



# Zeitschrift

**OTIF**

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

130. Jahr  
Nr. 1/2 2022

**IBO**

Zeitschrift für den  
internationalen  
Eisenbahnverkehr

## NEWS

### OTIF

- 3 OTIF und OSShD: Fortschritte auf dem Weg zu einer soliden Zusammenarbeit
- 4 135. Tagung des Verwaltungsausschusses
- 4 Arbeitsprogramm 2022–2023: ein Paradebeispiel für Transversalität
- 5 Das Eisenbahnprotokoll von Luxemburg: Unterzeichnung Spaniens und Südafrikas
- 5 OTIF und Union für den Mittelmeerraum
- 6 2. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit

### COTIF

- 7 Von der Generalversammlung angenommene Änderungen am COTIF 1999: Genehmigungsstand
- 8 Depositarmittellungen

## KOMMUNIKATION UND WEITERVERBREITUNG

- 9 Weltpostverein und OTIF: Treffen auf hoher Ebene
- 9 Neuer Workshop für den Golf-Kooperationsrat
- 10 Teilnahme der OTIF am EUMedRail-Schulungsseminar
- 11 Fachtagung der OECD-geführten Partnerschaft internationaler Organisationen für wirksame internationale Rechtsetzung
- 12 Auf dem Forum Verkehr 2022 in Wien
- 13 Technische Interoperabilität als gemeinsames Ziel mit der EU – die ERTMS-Konferenz 2022
- 13 Zum Anlass der jährlichen Generalversammlung der Rail Working Group
- 14 Zoll- und Eisenbahnvorschriften – wenn die OTIF bereichsübergreifend zusammenarbeitet
- 14 Middle East Rail 2022

## ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT

### COTIF/OTIF

- 15 Schnittstellen zwischen Zoll- und Verkehrsvorschriften
- 18 Empfehlung zur Einbindung von Interessengruppen in die Arbeit der OTIF

### EISENBAHNTECHNIK

- 20 Neue ETV zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität (ETV TCRC)

### GEFÄHRLICHE GÜTER

- 23 Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung
- 26 Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
- 29 59. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter

## VERANSTALTUNGSKALENDER

32

# EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

der schreckliche Krieg, der seit dem 24. Februar in der Ukraine tobt, wirkt sich unweigerlich auf die Arbeit der OTIF aus, da die betroffenen Länder, Russland und die Ukraine, Mitgliedstaaten der OTIF sind.

Gemeinsam mit meinem Kollegen Herrn Antonowicz, dem Vorsitzenden des Komitees der OSShD, habe ich daher in einer Erklärung auf die Einhaltung der Regeln des Völkerrechts gedrängt.

Bei der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung, über die in dieser Ausgabe der Zeitschrift ausführlich berichtet wird, und bei anderen offiziellen OTIF-Tagungen wurden Schritte gefordert, die zum Ausschluss von Mitgliedstaaten führen können. Ich hoffe inständig, dass sich solche Maßnahmen letztlich als unnötig erweisen und die Waffen bald schweigen werden.

Da die Kommunikationsbeauftragte der OTIF im Mutterschaftsurlaub war, wurden zwei Ausgaben der Zeitschrift zu einer zusammengefasst. Diese etwas längere Ausgabe der Zeitschrift enthält unter anderem einen interessanten Artikel über die Schnittstellen zwischen internationalem Frachtrecht und Zollrecht und die Notwendigkeit, entsprechende Regelungen in den ER CIM beizubehalten.

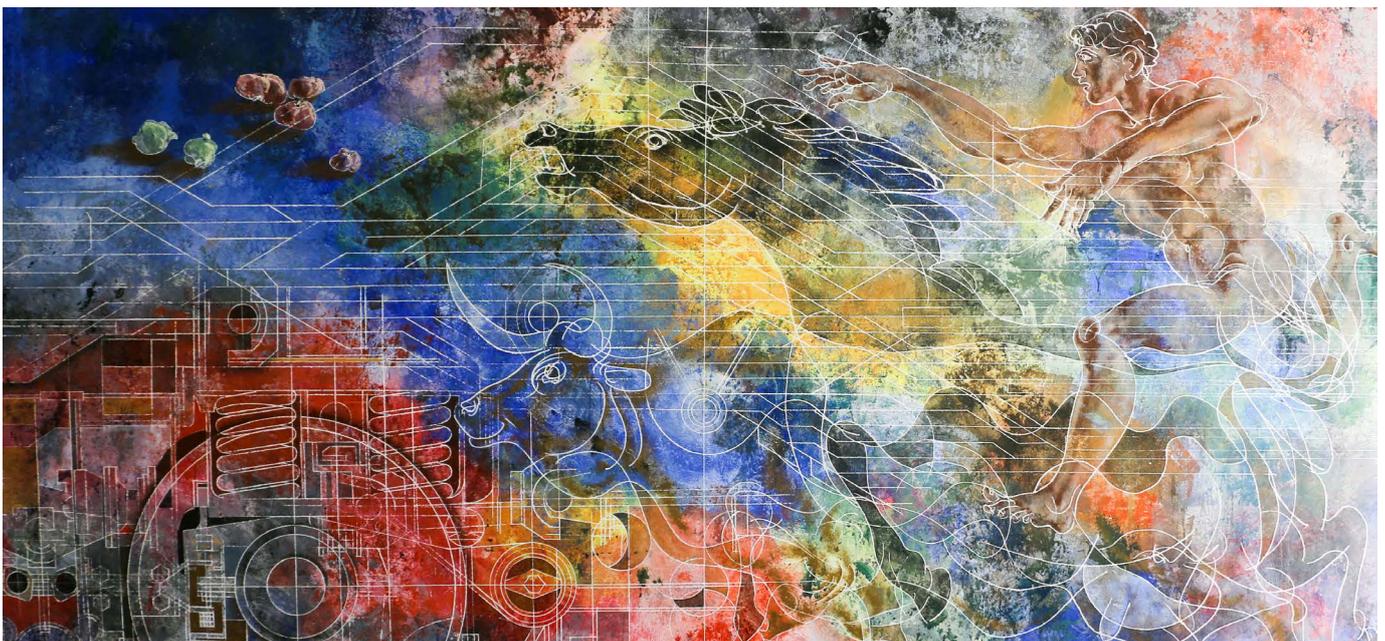
Auch die Frage einer umfassenden Regelung der Einbindung verschiedener Vertreter des Eisenbahnsektors (internationale Verbände) in die Arbeiten der OTIF wird intensiver verfolgt. Im Rahmen der Arbeiten des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit sind entsprechende klarstellende Regelungen vereinbart worden.

Des Weiteren wird in dieser Ausgabe über neue und wichtige einheitliche technische Vorschriften – die technischen Vorschriften der OTIF, die die Kompatibilität mit den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der EU sicherstellen – berichtet. Die Angleichung dieser OTIF- und EU-Vorschriften ist für die Zulassung und Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr unerlässlich.

Viel Vergnügen bei der Lektüre!

**Wolfgang Küpper**

Generalsekretär



Hans Erni, Wandgemälde, ca. 20 m<sup>2</sup>, 1965, Empfangshalle.

# OTIF UND OSSHD: FORTSCHRITTE AUF DEM WEG ZU EINER SOLIDEN ZUSAMMENARBEIT

Anlässlich einer Videokonferenz am 18. Februar 2022 trafen sich der Generalsekretär der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), Herr Wolfgang Küpper, die Leiter der Rechts- und der Gefahrgutabteilung des Sekretariats der OTIF, Herr Aleksandr Kuzmenko und Herr Jochen Conrad, sowie Herr Dragan Nešić, Experte der Abteilung für technische Interoperabilität, mit dem Vorsitzenden des Komitees der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSSHD), Herrn Mirosław Antonowicz, den stellvertretenden Vorsitzenden des Komitees, Herrn Mikhail Vsevolozhskiy und Herrn Zhang Qun, dem Vorsitzenden der Kommission für Transportrecht, Herrn Mykola Nosenko, sowie dem Rechtsbeauftragten, Herrn Sławomir Car.

Dieses Konsultationstreffen ist Teil einer Reihe von Gesprächen und Treffen, die im März 2021 begonnen haben und deren Zweck

darin besteht, die Zusammenarbeit zwischen den beiden Organisationen zu stärken. Ziel der verstärkten Zusammenarbeit ist es letztlich, die negativen Auswirkungen der Fragmentierung des Eisenbahnrechts zu verringern und die Qualität des internationalen Eisenbahnrechts zu verbessern.

Derzeit basiert die Zusammenarbeit zwischen OSSHD und OTIF auf der Zusammenarbeitsvereinbarung vom 5. Juni 1991 und dem gemeinsamen Standpunkt vom 12. Februar 2003. Angesichts der Veränderungen im Eisenbahnsektor in den letzten 20 Jahren waren beide Organisationen der Ansicht, dass eine neue Zusammenarbeitsvereinbarung geschlossen werden sollte.

Am 18. Februar 2022 prüften und genehmigten der Generalsekretär der OTIF und der Vorsitzende des OSSHD-Komitees den Entwurf einer neuen Zusammenarbeitsvereinbarung, der von den Juristen der beiden Organisationen vor dem Treffen erstellt worden war.

Der gemeinsame Entwurf der neuen Vereinbarung wird den Organen der OSSHD und der OTIF gemäß den internen Verfahren der Organisationen in Kürze zur Änderung und/oder Genehmigung vorgelegt.

Darüber hinaus erörterten die Teilnehmer des Treffens die Durchführbarkeit eines gemeinsamen OTIF-OSSHD-Forums. Gemäß der vom Generalsekretär im Juni 2021 während der Ministerkonferenz der OSSHD vorgeschlagenen Idee hätte das Forum die Aufgabe, die spezifischen Bereiche der beiden Rechtssysteme zu untersuchen, Probleme zu identifizieren und Empfehlungen zur Harmonisierung des internationalen Eisenbahnrechts zu formulieren.

Das Konsultationstreffen am 18. Februar 2022 kann für beide Organisationen als Erfolg gewertet werden und lässt die Eröffnung großer Baustellen im Bereich der Harmonisierung des internationalen Eisenbahnrechts erwarten.



# 135. TAGUNG DES VERWALTUNGS-AUSSCHUSSES

Zu seiner 135. Tagung trat der Verwaltungsausschuss der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) in seiner neuen Zusammensetzung (Amtszeit vom 1. Oktober 2021 bis zum 30. September 2024) zusammen. Die 15. Generalversammlung hatte Belgien zum Vorsitz des Ausschusses gewählt. Die Tagung fand am 23. Februar 2022 in Bern in hybridem Format statt.

Auf der Tagesordnung standen wichtige Beschlüsse für die nahe Zukunft der OTIF. So wurden für die Jahre 2022 und

2023 die Haushaltsstrategie und die Haushaltsvoranschläge angenommen sowie das Arbeitsprogramm verabschiedet.

Auf diese Weise wurde das 2022 begonnene Biennium offiziell eingeleitet!



## ARBEITSPROGRAMM 2022–2023: EIN PARADEBEISPIEL FÜR TRANSVERSALITÄT

Bei seiner 135. Tagung nahm der Verwaltungsausschuss der OTIF das vom Generalsekretär vorgeschlagene neue Arbeitsprogramm 2022–2023 an.

Zum ersten Mal werden im Arbeitsprogramm der OTIF Querschnittsfragen, die über die Zuständigkeiten der einzelnen Abteilungen hinausgehen, behandelt.

Als Symbol für Beständigkeit wird die bevorstehende Renovierung des Sitzgebäudes die Arbeitsfähigkeit der OTIF und ihre wichtige Rolle bei der Stärkung des internationalen Eisenbahnverkehrs in den nächsten Jahrzehnten sichern.

Das Arbeitsprogramm wird auch extern in digitaler und in Papierform verteilt.

ÜBERGEORDNETE ZIELE  
 FORUM FÜR EIN EINHEITLICHES  
 EISENBAHNRECHT STÄNDIGE  
 VERBESSERUNG DER SICHERHEIT BEI  
 DER BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER  
 GÜTER FÖRDERUNG EINER SICHEREN  
 TECHNISCHEN INTEROPERABILITÄT  
 GEWÄHRLEISTUNG DER  
 ORDNUNGSGEMÄSSEN FUNKTION DES  
 SEKRETARIATS UND DER EFFIZIENTEN  
 ERBRINGUNG VON DIENSTLEISTUNGEN  
 FÜR DIE MITGLIEDSTAATEN  
 SICHERSTELLUNG FRISTGERECHTER  
 UND QUALITATIV HOCHWERTIGER  
 SPRACHDIENSTLEISTUNGEN  
 STEIGERUNG DER SICHTBARKEIT UND  
 DES BEKANNTHEITSGRADES  
 DER OTIF

# DAS EISENBAHNPROTOKOLL VON LUXEMBURG: UNTERZEICHNUNG SPANIENS UND SÜDAFRIKAS

Spanien (10. November 2021) und Südafrika (22. März 2022) reihen sich in die Liste der Länder ein, die das Eisenbahnprotokoll von Luxemburg bereits unterzeichnet haben (Frankreich, Deutschland, Italien, Mosambik, Schweiz und Vereinigtes Königreich). Gabun, Luxemburg und Schweden haben das Protokoll bereits ratifiziert und die Europäische Union hat es 2014 genehmigt.

Das Protokoll von Luxemburg ist das Eisenbahnprotokoll zum Übereinkommen von Kapstadt über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung, das 2007 auf der Diplomatischen Konferenz in Luxemburg angenommen wurde.

Nach dem Inkrafttreten dieses neuen globalen Instruments wird es für den Privatsektor einfacher und billiger werden, jegliche Art

rollenden Eisenbahnmaterials – vom Hochgeschwindigkeitszug bis zur Straßenbahn – zu finanzieren.

## OTIF UND UNION FÜR DEN MITTELMEERRAUM

Anfang 2022 erhielt das Sekretariat der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) eine Einladung des Sekretariats der Union für den Mittelmeerraum (UfM) zur Teilnahme an der regionalen Plattform der UfM für die Verkehrsanbindung und ihren Arbeitsgruppen, in deren Mittelpunkt der regionale Verkehrsaktionsplan (RTAP) und die konsolidierte Fassung eines neuen RTAP für den Mittelmeerraum für den Zeitraum 2021–2027 stehen.

Der Generalsekretär der OTIF, Herr Wolfgang Küpper, reagierte positiv auf diese Einladung und äußerte sich in einem direkt an den Generalsekretär der UfM, Herrn Nasser Kamel, gerichteten Schreiben zum RTAP. Frau Maria Price, Expertein der Abteilung für technische Interoperabilität der OTIF, nahm an der Arbeitsgruppe „Verkehrsanbindung“ vom 28. bis 30. März 2022 teil. Sie

wiederholte dort die Botschaft des Generalsekretärs der OTIF.

Der Generalsekretär der OTIF brachte seine Begeisterung für das Engagement der UfM-Mitglieder auf dem Weg zu einem stabilen transmediterranen Verkehrsnetz und Mobilitätssystem zum Ausdruck.

