekretär der OTIF zeigte sich über diese fruchtbare Zusammenarbeit erfreut und dankte dem Generaldirektor der UIC und allen Teilnehmern herzlich.



JÄHRLICHE KONSULTATION DES WELTVERKEHRSFORUMS

Am 10. Februar 2021 hat der Generalsekretär der OTIF, Herr Küpper, an der jährlichen Konsultation des Weltverkehrsforums (ITF) teilgenommen.

In diesem Jahr fand die Konsultation pandemiebedingt per Videokonferenz statt, was jedoch der Qualität des Austauschs über die Zukunftsthemen des Gipfels 2021, der der Innovation im Verkehr für eine nachhaltige Entwicklung

gewidmet ist, und insbesondere der Frage, wie die Mobilität im Zuge von COVID-19 überdacht werden kann, keinen Abbruch tat.

Als sauberer und energieeffizienter Verkehrsträger ist die Eisenbahn ein Schlüsselement der nachhaltigen Entwicklung. Des Weiteren ist die Eisenbahn ein starkes Glied in multimodalen Transportketten.

Daher ist die Zusammenarbeit und der Austausch mit den wichtigsten

im Verkehrsbereich tätigen internationalen Organisationen von grundlegender Bedeutung für die OTIF, welche die Rolle einer Schnittstelle zwischen verschiedenen Eisenbahn-, Rechts- und Techniksystemen übernimmt, die sich gegenseitig ergänzen und miteinander verbunden sind.

Der Generalsekretär dankt dem ITF herzlich für die Einladung und Organisation.

RENOVIERUNG IN SICHT

Der Sitz der OTIF und ihres Sekretariats befindet sich im historischen Botschaftsviertel Berns. Das Sekretariatsgebäude ist ein Bau aus den 1960er Jahren. Mittlerweile lassen sich Bau- und Renovierungsarbeiten, auch in Bezug auf die Dämmung, nicht länger aufschieben.

Nach Genehmigung des Verwaltungsausschusses der Organisation wurde jetzt ein umfassendes Renovierungsprojekt gestartet. Die ersten Phasen sind der Bedarfsdiagnose, der Kostenschätzung und der Auswahl eines Architekturprojekts gewidmet.



15. GENERALVERSAMMLUNG DER OTIF: 28. UND 29. SEPTEMBER 2021

Die 15. Generalversammlung der OTIF findet am 28. und 29. September 2021 in Bern, Schweiz, statt.

Sofern es der Pandemieverlauf zulässt, wird die Tagung als Präsenzveranstaltung mit physischer Anwesenheit der Teilnehmer organisiert.

Die Generalversammlung setzt sich aus allen Mitgliedstaaten der OTIF zusammen.

An einem Beitritt zum COTIF interessierte Staaten sowie internationale Organisationen und Verbände mit Bezug zum Eisenbahnsektor können auf Einladung ebenfalls als Beobachter an der Generalversammlung teilnehmen.

Die Generalversammlung (s. Artikel 14 COTIF 1999) ist das oberste Entscheidungsorgan der OTIF.

So stehen auf ihrer 15. Tagung z. B. die Wahl des Generalsekretärs, die Neubestellung des Verwaltungsausschusses, die strategische Richtungsvorgabe und die Festlegung der Ausgabenobergrenze der Organisation auf dem Programm.

ÄNDERUNGEN DES COTIF: GENEHMIGUNGSSTAND

Auf ihrer 12. Tagung (Bern, 29. und 30. September 2015) hat die Generalversammlung Änderungen am Grundübereinkommen und seinen Anhängen D (CUV), F (APTU) und G (ATMF) angenommen.

Drei Jahre später, auf ihrer 13. Tagung (Bern, 25. und 26. September 2018), hat sie wiederum Änderungen am Grundübereinkommen sowie an seinen Anhängen E (CUI) und G (ATMF) angenommen. Ferner wurde die Aufnahme eines Anhangs H (EST) beschlossen.

Die entsprechenden Depositarmitteilungen stehen auf der Website der OTIF öffentlich zur Verfügung:

- 12. Tagung: http://otif.org/de/?page_id=1104
- 13. Tagung: http://otif.org/de/?page_id=1061

In Übereinstimmung mit Artikel 34 § 2 COTIF treten die Änderungen am Übereinkommen zwölf Monate nach ihrer Genehmigung durch zwei Drittel der Mitgliedstaaten, d. h. aktuell 32 Mitgliedstaaten, nach deren jeweiliges Landesrecht in Kraft.

Darüber hinaus treten gemäß Artikel 34 § 3 COTIF die Änderungen an den Anhängen zwölf Monate nach Genehmigung durch die Hälfte der Mitgliedstaaten in Kraft, die keine Erklärung über die Nichtanwendung des betreffenden Anhangs gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 abgegeben haben.

Bei den Änderungen der Anhänge D (CUV), F (APTU) und G (ATMF) sind dies derzeit 22 Mitgliedstaaten und bei den Änderungen des Anhangs E (CUI) 21 Mitgliedstaaten.

Zu den **von der 12. Generalversammlung beschlossenen Änderungen** hat der Depositär (Generalsekretär) bisher von 16 Staaten eine Genehmigungsurkunde erhalten.

Bis zum 28. Februar 2020 hinterlegte Urkunden:

MITGLIEDSTAAT	URKUNDE	DATUM
SCHWEIZ	Genehmigung	21. Oktober 2016
SCHWEDEN	Genehmigung	13. März 2017
FINNLAND	Annahme	10. April 2017
NIEDERLANDE	Annahme	1. Mai 2017
UNGARN	Ratifizierung	1. Juni 2017
SPANIEN	Annahme	23. August 2017
DEUTSCHLAND	Genehmigung	12. Oktober 2017
ESTLAND	Annahme	15. Januar 2018
BELGIEN	Genehmigung	19. Januar 2018
SLOWAKEI	Genehmigung	30. April 2018
NORDMAZEDONIEN	Genehmigung	1. Mai 2018
FRANKREICH	Genehmigung	31. Juli 2018
ÖSTERREICH	Annahme	21. August 2019
LUXEMBURG	Ratifizierung	18. Dezember 2019
TÜRKEI	Ratifizierung	1. Oktober 2020
RUMÄNIEN	Annahme	28. Dezember 2020

Zu den **von der 13. Generalversammlung beschlossenen Änderungen** hat der Depositär (Generalsekretär) bisher von 5 Staaten eine Genehmigungsurkunde erhalten.

