



# 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. 3/2022

**IBO**

Zeitschrift für den  
internationalen  
Eisenbahnverkehr

## NEWS OTIF

- 3 Gipfel des Weltverkehrsforums „Der Verkehr im Dienste inklusiver Gesellschaften“
- 4 150 Jahre Koordinierung und Planung
- 4 Berner Tage 2022
- 5 Herzlichen Glückwunsch UIC
- 5 Höflichkeitsbesuch
- 6 Offizieller Besuch in Aserbaidschan
- 7 175 Jahre Eisenbahn in der Schweiz

## COTIF

- 8 Depositarmittellungen

## KOMMUNIKATION UND WEITERVERBREITUNG

- 8 Seminar des European Training Centre for Railways
- 9 2022: 130. Jahr der Herausgabe der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr!

## ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT EISENBAHNTECHNIK

- 12 Inkrafttreten der neuen Einheitlichen technischen Vorschrift zur Infrastruktur
- 15 14. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen, Ergebnisse und Arbeitsprogramm 2022/2023

## GEFÄHRLICHE GÜTER

- 18 Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung
- 21 14. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses und 57. Tagung des RID-Fachausschusses

## 24 VERANSTALTUNGSKALENDER

# EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

die aktuelle Ausgabe der Zeitschrift steht ganz im Zeichen wichtiger Jubiläen im nationalen und internationalen Bahnverkehr:

- 175 Eisenbahn in der Schweiz
- 150 Jahre europäische Reisezugfahrplankonferenz
- 130. Jahr der Herausgabe der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr
- 120 Jahre Internationales Eisenbahntransportkomitee
- 100 Jahre Internationaler Eisenbahnverband

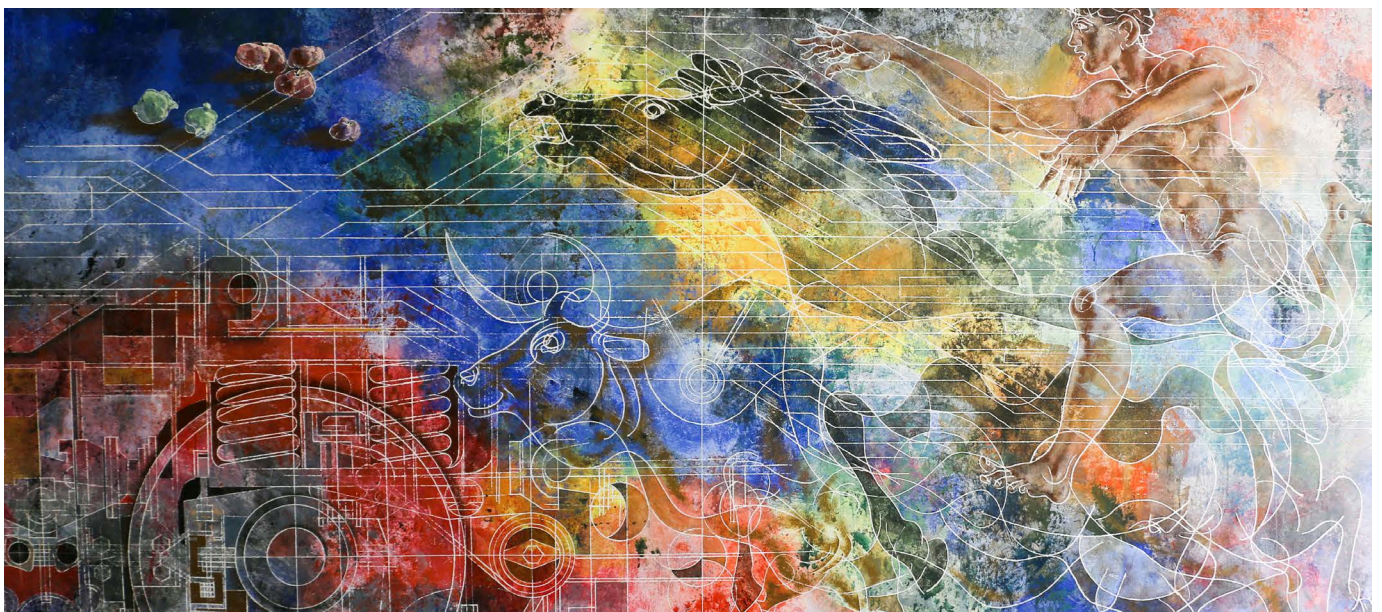
Trotz des aktuellen verheerenden Krieges in der Ukraine ist es wichtig und richtig, dass diese Jubiläen erwähnt und gefeiert werden. Die Geschichte des internationalen Eisenbahnverkehrs war von Beginn an oft von Krieg und Zerstörungen geprägt.