Die 28 Aktionen des RTAP sind klar auf die Integration des Verkehrs auf regionaler und internationaler Ebene ausgerichtet; die Aktionen 19 und 20 sind dabei für die OTIF besonders relevant, da sie die Ratifizierung und Umsetzung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) fördern. Der RTAP sieht in diesem Zusammenhang auch eine verstärkte Zusammenarbeit mit der OTIF vor.

Das Sekretariat der OTIF brachte seine Unterstützung für die Aktionen der UfM im Bereich des Eisenbahnverkehrs zum Ausdruck.

**Die Union für den Mittelmeerraum (UfM) ist eine zwischenstaatliche Europa-Mittelmeer-Organisation, der 42 Mitgliedstaaten angehören: die Länder der Europäischen Union und die 15 Länder des südlichen und östlichen Mittelmeerraums. Sie bietet ein Forum für die Stärkung der regionalen Zusammenarbeit und des Dialogs sowie für die Umsetzung spezifischer Initiativen und Projekte. Die Mitgliedstaaten treffen sich regelmäßig auf der Ebene hochrangiger Vertreter der Außenministerien und der Liga der Arabischen Staaten. Jordanien und die Europäische Union stellen die Ko-Vorsitzenden.**

**Die Arbeit der UfM gliedert sich in zwei Bereiche: die menschliche Entwicklung und die nachhaltige Entwicklung, bei der der Verkehr ein wichtiges Thema ist.**



**OTIF**



Union for the Mediterranean  
Union pour la Méditerranée  
الاتحاد من أجل المتوسط

## 2. TAGUNG DES AD-HOC-AUSSCHUSSES FÜR RECHTSFRAGEN UND INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

Der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit der OTIF trat vom 5. bis 7. April 2022 in Genf zu einer Hybridtagung zusammen.

25 Mitgliedstaaten, die Europäische Union und 4 internationale Organisationen und Verbände nahmen an der Tagung teil oder ließen sich vertreten: Belgien, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Nordmazedonien, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Serbien, Slowakei, Spanien, Ungarn und Vereinigtes Königreich sowie das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT), die Internationale Privatwagen-Union (UIP), RailNetEurope (RNE) und die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE).

Eine Reihe wichtiger Themen wurden diskutiert und Beschlüsse getroffen.

Zunächst aktualisierte der Ad-hoc-Ausschuss sein [Arbeitsprogramm 2022–2024](#).

In Bezug auf die Digitalisierung von Beförderungspapieren im Güterverkehr beauftragte der Ad-hoc-Ausschuss das Sekretariat mit der Durchführung einer Umfrage unter den OTIF-Mitgliedern und Interessengruppen über das auf elektronische Eisenbahnbeförderungspapiere und deren Verwendung im nationalen und internationalen Verkehr



anwendbare Landesrecht.

Betreffend die Verwendung geschlechtergerechter Sprache bestätigte der Ad-hoc-Ausschuss, dass die Rechtsinstrumente der OTIF keine diskriminierende Wirkung haben. Ferner beschloss er grundsätzlich, die Verwendung einer geschlechtergerechten Sprache in den Rechtsinstrumenten der OTIF zu unterstützen. Darüber hinaus befand er, dass die Einführung einer geschlechtergerechten Sprache zunächst auf Bestimmungen in Rechtsinstrumenten des bindenden und nicht bindenden institutionellen Rechts beschränkt werden sollte, die sich an natürliche Personen richten oder sich auf bestimmte Rollen, Funktionen oder Positionen beziehen. Nicht zuletzt beschloss er schließlich, die Erstellung von Leitlinien zum geschlechtergerechten Sprachgebrauch innerhalb der Organisation zu unterstützen, um

eine kohärente Anwendung zu gewährleisten.

Im Übrigen wurden auf dieser zweiten Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit auch weitere Themen diskutiert und Beschlüsse gefasst. Zu nennen sind darunter insbesondere die Annahme der „Empfehlung zur Einbindung von Interessengruppen in die Arbeit der OTIF“ (siehe Seite 19 dieser Zeitschrift) oder die Beschlüsse zu den Schnittstellen zwischen dem Zollrecht und den ER CIM (siehe Seite 15).

Durch die konstruktiven Diskussionen und die richtungsweisenden Beschlüsse war die April-Sitzung mithilfe der Mitgliedstaaten und der internationalen Organisationen ein voller Erfolg.

# VON DER GENERALVERSAMMLUNG ANGENOMMENE ÄNDERUNGEN AM COTIF 1999: GENEHMIGUNGSSTAND

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

Drei Jahre später, auf ihrer 13. Tagung (Bern, 25. und 26. September 2018), nahm sie Änderungen am Übereinkommen selbst und seinen Anhängen E (CUV) und G (ATMF) an. Darüber hinaus wurde auch ein neuer Anhang H (EST) angenommen.

Die entsprechenden Depositarmitteilungen sind auf der Website der OTIF frei einsehbar:

- 12. Tagung:  
[http://otif.org/de/?page\\_id=1104](http://otif.org/de/?page_id=1104)
- 13. Tagung:  
[http://otif.org/fr/?page\\_id=1061](http://otif.org/fr/?page_id=1061)

In Übereinstimmung mit Artikel 34 § 2 COTIF treten die Änderungen am Übereinkommen selbst zwölf Monate nach ihrer Genehmigung durch zwei Drittel der Mitgliedstaaten (aktuell 32 Mitgliedstaaten) nach deren jeweiligem 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 COTIF abgegeben haben. Für ein Inkrafttreten der Änderungen der Anhänge D (CUV), F (APTU) und G (ATMF) wird derzeit die Genehmigung von

22 Mitgliedstaaten, für die des Anhangs E (CUI) von 21 Mitgliedstaaten benötigt. Zu den **von der 12. Generalversammlung beschlossenen**

**Änderungen** hat der Depositar (Generalsekretär) bisher von 16 Staaten eine Genehmigungsurkunde erhalten.

Bis zum 1. Juni 2022 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
Türkiye	Ratifizierung	1. Oktober 2020
Rumänien	Annahme	28. Dezember 2020

Zu den **von der 13. Generalversammlung beschlossenen Änderungen** hat

der Depositar (Generalsekretär) bisher von 10 Staaten eine Genehmigungsurkunde erhalten.

Bis zum 1. Juni 2022 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
Belgien	Genehmigung	5. November 2021
Niederlande	Annahme	12. Januar 2022
Luxemburg	Ratifizierung	28. Februar 2022
Slowakei	Genehmigung	24. März 2022
Estland	Genehmigung	29. April 2022

# DEPOSITARMITTEILUNGEN

Seit 15. Dezember 2021 (Zeitschrift 4/2021)

<a href="#">NOT-22001</a>	28.01.2022	Berichtigung der Abschnitte CIV der Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern Deutschlands Linie „Rostock – Trelleborg“ (Rundschreiben 29)
<a href="#">NOT-22002</a>	28.01.2022	Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV (Rundschreiben 30)
<a href="#">NOT-22003</a>	28.01.2022	Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM (Rundschreiben 24)
<a href="#">NOT-22006</a>	21.01.2022	Niederlande – Annahme der von der 13. Generalversammlung angenommenen Änderungen am COTIF und seinen Anhängen E und G
<a href="#">NOT-22008</a>	01.03.2022	Inkrafttreten der Änderungen an Anlage I der ETV TAF zu Telematikanwendungen für den Güterverkehr
<a href="#">NOT-22019</a>	29.03.2022	Luxemburg – Ratifizierung der von der 13. Generalversammlung angenommenen Änderungen am COTIF und seinen Anhängen E und G
<a href="#">NOT-22020</a>	29.03.2022	Slowakei – Genehmigung der von der 13. Generalversammlung angenommenen Änderungen am COTIF und seinen Anhängen E und G
<a href="#">NOT-22023</a>	31.03.2022	Schreiben des Botschafters der Ukraine in der Schweiz
<a href="#">NOT-22026</a>	02.05.2022	Liste der Eisenbahnstrecken CIM (Rundschreiben 17)
<a href="#">NOT-22029</a>	16.05.2022	Estland – Genehmigung der von der 13. Generalversammlung angenommenen Änderungen am COTIF und seinen Anhängen E und G
<a href="#">NOT-22030</a>	16.05.2022	Liste der Eisenbahnstrecken CIV (Rundschreiben 7)
<a href="#">NOT-22031</a>	16.05.2022	Liste der Eisenbahnstrecken CIM (Rundschreiben 18)

## WELTPOSTVEREIN UND OTIF: TREFFEN AUF HOHER EBENE

Nach der Ernennung des neuen Generaldirektors des Weltpostvereins (WPV), Herrn Masahiko Metoki, fand am 27. Januar 2022 ein Treffen mit dem Generalsekretär der OTIF, Herrn Wolfgang Küpper, statt.

2018 haben die OTIF und der WPV in einer gemeinsamen Absichtserklärung, die es ihnen ermöglicht, in operativen Fragen zusammenzuarbeiten, den Rahmen für ihre Zusammenarbeit festgelegt.

Ziel des Treffens vom 27. Januar 2022 war es, die neue WPV-Leitung kennenzulernen und sich in Bezug auf die jüngsten Entwicklungen, die Kooperationsmodalitäten und die künftigen Bahn-/Postprojekte gegenseitig auf den neuesten Stand zu bringen.

Vom WPV nahmen folgende Personen an dem Treffen teil:

Herr Masahiko Metoki, Generaldirektor des WPV, Herr Marjan Oswald, stellvertretender Generaldirektor, Herr Olivier Boussard, Kabinettsleiter a.i., Herr Akio Miyaji, Sonderberater des Kabinettsleiters, und Herr Abdelilah Bousseta, Direktor für Postbetrieb. Im Namen der OTIF waren

Herr Küpper, Generalsekretär, und Frau Lunesterline Andriamahatahity, Leiterin der Abteilung Verwaltung und Finanzen, anwesend.

Der Generalsekretär der OTIF begrüßt dieses Treffen.



## NEUER WORKSHOP FÜR DEN GOLF-KOOPERATIONSRAT

Am 21. Februar 2022 führte der Leiter der Rechtsabteilung der OTIF, Herr Aleksandr Kuzmenko, über eine Videokonferenzplattform einen Workshop mit den am Eisenbahnprojekt beteiligten Mitgliedern des Golfkooperationsrates durch.

Der Workshop war dem Personenverkehr gewidmet. Herr Kuzmenko stellte die allgemeinen Merkmale und Vorteile der Einheitlichen

Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (ER CIV) vor. Anschließend ging er auf die Einzelheiten des Vertrages und die Pflichten der Vertragsparteien ein.

Dieser Workshop folgte auf die Workshops vom September 2020 und März 2021 über die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter und über die technische Interoperabilität. In dem Bestreben,

ein mit dem COTIF kompatibles Eisenbahnrecht zu errichten, arbeiten die Fachleute des GCC und seiner Mitgliedstaaten aktiv mit denen des Sekretariates der OTIF – auch mit Blick auf einen Beitritt – zusammen. Das Sekretariat begrüßt diese Workshops, die ein lebhafter Beweis für das gute Funktionieren der gemeinsamen Absichtserklärung aus dem Jahre 2014 sind.

# TEILNAHME DER OTIF AM EUMedRail-SCHULUNGSSEMINAR

Seit 2016 entwickeln die Europäische Kommission und das Sekretariat der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) Synergien zwischen den im Rahmen des Projekts für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit der Europa-Mittelmeer-Partnerschaft (EUMedRail) organisierten Workshops und den Aktivitäten der OTIF.

Das Sekretariat der OTIF nimmt regelmäßig an verschiedenen EUMedRail-Seminaren teil. In diesem Jahr beispielsweise vom 7. bis 10. März an einem online per Videokonferenz organisierten Schulungsseminar zum Sicherheitsmanagementsystem (SMS) teil. Hauptziel dieses Schulungsseminars zu SMS war es, den algerischen (SNTF) und tunesischen (SNCFT) Eisenbahnbetreibern die Anforderungen der Europäischen Union in Bezug auf das SMS zu erklären und näherzubringen.

Nachdem einer Präsentation des Vertreters der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) über die technische Harmonisierung im internationalen Eisenbahnverkehr durch die Mitgliedschaft der OTIF und die Anwendung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) stellte Frau Maria Price, Expertein der Abteilung für technische Interoperabilität der OTIF, die Organisation vor. Sie erklärte, dass die Aufgabe der OTIF darin bestehe, einheitliche rechtliche Regelungen für den internationalen Eisenbahnverkehr in den Bereichen Eisenbahnvertragsrecht, Gefahrgutbeförderung und technische Interoperabilität zu entwickeln. Das COTIF sei der die OTIF begründende Text, in dem die

Funktionsweise der Organisation, ihre Ziele, ihre Aufgaben, ihre Beziehungen zu den Mitgliedstaaten und alle ihre Tätigkeiten festgelegt seien.

Anschließend gab Frau Price einen Überblick über die Vorschriften und Arbeiten der OTIF zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (Anhang H zum COTIF – ER EST), einschließlich der Sicherheitsbescheinigung und der Überwachung. Sie fügte hinzu, dass sich dieser Anhang direkt auf den Rechts- und Regelungsrahmen der EU für Sicherheitsmanagementsysteme stütze und die Gleichwertigkeit der betrieblichen Sicherheitsbestimmungen auf der Grundlage harmonisierter Verfahren sowohl innerhalb als auch außerhalb der EU gewährleiste (Verantwortung der Eisenbahnakteure, Risikomanagement, Verpflichtung zur Einführung eines SMS, Zusammenarbeit und Informationsaustausch zwischen den Eisenbahnakteuren, Zertifizierung und Überwachung durch die zuständigen Behörden).

Schließlich wies sie darauf hin, dass Anhang H noch nicht in

## Vom EUMedRail-Projekt begünstigte Staaten

Algerien  
 Ägypten  
 Israel  
 Jordanien  
 Libanon  
 Libyen  
 Marokko  
 Palästina  
 Tunesien

## Mitgliedstaaten der OTIF

Mitgliedstaat  
  
 assoziiertes Mitglied  
 Mitgliedschaft ruht  
  
 Mitgliedstaat  
  
 Mitgliedstaat

Kraft getreten sei, die OTIF jedoch bereits mit der Ausarbeitung der Anlagen begonnen habe, die eine harmonisierte Umsetzung der Anforderungen erleichtern sollen.

## Die Beteiligung der OTIF am EUMedRail-Projekt der Europäischen Union

Das EUROMED-Projekt für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (EUMedRail), das von der Europäischen Kommission finanziert wird, ist ein Kooperationsprojekt zwischen der Europäischen Union und den südlichen Mittelmeerländern. Seit 2018 wird es von der Eisenbahnagentur der EU geleitet. Es zielt darauf ab, den Betrieb und die Effizienz des Schienenverkehrssystems im Mittelmeerraum durch ordnungspolitische Reformen, Ausbildung und den Dialog mit Entscheidungsträgern zu verbessern.