Bis zum 28. Februar 2020 hinterlegte Urkunden:

MITGLIEDSTAAT	URKUNDE	DATUM
FINNLAND	Annahme	25. September 2019
SCHWEIZ	Genehmigung	6. Februar 2020
DEUTSCHLAND	Genehmigung	6. Mai 2020
FRANKREICH	Genehmigung	19. August 2020
UNGARN	Ratifizierung	3. Juli 2020

DEPOSITARMITTEILUNGEN

Seit 17. Dezember 2020 ([Zeitschrift 4/2020](#))

NOT-21007	01.03.2021	Inkrafttreten der im schriftlichen Verfahren getroffene Beschlüsse des Fachausschusses für technische Fragen
NOT-21004	27.01.2021	Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV
NOT-21002	22.01.2021	Rumänien – Annahme der von der 12. Generalversammlung angenommenen Änderungen am COTIF und seinen Anhängen D, F und G

TEILNAHME AM LENKUNGSAUSSCHUSS DES EUMEDRAIL-PROJEKTS

Am 24. November 2020 nahmen Herr Wolfgang Küpper, Generalsekretär der OTIF, und Frau Maria Price, Expertin in der Abteilung für technische Interoperabilität, aktiv am Lenkungsausschuss des EUMedRail-Projekts teil, der als reine Videokonferenz abgehalten wurde.

Die Sitzung begann mit einer Begrüßung durch den Exekutivdirektor der Eisenbahngentur der Europäischen Union, Herrn Josef Doppelbauer. Er betonte, wie wichtig die Förderung der Eisenbahnsicherheit und Interoperabilität in den begünstigten Ländern des EUMedRail-Projekts sei. Die Berichterstatterin für das Europäische Jahr der Schiene im Europäischen Parlament, Anna Deparnay-Grunenberg, lobte die Eisenbahnen als nachhaltig, innovativ und sicher. Die Erhöhung des Anteils der Personen- und Güterbeförderung auf der Schiene

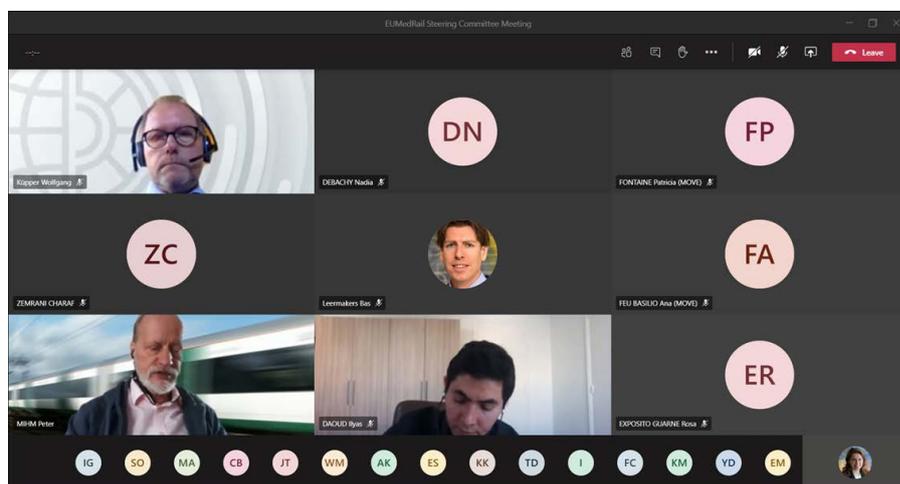
sei ein wichtiges Element zur Erreichung der Klimaneutralität.

Später betonte der Generalsekretär die Rolle der OTIF als Brücke zwischen den EU-Mitgliedstaaten und den Nicht-EU-Mitgliedstaaten, insbesondere den Mittelmeerländern. Mit ihrem COTIF-Übereinkommen garantiere sie, insbesondere in Bezug auf die technische Interoperabilität, die Kohärenz zwischen den

Vorschriften ihrer Mitgliedstaaten, egal ob diese EU-Mitglied seien oder nicht.

Der Generalsekretär dankt der Eisenbahngentur der EU herzlich für ihre Einladung.

Für weitere Informationen zur Teilnahme der OTIF am EUMedRail-Projekt siehe [Zeitschrift 3-2020, Seite 10](#).



INKRAFTTRETEN DER NEUEN COTIF-VORSCHRIFTEN UNTER DEN ER ATMF UND ER APTU AM 1. APRIL 2021

Inkrafttreten der neuen COTIF-Vorschriften unter den ER ATMF und APTU am 1. April 2021

Fünf geänderte und überarbeitete Sekundärrechtstexte zu den ATMF und APTU werden am 1. April 2021 in Kraft treten. Diese betreffen die

- Änderung der Einheitlichen technischen Vorschrift zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ (ETV Lärm);
- Änderung der Einheitlichen technischen Vorschrift zum Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ (ETV WAG);
- Änderung der Einheitlichen technischen Vorschrift zur Kennzeichnung von Eisenbahnfahrzeugen (ETV Kennzeichnung);
- vollständige Überarbeitung der Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM-Verordnung);
- vollständige Überarbeitung der Spezifikationen zu den Fahrzeugregistern.

Der Fachausschuss für technische Fragen konnte aufgrund der COVID-19-Pandemie, der Reisebeschränkungen und der Tatsache, dass ein Zusammentreffen größerer Gruppen nicht erlaubt war, im Juni 2020 nicht wie geplant tagen und seine Beschlüsse treffen. Stattdessen fand eine Abstimmung im schriftlichen Verfahren statt. Weitere Informationen zu dieser, von der Abteilung für

technische Interoperabilität der OTIF im schriftlichen Verfahren durchgeführten Abstimmung finden Sie unter http://otif.org/de/?page_id=158.