Glücklicherweise ist es den Nationen und den Eisenbahnen aber immer wieder gelungen, diese Phasen zu überwinden und die Völkerverständigung und wirtschaftliche Bedeutung des internationalen Eisenbahnverkehrs in den Vordergrund zu stellen.

Besonders hervorheben möchte ich das 130. Jahr der Herausgabe unserer Zeitschrift im Jahre 2022. So hat die Zeitschrift die jahrelange Entwicklung der Eisenbahn von Anfang an begleitet und mitgestaltet. Zu Anfang war die Zeitschrift klar als Amtsblatt und als wissenschaftliche Informationsquelle strukturiert. Vor Einführung des Internets war die Zeitschrift das einzige Instrument zur Veröffentlichung von Informationen. Im digitalen Zeitalter hat sich die Zeitschrift zu einem modernen und attraktiven Kommunikationsinstrument der OTIF entwickelt. Sie enthält nach wie vor amtliche Mitteilungen, Depositarmitteilungen, Bekanntmachungen sowie andere notwendige oder nützliche Informationen im Zusammenhang mit der Anwendung des Übereinkommens.

Viel Vergnügen bei der Lektüre!

**Wolfgang Küpper**  
Generalsekretär



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



# GIPFEL DES WELTVERKEHRSFORUMS „DER VERKEHR IM DIENSTE INKLUSIVER GESELLSCHAFTEN“

Das Gipfeltreffen 2022 des Weltverkehrsforums (ITF) – die erste Präsenzveranstaltung seit Beginn der COVID-19-Pandemie – fand vom 18. bis 20. Mai 2022 in Leipzig, Deutschland, statt. Thema des ITF war die Rolle des Verkehrs im Dienste inklusiver Gesellschaften.

Der Generalsekretär der OTIF, Herr Küpper, nahm an der öffentlichen Ministersitzung „Regieren für Inklusion: Der richtige Rahmen für universellen Zugang“ am Donnerstag, den 19. Mai, teil.



Wolfgang Küpper während der öffentlichen Ministersitzung „Regieren für Inklusion: Der richtige Rahmen für universellen Zugang“.

Die öffentliche Sitzung war der Schaffung umfassender politischer Maßnahmen für eine inklusivere Mobilität und einer besseren Gesetzgebung und Koordinierung gewidmet, die zur Förderung der sozialen und wirtschaftlichen Inklusion beitragen können.

Bei dieser Gelegenheit konnte sich

Küpper mit seinem Amtskollegen der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD), Herrn Antonowicz, dem Vorsitzenden des OSShD-Komitees, austauschen.

Der Generalsekretär begrüßt die Anwesenheit der OTIF auf dem ITF-Gipfel.



Wolfgang Küpper (Generalsekretär, OTIF), Miroslaw Antonowicz (Vorsitzender, OSShD-Komitee) und Nhan Tran (Leiter der Einheit Sicherheit und Mobilität, Abteilung für soziale Determinanten der Gesundheit, Weltgesundheitsorganisation) bei der Durchsicht von Dokumenten.



# 150 JAHRE KOORDINIERUNG UND PLANUNG

In diesem Jahr 2022 feiert der Verband Forum Train Europe (FTE) das 150-jährige Jubiläum der ersten europäischen Reisezugfahrplankonferenz. 1872 wurde die erste internationale „Fahrplankonferenz“ abgehalten, um der Notwendigkeit Rechnung zu tragen, die Zugfahrpläne in Europa zu koordinieren und grenzüberschreitende Zugverbindungen zu schaffen. An dieser ersten Konferenz nahmen die Bahnen des Deutschen Reiches, Belgiens, Frankreichs, Österreichs, und der Schweiz teil.

Fast ein Jahrhundert lang waren die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) für die Organisation der Fahrplankonferenzen zuständig. Später übernahm FTE die Verantwortung für die Fahrplankonferenzen, und das bis zum heutigen Tag.