Zwischen dem EUMedRail-Projekt und der langfristigen Entwicklung der OTIF lassen sich starke Synergien und Berührungspunkte ausmachen. Das Sekretariat der OTIF arbeitet eng mit dem für die Umsetzung des EUMedRail-Projekts verantwortlichen Team zusammen, insbesondere um die Vorteile eines Beitritts zur OTIF und der Anwendung des COTIF zu erläutern:

**1. Eine harmonisierte Herangehensweise der Länder kann bei technischen Bahnprodukten großenbedingte Einsparungen bringen sowie eine betriebliche und institutionelle Angleichung ermöglichen.**

2. Die durch das EUMedRail-Projekt geförderten Lösungen der Europäischen Union sind vollständig mit dem COTIF kompatibel.

3. Das COTIF bietet einen umfassenden internationalen Rechtsrahmen für

- die Eisenbahnbeförderungsverträge,

- die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter,
- die gegenseitige Anerkennung von Eisenbahnfahrzeugen und speziellen Dienstleistungen im Zusammenhang mit diesen Fahrzeugen, wie z. B. die Instandhaltung.

4. Für Staaten, die derzeit über keine internationalen Eisenbahnverbindungen verfügen, bietet das COTIF auch Möglichkeiten für intermodale Beförderungen im Rahmen des RID und der CIM; so können Güter z. B. im Rahmen ein und desselben Vertrages auf der Schiene und auf dem Seeweg befördert werden.

## FACHTAGUNG DER OECD-GEFÜHRTEN PARTNERSCHAFT INTERNATIONALER ORGANISATIONEN FÜR WIRKSAME INTERNATIONALE RECHTSETZUNG

Seit einigen Jahren beteiligt sich das Sekretariat der OTIF aktiv an der von der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) organisierten Partnerschaft internationaler Organisationen. In diesem Rahmen engagiert sich das Sekretariat für eine wirksamere internationale Rechtsetzung sowie für eine bessere internationale Koordination.

Am 21. April 2022 reiste der Leiter der Rechtsabteilung der OTIF, Herr Aleksandr Kuzmenko, nach Paris, um an der Fachtagung der Partnerschaft internationaler Organisationen für wirksame internationale Rechtsetzung teilzunehmen. Zu den Teilnehmern der Tagung gehörten die Weltzollorganisation (WZO), die Welthandelsorganisation (WTO), die Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL) und andere. Hauptziel war es, sich auf einen zweijährigen Aktionsplan zu einigen; für die nächsten zwei Jahre wurden drei Themen ausgewählt:

1. Flexibilität internationaler Instrumente: Es soll untersucht werden, wie die IO internationale

Instrumente fördern können, die flexibel genug sind, um auf sich rasch entwickelnde politische Erfordernisse einzugehen und gleichzeitig risikobasierte und auf den Menschen ausgerichtete Regelungsansätze beizubehalten.

2. Inklusivität der internationalen Rechtsetzung: Entwicklung einer praktischen Kartierung der vielfältigen Landschaft von Akteuren, die an der internationalen Rechtsetzung beteiligt sind, und Überprüfung der derzeitigen Koordinierungspraktiken zwischen einem breiten Spektrum verschiedener internationaler Akteure.

3. Auswirkungen internationaler Instrumente: Aufzeigen von Methoden und Governance-Systemen, die eine regelmäßige Überwachung, Messung und Bewertung der Auswirkungen internationaler Instrumente unterstützen und die Bürgerinnen und Bürger und Regierungen informieren.

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.



## AUF DEM FORUM VERKEHR 2022 IN WIEN

Das Forum Verkehr 2022, das am 26. und 27. April 2022 in Wien stattfand, stand unter dem Motto „Dekarbonisierung und Nachhaltigkeit“. Herr Bas Leermakers, Leiter der Abteilung für technische Interoperabilität der OTIF, referierte am ersten Tag des Forums.

Der 26. April 2022 war ein Tag, der den Herausforderungen der Eisenbahn in Bezug auf Infrastruktur und Interoperabilität für eine nachhaltige und intelligente Mobilität im Rahmen der Energiewende gewidmet war.

Herr Leermakers sprach über die entscheidende Rolle des Eisenbahnverkehrs bei der Energiewende und die strukturierende Rolle der OTIF. Er wies darauf hin, dass der internationale Eisenbahnverkehr oft noch eine Kombination aus aufeinanderfolgenden nationalen Beförderungen mit langen Aufenthalten an

Grenzbahnhöfen sei. Um dies zu ändern seien technische Harmonisierung, politischer Wille und Investitionen notwendig. Hier könne die Eisenbahn von anderen Verkehrsträgern lernen, so z. B. von der Verwendung einer einheitlichen Betriebsprache im internationalen Luftverkehr. Leermakers betonte, dass die Europäische Union (EU) mit ihren

enormen Investitionen in die Interoperabilität eine Vorreiterrolle einnehme. Er hoffe jedoch auf eine stärkere internationale Koordination der EU, um zu verhindern, dass sie zu einer Insel wird. Für eine solche Koordination, so Leermakers, sei die OTIF das geeignete Forum.



# TECHNISCHE INTEROPERABILITÄT ALS GEMEINSAMES ZIEL MIT DER EU – DIE ERTMS-KONFERENZ 2022

Am 27. April 2022, nahm der Generalsekretär der OTIF, Herr Wolfgang Küpper, an der Podiumsdiskussion im Rahmen des zweiten Tages der ERTMS-Konferenz 2022 teil, die von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union organisiert wurde.

Die Konferenz über das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) fand vom 26. bis 28. April 2022 im französischen Valenciennes statt. Am zweiten Sitzungstag wurden die wichtigsten Fortschritte bei der Harmonisierung des Eisenbahnverkehrsmanagements in der Europäischen Union während des letzten Jahrzehnts beleuchtet und die Zukunft des ERTMS im Zeichen von Innovation und Digitalisierung erörtert.

Die technische Interoperabilität ist ein wesentliches Ziel, das die OTIF gemeinsam mit der Europäischen Union verfolgt.

Seit dem Beitritt der Europäischen Union zum COTIF im Jahre 2011 arbeitet die OTIF über ihr Sekretariat via die Eisenbahnagentur der EU eng

mit der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission zusammen.

So kommt es, dass die einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) der OTIF, die als Grundlage für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zum internationalen Verkehr dienen, mit den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der Europäischen Union kompatibel sind.

Der Generalsekretär begrüßte die Fortschritte bei der

Harmonisierung des Eisenbahnverkehrsmanagements. Für eine größere technische Interoperabilität sei eine rasche und umfassende Umsetzung des stabilisierten europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems zu wünschen. Ferner betonte Küpper die Bedeutung der engen Zusammenarbeit mit der Eisenbahnagentur der EU, dank derer die Verbreitung technischer Vorschriften über die Europäische Union hinaus gewährleistet werde.



## ZUM ANLASS DER JÄHRLICHEN GENERALVERSAMMLUNG DER RAIL WORKING GROUP

Am Dienstag, den 3. Mai 2022 wurde der Generalsekretär der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), Herr Wolfgang Küpper, eingeladen, im Rahmen der 14. jährlichen Generalversammlung der Rail Working Group die OTIF vorzustellen.

Die Rail Working Group (RWG) vertritt die Position der Eisenbahnindustrie in Bezug auf die Annahme und Umsetzung des Eisenbahnprotokolls von Luxemburg. Dieses Protokoll beinhaltet ein neues Rechtsregime für die Anerkennung und Ausübung der Sicherungsrechte

der Verleiher, Leasinggeber und Vorbehaltsverkäufer, wenn rollendes Eisenbahnmaterial mit einem solchen Sicherungsrecht belastet ist. Es soll die Finanzierung von rollendem Eisenbahnmaterial durch private Investoren erleichtern.

Der Generalsekretär der OTIF gab einen Überblick über die Rolle der Organisation und ihre, mit dem Inkrafttreten des Protokolls beginnenden künftigen Aufgaben. Gemäß Artikel 12 des Protokolls

von Luxemburg wird die OTIF als Sekretariat der Aufsichtsbehörde für die Überwachung des künftigen internationalen Registers für rollendes Eisenbahnmaterial fungieren.

Der Generalsekretär der OTIF zeigte sich erfreut über die Einladung und die Möglichkeit, die OTIF im Rahmen der Tagung vorstellen zu können.

## ZOLL- UND EISENBAHNVORSCHRIFTEN – WENN DIE OTIF BEREICHSÜBERGREIFEND ZUSAMMENARBEITET

Die Weltzollorganisation (WZO) organisierte vom 3. bis 5. Mai 2022 in Seoul, Korea, einen regionalen Eisenbahnworkshop für den asiatisch-pazifischen Raum. Das hybride Format ermöglichte Frau Iris Gries, Expertin der Rechtsabteilung der OTIF, die Teilnahme aus der Ferne.

Die Veranstaltung wurde vom *Korea Customs Cooperation Fund (CCF/ Korea)* gesponsert. Neben der OTIF nahmen auch der Weltpostverein (WPV), das CIT, die CER und die UIC teil.

Ziel des Workshops war es, Erfahrungen auf Zollebene im Eisenbahnverkehr auszutauschen. Er war Teil des 2019 von der WZO gestarteten Eisenbahnprojekts zur Harmonisierung und Erleichterung des Eisenbahnverkehrs. Im Juli 2022 wird die WZO Leitlinien zum Eisenbahntransport veröffentlichen.

Nach einer Beschreibung der OTIF und des COTIF stellte Frau Gries detailliert und anschaulich die Schnittstellen zwischen den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM und den Zollvorschriften dar.

Sie betonte, dass die OTIF zwar keine inhaltliche Zuständigkeit im Bereich Zollfragen habe, sich aber in dem Maße mit ihnen befassen könne, wie es für die Umsetzung ihrer Kernkompetenz gemäß Artikel 2 COTIF erforderlich sei. Auf dieser Grundlage habe das Sekretariat der OTIF seine Zusammenarbeit mit der WZO aufnehmen können und die Ehre gehabt, einen, wenn auch bescheidenen, Beitrag zu den Leitlinien zum Eisenbahntransport der WZO zu leisten. Das Sekretariat der OTIF begrüße dies sehr.

## MIDDLE EAST RAIL 2022

Der Generalsekretär der OTIF, Herr Wolfgang Küpper, wurde als Redner zu der von Etihad Rail organisierten Großveranstaltung „Middle East Rail 2022“ in Abu Dhabi eingeladen.

Am 18. Mai 2022 stellte er das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) als einen Rechtsrahmen vor, der verschiedene regionale Modelle integrieren könne und so die Koexistenz verschiedener Eisenbahnsysteme sicherstelle. Das

COTIF sehe sowohl rechtliche als auch technische Interoperabilität vor. Im Eisenbahnprojekt des Golfkooperationsrats (GCC) könne das Übereinkommen eine wichtige und strukturierende Rolle spielen.

„Middle East Rail 2022“ war zudem auch eine gute Gelegenheit, die Beziehungen zum GCC zu vertiefen. 2014 wurde eine gemeinsame Absichtserklärung zwischen der OTIF und dem Generalsekretariat des GCC unterzeichnet und seither finden

regelmäßiger Austausch und regelmäßige Treffen statt. Vor kurzem erst hat das Sekretariat der OTIF Ausbildungsworkshops für mit dem Eisenbahnprojekt des GCC befasste Führungskräfte organisiert.

Der Generalsekretär der OTIF begrüßt es, als Redner zur Middle East Rail-Konferenz eingeladen worden zu sein.

# SCHNITTSTELLEN ZWISCHEN ZOLL- UND VERKEHRSVORSCHRIFTEN

Die Frage der Schnittstellen zwischen Zoll- und Verkehrsvorschriften wurde zunächst in das Arbeitsprogramm 2019–2021 der vom Generalsekretär der OTIF im Dezember 2018 eingesetzten Arbeitsgruppe der Rechtsexperten aufgenommen. Diese wurde im Oktober 2021 aufgelöst.

Auf ihrer 15. Tagung im September 2021 richtete die Generalversammlung den Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit ein, der unter anderem die Aktivitäten der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten übernahm.

Dabei ging es nicht nur darum, die von diesen Schnittstellen betroffenen Akteure zu identifizieren, sondern auch und vor allem darum, die Schnittstellen zwischen Zoll- und Verkehrsvorschriften zu bewerten und gegebenenfalls entsprechende Maßnahmen für Zollfragen im Zusammenhang mit dem Schienengüterverkehr vorzuschlagen.

## Die ER CIM und das gemeinsame Versandverfahren

Obwohl die OTIF in Zollangelegenheiten keine Zuständigkeit besitzt, enthalten die ER CIM insbesondere in Artikel 6 „Beförderungsvertrag“ § 7 die folgende Bestimmung:

„Im Falle einer Beförderung, die das Zollgebiet der Europäischen Union oder das Gebiet, in dem das gemeinsame Versandverfahren angewendet wird, berührt, muss jede Sendung von einem Frachtbrief, der den Erfordernissen

des Artikels 7 entspricht, begleitet sein.“

Diese Bestimmung, die nicht direkt das Verkehrsrecht, sondern eher das Zollrecht betrifft, ist im Rahmen der Revision des COTIF im Jahre 1999 auf Vorschlag der Europäischen Kommission (ehemalige GD XXI) angenommen worden, um die Anwendung des gemeinsamen Versandverfahrens sicherzustellen und auch um auf Zollkontrollen an den Grenzen, nicht nur innerhalb des Zollraums der heutigen EU, sondern auch des Zollraums, auf den dieses Verfahren Anwendung findet, zu verzichten.

Aus den Erläuternden Bemerkungen zu den ER CIM ergibt sich eindeutig, „dass § 7 eine von der Europäischen Kommission gewünschte Bestimmung [ist], die nicht unmittelbar das Beförderungsrecht betrifft, sondern eine Vorschrift des Zollrechtes darstellt [...]. Sie soll – auch im Interesse der Eisenbahnen – gewährleisten, dass das gemeinschaftliche/gemeinsame vereinfachte Zolltransitverfahren der EG/EFTA weiterhin Anwendung finden kann“.

Das Unionsversandverfahren wird für den zollrechtlichen Versand zwischen den EU-Mitgliedstaaten (und Andorra und San Marino) verwendet. Es gilt im Allgemeinen für die Beförderung von Nicht-Unionswaren, für welche die Zölle und die anderen Abgaben bei der Einfuhr ausgesetzt werden, und für Unionswaren, die zwischen einer Abgangs- und Bestimmungszollstelle in der Union das Gebiet eines Drittlandes durchqueren.

Das gemeinsame Versandverfahren wird für die Beförderung von Waren

zwischen den EU-Mitgliedstaaten, den EFTA-Ländern (Island, Norwegen, Liechtenstein und Schweiz), der Türkei (seit dem 1. Dezember 2012), der Republik Nordmazedonien (seit dem 1. Juli 2015), Serbien (seit dem 1. Februar 2016) und dem Vereinigten Königreich (seit dem 1. Januar 2021) verwendet. Es beruht auf dem Übereinkommen über ein gemeinsames Versandverfahren vom 20. Mai 1987. Die Vorschriften stimmen im Wesentlichen mit dem Unionsversandverfahren überein.