Die Annahme aller Änderungsvorschläge am 30. September 2020 wurde in der Depositarmitteilung NOT-20038 vom 9. Oktober 2020 bestätigt. Weitere Informationen finden Sie in den Notifizierungstexten der Abteilung für technische Interoperabilität der OTIF unter http://otif.org/de/?page_id=637.

Im Folgenden werden die Neuerungen und deren Auswirkungen für die Vertragsstaaten zusammengefasst.

ETV Lärm

Mit den Änderungen der ETV Lärm wird den Staaten die Möglichkeit gegeben, den Einsatz von alten Güterwagen, die nicht den modernen Vorbeifahrgeräusch-Anforderungen entsprechen, auf bestimmten Eisenbahnstrecken, auf denen Lärm eine Rolle spielt, einzuschränken. Für bestimmte Strecken, auf denen der Eisenbahngüterverkehrslärm reduziert werden soll, wird das Konzept der „leiseren Strecken“ zusammen mit spezifischen Vorschriften für den Betrieb von Güterwagen auf diesen Strecken vorgeschlagen. Zusätzlich zu den oben genannten Punkten enthält die geänderte ETV Lärm Bestimmungen, die anzuwenden sind, wenn vorhandene Fahrzeuge Änderungen unterzogen werden, wie z. B. Umrüstungen oder Erneuerungen, sowie Änderungen zur Gewährleistung der

kontinuierlichen Angleichung an die TSI der Europäischen Union.

Mit Inkrafttreten der ETV Lärm müssen die Vertragsstaaten im Voraus Informationen über das Vorhandensein und die Lage der von ihnen benannten leiseren Strecken bereitstellen, um den Eisenbahnunternehmen die Zugbildung zu erleichtern. Von Vertragsstaaten, die keine „leiseren Strecken“ melden, wird angenommen, dass sie weiterhin bestehende Güterwagen akzeptieren, die den modernen Lärmanforderungen nicht entsprechen.

ETV Güterwagen

Seit ihrer Annahme im Jahr 2012 wurde die ETV WAG, in dem Bestreben, sie an die rechtlichen Entwicklungen und die Entwicklungen im Sektor anzupassen, mehrfach überarbeitet und aktualisiert. Die jüngsten Änderungen umfassen

- neue Anforderungen betreffend automatische Umspursysteme,
- Bestimmungen betreffend den Umgang mit und die Instandhaltung von sicherheitskritischen Komponenten,
- Verweise auf die Streckenkompatibilitätsprüfung, bei der Eisenbahnunternehmen alle relevanten Parameter der Güterwagen prüfen, um deren Kompatibilität mit der Strecke auf der sie eingesetzt werden sollen, sicherzustellen,

- die Aktualisierung des Verfahrens in Bezug auf die Kompetenzen des Fachausschusses für technische Fragen und des Generalsekretärs bezüglich der Anwendung „innovativer Lösungen“ bei Güterwagen,
- neue Vorschriften für Fälle, in denen vorhandene Güterwagen oder Güterwagentypen geändert werden, einschließlich der Festlegung, ob die Änderungen in den betreffenden Fällen eine neue Zulassung zum internationalen Verkehr erfordern oder nicht,
- eine Aktualisierung der Verweise auf Normen und andere Rechtstexte, einschließlich neuer Rechtsvorschriften der Europäischen Union,
- die Streichung von Anhängen, deren Inhalt Gegenstand einer Norm geworden ist.

ETV Kennzeichnung

Die an der ETV Kennzeichnung vorgenommenen Änderungen bestehen in erster Linie in redaktionellen Korrekturen und verdeutlichen den Prozess der Zuweisung einer eindeutigen Fahrzeugnummer (EVN). Die Änderungen umfassen darüber hinaus auch Verbesserungen der Anforderungen an die Fahrzeughalterkennzeichnung (Vehicle Keeper Marking, VKM).

ECM-Verordnung

Durch die vollständig überarbeiteten neuen Regeln wird hauptsächlich der Geltungsbereich der Zertifizierung über den bisherigen, auf die Zertifizierung von ECM von Güterwagen

beschränkten Geltungsbereich hinaus erweitert. Grundsätzlich gilt nun, dass die ECM aller Fahrzeugtypen zertifiziert werden sollten; einige Ausnahmen von diesem Grundsatz sind jedoch vorgesehen.

Spezifikationen der Fahrzeugregister

Mit den überarbeiteten Spezifikationen werden neue harmonisierte Bestimmungen zum Dateninhalt, zur Datenformatierung und zu den Zugriffsrechten für Fahrzeugregister festgelegt. Daten über Fahrzeuge im internationalen Verkehr müssen den Nutzern wie Eisenbahnunternehmen und zuständigen Behörden zugänglich sein.

Anhand der Fahrzeugregister müssen die Nutzer

- die ordnungsgemäße Eintragung eines Fahrzeugs sowie dessen Eintragungsstatus prüfen können;
- Informationen über die Betriebszulassung, einschließlich der zuständigen Behörde, des Verwendungsgebiets, der Nutzungsbedingungen und sonstiger Beschränkungen, abfragen können;
- die Bauart abfragen können, nach deren Muster das Fahrzeug gebaut wurde;
- den Halter, den Eigner und die für die Instandhaltung zuständige Stelle ermitteln können.

Die Spezifikationen wurden auf der Grundlage des Durchführungsbeschlusses (EU) 2018/1614 der Kommission zur Einrichtung des europäischen

Einstellungsregisters (EVR) erstellt. Infolgedessen gilt das EVR als konform mit den Spezifikationen des COTIF.

Die Spezifikationen lassen den Staaten die Wahl, ob sie ein nationales Fahrzeugregister einrichten, das EVR nutzen oder mit einem oder mehreren anderen Staaten ein gemeinsames Register einrichten und nutzen wollen. Unabhängig davon, für welche Option sie sich entscheiden, müssen alle Register den spezifizierten Anforderungen an Datenformat und Zugriffsrechte genügen.