Am 8. Juni 2022 veranstaltete FTE eine große Jubiläumsfeier. FTE-Mitglieder, Partnerorganisationen und andere Interessengruppen wurden eingeladen, an Bord des letzten „Trans-Europe-Express“-Zuges eine sechsstündige Reise durch die Schweiz zu erleben. Der Generalsekretär der OTIF, Herr Küpper, nahm unter den 125

anderen Gästen an Bord des Zuges an den Feierlichkeiten teil. Der Generalsekretär der OTIF wünscht FTE alles Gute und würdigt den Fortbestand der Fahrplankonferenzen als hervorragendes Mittel der internationalen Zusammenarbeit.



## BERNER TAGE 2022

Am 9. Juni 2022 referierte der Generalsekretär der OTIF, Herr Wolfgang Küpper, an den vom Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) organisierten Berner Tagen 2022 in Bern.

Dieses Jahr begeht das CIT sein 120-jähriges Jubiläum. So war es nur allzu passend, dass die Berner Tage mit einem Blick auf die bewegte Geschichte des CIT begannen, um sich dann den rechtlichen Herausforderungen für die Eisenbahn im Allgemeinen und das CIT im Besonderen zuzuwenden.

Der Generalsekretär der OTIF stellte die jüngsten rechtlichen Entwicklungen des COTIF und

seiner Anhänge vor und nahm anschließend an der den Vormittag abrundenden Podiumsdiskussion teil.

Küpper ging dabei insbesondere auf die wichtigsten Änderungen der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), die 2023 in Kraft treten werden, sowie auf die Änderungen der technischen Anhänge, der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF, ein. Ferner stellte er die neuesten Arbeiten des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit vor, der sich unter anderem mit den Schnittstellen zwischen Zoll- und Verkehrsvorschriften, dem Konnossement und der Digitalisierung der

Beförderungspapiere im internationalen Güterverkehr befasst.

Abschließend betonte der Generalsekretär, dass das CIT ein historischer und wichtiger Partner der OTIF sei. Die OTIF arbeite derzeit intensiv an der internationalen Zusammenarbeit, indem sie die Einbindung von Akteuren und Interessengruppen wie dem CIT in die Aktivitäten der Organisation strukturiert und nachdrücklich fördert.

Der Generalsekretär begrüßt die Anwesenheit der OTIF bei den Berner Tagen und wünscht dem CIT eine aussichtsreiche Zukunft.



# HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH UIC

Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) wird 100!

Am 29. Juni 2022 war der Generalsekretär der OTIF, Herr Küpper, zur Teilnahme an der 100. Generalversammlung der UIC eingeladen. Die Generalversammlung fand als Präsenzveranstaltung in Paris und gleichzeitig über eine Videokonferenzplattform statt.

Herr Küpper sprach anlässlich dieses wichtigen Ereignisses eine kurze Glückwunschschaft aus.

Er betonte dabei auch die solide Zusammenarbeit

zwischen OTIF und UIC. Die klar voneinander getrennten und sehr unterschiedlichen Verantwortlichkeiten der beiden Organisationen seien in ihrer Komplementarität eine Antriebskraft. Der rechtliche Besitzstand des COTIF könne nur mit Hilfe wichtiger internationaler Eisenbahnorganisationen wie der UIC operativ umgesetzt werden.

Abschließend betonte er, dass OTIF und UIC an einem Strang

zögen und dazu tendierten, den Schienenverkehr wieder in den Mittelpunkt eines globalen nachhaltigen Verkehrssystems zu rücken.

Zur Feier des Jubiläums wurden von der UIC zahlreiche Veranstaltungen organisiert. In diesem Rahmen wurden diverse „digitale Objekte“ online gestellt, darunter auch die folgende großartige Zeitleiste:

<https://uic.org/timelines/>



# OTIF

100  
YEARS  
ANNIVERSARY



# HÖFLICHKEITSBESUCH

Am 30. Juni 2022 stattete der Vorsitzende des OSShD-Komitees, Herr Antonowicz, dem Sitz der OTIF in Bern einen Höflichkeitsbesuch ab.

Das anlässlich dieses Besuchs anberaumte, sehr produktive Treffen mit dem Generalsekretär der OTIF, Herrn Küpper, stand ganz im Zeichen der Zusammenarbeit.

Herr Küpper dankt Herrn Antonowicz herzlich für den Besuch.