In Anwendung des Zollkodex der Gemeinschaft und seiner Durchführungsvorschriften kamen die Eisenbahnunternehmen in den Genuss eines vereinfachten Versandverfahrens für Warenbeförderungen im Eisenbahnverkehr oder in Großbehältern.

Die mit dem gemeinsamen/gemeinschaftlichen Versandverfahren in Verbindung stehenden Formalitäten wurden so für von Eisenbahnunternehmen mit einem CIM-Frachtbrief in Papierform durchgeführte Güterbeförderungen vereinfacht. Der CIM-Frachtbrief in Papierform galt somit als gemeinschaftliche Versandanmeldung.

## Modernisierung des Zolls: Entmaterialisierung aller Zollformalitäten

Der Zollkodex der Union (UZK) trat am 30. Oktober 2013 in Kraft und ist seit dem 1. Mai 2016 anwendbar. Er soll die Modernisierung des Zollwesens vorantreiben. Eines seiner Hauptziele ist die vollständige Entmaterialisierung aller Zollformalitäten und somit das

Ende der Dokumente in Papierform. Auf dieser Grundlage hat die Europäische Kommission am 17. Dezember 2015 eine Verordnung zu Übergangsbestimmungen für bestimmte Vorschriften des UZK, für den Fall, dass die entsprechenden elektronischen Systeme noch nicht betriebsbereit sind, erlassen. In Anwendung dieser Verordnung gilt bis zur Verbesserung des neuen EDV-gestützten Versandverfahrens (New Computerised Transit System – NCTS) weiterhin das papiergestützte Versandverfahren der Union für im Eisenbahnverkehr beförderte Waren und wird weiterhin die papiergestützte Form des Frachtbriefs als Versandanmeldung verwendet.

Das NCTS ist ein elektronisches (Zoll-)Versandverfahren, das auf dem Austausch elektronischer Nachrichten beruht. Diese Nachrichten ersetzen die verschiedenen Papierdokumente. Der Austausch elektronischer Nachrichten findet auf drei Ebenen statt:

- zwischen Wirtschaftsbeteiligten und Zollbehörden („externe Domäne“),
- zwischen den Zollstellen eines Landes („nationale Domäne“),
- zwischen den nationalen Zollverwaltungen und zwischen diesen Verwaltungen und der Europäischen Kommission („gemeinsame Domäne“).

Das NCTS gilt bereits seit 1. Mai 2016 unabhängig davon, um welchen Verkehrsträger es sich handelt, für alle gemeinsamen/gemeinschaftlichen Versandvorgänge, ausgenommen der vereinfachten Versandverfahren, für die die Versandanmeldung in einem Handelsdokument besteht (in den vereinfachten Verfahren „Luft“, „See“ oder „Eisenbahn“ etwa in dem Manifest oder einem Frachtbrief).

Im derzeitigen Zollrecht der EU ist die Verwendung elektronischer Beförderungspapiere als Zollanmeldung jedoch auf den Versand im Luft- und Seeverkehr beschränkt. Der Eisenbahnverkehr ist davon kategorisch ausgeschlossen.

Unter diesen Voraussetzungen verschwindet die Verbindung zwischen CIM-Beförderungsvertrag und vereinfachtem Versandverfahren. Die Einführung des NCTS 5, die das Ende des papiergestützten Verfahrens bedeutet, ist für 2021 bis 2023 geplant. Das Eisenbahnversandverfahren sollte an das NCTS-Verfahren angepasst werden und es sollten adäquate Schnittstellen mit seinem eigenen digitalen Informationssystem gefunden werden.

### **Konsultation der OTIF-Mitglieder und der interessierten Parteien**

Das Sekretariat der OTIF hat der 4. Tagung der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten (April 2021) ein Konzeptpapier über die Schnittstellen zwischen Zoll- und Verkehrsvorschriften vorgelegt.

Obwohl in den ER CIM die Zollverfahren nicht geregelt sind, so sind sie doch im Rahmen der Regelung des Verhältnisses zwischen den Parteien des Beförderungsvertrags berücksichtigt.

Neben Artikel 6 § 7 sind die Zollverfahren insbesondere auch in folgenden Artikeln der ER CIM berücksichtigt: Artikel 2 „Öffentlich-rechtliche Vorschriften“; Artikel 6 „Beförderungsvertrag“ § 8; Artikel 7 „Inhalt des Frachtbriefes“; Artikel 10 „Zahlung der Kosten“ § 1; Artikel 15 „Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften“; Artikel 36 „Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung“; Artikel 17 „Ablieferung“ § 1 und § 2 Buchst. a); Artikel 30 „Entschädigung bei

Verlust“.

Auf Beschluss der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten bei ihrer 4. Tagung leitete das Sekretariat am 16. Juli 2021 eine Konsultation der Mitglieder der OTIF und interessierten Parteien über die Notwendigkeit einer Änderung der Zollvorschriften in den ER CIM ein. Die Konsultation lief bis zum 16. September 2021.

Insgesamt erhielt das Sekretariat der OTIF 14 Antworten der folgenden Mitgliedstaaten, regionalen Organisation für wirtschaftliche Integration und interessierten Parteien: EU, Deutschland (Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz), Belgien, Frankreich (Generaldirektion Zoll), Ungarn, Portugal, Vereinigtes Königreich, Schweden, Schweiz (Eidgenössische Zollverwaltung), CER in Koordination mit CIT, DB Cargo Belgium bv, DB Cargo Nederland N.V, TCDD (Türkische Eisenbahnen – Generaldirektion der TCDD Transport JSC) und einer Anwaltskanzlei aus Paris.

Die Antworten auf die ersten elf Fragen wurden der 1. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit im November 2021 vorgestellt. Aus Zeitgründen war es dem Ad-hoc-Ausschuss nicht möglich, alle Fragen zu erörtern.

Im Vorfeld der 2. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses im April 2022 analysierte das Sekretariat die Antworten, die im Rahmen der Konsultation 2021 gegeben wurden. In einem spezifischen Dokument hielt es seine Überlegungen zu einer möglichen Änderung der Zollbestimmungen der ER CIM und zu möglichen Folgemaßnahmen fest, um dem Ad-hoc-Ausschuss bei seiner Entscheidung über mögliche Änderungen der ER CIM eine Orientierungshilfe zu geben.

## Anmerkungen zur Schnittstelle zwischen den Zollvorschriften und den ER CIM

Der Ad-hoc-Ausschuss prüfte nacheinander die im Rahmen der Konsultation gegebenen Antworten und die Überlegungen des Sekretariats.

Die im Rahmen der vom Sekretariat im Juli 2021 eingeleiteten Konsultation geäußerten Meinungen zur Schnittstelle zwischen den Zollvorschriften und den ER CIM lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Es gibt eine Schnittstelle zwischen den Zollvorschriften und den ER CIM.
- Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Bestimmungen des Verkehrsrechts vollständig mit denen des Zollrechts harmonisiert werden müssen.
- Die allgemeine und mitunter abstrakte Formulierung der ER CIM bietet genügend Flexibilität, um praktisch angewendet zu werden.

- Der allgemeine Wortlaut der ER CIM bietet darüber hinaus eine Flexibilität, die es ermöglicht, die Vorschriften auf eine Reihe von Situationen anzuwenden, sowohl innerhalb als auch außerhalb der EU und der Unterzeichner des Übereinkommens über ein gemeinsames Versandverfahren.
- Darüber hinaus beziehen sich die genannten Bestimmungen nicht auf bestimmte Arten von Zollverfahren und werden daher nicht von der Digitalisierung der Zollverfahren berührt.
- Eisenbahnunternehmen sehen sich in Bezug auf Zollfragen einer Reihe von Verpflichtungen gegenüber.
- Vertreter des Eisenbahnsektors werden als externe Interessengruppen zu den relevanten Workshops eingeladen. Sie sind über die bevorstehenden neuen Vorschriften informiert und sollten die Relevanz der ER CIM bewerten, sobald die neuen Zollsysteme voll zum Einsatz kommen.

Das Sekretariat kommt zu dem Schluss, dass es aufgrund der neuen Zollvorschriften keinen dringenden Grund gibt, die ER CIM anzupassen, und dass es Sache des Sektors ist, die Angemessenheit der Bestimmungen im Hinblick auf die baldigen neuen Zollvorschriften zu bewerten, ohne die ER CIM zu ändern und an die Zollvorschriften der EU anzugleichen.

Im Anschluss an die Diskussion nahm der Ad-hoc-Ausschuss die in der vom Sekretariat im Juli 2021 eingeleiteten Konsultation zu den Schnittstellen zwischen den Zoll- und Verkehrsvorschriften geäußerten Ansichten sowie die Überlegungen des Sekretariats zu einer möglichen Änderung der Zollbestimmungen der ER CIM zur Kenntnis.

Darüber hinaus beschloss er, dass die Artikel 6 § 7, 7 § 1 Buchst. n), 10, 15, 17 § 1 und § 2 Buchst. a), 30 § 4 und 36 der ER CIM nicht geändert werden müssen.

**Iris Gries**

# EMPFEHLUNG ZUR EINBINDUNG VON INTERESSENGRUPPEN IN DIE ARBEIT DER OTIF

*Auf seiner 2. Tagung nahm der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit eine „Empfehlung zur Einbindung von Interessengruppen in die Arbeit der OTIF“ an. Mit der Empfehlung wird ein transparenter, diskriminierungsfreier, integrativer und effizienter Rahmen für die Einbindung von Interessengruppen in die Arbeit der OTIF geschaffen.*

## Hintergrund

Gemäß seinem Arbeitsprogramm 2022–2024 hat der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit (nachstehend „Ad-hoc-Ausschuss“) die Aufgabe der „Entwicklung einer inklusiven und transparenten Politik zur Einbeziehung von Interessengruppen zwecks Förderung des COTIF, Entwicklung des Eisenbahnrechts und Überwachung und Bewertung bestehender Rechtsinstrumente“.

Damit die OTIF ihre Ziele erreichen kann, ist eine wirksame Zusammenarbeit mit den einschlägigen internationalen Organisationen und Verbänden erforderlich. Das Grundübereinkommen selbst bezieht sich auf internationale Organisationen und Verbände und legt die Bedingungen für die Teilnahme an den Tagungen der Generalversammlung und der Ausschüsse mit Ausnahme des Verwaltungsausschusses fest. In diesen Zusammenhang ist zu erwähnen, dass die Praxis des Austauschs der OTIF mit internationalen Organisationen und Verbänden innerhalb der verschiedenen Organe unterschiedlich ist. Die Unterschiede ergeben sich aus der Thematik der jeweiligen OTIF-

Organe (z. B. Vertragsrecht, Gefahrgutbeförderung oder technische Interoperabilität) und der Tatsache, dass verschiedene Abteilungen des Sekretariats der OTIF die Sekretariatsaufgaben wahrnehmen.

Die Einbindung der Interessengruppen steht in engem Zusammenhang mit einem weiteren Rechtsinstrument, das von der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten (Vorgängerin des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit) ausgearbeitet und von der Generalversammlung bei ihrer 15. Tagung angenommen wurde: dem „Beschluss zur Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten“ (OTIF-21002-AG 15). In der Präambel des Beschlusses wird unter anderem betont, dass „eine erfolgreiche Umsetzung der Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten von der aktiven Beteiligung und Mitwirkung der Mitgliedstaaten, der regionalen Organisationen und der relevanten Interessengruppen abhängt“.

Auf seiner 2. Tagung nahm der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit eine „Empfehlung zur Einbindung von Interessengruppen in die Arbeit der OTIF“ (OTIF-22002-JUR 2) an. Dieses Rechtsinstrument hat die Form einer Empfehlung, da jedes der in Artikel 13 COTIF genannten Organe gemäß seiner Geschäftsordnung unabhängig arbeitet. Einige wichtige Unterschiede in Bezug auf die Rechtsnatur der von den verschiedenen Organen behandelten Themen müssen ebenfalls berücksichtigt werden, z. B. Vertragsrecht, Beförderung gefährlicher Güter oder technische

Interoperabilitätsvorschriften. Die vorgeschlagene Form der Empfehlung lässt jedem Organ genügend Spielraum zu entscheiden, wie (oder ob) sie umgesetzt werden soll.

## Interessengruppen und ihre Einbindung in die Arbeiten der OTIF

Eine Interessengruppe ist im weitesten Sinne eine natürliche oder juristische Person, die von den Rechtsinstrumenten der OTIF betroffen ist oder ein berechtigtes Interesse an ihnen hat. Für die Zwecke der Empfehlung sind nur Rechtsinstrumente im Bereich des Eisenbahnverkehrs von Bedeutung. Folglich handelt es sich bei den Interessengruppen praktisch um verschiedene Akteure, die von den Rechtsinstrumenten betroffen sind (u. a. Fahrgäste, Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber) oder ein berechtigtes Interesse an ihnen haben (u. a. nationale oder internationale Verbände zur Vertretung von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern). Darüber hinaus können akademische Einrichtungen, Wissenschaftler, Forscher und Experten im weitesten Sinne ein berufliches Interesse an den einschlägigen OTIF-Rechtsinstrumenten haben.

In Anbetracht der großen Anzahl einzelner Interessenträger (z. B. Fahrgäste, Beförderer usw.) kann die OTIF nicht aktiv mit jedem einzelnen von ihnen in Kontakt treten. Dies schließt jedoch nicht aus, dass einzelne Interessenträger direkt an offenen Konsultationen teilnehmen oder über internationale Verbände in die Arbeit der OTIF eingebunden werden können. Folglich sollten

die Organe der OTIF eine aktive Einbindung internationaler Verbände, die die Interessen des Eisenbahnsektors vertreten (z. B. Fahrgäste, Beförderer usw.), sowie akademischer Einrichtungen, Wissenschaftler, Forscher und Sachverständiger im Eisenbahnverkehr entwickeln und gestalten.

Ziel der Einbindung von Interessengruppen ist es, diese aktiv in die Entwicklung, Anwendung, Verbreitung, Förderung, Überwachung und Bewertung der Rechtsinstrumente der OTIF im Bereich des Eisenbahnverkehrs einzubeziehen.

Auch wenn die Zusammenarbeit mit einschlägigen zwischenstaatlichen Organisationen im Verkehrsbereich oder in anderen Bereichen, die eine Schnittstelle zum Eisenbahnverkehr haben, ebenfalls von entscheidender Bedeutung ist, sollte diese Zusammenarbeit weiterhin Gegenstand spezifischer schriftlicher oder mündlicher Vereinbarungen sein. Darüber hinaus fügte der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit bei seiner 2. Tagung eine zusätzliche Tätigkeit unter dem Punkt „Stärkere Einbindung der Interessengruppen innerhalb der OTIF“ seines Arbeitsprogramms 2022–2024 hinzu, die darin besteht, einen Leitfaden für die Zusammenarbeit mit internationalen Regierungsorganisationen auszuarbeiten.