Jeder Staat stellt sicher, dass sein Fahrzeugregister bis spätestens 16. Juni 2021 in Übereinstimmung mit diesen Spezifikationen funktioniert. Bis zu diesem Datum müssen alle Fahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der ATMF fallen, im Fahrzeugregister eingetragen sein, und dieses muss den Nutzern gemäß den Spezifikationen zugänglich sein.

Die neuen Spezifikationen ersetzen die NVR-Spezifikation der OTIF in der zuletzt am 30. November 2019 geänderten Fassung; diese wird mit Wirkung vom 16. Juni 2021 außer Kraft gesetzt.

Nach ihrem Inkrafttreten sind die überarbeiteten ETV und die neue ECM-Verordnung auf der Website der OTIF unter [Referenztexte > Technische Interoperabilität > Vorschriften und sonstige Bestimmungen](#) verfügbar.

Die neuen Fahrzeugregister-Spezifikationen sind nach ihrem Inkrafttreten auf der Website der OTIF unter folgendem Link zu finden: [Referenztexte > Technische Interoperabilität > Register](#)

Abteilung für technische Interoperabilität

13. TAGUNG DES FACHAUSSCHUSSES FÜR TECHNISCHE FRAGEN

Infolge der Absage der Tagung in 2020 wird die 13. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) am 22. und 23. Juni 2021 stattfinden. Der CTE ist eines der Organe der OTIF; er befasst sich mit Themen im Anwendungsbereich der ER APTU (Anhang F zum COTIF) und der ER ATMF (Anhang G zum COTIF), insbesondere mit den Vorschriften und Verfahren für die Zulassung von Fahrzeugen zum internationalen Verkehr.

Das Einladungsschreiben und die Tagesordnung der Tagung wurden am 1. Februar 2021 an die Mitglieder des Ausschusses versandt und auf der Website der OTIF veröffentlicht. [Link zum Einladungsschreiben: http://otif.org/de/?page_id=152](http://otif.org/de/?page_id=152).

Die Tagung wird, je nach Lage in Bezug auf COVID-19, entweder als reine Videokonferenz- oder als Hybridtagung abgehalten. Alle Arbeitsdokumente zu Tagesordnungspunkt 6 werden am 1. März 2021 (Vorschläge betreffend Rechtsvorschriften) beziehungsweise am 21. April 2021 (alle übrigen Arbeitsdokumente) auf der Website der OTIF veröffentlicht. [Link zu den Arbeitsdokumenten: Tätigkeiten > Technische Interoperabilität > Fachausschuss für technische Fragen > Arbeitsdokumente > 2021](#).

Der CTE wird sich mit Vorschlägen zur Überarbeitung von drei bestehenden ETV befassen und über die Annahme von zwei neuen ETV abstimmen. Darüber hinaus wird der CTE eine Empfehlung für den Revisionsausschuss zur Änderung der ER ATMF in Bezug auf die für die Instandhaltung zuständigen Stellen diskutieren. Ferner wird auch die Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF durch die Vertragsstaaten und das weitere Vorgehen bei den Fahrzeugregistern zu erörtern sein. Und schließlich steht dann noch die Diskussion eines Vorschlags für das Arbeitsprogramm 2021–2022

auf dem Programm.

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

- Vorschlag zur Annahme einer neuen einheitlichen technischen Vorschrift zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität (ETV TCRC). In dieser neuen ETV sind die von den Eisenbahnunternehmen zu prüfenden Parameter der Fahrzeuge und der Infrastruktur sowie die zur Prüfung dieser Parameter anzuwendenden Verfahren festgelegt. Die vorgeschlagene ETV TCRC deckt zwei verschiedene Bereiche ab:
 - o Zugbildung, d. h. den Prozess, bei dem das Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Grundlage des technischen Dossiers jedes Fahrzeugs den Zug für den Betrieb vorbereitet und sicherstellt, dass alle Fahrzeuge im Zug und der Zug als Ganzes die grundlegenden Anforderungen erfüllen;
 - o Prüfung der Streckenkompatibilität, bei der das Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Grundlage der vom Infrastrukturbetreiber bereitgestellten Streckeninformationen sicherstellt, dass der Zug mit der Strecke, auf der er betrieben werden soll, kompatibel ist.

Die in der ETV TCRC enthaltenen Parameter sind erforderlich für eine harmonisierte Umsetzung und korrekte Anwendung der ATMF-Bestimmungen, insbesondere der Artikel 6 § 2 und 15a, in denen die Zuständigkeiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr festgelegt sind.

- Vorschlag zur Annahme einer neuen einheitlichen technischen Vorschrift zur Infrastruktur (ETV INF). Der Zweck dieser neuen ETV ist es, die Kompatibilität zwischen benachbarten Strecken und Netzen zu fördern. In der ETV INF werden die für die Kompatibilität mit Fahrzeugen relevanten Eisenbahninfrastrukturparameter und spezifische Methoden zur Überprüfung dieser Parameter beschrieben. Vertragsstaaten, auf deren Hoheitsgebiet sich eine Strecke befindet, entscheiden für ihr Hoheitsgebiet, ob die ETV auf die betreffende Strecke anwendbar ist. Den Vertragsstaaten wird empfohlen, die ETV auf allen neuen Strecken, die für den internationalen Verkehr geöffnet werden, und auf bestehenden Strecken, die hauptsächlich für den internationalen Verkehr genutzt werden, anzuwenden, einschließlich wenn diese Strecken umgerüstet oder erneuert werden.

Benachbarten Vertragsstaaten wird empfohlen, die Anwendung dieser ETV gegebenenfalls zu koordinieren

- Der Vorschlag zur Änderung der ETV WAG enthält neue Vorschriften für Fälle, in denen vorhandene Einheiten oder Typen von Einheiten geändert werden, einschließlich der Festlegung, ob die Änderungen in den betreffenden Fällen eine neue Zulassung zum internationalen Verkehr erfordern oder nicht,
- Der Vorschlag zur Änderung der ETV LOC&PAS enthält ähnliche Bestimmungen wie derjenige betreffend die ETV WAG und darüber hinaus neue Elemente, die durch die am 1. März 2019 in Kraft getretene Überarbeitung der ER APTU erforderlich wurden.
- Der Vorschlag zur Änderung der ETV PRM beinhaltet eine Klarstellung des technischen Anwendungsbereichs, redaktionelle Änderungen und eine Aktualisierung der Verweise auf andere Rechtstexte.