# OFFIZIELLER BESUCH IN ASERBAIDSCHAN

Auf Einladung des Ministers für digitale Entwicklung und Verkehr der Republik Aserbaidschan, Herrn Raschad Nabijew, reiste der Generalsekretär der OTIF, Herr Wolfgang Küpper, zu einem viertägigen offiziellen Besuch nach Baku.

Am 18. Juli 2022 traf der Generalsekretär mit dem Generalsekretär der Zwischenstaatlichen Kommission TRACECA, Herrn A.A. Assafbajew, zusammen. Es wurden verschiedene Themen besprochen, hauptsächlich jedoch die Stellung Aserbaidschans als Knotenpunkt für den internationalen Eisenbahnverkehr.

Bei seinem Treffen mit dem Minister am 19. Juli 2022 erwähnte der Generalsekretär den Beitritt Aserbaidschans zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) im Jahr 2015.

Gemeinsam betonten sie die zentrale Rolle Aserbaidschans bei der Entwicklung internationaler Nord-Süd- und Ost-West-Schienenverkehrskorridore, da Aserbaidschan insbesondere im eurasischen Güterverkehr zunehmend an Bedeutung gewinnt. Der Generalsekretär verwies auf die Vorteile, die sich aus der Anwendung des COTIF auf der Eisenbahnstrecke Baku-Tiflis-

Kars ergeben: u. a. Verringerung der Verwaltungsformalitäten und Zeitersparnis. Sie kamen zu dem Schluss, dass die euro-asiatischen Routen für Güterzüge immer konkreter werden.

Des Weiteren berichtete der Minister dem Generalsekretär über die jüngsten Entwicklungen bei der aserbaidshanischen Eisenbahn. Als notwendige Voraussetzung für die Steigerung des internationalen Verkehrs seien diese Entwicklungen Teil der ehrgeizigen Politik zur Modernisierung der über 2 000 km langen internen Eisenbahnstrecken.

Beide Seiten betonten die wichtige Rolle des internationalen Eisenbahnverkehrs für die Förderung von Frieden, Zusammenarbeit und Dialog.

Im Anschluss an das Treffen besuchte Küpper den Hafen von Baku in Alat und sprach dort mit Herrn Seah, dem Betriebsleiter des Hafens von Baku. Küpper betonte die Bedeutung des Hafens von Baku bei der Verbesserung neuer alternativer Logistikwege in der Region. Gleichermäßen sei die Verbesserung moderner Schienengüterverkehrsdienste der Eckpfeiler des Transportsystems und eine zentrale Säule der OTIF-Strategie für die Region.

Der Generalsekretär der OTIF freut sich über seinen Besuch und dankt dem Minister für digitale Entwicklung und Verkehr, Herrn Nabijew, herzlich für seinen Empfang, seine Verfügbarkeit und die Qualität der Gespräche.



# 175 JAHRE EISENBAHN IN DER SCHWEIZ

Am 9. August 1847 wurde die erste Eisenbahnlinie der Schweiz, besser bekannt als „Spanisch-Brötli-Bahn“, in Betrieb genommen. Somit wird dieses Jahr in der Schweiz das 175-jährige Bestehen der Eisenbahn gefeiert.

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) hat zu diesem Anlass am 9. August 2022 eine große Veranstaltung organisiert. Die Veranstaltung war seinen Mitgliedern und verschiedenen Interessengruppen vorbehalten und bestand aus einer Zugfahrt, insbesondere mit der berühmten „Spanisch-Brötli-Bahn“, sowie einem Besuch der historischen Werkstätten der Schweizerischen Bundesbahnen in Zürich Altstetten. Ehrengast und Hauptrednerin der Veranstaltung war die

Schweizer Bundesrätin Simonetta Sommaruga. In ihrer Ansprache hob sie die besondere Beziehung der Schweiz zu ihrer Eisenbahn hervor. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Eisenbahn in der Schweiz eine

Herzensangelegenheit ist.

Der Generalsekretär der OTIF, Herr Wolfgang Küpper, war ebenfalls eingeladen und hat mit Freude an der Veranstaltung teilgenommen.



# DEPOSITARMITTEILUNGEN

Seit 20. Juni 2022 ([Zeitschrift 1-2/2022](#))

<a href="#">NOT-22035</a>	01.07.2022	Änderungen zur Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)
<a href="#">NOT-22034</a>	22.07.2022	Vom Fachausschuss für technische Fragen auf seiner 14. Tagung am 14. und 15. Juni 2022 getroffene Beschlüsse

## SEMINAR DES EUROPEAN TRAINING CENTRE FOR RAILWAYS

Seit 2013 beteiligt sich das Sekretariat der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) am Seminar des *European Training Centre for Railways* (ETCR). Dieses hochrangig besetzte und qualitative Seminar findet einmal jährlich im renommierten *Collège d'Europe* zu Brügge in Belgien statt.