### Grundsätze für die Einbindung von Interessengruppen in die Arbeit der OTIF

Bei der Einbindung der Interessengruppen in die Arbeit der OTIF sollten die folgenden Grundsätze beachtet werden:

- Übereinstimmung mit dem COTIF, insbesondere mit

dem Ziel, der institutionellen Struktur und den Vorschriften zur Entscheidungsfindung der OTIF;

- Nichtgefährdung der Rechtsstellung der OTIF als unabhängige zwischenstaatliche Organisation, ihres Rufes und ihrer Glaubwürdigkeit;
- gegenseitiger Respekt und Integrität;
- Verhältnismäßigkeit, Transparenz, Nichtdiskriminierung und Einbeziehung einer breiten und ausgewogenen Vertretung der Interessengruppen;
- Rechtmäßigkeit, Zuverlässigkeit und Korrektheit des Verhaltens und der Beiträge der Interessengruppen;
- Nichtvergütung der Beteiligung der Interessengruppen an den einschlägigen Aktivitäten der OTIF.

### Registrierte Interessengruppen

Internationale Verbände, die die Interessen des Eisenbahnsektors vertreten, sowie akademische Einrichtungen, Wissenschaftler, Forscher und Sachverständige im Eisenbahnverkehr, die ein berechtigtes Interesse an den einschlägigen Aktivitäten der OTIF haben und einen Beitrag dazu leisten möchten, können durch Einreichung eines Antragsformulars den Status einer registrierten Interessengruppe in einem bestimmten Organ der OTIF beantragen.

Für die Registrierung ist ein Antragsformular beim Sekretariat des zuständigen OTIF-Organs einzureichen. Der Antrag auf Registrierung sollte insbesondere eine Erklärung über die Bereiche

des berechtigten Interesses an den Tätigkeiten der OTIF; ein Bekenntnis zu den oben genannten Grundsätzen und die Verpflichtung, einen Beitrag zur Ausarbeitung, Anwendung, Verbreitung, Förderung, Überwachung und/oder Bewertung der Rechtsinstrumente der OTIF zu leisten, enthalten.

Das zuständige OTIF-Organ sollte auf der Grundlage des Antrags und unter Berücksichtigung der Meinung des Sekretariats den Status einer registrierten Interessengruppe gewähren. Das zuständige OTIF-Organ kann den Status einer registrierten Interessengruppe aussetzen oder widerrufen.

### Rechte registrierter Interessengruppen

In Übereinstimmung mit ihren erklärten Interessengebieten sollten die registrierten Interessengruppen

- ohne zusätzliche Verwaltungsverfahren als Beobachter zu einschlägigen OTIF-Tagungen oder Teilen davon eingeladen werden;
- berechtigt sein, Stellungnahmen zu den von den OTIF-Organen behandelten Themen abzugeben und vorzutragen, sofern die Beratungen nicht auf die Mitglieder der OTIF beschränkt sind;
- die Möglichkeit erhalten, eine schriftliche Stellungnahme abzugeben, bevor das zuständige OTIF-Organ im schriftlichen Verfahren über Vorschläge oder Änderungen des COTIF oder der dazugehörigen Erläuternden Bemerkungen entscheidet. Die Frist für die Abgabe einer solchen Stellungnahme sollte mindestens 14 Tage betragen, gerechnet ab dem Zeitpunkt der Zustellung des Vorschlagsentwurfs durch das

Sekretariat. Die eingegangenen Stellungnahmen sollten den Vorschlägen beigefügt werden, die im schriftlichen Verfahren zur Entscheidung vorgelegt werden;

- die Möglichkeit erhalten, Themen für ein Arbeitsprogramm oder eine spezifische Tagung vorzuschlagen;
- konsultiert und aktiv in relevante OTIF-Aktivitäten wie schriftliche Konsultationen oder Datenerhebungen für die Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten

eingebunden werden.

Die oben genannten Rechte gelten unbeschadet des COTIF und der geltenden Geschäftsordnung, insbesondere der Tatsache, dass bestimmte Tagungen oder Teile davon sowie Dokumente auf OTIF-Mitglieder beschränkt sein können.

### Anwendung der Empfehlung durch den Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit

Auf seiner 2. Tagung beschloss der Ad-hoc-Ausschuss für

Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit, die Empfehlung zur Einbindung von Interessengruppen in die Arbeit der OTIF im Rahmen seiner Tätigkeiten anzuwenden. Ferner beauftragte er das Sekretariat, alle für die Umsetzung der Empfehlung durch den Ad-hoc-Ausschuss notwendigen Maßnahmen zu ergreifen.

Aleksandr Kuzmenko

# NEUE ETV ZUR ZUGBILDUNG UND PRÜFUNG DER STRECKENKOMPATIBILITÄT (ETV TCRC)

*Am 1. Januar 2022 trat die neue Einheitliche technische Vorschrift zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität (ETV TCRC) in Kraft. Dort werden die Pflichten festgelegt, die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber vor dem internationalen Betrieb eines Zuges wahrnehmen müssen. Nachstehend werden die Gründe für die Entwicklung der ETV und ihr Anwendungsbereich erläutert sowie eine kurze Zusammenfassung ihrer Bestimmungen gegeben.*

Die ETV TCRC wurde bei der 13. Tagung des CTE am 22. und 23. Juni 2021 angenommen und schafft ein rechtliches Umfeld für die harmonisierte und korrekte Anwendung von Artikel 6 § 2 und Artikel 15a § 4 ER ATMF, in denen die Pflichten von Eisenbahnunternehmen (EVU) und Infrastrukturbetreibern (IB) im Zusammenhang mit der

Vorbereitung und dem Betrieb von Zügen festgelegt sind. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, dass EVU vor der Verwendung eines Fahrzeugs zunächst dessen Kompatibilität mit dem Zug, in den

**Artikel 6 § 2 ER ATMF**  
**Gemäß Artikel 6 § 2 ATMF ist es Aufgabe der EVU, Fahrzeuge nur auf kompatibler Infrastruktur zu betreiben, entsprechend den Spezifikationen des Fahrzeugs und anderen Bedingungen für die Zulassung des Fahrzeugs.**

**Artikel 15a § 4 ATMF**  
**Gemäß Artikel 15a § 4 ist der Infrastrukturbetreiber verpflichtet, jedem auf seinem Netz Betrieb führenden Eisenbahnunternehmen die für den Betrieb notwendigen Informationen zu den Merkmalen der Infrastruktur zur Verfügung zu stellen.**



es integriert werden soll, und dann die Kompatibilität des Zuges mit der geplanten Strecke prüfen.

Die ETV TCRC wurde unter Berücksichtigung der folgenden Grundsätze entwickelt:

1. Das COTIF sieht keine vollständige Standardisierung

der Fahrzeuge vor und lässt Gestaltungsfreiheit zu, solange das Baumuster den technischen Vorschriften der ETV WAG und der ETV LOC & PAS entspricht.

2. Die Netze der Vertragsstaaten sind möglicherweise nicht vollständig harmonisiert und die Strecken zwischen und innerhalb der Vertragsstaaten können unterschiedliche Leistungskennwerte aufweisen (Zuglänge, Achslasten, Bahnsteiglänge, Spurweite usw.).
3. Aufgrund der Punkte 1 und 2 kann nicht vorausgesetzt werden, dass alle Fahrzeuge mit allen Strecken kompatibel sind. Folglich ist eine Prüfung der Streckenkompatibilität vonnöten.

Unabhängig davon, ob es sich bei den Eisenbahnen der Vertragsstaaten um ein staatliches Monopol handelt oder ob sie auf einem offenen Marktmodell basieren und unabhängig davon, ob die EVU und IB in eine Holding integriert sind oder nicht, haben alle EVU und IB in Bezug auf die ETV TCRC dieselben Pflichten.

Die ETV TCRC umfasst die zwischen EVU und IB auszutauschenden Informationen und die von den EVU vorzunehmenden Prüfungen.

Wird das Schienennetz in einem Vertragsstaat von mehreren EVU genutzt, muss der IB dieses Staates allen seine Infrastruktur nutzenden EVU die entsprechenden Informationen zur Verfügung stellen. Dies soll einen reibungslosen und sicheren grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr ermöglichen. Somit ist im Rahmen des Anwendungsbereichs und Zwecks (Kapitel 1) der ETV TCRC Folgendes festgelegt:

- die Pflichten der IB zur

Bereitstellung von Informationen und zur Erleichterung der von den EVU angewandten Verfahren;

- die zur Kontrolle der für die Kompatibilität zwischen den Fahrzeugen und den von ihnen befahrenen Strecken erforderlichen Parameter anzuwendenden Verfahren;
- die Zuständigkeiten der EVU bei der Zugbildung und -vorbereitung und bei den Kontrollen vor der Abfahrt von im internationalen Verkehr betriebenen Zügen;
- die vom EVU zu prüfenden Parameter der Fahrzeuge und ortsfesten Teilsysteme.

Zugbetrieb, Sicherheitsbescheinigung und Erteilung von Genehmigungen an EVU und/oder IB werden von der ETV TCRC nicht abgedeckt und unterliegen weiterhin dem in jedem Vertragsstaat geltenden Recht.

Die ETV TCRC basiert auf einer Reihe von Bestimmungen und Parametern aus zwei EU-Rechtstexten: der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (TSI OPE, Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission) und den Spezifikationen für das Infrastrukturregister (Durchführungsverordnung (EU) 2019/777 der Kommission vom 16. Mai 2019, Tabelle 1 des Anhangs).

Wie der Name schon sagt, deckt die ETV zwei Kernthemen ab: die Zugbildung und die Prüfung der Streckenkompatibilität, die in den Kapiteln 2 bis 5 behandelt werden.

## Kapitel 2: Streckenkompatibilität

Die EVU müssen prüfen, ob das Fahrzeug gemäß ATMF oder EU-Recht zugelassen und im

Fahrzeugregister eingetragen ist und ob es mit der Strecke kompatibel ist. Ferner müssen sie prüfen, ob die Zusammenstellung des Zugverbands mit der Strecke und der Fahrplantrasse kompatibel ist, und gewährleisten, dass der Zug richtig gebildet und vollständig ist. Im Rahmen dieses Prozesses ist der IB verpflichtet, relevante Daten und Informationen über die Infrastruktur und die Strecke zu liefern, einschließlich Änderungen der Streckenmerkmale, Echtzeitinformationen bei Notfällen, Liste der leiseren Strecken gemäß ETV Lärm, Zugangsbedingungen und Nutzung der Infrastruktur für die Beförderung gefährlicher Güter oder Sondertransporte.

### LISTE DER PARAMETER FÜR DIE KOMPATIBILITÄT ZWISCHEN FAHRZEUG UND ZUG UND DER ZU BEFAHRENDEN STRECKE

1. Verkehrslasten und Tragfähigkeit der Infrastruktur
2. Lichtraumprofil
3. Vertikaler Radius (Nebengleis)
4. Zugortungsanlagen/ Gleisfreimeldeeinrichtungen
5. Heißläufer-Ortungsanlagen
6. Fahreigenschaften
7. Radsatz
8. Minimaler Bogenhalbmesser
9. Bremsen
10. Magnetschienenbremse
11. Wirbelstrombremse
12. Witterungsbedingungen
13. Spannungen und Frequenzen
14. Nutzbremse
15. Strombegrenzung
16. Stromabnehmer
17. Kompatibilität mit Tunneln
18. Zuglänge
19. Bahnsteighöhe und Ein- und Ausstieg
20. ETCS
21. GSM-R
22. Klasse B

### Kapitel 3: Zugbildung

Auf der Grundlage des technischen Dossiers jedes Fahrzeugs muss das EVU sicherstellen, dass alle Fahrzeuge im Zug und der Zug als Ganzes die grundlegenden Anforderungen wie Sicherheit, Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Gesundheit, Umweltschutz, technische Kompatibilität und Zugänglichkeit erfüllen. Die EVU müssen ebenfalls sicherstellen, dass jedes Fahrzeug während der gesamten Fahrtdauer in seinem jeweiligen Instandhaltungsintervall bleibt. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass einige Daten zu Fahrzeugen und deren Instandhaltungshistorie vom Fahrzeughalter zur Verfügung gestellt oder durch Einsichtnahme in bestehende Fahrzeugregister ermittelt werden können.

### Kapitel 4: Zugbremsung

In der ETV TCRC wird auf die Verwendung eines durchgehenden selbsttätigen

Bremssystems verwiesen, das in den ETV LOC&PAS und ETV WAG definiert ist. Der IB ist für die Bereitstellung von Informationen über Signalabstände, Neigungsverhältnisse, zulässige Höchstgeschwindigkeiten und die Bedingungen für die Nutzung von Bremssystemen zuständig. Das EVU ist seinerseits für die Bestimmung des Bremsvermögens des Zuges in der Planungsphase zuständig.

### Kapitel 5: Abfahrbereitschaft des Zuges

Die allgemeinen Anforderungen an den sicheren Betrieb des Zuges erfordern, dass sowohl das EVU als auch der IB einen Prozess und ein Verfahren einrichten, um sich gegenseitig über alle Änderungen an der Infrastruktur oder den Merkmalen der Zugbildung zu informieren, die die Kompatibilität und damit den sicheren Betrieb des Zuges beeinträchtigen könnten. Die Vor-Abfahrt-Daten

liefern daher wichtige Informationen über den Zug und die damit verbundenen betrieblichen Einschränkungen durch das EVU.

Zusätzlich zum Haupttext enthält die ETV TCRC in der Anlage eine Tabelle 1, in der alle Parameter für die Prüfungen aufgeführt sind, wobei einige Informationen für das Fahrzeug und andere auch für den Zug relevant sind.

Mit der ETV TCRC wurden zudem sowohl Anhang I der ETV WAG 2014 als auch Anlage K der ETV LOC&PAS 2015 ersetzt, die zuvor Bestimmungen zur Zugbildung und zur Verwendung von Eisenbahnfahrzeugen enthielten.

Die ETV kann auf der Website der OTIF unter [Referenztexte > Technische Interoperabilität > Vorschriften und sonstige Bestimmungen eingesehen werden](#).

**Maria Price**

# GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG

Genf, 21. September bis 1. Oktober 2021

Vom 21. September bis 1. Oktober 2021 fand in Genf die vierte und letzte Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung des Bienniums 2020/2021 in Form einer Hybridsitzung statt. Da bei dieser Tagung nicht alle Fragen abschließend geklärt werden konnten, werden auch bei der Frühjahrstagung im März 2022 noch Diskussionen zu den Änderungen 2023 zum RID/ADR/ADN geführt werden müssen.

Die Gemeinsame Tagung befasste sich in erster Linie mit der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit der 22. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter. Darüber hinaus hatte die Gemeinsame Tagung einige tankspezifische Themen und neue Anträge zu behandeln.