Tagungsbeginn ist der **22. Juni 2021**, Tagungsende der **23. Juni 2021**. Im Anschluss an die CTE-Tagung findet die 43. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) statt.

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

VORLÄUFIGE TAGESORDNUNG

1. **Annahme der Tagesordnung**
2. **Anwesenheit und Quorum**
3. **Wahl des Vorsitzenden**
4. **Vorschlag zur Änderung der Geschäftsordnung des Fachausschusses für technische Fragen**
5. **Zur Information:**
 - a. Allgemeine Informationen des OTIF-Sekretariates
 - b. Bericht der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen
6. **Beschlussvorschläge mit Rechtswirkung:**
 - a. Allgemeine Informationen des OTIF-Sekretariates
 - b. Annahme einer neuen ETV zur Infrastruktur
 - c. Überarbeitung der ETV

LOC&PAS (Lokomotiven und Personenwagen)

- d. Überarbeitung der ETV WAG (Güterwagen)
- e. Überarbeitung der ETV PRM (Zugänglichkeit für Menschen mit eingeschränkter Mobilität)

7. Vorschlag als Empfehlung an den Revisionsausschuss

- a. Änderung der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF in Bezug auf die für die Instandhaltung zuständigen Stellen

8. Zur Diskussion

- a. Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF durch die Vertragsstaaten
- b. Fahrzeugregister
- c. Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen

9. Verschiedenes

10. Nächste Tagung

Abteilung für technische Interoperabilität

STÄNDIGE ARBEITSGRUPPE DES RID-FACHAUSSCHUSSES

12. Tagung Videokonferenz, 24. bis 26. November 2020

Die ursprünglich im Mai 2020 vorgesehene 12. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe, die pandemiebedingt verschoben werden musste, fand vom 24. bis 26. November 2020 im Rahmen einer Videokonferenz statt, an der 21 Staaten, die Europäische Kommission und die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) sowie 5 internationale Verbände vertreten waren.

Inbetriebnahmeüberprüfung von Tanks

Von der informellen Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung für die Prüfung und Zertifizierung von Tanks wurde für die RID/ADR-Ausgabe 2023 eine Inbetriebnahmeüberprüfung von Tanks vorgeschlagen. Diese Prüfung kann von der zuständigen Behörde des Landes der ersten Registrierung oder, wenn sich das Land der Registrierung ändert, von der zuständigen Behörde des neuen Registrierungslandes verlangt werden. Im Rahmen dieser Inbetriebnahmeüberprüfung müssen äußere Prüfungen des Tanks sowie Prüfungen der Konformität mit der Baumusterzulassung, der Gültigkeit der Zulassungen der Prüfstellen, welche die vorherigen Prüfungen durchgeführt haben, und der Erfüllung der Übergangsvorschriften des Abschnitts 1.6.3 oder 1.6.4 durchgeführt werden.

Die Ständige Arbeitsgruppe hatte sich mit dieser Frage zu befassen,

um festzustellen, ob Klarstellungen für den Eisenbahnbereich unter Berücksichtigung der Eisenbahngesetzgebung der Europäischen Union vorgenommen werden müssen.

Die Ständige Arbeitsgruppe nahm zunächst vorläufig eine Bemerkung zum neuen Absatz 6.8.1.5.5 an, in der dargelegt wird, dass die Inbetriebnahmeüberprüfung als Instrument der Marktüberwachung anzusehen ist, wenn Zweifel an der Konformität bestehen. Darüber hinaus wird in dieser Bemerkung präzisiert, dass für Kesselwagen, die von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) eine Fahrzeugzulassung erhalten haben, keine weitere Prüfung erforderlich ist, um die Konformität des Tanks im Hinblick auf seine Eintragung in das nationale Fahrzeugregister zu bestätigen.

Die Ständige Arbeitsgruppe nahm vorläufig auch eine Fußnote zum neuen Absatz 1.8.7.5.3 an, in der auf die Verantwortlichkeiten innerhalb der Europäischen Union bei einem Nichtbestehen der Inbetriebnahmeüberprüfung hingewiesen wird. Diese Fußnote enthält darüber hinaus Regelungen für RID-Vertragsstaaten, die gleichzeitig ATMF-Vertragsstaaten, aber keine EU-Mitgliedstaaten sind.

Es bestand Einigkeit, dass durch die vorerst in eckigen Klammern angenommenen Texte die von der informellen Arbeitsgruppe für die Prüfung und Zertifizierung von Tanks vorgeschlagene fakultative Inbetriebnahmeüberprüfung nicht mehr zu Konflikten mit dem europäischen Eisenbahnrecht führt.

Temperaturkontrolle bei polymerisierenden Stoffen

Bei bestimmten selbstzersetzlichen Stoffen, organischen Peroxiden und polymerisierenden Stoffen muss während der Beförderung die Temperatur überwacht werden, um gefährliche Reaktionen dieser Stoffe bei einer Temperaturüberschreitung zu verhindern. Da diese Temperaturkontrolle im Eisenbahnverkehr wegen des unbegleiteten Transports nicht sichergestellt werden kann, sind solche Stoffe im RID nicht zur Beförderung zugelassen.

Während die selbstzersetzlichen Stoffe und organischen Peroxide, die zur Beförderung im Eisenbahnverkehr nicht zugelassen sind, klar definiert sind, fehlen Kriterien für das Erfordernis einer Temperaturkontrolle für polymerisierende Stoffe.

Da das Beförderungsverbot nicht nur für die UN-Nummern 3533 und 3534 (Polymerisierender Stoff, fest bzw. flüssig, temperaturkontrolliert, n.a.g.) gilt, sondern für alle polymerisierenden Stoffe unter Temperaturkontrolle, d. h. auch für temperaturkontrollierte Stoffe, die den Kriterien für polymerisierende Stoffe und darüber hinaus den Kriterien für eine Aufnahme in die Klassen 2, 3, 6.1 und 8 entsprechen, wurde beschlossen, in die Klassifizierungsvorschriften dieser Klassen einen Text aufzunehmen, aus dem hervorgeht, dass Stoffe mit einer Temperatur der selbstbeschleunigenden Polymerisation (SAPT) von höchstens 50 °C bei der Beförderung in Verpackungen

oder Großpackmitteln (IBC) bzw. von höchstens 45 °C bei der Beförderung in Tanks im Eisenbahnverkehr nicht zugelassen sind.