Dieses Jahr wurde das Seminar in hybridem Format abgehalten.

Am Vormittag des 6. Juli stellte dort Herr Bas Leermakers, Leiter der Abteilung für technische Interoperabilität des Sekretariates der OTIF, die Organisation und das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vor. Im Anschluss daran stand er den Teilnehmerinnen und Teilnehmern dann für Fragen zur Verfügung.

Das Seminar versteht sich als

Gelegenheit, die europäische Verkehrsgesetzgebung und die neuesten Entwicklungen, die den Eisenbahnsektor in den EU-Mitgliedstaaten betreffen, zu studieren und mehr darüber zu erfahren. Der Kurs von Herrn Leermakers ist in gewisser Weise eine Horizonterweiterung, indem er diesem europäischen Seminar eine weit über die EU hinausgehende Dimension verleiht.



# 2022: 130. Jahr der Herausgabe der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr!

- **JANUAR 1893:** Erste Ausgabe der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr in deutscher und französischer Sprache. Ab 1893 monatliches Erscheinen der Zeitschrift.  
Inhalt: Informationen, die für die Akteure des internationalen Güterverkehrs von Interesse sind.
- **1923:** Erscheinungsfrequenz und Inhalt der Zeitschrift werden präziser und offiziell festgelegt. Zeitschrift erscheint monatlich in zwei Sprachen.  
Mit Inkrafttreten der Übereinkommen I.Ü.G und I.Ü.P betrifft ihr Inhalt die für die Anwendung dieser beiden internationalen Übereinkommen (Güterverkehr, Beförderung von Reisenden und Gepäck) erforderlichen Informationen.
- **1977:** Herausgabe der Zeitschrift alle zwei Monate.
- **1980:** Erscheinungsrhythmus nicht mehr offiziell festgelegt. Die Zeitschrift erscheint weiterhin regelmäßig, allerdings neu in einem freien Rhythmus. Erscheinen wechselweise zweimonatlich oder vierteljährlich, je nach Bedarf der Organisation und Aktualität des OTIF-Rechts.
- **2000er Jahre:** Fotos halten korrelierend mit der digitalen Revolution (Einführung von Digitalkameras und des ersten Kameratelefon), die das Drucken von Fotos einfacher machte, Einzug in die Zeitschrift.
- **2002:** Zeitschrift wird nunmehr in drei Sprachen (Deutsch, Französisch und Englisch) herausgegeben, nachdem Englisch mit COTIF 1999 zur Arbeitssprache wurde.
- **2012:** Zeitschrift wird nur noch digital herausgegeben. Ab 2012 wird die Zeitschrift nicht mehr gedruckt. Sie wird elektronisch und steht kostenlos online auf der OTIF-Website zur Verfügung.
- **2016:** Die Ausgaben der Zeitschrift vor 2012 werden nach und nach online gestellt und auf der OTIF-Website verfügbar gemacht.



# Rechtliche Grundlagen der Zeitschrift

## „Art. II.

*Dem Centralamte werden alle Mittheilungen, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, von den vertragschliessenden Staaten, sowie von den Eisenbahnverwaltungen mitgetheilt werden. Dasselbe kann mit Benützung dieser Mittheilungen eine Zeitschrift herausgeben, von welcher je ein Exemplar jedem Staate und jeder beteiligten Verwaltung unentgeltlich zu übermitteln ist. Weitere Exemplare dieser Zeitschrift sind zu einem von dem Centralamte festzusetzenden Preise zu bezahlen. Diese Zeitschrift soll in deutscher und französischer Sprache erscheinen.“*

Reglement betreffend die Errichtung eines Centralamtes  
(gemäß Artikel 57 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr)  
In Kraft getreten am 1. Januar 1893



## „Artikel 2.

*§ 1. – Das Zentralamt gibt eine Monatsschrift heraus, die die zur Anwendung des Übereinkommens [Anm. d. Redaktion CIM et CIV] notwendigen Mitteilungen enthält, namentlich über die Liste der Strecken der Eisenbahnen und anderen Unternehmungen sowie über die von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände, und außerdem die Nachrichten über Rechtsprechung und Statistik, deren Veröffentlichung es für zweckmäßig hält.*