120 Delegierte aus 24 Staaten, der Europäischen Kommission und von 19 Nichtregierungsorganisationen nahmen an dieser Tagung teil.

## Tanks

Die Dokumente zu Tankfragen wurden wie üblich der Tank-Arbeitsgruppe zur Behandlung übertragen, die parallel zur Gemeinsamen Tagung ebenfalls eine Videokonferenz abhielt. 41 Sachverständige aus 14 Staaten und von 6 Nichtregierungsorganisationen nahmen an den Arbeiten dieser Arbeitsgruppe teil. Wegen der Vielzahl der unterbreiteten Dokumente musste die Tank-Arbeitsgruppe die Behandlung verschiedener Dokumente auf die nächste Tagung verschieben.

### Informelle Arbeitsgruppe für die Prüfung und Zertifizierung von Tanks

Seit 2015 hat eine informelle Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung an einem Projekt zur Änderung der administrativen Verfahren und Kontrollen für die Prüfung und Zulassung von Tanks gearbeitet. Ziel war es, über gemeinsame Anforderungen an die Zulassung und Überwachung von Prüfstellen im Hinblick auf deren gegenseitige Anerkennung zu verfügen. Diese Arbeiten wurden nun im Rahmen der Tank-Arbeitsgruppe

weitgehend abgeschlossen.

Da sich die RID-Vertragsstaaten und ADR-Vertragsparteien in unterschiedlichen Stadien der Akkreditierung von Prüfstellen und Sachverständigen befinden, wurde erkannt, dass einige Länder sofort vom neuen System profitieren könnten, während andere noch vorbereitende Maßnahmen treffen müssten. Um eine gerechte Einführung des neuen Systems zu gewährleisten, wurde vereinbart, die Übergangsvorschriften so zu gestalten, dass eine schrittweise Umsetzung der neuen Aufgaben ermöglicht wird.

Die Schweiz hatte ein erläuterndes Dokument zu den diesbezüglichen Änderungen, die in die Ausgaben 2023 des RID/ADR/ADN aufgenommen werden sollen, vorgelegt, in dem zunächst die Ausgangssituation hinsichtlich der Prüfung und Zulassung von Tanks dargestellt wurde. Die in diesem System festgestellten Probleme und die daraus resultierende Notwendigkeit, neue Regelungen aufzustellen, wurden aufgezeigt. Anschließend wurden die Ziele dieser neuen Regelungen erläutert, insbesondere die gemeinsamen Anforderungen für die Zulassung und Überwachung von Prüfstellen im Hinblick auf die gegenseitige

Anerkennung der von diesen durchgeführten Prüfungen. Das erläuternde Dokument soll ein besseres Verständnis der ab 2023 geltenden Vorschriften ermöglichen und richtet sich an Behörden, Prüfstellen, Wartungs- und Reparaturwerkstätten und alle an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligten Personen.

Die Gemeinsame Tagung begrüßte dieses Dokument und vereinbarte, es auf den Webseiten der UNECE und der OTIF als Leitfaden zur Verfügung zu stellen.

### Klarstellung der Verwendung von Tanks nach dem festgelegten Termin für die nächste Prüfung

Der Absatz 6.8.2.4.3 RID/ADR sieht vor, dass Zwischenprüfungen an Tanks drei Monate vor oder nach dem festgelegten Datum durchgeführt werden dürfen. In der Vergangenheit wurde mehrfach die Frage diskutiert, wie ein Tank innerhalb der drei Monate nach dem festgelegten Datum eingesetzt werden darf und wie mit Tanks zu verfahren ist, bei denen diese Frist von drei Monaten abgelaufen ist.

Da in der Tank-Arbeitsgruppe kein Konsens zu diesen Fragen

erzielt werden konnte, wurde die Gemeinsame Tagung um eine Grundsatzentscheidung gebeten. Die Gemeinsame Tagung entschied sich für einen vorsichtigen Ansatz, der die Befüllung vor dem für die nächste Prüfung festgelegten Datum und den Abschluss der Beförderung bis zu drei Monaten nach diesem Datum erlaubt. Für die Rücksendung von gefährlichen Gütern zur ordnungsgemäßen Entsorgung oder zum ordnungsgemäßen Recycling wird keine zusätzliche Frist vorgesehen.

### Harmonisierung mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

Die Gemeinsame Tagung nahm den Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter, die vom 21. bis 23. April 2021 in einer Videokonferenz getagt hatte, zur Kenntnis und nahm die Änderungsvorschläge für das RID/ADR/ADN mit wenigen Anpassungen an.

Im Zusammenhang mit diesen Harmonisierungsarbeiten sind folgende Änderungen hervorzuheben, die in die Ausgabe 2023 des RID, des ADR und des ADN aufgenommen werden.

#### Neue Eintragung UN 3550 COBALTDIHYDROXID-PULVER

Cobalt ist ein Mineral, das weltweit in verschiedenen medizinischen und technischen Anwendungen eingesetzt wird. Es wird aus Cobaltdihydroxid gewonnen, das in verschiedenen Formen befördert wird: als Abbauprodukt in Gemischen mit Cobaltsulfat sowie Kupfer- und Nickelsulfaten, als teilweise raffiniertes Produkt mit einer sehr hohen Feuchtigkeit

und als raffiniertes Produkt in Pulverform.

In Pulverform ist dieser Stoff wegen seiner akuten Giftigkeit beim Einatmen der Klasse 6.1, Verpackungsgruppe I zuzuordnen. Die bisherige Zuordnung zur Eintragung UN 3077 UMWELTGEFÄHRDENDER STOFF, FEST, N.A.G., Verpackungsgruppe III und die mit dieser Zuordnung möglichen Verpackungen entfallen damit.

Durch die Schaffung der neuen UN-Nummer 3550 für Cobaltdihydroxid-Pulver mit mindestens 10 % lungengängigen Partikeln und der Zuordnung einer neuen Sondervorschrift für die Verpackung wird die Verwendung flexibler Großpackmittel (IBC) mit staubdichten Innenauskleidungen, die ein Austreten von Staub während der Beförderung verhindern, ermöglicht. Grobkörniges und pastöses Cobaltdihydroxid, das keinen Staub im lungengängigen Bereich emittiert, stellt keine Gefahr beim Einatmen dar und kann weiterhin unter der UN-Nummer 3077 befördert werden.

#### Verwendung von Recycling-Kunststoffen für alle starren Kunststoffverpackungen

Bereits in den 1990er Jahren wurde eine Begriffsbestimmung von Recycling-Kunststoffen in die Gefahrgutvorschriften aufgenommen. Fässer und Kanister, die aus wiederverwendeten Kunststoffen hergestellt sind, können seither für die Beförderung gefährlicher Güter eingesetzt werden.

Mit der Ausgabe 2023 der Gefahrgutvorschriften dürfen nun auch für starre Kunststoff-IBC und für Kombinations-IBC mit Kunststoff-Innenbehältern Recycling-Kunststoffe, die aus gebrauchten Industrieverpackungen

gewonnen wurden, verwendet werden.

Es besteht allgemeiner Konsens über die Notwendigkeit, die bestehenden Bestimmungen in Zukunft zu überarbeiten, um zur Unterstützung der Kreislaufwirtschaft nicht nur Recycling-Kunststoffe aus gebrauchten Industrieverpackungen, sondern auch solche aus Verbrauchersammlungen zuzulassen.

#### Verwendung von Großverpackungen für mehrere beschädigte oder defekte Lithiumbatterien

Die Verpackungsanweisung LP 906 sieht momentan vor, dass in einer Großverpackung nur eine einzelne große beschädigte oder defekte Lithiumbatterie verpackt werden darf. Dies bedeutet, dass Großverpackungen, die für die Beförderung einer Batterie mit einer Masse von 600 kg ausgelegt sind, beispielsweise nicht für die Beförderung von vier Batterien für Hybridfahrzeuge mit einer Einzelmasse von 120 kg verwendet werden dürfen, obwohl der Energiegehalt einer 600 kg schweren Batterie höher ist als der Energiegehalt von vier Hybridbatterien.

Künftig dürfen auch mehrere Lithiumbatterien in einer Großverpackung verpackt werden. Um eine fehlerhafte Verwendung der Großverpackungen auszuschließen, müssen vom Hersteller der Verpackung Verwendungsanweisungen bereitgestellt werden. Diese müssen Auskünfte über die Batterien und Ausrüstungen, die in der Verpackung enthalten sein dürfen, die höchste zugelassene Anzahl der in einem Versandstück enthaltenen Batterien und den höchsten zugelassenen Gesamtenergiegehalt der

Batterien sowie die Konfiguration innerhalb des Versandstücks, einschließlich der während der Leistungsüberprüfung verwendeten Abtrennungen und Schutzvorrichtungen, liefern.

### Neues Kapitel 6.9 für ortsbewegliche Tanks aus faserverstärkten Kunststoffen

In die Gefahrgutvorschriften wird ein neues Kapitel 6.9 aufgenommen, das Bau-, Prüf- und Zulassungsvorschriften für weltweit einsetzbare ortsbewegliche Tanks mit Tankkörpern aus faserverstärkten Kunststoffen (FVK) enthält. Als Grundlage diente dabei das bisherige Kapitel 6.9 RID/ADR, das an den neuesten Stand der Technik angepasst wurde. Zudem wurden Verweise auf europäische Normen durch Verweise auf ISO-Normen ersetzt.

Ortsbewegliche Tanks aus faserverstärkten Kunststoffen haben gegenüber metallenen Tanks unter anderem folgende Vorteile:

- geringeres Gewicht,
- Korrosionsbeständigkeit,
- keine Notwendigkeit einer zusätzlichen Auskleidung,
- geringere thermische Leitfähigkeit,
- höhere Schlagfestigkeit,
- bessere Reparaturfähigkeit,
- geringere Transport-, Herstellungs- und Instandhaltungskosten.

Das bisherige Kapitel 6.9 RID/ADR über den Bau von Tanks aus faserverstärkten Kunststoffen (FVK) wird für das ADR in ein neues, nur für Straßentankfahrzeuge geltendes Kapitel 6.13 überführt, wobei die Bestimmungen des neuen Kapitels 6.13 an den im neuen Kapitel 6.9 wiedergespiegelten neuen Stand der Technik angepasst werden.

Für RID/ADR-Tankcontainer aus

faserverstärkten Kunststoffen, die bisher auf der Grundlage des bisherigen Kapitels 6.9 RID/ADR gebaut wurden, wurde beschlossen, das neue Kapitel 6.9 für den Bau von ortsbeweglichen FVK-Tanks zur Anwendung zu bringen.

Die Tank-Arbeitsgruppe einigte sich auf lange Übergangsvorschriften, welche die weitere Verwendung bestehender FVK-Tanks und solcher, die in naher Zukunft auf der Grundlage bestehender und noch gültiger Baumusterzulassungen gebaut werden, ermöglichen.

### Neue Anträge

#### Kältemaschinen und Wärmepumpen

Kältemaschinen der UN-Nummern 2857 und 3358 können bis zu einem Inhalt von 12 kg Gas vollständig von den Gefahrgutvorschriften freigestellt werden, wenn sie der Sondervorschrift 119 bzw. 291 entsprechen. Wärmepumpen arbeiten nach dem gleichen Prinzip wie Kältemaschinen. Der einzige Unterschied besteht darin, dass einem Medium Energie entzogen wird, um Wärme statt Kälte zu erzeugen. Der Internationale Verband der Gefahrgutbeauftragten (IASA) hatte den Antrag gestellt, für Wärmepumpen dieselben Freistellungen wie für Kältemaschinen vorzusehen.

Verschiedene Delegationen brachten vor, dass eine Änderung der Sondervorschriften 119 und 291 vom UN-Expertenunterausschuss beschlossen werden müsste. Wegen der Dringlichkeit der Problematik, insbesondere vor dem Hintergrund des Auslaufens der Übergangsvorschrift des Unterabschnitts 1.6.1.46 für Gegenstände, die gefährliche Güter enthalten, beschloss die Gemeinsame Tagung, beiden Sondervorschriften vorläufig eine

Bemerkung hinzuzufügen, welche Wärmepumpen Kältemaschinen gleichstellt.

#### Farben und Druckfarben, die als umweltgefährdende Stoffe eingestuft sind

Um flüchtige organische Lösungsmittel zum Schutz der Umwelt zu reduzieren, werden immer mehr lösungsmittelhaltige Lacke und Farben durch wasserbasierte Lacke und Farben ersetzt. Zum Schutz des Produktes werden Farben auf Wasserbasis beispielsweise Biozide beigemischt. Durch diese Zusatzstoffe fallen immer mehr Farben in den Geltungsbereich der Gefahrgutvorschriften, weil sie nach dem Global harmonisierten System zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien (GHS) als umweltgefährdend eingestuft werden. Bei der letzten Anpassung an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt der CLP-Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen) wurden Änderungen in der Klassifizierung angenommen, die dazu führen, dass Produkte, die bestimmte Konservierungsstoffe enthalten, als Stoffe der UN-Nummer 3082, Verpackungsgruppe III eingestuft werden.

Während für Mengen bis zu 5 Litern je Verpackung die Verpackungen gemäß der Sondervorschrift PP 1 der Verpackungsanweisung P 001 nicht den Vorschriften des Kapitels 6.1 entsprechen müssen, sind momentan für Mengen von mehr als 5 Litern UN-zugelassene Verpackungen vorgeschrieben. Solche Verpackungen sind für die Farbenindustrie nicht sehr gut geeignet, weil Verschlüsse benötigt werden, die beispielsweise zum Abtönen von Farben in Baumärkten geöffnet und wieder verschlossen werden können.

Auf Antrag Norwegens beschloss die Gemeinsame Tagung eine Übergangsvorschrift aufzunehmen, die bis zum 30. Juni 2025 die Verwendung nicht bauartgeprüfter Verpackungen für Mengen bis höchstens 30 Liter zulässt.

Diese Übergangszeit soll genutzt werden, um Verpackungen zu entwickeln, die den Bedürfnissen der Farbenindustrie gerecht werden. Im Anschluss an die Gemeinsame Tagung initiierte Norwegen die multilateralen Sondervereinbarungen

RID 8/2021 und M 343 für das ADR, mit der diese Übergangsvorschrift bereits vor ihrem Inkrafttreten am 1. Januar 2023 genutzt werden kann.

**Jochen Conrad**

## STÄNDIGE ARBEITSGRUPPE DES RID-FACHAUSSCHUSSES 13. Tagung Genf, 15. bis 18. November 2021

Die Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses hat bei ihrer Tagung im November 2021 wichtige Entscheidungen für die Ausgabe 2023 des RID getroffen. Einzelheiten müssen noch im Mai dieses Jahres entschieden werden, bevor der RID-Fachausschuss alle Änderungstexte genehmigt und die Notifizierung der Änderungen erfolgen kann.

Die 13. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe fand vom 15. bis 18. November 2021 im Rahmen einer Hybridsitzung statt. 19 RID-Vertragsstaaten, die Europäische Union, die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) und die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sowie 5 internationale Verbände waren vertreten. Russland, das selbst kein RID-Vertragsstaat ist, nahm in beratender Funktion an der Sitzung teil.