Im Unterabschnitt 1.1.4.4, der die Beförderung im Huckepackverkehr regelt und in dem unter anderem die Stoffe aufgeführt sind, die im Straßenverkehr, nicht aber im Schienenverkehr zugelassen sind, wird ebenfalls eine Ergänzung vorgenommen.

Befestigung von angeschweißten Anbauteilen

Bei der letzten Gemeinsamen Tagung wurde für Tankfahrzeuge und Tankcontainer eine Vorschrift für die Befestigung von angeschweißten Anbauteilen angenommen, die so ausgeführt sein muss, dass ein Aufreißen des Tankkörpers verhindert wird. Dabei wurde festgestellt, dass die bisher für Kesselwagen im RID enthaltene Vorschrift zu angeschweißten Anbauteilen hinsichtlich ihrer möglichen Auslegung zu restriktiv formuliert ist. Die Gemeinsame Tagung wählte sowohl für Tankcontainer als auch für Tankfahrzeuge eine schutzzielorientierte Formulierung.

Die Ständige Arbeitsgruppe beschloss zunächst, den für Tankcontainer und Tankfahrzeuge angenommenen Text („Angeschweißte Bauteile müssen so am Tankkörper befestigt sein, dass ein Aufreißen des Tankkörpers verhindert wird“) auch in der linken Spalte des Absatzes 6.8.2.2.1 für Kesselwagen aufzunehmen. Die nicht abschließende Aufzählung der zugelassenen Maßnahmen für die Befestigung wird gestrichen, sobald diese Maßnahmen in der Neufassung der Norm EN 14025 (Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Metallische Drucktanks – Auslegung und Bau) abgebildet sind.

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“

Die Ständige Arbeitsgruppe wurde über die Arbeiten der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ informiert, die ihre letzte Tagung am 6. und 7. Oktober 2020 abgehalten hatte. Diese letzte Tagung befasste sich ausschließlich mit der sicherheitstechnischen Bewertung der von BASF durchgeführten Risikoanalyse zu besonders großen Tankcontainern.

Begriffsbestimmung für besonders große Tankcontainer

Die Ständige Arbeitsgruppe war sich einig, dass die Frage der Notwendigkeit einer neuen Begriffsbestimmung für besonders große Tankcontainer in der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung diskutiert werden sollte, da diese Tankcontainer auch auf Binnenwasserstraßen und in beschränktem Maße auch im Straßenverkehr befördert werden sollen. Diese Begriffsbestimmung könnte notwendig sein, um besonders große Tankcontainer besser in den Vorschriften für den Bau, die Zulassung, die Verwendung und die Verladung berücksichtigen zu können.

Dabei sollte insbesondere die Frage beantwortet werden, ob besonders große Tankcontainer aufgrund ihrer intermodalen Zulassung in gleicher Weise behandelt werden sollen wie konventionelle intermodale Tankcontainer oder ob zusätzliche Vorschriften unter Berücksichtigung der Tatsache erforderlich sind, dass die bisherigen Vorschriften für Tankcontainer auf Grundlage eines Fassungsraum von ca. 36.000 Litern entwickelt worden sind und besonders große Tankcontainer mehr als

doppelt so groß wie herkömmliche Tankcontainer sind und somit in Bezug auf das Volumen einem Kesselwagen entsprechen.

Mindestwanddicke des Tankkörpers

Die Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ kam zu keinem klaren Ergebnis betreffend die Mindestwanddicke des Tankkörpers von besonders großen Tankcontainern. Während einige Delegationen der Meinung waren, dass für Güterbeförderungseinheiten mit einem gleichen Fassungsraum auch gleiche Mindestwanddicken erforderlich seien, argumentierten andere Delegationen, dass die durchgeführten Tests und Simulationen eindeutig bewiesen hätten, dass besonders große Tankcontainer durch ihre angepasste Bauweise auch mit einer geringeren Wanddicke ein gleichwertiges oder sogar höheres Sicherheitsniveau im Vergleich zu Kesselwagen erreichten. Auch wurde bemerkt, dass die Unterschiede in der Bauweise von Kesselwagen und besonders großen Tankcontainern zu völlig unterschiedlichen Beanspruchungen während des Betriebs führten und es aus diesem Grund nicht zielführend sei, die Bauvorschriften für Kesselwagen und für besonders große Tankcontainer zu harmonisieren.

Die Ständige Arbeitsgruppe war sich einig, dass zur Frage der Wanddicke weiterer Handlungsbedarf besteht, da auch die Untersuchung des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF) gezeigt hat, dass bei der von BASF durchgeführten Risikobewertung möglicherweise nicht alle relevanten Unfallszenarien, wie z. B. Herabfallen des Tankcontainers, Entgleisung und Aufprall auf ein stehendes Hindernis, betrachtet worden

sind. In Bezug auf die Wanddicke müsste auch die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung eingebunden werden.

Druckfestigkeit von Verschlüssen am Tankkörper

Bei der letzten Gemeinsamen Tagung konnte kein Konsens zu der Frage erzielt werden, ob die Anforderung an die Druckfestigkeit der Verschlüsse von Einsteigeöffnungen zur inneren Untersuchung von Tanks, die für Kesselwagen für einen Prüfdruck von mindestens 4 bar ausgelegt sein müssen, auch für Tankcontainer übernommen werden sollte.

Die Anforderung von 4-bar-Mannlochdeckeln ist bei Kesselwagen eingeführt worden, um Sprühaustritte aus den Domdeckeln infolge Flüssigkeitsschwall zu verhindern. Ähnliche Undichtheiten sind bisher an herkömmlichen Tankcontainern wegen der geringeren Länge und des geringeren Fassungsraums nicht festgestellt worden.