*§ 2. – Die Zeitschrift erscheint in französischer und deutscher Sprache. Ein Stück wird unentgeltlich jedem Vertragsstaat und jeder beteiligten Verwaltung zugesandt. Weitere gewünschte Stücke sind nach einem von dem Zentralamt festzusetzenden Preise zu zahlen.“*

Errichtung eines Zentralamtes für die internationale Eisenbahnbeförderung  
(gemäß Artikel 57 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (I.Ü.G.)  
und Artikel 57 des Internationalen Übereinkommens über die Beförderung von Personen und Reisegepäck (I.Ü.P.)  
In Kraft getreten am 1. Oktober 1928



## „Artikel 9

§ 3 Die Zeitschrift enthält die für die Anwendung des Übereinkommens notwendigen Mitteilungen sowie Abhandlungen, Gerichtsurteile und Informationen, die für die Auslegung, die Anwendung und die Entwicklung des Eisenbahnbeförderungsrechtes von Bedeutung sind; die Zeitschrift erscheint in den Arbeitssprachen.“

Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF 1980)  
In Kraft getreten 1985

## „Artikel 23

§ 1 Die Organisation gibt eine Zeitschrift heraus, die die amtlichen sowie die für die Anwendung des Übereinkommens notwendigen und zweckdienlichen Mitteilungen enthält.

§ 2 Mitteilungen, die der Generalsekretär auf Grund des Übereinkommens zu machen hat, können gegebenenfalls durch Veröffentlichung in der Zeitschrift erfolgen.“

Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF 1999)  
In Kraft getreten am 1. Juli 2006





# INKRAFTTRETEN DER NEUEN EINHEITLICHEN TECHNISCHEN VORSCHRIFT ZUR INFRASTRUKTUR

Am 1. Januar 2022 ist die neue Einheitliche technische Vorschrift zur Infrastruktur (ETV INF) in Kraft getreten. Im Folgenden werden die Hintergründe dieser neuen ETV, die Überlegungen des Fachausschusses für technische Fragen vor ihrer Annahme und die Art und Weise ihrer Anwendung durch die Mitgliedstaaten der OTIF erläutert.

Im Jahre 2018 hatte der Fachausschuss für technische Fragen bereits die Tatsache diskutiert, dass zwischen der Anwendung des COTIF auf Fahrzeuge und seiner Anwendung auf die Infrastruktur ein grundsätzlicher Unterschied besteht. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass der Anwendungsbereich des COTIF auf den internationalen Verkehr beschränkt ist und sich nicht auf den innerstaatlichen Verkehr erstreckt.

## Infrastrukturbestimmungen im Anwendungsbereich des COTIF

Sobald Fahrzeuge Grenzen überqueren, ist klar, dass sie im internationalen Verkehr eingesetzt werden. Um von verschiedenen Staaten akzeptiert werden zu können, sind gemeinsame Vorschriften für Fahrzeuge sinnvoll und notwendig. Es liegt auf der Hand, dass die Schnittstellen zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur für einen sicheren Eisenbahnbetrieb von entscheidender Bedeutung sind. Darauf bedacht, dass die ETV den Anwendungsbereich des COTIF nicht überschreiten, hat der Fachausschuss für technische Fragen die folgenden Tatsachen zu berücksichtigen versucht:

- Von wenigen Ausnahmen abgesehen, wird die Infrastruktur nicht ausschließlich für den

internationalen Verkehr genutzt, sondern auch für den inländischen Verkehr, der nicht in den Anwendungsbereich des COTIF fällt.

- Anders als Fahrzeuge bleibt die Infrastruktur stationär in einem Staat und unterliegt nicht der (gegenseitigen) Akzeptanz durch andere Staaten. Die Zulassung der Infrastruktur sollte daher weiterhin gemäß den in dem Staat, in dem sie sich befindet, geltenden Vorschriften erfolgen und nicht gemäß ETV.



Diesen Tatsachen musste bei der Ausarbeitung der ETV Rechnung getragen werden.