### **Genehmigung der von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung angenommenen Texte**

Die Arbeitsgruppe genehmigte ein vom Sekretariat vorbereitetes Dokument, das alle von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2020 und 2021 und von der Ständigen Arbeitsgruppe im November 2020 angenommenen Texte enthielt. Sie übernahm auch alle zusätzlichen Änderungen, die eine Woche zuvor von der für das ADR zuständigen Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) der UNECE angenommen

worden waren, soweit diese für den Eisenbahnverkehr relevant waren.

### **Neue Anträge**

#### **Ausrüstung von Tanks für entzündbare verflüssigte Gase mit Sicherheitsventilen**

Auf der Grundlage eines Antrags der BLEVE-Arbeitsgruppe (BLEVE = Gasexplosion einer expandierenden siedenden Flüssigkeit) hatte die Gemeinsame Tagung bei ihrer Sitzung vom 21. September bis 1. Oktober 2021 beschlossen, an Tankfahrzeugen und Tankcontainern zur Beförderung entzündbarer verflüssigter Gase den zwingenden Einbau von Sicherheitsventilen vorzuschreiben. Zu diesem Zweck wurde der Absatz 6.8.3.2.9, der bisher das fakultative Anbringen von Sicherheitsventilen an Tanks für verdichtete, verflüssigte oder gelöste Gase regelte, geändert und um zusätzliche technische Anforderungen an diese Sicherheitsventile ergänzt. Kesselwagen wurden von dieser Regelung ausgenommen, weil bei diesen eine Induzierung

eines BLEVE durch Motor- oder Reifenbrand ausgeschlossen werden kann.

Die Ständige Arbeitsgruppe nahm einen Antrag des Sekretariats an, die für Tankfahrzeuge des ADR und für Tankcontainer festgelegten technischen Anforderungen im Zusammenhang mit dem Einbau von Sicherheitsventilen auch für Kesselwagen vorzuschreiben, ohne dabei die freiwillige Ausrüstung von Kesselwagen mit Sicherheitsventilen in Frage zu stellen. Gleichzeitig wurde eine Übergangsvorschrift beschlossen, die eine Weiterverwendung von bereits in Verkehr befindlichen Kesselwagen zulässt. Die Ständige Arbeitsgruppe war sich einig, für Kesselwagen auch die für Tankfahrzeuge des ADR und für Tankcontainer bei der letzten Gemeinsamen Tagung im Grundsatz beschlossene Kennzeichnung vorzusehen, die es den Einsatzkräften ermöglicht, aus großer Entfernung zu erkennen, ob ein Sicherheitsventil vorhanden ist, um danach die Erstmaßnahmen auszurichten.

### Übergangsvorschrift in Zusammenhang mit Absatz 6.8.2.4.6

Der Absatz 6.8.2.4.6 enthält Bedingungen für eine gegenseitige Anerkennung von Sachverständigen, die Prüfungen an Tanks von Kesselwagen durchführen. Diese gegenseitige Anerkennung wird durch die für 2023 vorgesehenen Regelungen für alle Landverkehrsträger auf eine neue Grundlage gestellt. Vorausgegangen waren Arbeiten einer informellen Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung, die sich mit der Zulassung und Prüfung von Tanks und in diesem Zusammenhang auch mit der Akkreditierung von Prüfstellen befasste. Um die nationalen Verfahren für die Zulassung von Prüfstellen anpassen zu können, wurde eine Übergangsvorschrift vorgesehen, die für eine Dauer von zehn Jahren noch die Anwendung der bisherigen nationalen Verfahren zulässt.

Die Ständige Arbeitsgruppe beschloss, diese zehnjährige Übergangsfrist auch für die Anwendung des Absatzes 6.8.2.4.6 RID, der Ende 2022 aus den Vorschriften entfernt werden wird, vorzusehen. Dies bedeutet, dass das im RID geltende Verfahren für die gegenseitige Anerkennung von Sachverständigen mit den auf der Website der OTIF veröffentlichten Listen der Sachverständigen so lange weiterverwendet werden darf, bis das neue System in allen Vertragsstaaten installiert ist.

### Angabe des tatsächlich beförderten Gases auf dem Tank

Die Gemeinsame Tagung hatte bei ihrer Sitzung im September 2020 beschlossen, zumindest im ADR den Absatz 4.3.3.3.2 zu streichen, der fordert, dass an Tanks, Batterie-Fahrzeugen und Gascontainern mit mehreren

Elementen (MEGC) nur die Angaben für das tatsächlich beförderte oder das zuletzt enthaltene Gas erscheinen dürfen und alle Angaben für andere Gase abgedeckt sein müssen. Damit wurde ein Widerspruch zum Absatz 6.8.3.5.6 ausgeräumt, der vorsieht, dass die offiziellen Benennungen für die Beförderung und gegebenenfalls die technischen Benennungen aller Gase, für deren Beförderung der Tank eingesetzt werden darf, angegeben sein müssen.

Die Ständige Arbeitsgruppe war der Ansicht, dass die Angaben über das zuletzt eingefüllte Gas bereits aus dem Beförderungspapier und der orangefarbenen Kennzeichnung ersichtlich sind und darüber hinaus dem Betreiber der Infrastruktur zur Verfügung stehen (siehe Unterabschnitt 1.4.3.6 b) in Verbindung mit Absatz 1.4.2.2.5) und dass der Absatz 4.3.3.3.2 auch für das RID gestrichen werden kann. Zwei weitere Stellen im RID, an denen die heute im Eisenbahnverkehr üblichen Klapptafeln erwähnt werden, auf denen auch das streckenbezogene Lastgrenzenraster angegeben ist, werden in der Folge ebenfalls angepasst.

### Besonders große Tankcontainer

Die Ständige Arbeitsgruppe nahm zwei Grundsatzentscheidungen in Bezug auf besonders große Tankcontainer an. Sie war sich einig, dass im RID eine Begriffsbestimmung für besonders große Tankcontainer aufgenommen werden sollte, die als Abgrenzung zu ISO-Tankcontainern einen Fassungsraum von mindestens 40.000 Litern vorsieht. Mit dieser Definition lassen sich Vorschriften, die nur für diese neuen Tankcontainer gelten, leichter zuordnen.

Die zweite Grundsatzentscheidung

betrifft die Festschreibung der Mindestwanddicke von besonders großen Tankcontainern auf 4,5 mm. Bisher wurden besonders große Tankcontainer auf der Grundlage der Bauvorschriften für herkömmliche ISO-Tankcontainer, die eine Mindestwanddicke von 3 mm vorschreiben, gebaut. Zur Berücksichtigung eines Korrosionszuschlags wurde die Wanddicke in der Praxis auf 3,4 mm erhöht. Ein Hersteller von besonders großen Tankcontainern hatte bereits die Diskussion in der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses zum Anlass genommen, die Wanddicke auf 4,13 mm anzuheben.

Die Vertreter der Internationalen Union der Güterwagen-Halter (UIP) und des europäischen Chemieverbands (Cefic) wurden gebeten, der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung im März 2022 einen konkreten Textvorschlag hierzu vorzulegen.

### Füllungsgrad von teilbefüllten Tankcontainern

Um gefährliche Schwallbewegungen von Flüssigkeiten im Tank zu verhindern, sieht der Absatz 4.3.2.2.4 RID/ADR für teilbefüllte Tankcontainer zur Beförderung von Stoffen in flüssigem Zustand, die nicht durch Trenn- oder Schwallwände unterteilt sind, einen minimalen Füllungsgrad von 80 % bzw. einen maximalen Füllungsgrad von 20 % des Fassungsraums vor.

Im Rahmen der für besonders große Tankcontainer durchgeführten Risikoanalyse wurden neben besonders großen Tankcontainern auch Kesselwagen und ISO-Tankcontainer Versuchen mit unterschiedlichen Füllungsgraden und verschiedenen Dichten unterzogen. Da dabei keine gefährlichen Situationen festgestellt wurden, stellte der

europäische Chemieverband (Cefic) den Antrag, die Vorschrift des Absatzes 4.3.2.2.4 für das RID zu streichen. Die Streichung dieser Vorschrift hätte den Vorteil, dass Kundenanforderungen besser entsprochen werden könnte. Auch ließen sich Stoffe mit hoher Dichte in standardisierten Tankcontainern befördern. Um zu verhindern, dass teilbefüllte Tankcontainer im Straßenverkehr befördert werden, wo Schwallbewegungen zu einem Umkippen des Fahrzeugs führen können, sollte eine besondere Kennzeichnung der Tankcontainer vorgesehen werden.

Die Ständige Arbeitsgruppe war zum jetzigen Zeitpunkt nicht bereit, diese Vorschrift für den Eisenbahnverkehr abzuschaffen, da die Aussagen aus der Risikoanalyse hierfür nicht ausreichend sind. Sie begrüßte die vom Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung beim Eisenbahn-Bundesamt (DZSF) geplante Forschungsarbeit zu den Auswirkungen von Schwallbewegungen im Eisenbahnverkehr.

### Interpretation des RID

Die UNECE veröffentlicht seit ein paar Jahren auf ihrer Website Auslegungen zum ADR. Die Ständige Arbeitsgruppe stimmte im Grundsatz dem Antrag der Niederlande zu, auch auf der Website der OTIF ein Verzeichnis der Interpretationen zu veröffentlichen, die nicht zu Änderungen des RID führen.

Da die meisten Interpretationsfragen sowohl das RID als auch das ADR betreffen, wurde empfohlen, zu diesem Thema auch auf Ebene der Gemeinsamen Tagung eine Diskussion zu führen.

Darüber hinaus sollte auch eine Diskussion darüber stattfinden, ob eine systematische Aufzeichnung der Hintergründe von Änderungen des RID und der damit verbundenen Diskussionen als sinnvoll angesehen wird. Als gutes Beispiel wurde ein Dokument der Schweiz für die letzte Gemeinsame Tagung erwähnt, in dem die Entscheidungen der Gemeinsamen Tagung zur Zulassung und Prüfung von Tanks und zur gegenseitigen Anerkennung von Prüfstellen erläutert wurden. Da der Ausgangspunkt für die Suche von Hintergrunddokumenten oft das Inkraftsetzungsdatum einer Vorschrift ist, könnte ein möglicher erster Ansatz die Veröffentlichung einer RID-Ausgabe auf der Website der OTIF sein, aus der das Datum der Inkraftsetzung der einzelnen Änderungen zum RID hervorgeht. Allerdings wurde auch darauf hingewiesen, dass Rechtstexte so verfasst werden sollten, dass sie auch ohne Zuhilfenahme von Hintergrunddokumenten verstanden werden können.

### Harmonisierung von RID und Anlage 2 des SMGS

Das Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) regte eine Diskussion über die Aufnahme des Kapitels 6.20 der Anlage 2 SMGS, das Vorschriften für den Bau und die Prüfung von Kesselwagen enthält, die für den Betrieb auf Eisenbahnstrecken der Spurweite von 1520 mm vorgesehen sind, in das RID an. Das Kapitel 6.8 der Anlage 2 SMGS wird nach der Inkraftsetzung des Kapitels 6.20 zum 1. Juli 2022 nur noch Vorschriften für Kesselwagen der Spurweite von 1435 mm enthalten und vollständig mit dem Kapitel 6.8 RID harmonisiert sein.

Die Ständige Arbeitsgruppe begrüßte den Vorschlag der OSShD, da die Aufnahme von Vorschriften für Kesselwagen der Spurweite 1520 mm vor allem für diejenigen RID-Vertragsstaaten von Vorteil wäre, die gleichzeitig SMGS-Vertragsstaaten sind und die Kesselwagen beider Spurweiten unter zwei unterschiedlichen Rechtsregimen befördern. Es wurde vereinbart, eine genaue Prüfung des Kapitels 6.20 im Rahmen der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ vorzunehmen. Die Rechtsdienste des Sekretariats der OTIF und der Europäischen Kommission wurden um Prüfung gebeten, ob rechtliche Probleme bei der Übernahme von Vorschriften der OSShD, an deren Entwicklung nicht alle RID-Vertragsstaaten teilnehmen, bestünden. Dabei sollte insbesondere der Tatsache Rechnung getragen werden, dass das Kapitel 6.20 der Anlage 2 SMGS auf GOST-Normen der Russischen Föderation verweist, an deren Entwicklung kein RID-Vertragsstaat beteiligt ist und deren Überprüfung aus sprachlichen Gründen schwierig ist.

### Nächste Tagung

Die 14. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird am 23. und 24. Mai 2022 stattfinden. Direkt im Anschluss wird der RID-Fachausschuss tagen, dessen einzige Aufgabe sein wird, alle zum 1. Januar 2023 in Kraft tretenden Änderungen abschließend zu genehmigen.

**Jochen Conrad**

# 59. TAGUNG DES UN- EXPERTENUNTERAUSSCHUSSES FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER

Genf, 29. November bis 8. Dezember 2021

Die 59. Tagung des UN-Expertenunterausschusses war die zweite Sitzung des Bienniums 2021/2022. Die Beschlüsse des UN-Expertenunterausschusses fließen in die 23. überarbeitete Ausgabe der UN-Modellvorschriften ein und bilden die gemeinsame Grundlage für alle verkehrsträgerspezifischen Gefahrgutvorschriften. Im Rahmen der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter werden diese Beschlüsse später in die Ausgaben 2025 des RID, des ADR und des ADN übernommen.

Die 59. Tagung des UN-Expertenunterausschusses fand vom 29. November bis 8. Dezember 2021 unter dem Vorsitz von Herrn Duane Pfund (Vereinigte Staaten von Amerika) in Form einer Hybridkonferenz statt, bei der 26 Staaten, 6 Regierungsorganisationen und 25 Nichtregierungsorganisationen vertreten waren. Da alle Beschlüsse des UN-Expertenunterausschusses Auswirkungen auf die Gefahrgutvorschriften der einzelnen Verkehrsträger haben, war auch die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) als Verkehrsträgerorganisation vertreten.

## Klassifizierung

### UN 2426 Ammoniumnitrat

Die Sondervorschrift 252, die momentan in den UN-Modellvorschriften enthalten ist, gibt Hinweise darauf, unter welchen Umständen die von heißen konzentrierten Lösungen von Ammoniumnitrat ausgehende Gefahr so gering ist, dass sie nicht mehr unter die Vorschriften fallen. Die Sondervorschrift enthält jedoch keine Bedingungen, die eingehalten werden müssen, wenn dieser Stoff nicht unter die Freistellung fällt.

Der UN-Expertenunterausschuss hatte bereits bei seiner letzten Tagung einem Antrag Spaniens grundsätzlich zugestimmt, die Beförderungsbedingungen, die in der Spalte 17 der Gefahrgutliste des IMDG-Codes und in der Sondervorschrift 644 des RID/ADR/ADN enthalten sind, für alle Verkehrsträger zur Anwendung zu bringen (siehe Zeitschrift 4/2021, S. 23).