Die Ständige Arbeitsgruppe einigte sich darauf, der Gemeinsamen Tagung einen neuen Vorschlag zu unterbreiten, der diese Anforderung nur für Tankcontainer mit einem Fassungsraum von mehr als 40.000 Litern vorsieht. Auf diese Anforderung kann verzichtet werden, wenn die Tankcontainer durch Trenn- oder Schwallwände in Abschnitte mit einem Fassungsraum von höchstens 7.500 Liter unterteilt sind. Da nicht bekannt ist, ob neben den von BASF betriebenen Tankcontainern andere besonders große Tankcontainer in Verkehr sind, wird in dem Antrag an die Gemeinsame Tagung auch eine Übergangsvorschrift vorgesehen.

Schwallbewegungen

Von CEFIC wurde in der

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ gefordert, im Eisenbahnverkehr auf die Vorschrift des Absatzes 4.3.2.2.4 zu verzichten, der für Tankcontainer einen Mindestfüllungsgrad von 80 % oder einen höchsten Füllungsgrad von 20 % fordert. Im Rahmen der von BASF durchgeführten Risikobewertung seien weder für Kesselwagen noch für herkömmliche Tankcontainer noch für besonders große Tankcontainer kritische Schwallbewegungen bei der Fahrt durch eine S-Kurve festgestellt worden.

Ein eventueller offizieller Antrag des CEFIC wurde von der Arbeitsgruppe skeptisch gesehen, da bei einer Aufhebung der Vorschrift im RID sichergestellt werden müsste, dass Tankcontainer, welche die Vorschriften des Absatzes 4.3.2.2.4 nicht erfüllen, nicht auf ein Straßenfahrzeug verladen werden. Auch müsste ein solcher Antrag ortsbewegliche Tanks berücksichtigen, für die gemäß Absatz 4.2.1.9.6 a) ähnliche Vorschriften in Bezug auf den Mindest- und Maximalfüllungsgrad gelten. Auch wurde bezweifelt, ob die durchgeführten Versuche mit den von CEFIC gewählten Füllungsgraden ausreichend sind, um die Vorschrift des Absatzes 4.3.2.2.4 im RID zu streichen.

Belastungsfälle für Tragwagen

In europäischen Normen für Festigkeitsanforderungen an Schienenfahrzeuge werden unterschiedliche Belastungsfälle vorgesehen, je nachdem, ob die Fahrzeuge im freien Verkehr, einschließlich im Ablaufbetrieb, eingesetzt werden oder ob ein Einsatz im Ablaufbetrieb ausgeschlossen ist. Im Zusammenhang mit auf innovativen Containertragwagen verladenen besonders großen Tankcontainern war die Frage aufgetaucht, ob eventuell ein zusätzlicher

Belastungsfall für Wagen vorgesehen werden sollte, die für Rangierbahnhöfe mit automatischen Gleisbremsen zugelassen sind.

Die Ständige Arbeitsgruppe kam zu dem Schluss, dass die Frage des Verkehrs von Tragwagen mit besonders großen Tankcontainern über den Ablaufberg in den Verantwortungsbereich der Betreiber fällt und von ihr nicht mehr weiter betrachtet werden muss.

Festigkeit von besonders großen Tankcontainern

Tankcontainer und ortsbewegliche Tanks müssen gemäß Absatz 6.8.2.1.2 bzw. 6.7.2.2.12 für Beschleunigungswerte von 2g ausgelegt sein. Diese Beschleunigungswerte werden auch durch das Internationale Übereinkommen über sichere Container (CSC) und die *International Railway Solutions* (IRS) des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) vorgeschrieben. Die besonders großen Tankcontainer sind für Beschleunigungswerte von 3g ausgelegt, um ein Abrollen über Ablaufberge mit automatischen Gleisbremsen zu ermöglichen.

Die Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ war sich einig, dass Tankcontainer, die für Beschleunigungswerte von 3g ausgelegt sind, auch in den Containervorschriften des CSC und der IRS sowie in den Kapitel 6.7 und 6.8 des RID/ADR abgebildet werden müssten. Gegebenenfalls müsste auch über eine besondere Kennzeichnung von Containern, die für 3g ausgelegt sind, nachgedacht werden.

Die Ständige Arbeitsgruppe bat die Vertreter Deutschlands und der Internationalen Union der Güterwagen-Halter (UIP), der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Stellungnahme des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF) zur Risikobewertung der besonders großen Tankcontainer von BASF

Das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF), eine unabhängige, technisch-wissenschaftliche Forschungseinrichtung, die beim Eisenbahn-Bundesamt angesiedelt ist, hat eine umfassende Überprüfung der von BASF durchgeführten Risikobewertung von besonders großen Tankcontainern vorgenommen.

In einer Präsentation wies das DZSF auf einige Unklarheiten und methodische Lücken hin. Es wurde bemängelt, dass nur zwei Unfallszenarien betrachtet worden seien (Flankenfahrt auf einen stehenden Wagen, Kollision eines fahrenden Wagens mit einem stehenden Wagen mit anschließender Überpufferung). Es sei fraglich, ob dadurch alle relevanten Unfallszenarien, wie z. B. Herabfallen des Tankcontainers, Entgleisung und Aufprall auf ein stehendes Hindernis, abgedeckt werden könnten.

Auch der Umfang der Langzeittests wurde als zu gering erachtet, insbesondere vor dem Hintergrund, dass bei zwei von achtzehn Fahrten Überschreitungen der zulässigen Kräfte festgestellt worden seien.

Schließlich wurde in Frage gestellt, ob die Aussagen aus der BASF-Risikoanalyse ausreichen, um Regelwerksänderungen im Bereich des Füllungsgrades und der Schwallbewegungen hinreichend sicher zu belegen.

Neuregelung von Anforderungen zum Schutz des Tanks gegen Schäden durch Überpufferungen

Die UIP legte ein Dokument vor,

mit dem eine Diskussion zu einer Anpassung der für Kesselwagen geltenden Sondervorschriften TE 22 und TE 25 sowie der Anforderung des Absatzes 6.8.2.1.29 angestoßen werden soll, damit diese Anforderungen unter anderem auch bei der Beförderung von Tankcontainern mit gefährlichen Gütern zur Anwendung kommen können. Die Sondervorschrift TE 22 fordert für Kesselwagen den Einsatz von Crashelementen, die eine Mindestenergieaufnahme von 800 kJ sicherstellen müssen, die Sondervorschrift TE 25 enthält Maßnahmen zur Verhinderung von Überpufferungen bzw. zur Begrenzung der Schäden durch Überpufferungen und der Absatz 6.8.2.1.29 regelt den Mindestabstand von 300 mm zwischen der Kopfrägerebene und den am weitesten vorstehenden Punkt am Tankkörper.

Es wurde insbesondere darauf hingewiesen, dass bei digitalen automatischen Kupplungen, die zu einer Stärkung des Eisenbahngüterverkehrs führen sollen, die in der Sondervorschrift TE 22 geforderte Energieaufnahme von 800 kJ nicht erreicht werden kann. Auch bei Container-Tragwagen kann diese Forderung konstruktionsbedingt nicht umgesetzt werden.

Im Diskussionsdokument der UIP wurde ein stufenweiser Ansatz vorgeschlagen, der je nach Gefährlichkeit der beförderten gefährlichen Güter zur Anwendung kommen soll.

Stufe 1:
Sofern die Vorschrift des Absatzes 6.8.2.1.29 weiterhin als notwendig erachtet wird, gilt sie für alle gefährlichen Güter.

Stufe 2:
Maßnahmen, die geeignet sind, das Überpufferungsrisiko zu senken (z. B. Crashpuffer oder Überpufferungsschutzeinrichtun-

gen). Diese Maßnahmen gelten für diejenigen Stoffe, denen momentan die Sondervorschrift TE 22 zugeordnet ist.

Stufe 3:
Maßnahmen, die geeignet sind, Schäden durch Überpufferungen zu reduzieren (z. B. Schutzschild, verstärkte Tankböden oder Sandwich-Cover). Diese Maßnahmen gelten für alle Stoffe, denen momentan die Sondervorschrift TE 25 zugeordnet ist.

Bei diesem stufenweisen Ansatz wäre denkbar, dass Maßnahmen der Stufe 3 Vorkehrungen der Stufen 2 und 1 nicht erforderlich machen bzw. dass bei Maßnahmen der Stufe 2 auf Vorkehrungen der Stufe 1 verzichtet werden kann. Unter keinen Umständen darf jedoch das bisherige Sicherheitsniveau reduziert werden.

Das Dokument der UIP wurde von der Ständigen Arbeitsgruppe im Grundsatz unterstützt. Zunächst sollten die Schutzziele exakter formuliert werden, die in das RID anstelle von konkreten Vorschriften aufgenommen werden können. Die konkreten technischen Bestimmungen sollten dann in den TSI (ERA) und/oder in Normen (CEN) festgelegt werden. Der Vertreter der UIP bot an, die Schutzziele zusammen mit Güterwagenherstellern zu konkretisieren und der nächsten Tagung der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ ein überarbeitetes Dokument vorzulegen.

Nächste Tagung

Die dreizehnte Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird vom 22. bis 26. November 2021 stattfinden.

Jochen Conrad

VERANSTALTUNGSKALENDER 2021

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
15.–19. März	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung		Bern - Schweiz (HYBRIDTAGUNG)
13. April	4. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Kooperation		Genf - Schweiz (HYBRIDTAGUNG)
13.–15. April	4. Tagung der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten		Genf - Schweiz (HYBRIDTAGUNG)
Mai	Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“		(VIDEOKONFERENZ)
19.–20. Mai	134. Tagung des Verwaltungsausschusses		Bern - Schweiz (HYBRIDTAGUNG ODER VIDEOKONFERENZ)
22.–23. Juni	13. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen		Bern - Schweiz (HYBRIDTAGUNG ODER VIDEOKONFERENZ)
23.–24. Juni	43. Tagung der Arbeitsgruppe WG TECH		Bern - Schweiz (HYBRIDTAGUNG ODER VIDEOKONFERENZ)

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2021

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
11. März	Ausschuss CUI	CIT	Bern - Schweiz
11. März	Thematische Arbeitsgruppe für Entgleisungsdetektoren	ERA	(VIDEOKONFERENZ)
25. März	Ausschuss CIM	CIT	Bern - Schweiz
30.–31. März	Arbeitsgruppe zur TSI Telematikanwendungen für den Güterverkehr	ERA	(VIDEOKONFERENZ)
8. April	9. Sitzung des vorbereitenden Ausschusses für die Einrichtung eines Internationalen Registers gemäß dem Protokoll von Luxemburg	UNIDROIT	Bern - Schweiz (VIDEOKONFERENZ)
8. April	Grüner zurückkommen – die Rolle des Eisenbahnprotokolls von Luxemburg in der Post-Covid-Wirtschaft	Rail Working Group	(VIDEOKONFERENZ)
20. April	Arbeitsgruppe für die Überarbeitung von TSI	ERA	(VIDEOKONFERENZ)

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2021

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
21.–23. April	Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter	UNECE	Genf - Schweiz
3.–7. Mai	109. Tagung der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15)	UNECE	Genf - Schweiz
5.–7. Mai	3. Tagung der Expertengruppe für die dauerhafte Identifizierung von Eisenbahnrollmaterial (SC.2/PIRRS)	UNECE	Genf - Schweiz
18.–21. Mai	Zeitweilige Arbeitsgruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen
9.–10. Juni	Ausschuss für Eisenbahinteroperabilität und -sicherheit (RISC)	Europäische Kommission	Brüssel - Belgien
14.–15. Juni	Europäische Tage der Eisenbahnsicherheit	ERA	Porto - Portugal
23.–24. Juni	Arbeitsgruppe CIM	CIT	Bern - Schweiz
28. Juni – 2. Juli	58. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter	UNECE	Genf - Schweiz
7.–8. Juli	Rechts- und Expertengruppe CIM/SMGS	CIT	Bern - Schweiz
24.–27. August	Expertengruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen



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!