Der UN-Expertenunterausschuss nahm nun eine umfassende Änderung der Sondervorschrift 252 an, welche die bisherigen Beförderungsbedingungen des IMDG-Codes und des RID/ADR/ADN miteinander kombiniert. Der Absatz (1) der Sondervorschrift 242 enthält nun zunächst die Bedingungen, die eingehalten werden müssen, bevor heiße konzentrierte Lösungen von Ammoniumnitrat zur Beförderung aufgegeben werden. In Absatz (2) werden die Bedingungen aufgeführt, die erfüllt sein müssen, damit dieser Stoff von den Vorschriften freigestellt ist. Die Sondervorschrift 644 des RID/ADR/ADN kann damit entfallen.

### Natrium-Ionen-Batterien

In den beiden letzten Biennien wurde bereits über die Aufnahme einer neuen UN-Nummer für

Natrium-Ionen-Batterien diskutiert (siehe auch Zeitschrift 1/2018, S. 19 und 20, 4/2019, S. 19 und 20 und 2/2021, S. 24). Obwohl ein entsprechender Antrag Frankreichs und des Vereinigten Königreichs in den Diskussionen große Unterstützung erhielt, entschied der UN-Expertenunterausschuss eine Entscheidung auf das Biennium 2021/2022 zu verschieben. Um die Zeit bis zur Aufnahme neuer Vorschriften in das RID/ADR/ADN zu überbrücken, hatte Frankreich die multilateralen Sondervereinbarungen 6/2021 für das RID und M340 für das ADR initiiert, die bereits von einigen Staaten, in denen wegen des bevorstehenden Produktionsbeginns eine dringende Regelung erforderlich war, unterzeichnet wurde.

Viele Delegationen hatten bei den vergangenen Tagungen einen Ansatz unterstützt, die Vorschriften für Natrium-Ionen-Batterien an diejenigen für Lithium-Ionen-Batterien anzupassen. Der UN-Expertenunterausschuss nahm einen von Frankreich auf der Grundlage dieses Ansatzes vorbereiteten Antrag an, der unter anderem folgende Änderungen enthält:

- Aufnahme zweier neuer UN-Nummern für Natrium-Ionen-Batterien (UN 3551)

und Natrium-Ionen-Batterien, die in Ausrüstungen enthalten sind oder zusammen mit Ausrüstungen verpackt werden (UN 3552);

- Änderung der offiziellen Benennung für die Beförderung der UN-Nummer 3292 in „BATTERIEN oder ZELLEN, DIE METALLISCHES NATRIUM ODER NATRIUMVERBINDUNGEN ENTHALTEN“ zur Abgrenzung zu den beiden neuen UN-Nummern für Natrium-Ionen-Batterien;
- Aufnahme grundlegender Anforderungen an Natrium-Ionen-Batterien in den Klassifizierungsvorschriften des Teils 2;
- Prinzipielle Anwendung aller Sondervorschriften, die auch für Lithium-Ionen-Batterien gelten;
- Aufnahme einer neuen Sondervorschrift, die Bedingungen enthält, unter denen die übrigen Vorschriften des RID/ADR/ADN nicht angewendet werden müssen;
- Anwendung aller Verpackungsanweisungen, die für Lithiumbatterien gelten, auch auf Natrium-Ionen-Batterien;
- Anwendung des Gefahrzettels nach Muster 9A und des Kennzeichens für Lithiumbatterien auch auf Natrium-Ionen-Batterien;
- Aufnahme von Prüfvorschriften für Natrium-Ionen-Zellen und -Batterien im Handbuch Prüfungen und Kriterien.

Eine Freistellung von Natrium-Ionen-Batterien bis zu einer bestimmten Energiedichte konnte vom UN-Expertenunterausschuss aufgrund des Fehlens evidenzbasierter Grenzwerte bei dieser Sitzung noch nicht angenommen werden.

## Klarstellung der Sondervorschrift 310

Die den Eintragungen für Lithiumbatterien zugeordnete Sondervorschrift 310 sieht eine Freistellung von den Prüfvorschriften des Handbuchs Prüfungen und Kriterien vor, wenn Prototypen von Lithiumbatterien für die Prüfung befördert werden.

Es hat sich herausgestellt, dass die Formulierung „für die Prüfung befördert“ von den zuständigen Behörden unterschiedlich interpretiert wird. Während einige zuständige Behörden eine Freistellungsmöglichkeit nur für Beförderungen im Rahmen der Prüfungen des Abschnitts 38.3 des Handbuchs Prüfungen und Kriterien sehen, sind andere der Meinung, dass auch andere Arten von Beförderungen für Prüfungen, wie Integrationstests zur Bewertung der Eignung einer Prototypzelle oder -batterie für eine bestimmte Anwendung oder Produktleistungsprüfungen in Verbindung mit Produktentwicklungsprogrammen, freigestellt sind.

Der UN-Expertenunterausschuss sprach sich mehrheitlich für einen breiteren Anwendungsbereich der Sondervorschrift aus und nahm eine Bemerkung auf, in der neben den Prüfungen des Handbuchs Prüfungen und Kriterien auch andere Prüfungen im Rahmen der Produktentwicklung als Gründe für eine Freistellung zugelassen werden.

## Ausschluss pharmazeutischer Produkte aus dem Anwendungsbereich der UN-Nummer 3245

Bei der 57. Tagung des UN-Expertenunterausschusses wurde klargestellt, dass genetisch veränderte Mikroorganismen, die auch in COVID-19-Impfstoffen

verwendet werden, nicht den UN-Modellvorschriften (und dem RID/ADR/ADN) unterliegen, wenn sie von den zuständigen Behörden der Ursprungs-, Transit- und Bestimmungsländer zur Verwendung zugelassen wurden (siehe Absatz 2.2.9.1.11 Bem. 2 RID/ADR/ADN). Zur Verwendung zugelassene Impfstoffe, einschließlich solcher, die für klinische Versuche zugelassen sind, unterliegen damit nicht den Vorschriften.

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und die Weltgesundheitsorganisation (WHO) erinnerten daran, dass bei der Aufnahme von gentechnisch veränderten Organismen und Mikroorganismen in die Vorschriften die Absicht darin bestand, die Umwelt vor einer unbeabsichtigten Freisetzung dieser Stoffe während der Beförderung zu schützen. Es sei aber nicht beabsichtigt gewesen, pharmazeutische Produkte, die gentechnisch veränderte Organismen oder Mikroorganismen enthalten, einzubeziehen. Sie betonten, dass pharmazeutische Produkte, einschließlich Impfstoffe und solche, die sich in der klinischen Erprobungsphase befinden, *per definitionem* dazu bestimmt seien, Menschen oder Tieren verabreicht zu werden. Es sei daher unwahrscheinlich, dass ein Zwischenfall während der Beförderung erhebliche Folgen für das Logistikpersonal oder die Umwelt habe. Sie vertraten die Ansicht, dass die Freistellung solcher pharmazeutischen Produkte in den UN-Modellvorschriften besser dargestellt werden sollte, um in der Zukunft Abfertigungsprobleme, wie sie im Luftverkehr in der Vergangenheit aufgetreten seien, auszuschließen.

Der UN-Expertenunterausschuss nahm einen entsprechenden Antrag der beiden internationalen Organisationen an, auch wenn einige Experten der Ansicht waren, dass diese Ergänzung nicht

unbedingt erforderlich ist.

## Verpackungen

### Kisten aus Wellpappe

Der Vertreter Chinas wies darauf hin, dass nur die englische und französische Fassung der UN-Modellvorschriften Originalfassungen darstellten, während die russische, arabische, spanische und chinesische Fassung lediglich Übersetzungen seien. Übersetzungen könnten jedoch nicht in jedem Fall die Bedeutung bestimmter Begriffe klarmachen. Er wies darauf hin, dass die Begriffe „fibreboard“ (im Deutschen mit „Pappe“ übersetzt) und „corrugated fibreboard“ (im Deutschen mit „Wellpappe“ übersetzt) im Chinesischen zwei unterschiedliche Konzepte widerspiegeln würden.

Um Interpretationsprobleme in der chinesischen Sprache zu vermeiden, entschied der UN-Expertenunterausschuss, in der Überschrift des Unterabschnitts 6.1.4.12, der die Bauvorschriften für Kisten aus Pappe behandelt, auch „Wellpappe“ zu erwähnen. Bis zur nächsten Tagung muss noch überprüft werden, ob Folgeänderungen auch für Großpackmittel (IBC) in Unterabschnitt 6.5.5.5 oder für Großverpackungen in Unterabschnitt 6.6.4.4 erforderlich sind.

### Rollreifen

Die Absätze 6.1.4.1.4, 6.1.4.2.3 und 6.1.4.3.3 fordern für Metallfässer mit einem Fassungsraum von mehr als 60 Litern, dass diese „im Allgemeinen mit mindestens zwei Rollsicken oder mindestens zwei aufgedruckten Rollreifen versehen sein müssen“. Die Vertreterin Kanadas bemängelte, dass es sich dabei zunächst um eine zwingende Vorschrift handele, die aber durch den Zusatz „im Allgemeinen“ abgeschwächt

werde. Diese Ungenauigkeit führe dazu, dass diese Vorschrift von den zuständigen Behörden unterschiedlich interpretiert werde. Darüber hinaus existiere für Fässer aus anderen Werkstoffen keine vergleichbare Vorschrift.

Der UN-Expertenunterausschuss stellte fest, dass es sich dabei um eine alte Vorschrift handelt, die aus Gründen der Handhabung, nicht aber aus Gründen der Sicherheit bei der Beförderung aufgenommen wurde und die zudem durch die Praxis bei der Handhabung von Fässern überholt worden ist. Er entschied, diese Vorschrift in eine freiwillig anzuwendende Bestimmung umzuwandeln.

### Verpackungen mit Kühlmitteln

In die 17. überarbeitete Ausgabe der UN-Empfehlungen bzw. in das RID/ADR/ADN 2013 wurde ein Abschnitt 5.5.3 aufgenommen, der Sondervorschriften für die Verwendung gefährlicher Stoffe zu Kühl- oder Konditionierungszwecken enthält. Dieser Abschnitt gilt sowohl für die Beförderung gefährlicher Stoffe als auch für die Beförderung nicht gefährlicher Stoffe und ist in die Gefahrgutvorschriften wegen der Erstickungswirkung, die von den zur Kühlung verwendeten tiefgekühlt verflüssigten Gasen ausgeht, aufgenommen worden.

Als der Abschnitt 5.5.3 eingeführt wurde, gab es jedoch bereits viele Verpackungsanweisungen, die sich auf die Kühlung mit Trockeneis, Stickstoff oder anderen Stoffen bezogen. Bei der Einführung des Abschnitts 5.5.3 wurden sie jedoch nicht systematisch überprüft. Spanien hatte bereits in der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung auf diesen Umstand hingewiesen, der dazu führte, dass die Sondervorschrift 593 des RID/ADR/ADN angepasst und die in ihr enthaltene teilweise Freistellung auf die Kühlung nicht gefährlicher

Güter begrenzt wurde (siehe Zeitschrift 3/2021, S. 19 und 20).

Die Verpackungsanweisungen P 520, P 650, P 904, P 911 und LP 906, die für die Beförderung von organischen Peroxiden, biologischen Stoffen, genetisch veränderten Mikroorganismen und Organismen bzw. Lithiumbatterien angewendet werden, lassen die optionale Verwendung von Trockeneis und flüssigem Stickstoff zur Kühlung zu und schreiben dabei die Anwendung der Vorschriften des Abschnitts 5.5.3 vor.

Die Verpackungsanweisungen P 620, P 800 und P 901 für die Beförderung von ansteckungsgefährlichen Stoffen, Gallium, Quecksilber, Chemie-Testsätzen und Erste-Hilfe-Ausrüstungen sehen zwar auch den möglichen Einsatz von Trockeneis und anderen Kühlmitteln vor, ein Verweis auf die Sondervorschriften des Abschnitts 5.5.3 fehlt jedoch. Bei der Verpackungsanweisung P 203 verhält es sich etwas anders. Für die Beförderung von Neon, Argon, Helium, Krypton, Stickstoff, Xenon, Trifluormethan und Gas, tiefgekühlt, flüssig dürfen nach dieser Verpackungsanweisung offene Kryo-Behälter verwendet werden. Diese Gase weisen neben der Gefahr der Erstickungswirkung keine anderen Gefahren auf und fallen auch unter den Anwendungsbereich des Abschnitts 5.5.3.

Der UN-Expertenunterausschuss nahm einen Antrag Spaniens an, in den Verpackungsanweisungen P 203, P 620, P 800 und P 901 auf die Sondervorschriften des Abschnitts 5.5.3 zu verweisen.

## Nächste Tagung

Die 60. Tagung des UN-Expertenunterausschusses findet vom 27. Juni bis 6. Juli 2022 in Genf statt.

**Jochen Conrad**

# VERANSTALTUNGSKALENDER 2022

DATUM	TAGUNG	ORG	ORT
31. August – 1. September	136. Tagung des Verwaltungsausschusses		Bern - Schweiz (HYBRIDTAGUNG)
6. September	Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen		Bern - Schweiz
7.–8. September	47. Tagung der Arbeitsgruppe WG TECH		Bern - Schweiz
12.–16. September	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	UNECE	Genf - Schweiz
4.–6. Oktober	Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit	Ministerium für Verkehr - Vereinigtes Königreich	London – Vereinigtes (HYBRIDTAGUNG)

# VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2022

DATUM	TAGUNG	ORG	ORT
27. Juni–6. Juli	60. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter	UNECE	Genf - Schweiz (HYBRIDTAGUNG)
5.–6. Juli	Ausschuss für Eisenbahinteroperabilität und -sicherheit (RISC)	Europäische Kommission	Brüssel - Belgien
6. Juli	Vorlesung - European Training Centre for Railways (ETCR)	ETCR*	Brüssel - Belgien (HYBRIDTAGUNG)
23.–26. August	Expertengruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen (HYBRIDTAGUNG)
8. September	Arbeitsgruppe für die Überarbeitung von TSI	ERA	(VIDEOKONFERENZ)
21.–22. September	IAA Transportation		Hannover - Deutschland
24.–28. Oktober	OSShD-Kommission für Transportrecht im Bereich der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter	OSShD	Warschau - Polen (HYBRIDTAGUNG)

\*ETCR, Collège de Bruges, Eisenbahnagentur der EU



Liebe Leserinnen, liebe Leser,  
wenn Sie sich für die vierteljährlich erscheinende  
Veröffentlichung der OTIF,  
die Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr,  
anmelden möchten,  
senden Sie uns bitte eine E-Mail an folgende Adresse:  
**media@otif.org**  
Es ist ebenfalls möglich, die Zeitschrift auf der Website  
der OTIF **www.otif.org**  
unter „Medien“ einzusehen.

Wir bedanken uns für Ihre Treue und wünschen viel  
Spaß beim Lesen!