## Entwurf einer ETV zur Infrastruktur

In seiner ersten Bewertung

im Jahr 2018 betrachtete der Fachausschuss für technische Fragen Artikel 2 COTIF (Grundübereinkommen), Artikel 8 § 2 ER APTU und Artikel 8 ER ATMF als Rechtsgrundlage. Infolgedessen kam er zu dem Schluss, dass die folgenden Grundsätze Beachtung finden sollten:

- Im Rahmen der ER APTU sollten in Form einer oder mehrerer ETV Infrastrukturanforderungen entwickelt werden;
- die ETV sollte(n) lediglich die für die Kompatibilität mit Fahrzeugen relevanten Infrastrukturparameter abdecken;
- die ETV kann/können keine bindenden Anforderungen betreffend den Zugang zur Infrastruktur enthalten, da dies im nationalen Zuständigkeitsbereich bleibt.

Der Fachausschuss für technische Fragen war ferner der Ansicht, dass der Hauptzweck von Infrastrukturanforderungen darin bestehen sollte, die Kompatibilität zwischen den angeschlossenen Strecken und Netzen benachbarter Staaten zu fördern, ohne dabei die Kohärenz zwischen den für den internationalen Verkehr genutzten Strecken und dem übrigen inländischen Netz zu beeinträchtigen. Folglich beschloss der Fachausschuss für technische Fragen (CTE), dass

- alle Schnittstellen zwischen

Infrastruktur und Fahrzeugen umfassend in den ETV abzudecken sind. Dies könnte die Koordinierung der Infrastrukturentwicklung zwischen den Staaten erleichtern und die Kompatibilität und Konnektivität zwischen den Netzen und den darauf verkehrenden Fahrzeugen verbessern;

- es für die Teile der Eisenbahninfrastruktur, die keine Schnittstelle zu den Fahrzeugen haben, keine verbindlichen Vorschriften geben sollte, sodass die Freiheit besteht, sie gemäß den in den einzelnen Staaten geltenden Normen und Standards zu entwerfen, zu bauen und gegebenenfalls zu zertifizieren;
- verschiedene Streckenklassen vorzusehen sind, damit alle Strecken so wirtschaftlich wie möglich gebaut werden können, wobei eine übermäßige Anzahl verschiedener Streckenklassen vermieden werden sollte; es sollte ein optimales Harmonisierungsniveau angestrebt werden;
- die Bestimmungen der ETV der Notwendigkeit Rechnung tragen sollten, die Kompatibilität zwischen neuen, umgerüsteten oder erneuerten Strecken und den Netzen, an die sie angeschlossen oder in die sie integriert sind, aufrechtzuerhalten. Dies kann z. B. die Kompatibilität mit Strecken für den Inlandsverkehr oder mit Strecken in Nachbarstaaten betreffen.

### Eine langwierige Entwicklung

Die ETV INF wurde vom Fachausschuss für technische

**Fragen bei seiner 13. Tagung (22.–23. Juni 2021) angenommen. Die erste Entwurfsfassung wurde auf der 35. Tagung der WG TECH im September 2018 geprüft; nachfolgende Fassungen auf der 36. und 37. Tagung (November 2018 und Februar 2019). Obwohl bereits rechtzeitig für die 12. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (Bern, 12.–13. Juni 2019) ein Vorschlag für die ETV Infrastruktur bereit war, wurde seine Annahme verschoben, um ihn an die neueste Fassung der TSI Infrastruktur der Europäischen Union anzupassen, die im Laufe des Jahres 2019 verfügbar werden sollte. Ein neuer Entwurf der ETV INF, der auf der zuletzt am 16. Mai 2019 geänderten Fassung der TSI basiert, wurde von der WG TECH auf ihrer 40. Tagung (Juni 2020) vorbereitet, nachfolgende Fassungen wurden auf der 41. und 42. Tagung (September und November 2020) geprüft.**

### Besondere Merkmale der neuen ETV zur Infrastruktur

Wie die meisten ETV basiert auch die neue ETV INF auf den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der Europäischen Union. Die technischen Bestimmungen der ETV und der TSI INF sind identisch, was bedeutet, dass Infrastruktur, die der TSI entspricht, auch der ETV entspricht. Lediglich die Vorschriften und Zuständigkeiten betreffend Anwendung und Umsetzung der Vorschriften sind unterschiedlich. So sind die Mitgliedstaaten der Europäischen Union insbesondere gemäß EU-Recht zur Umsetzung der TSI verpflichtet, während es den Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten freigestellt ist, ob sie die ETV auf bestimmten Strecken anwenden oder nicht.

Anhand der nachstehend aufgeführten Schlüsselbestimmungen der ETV wird deutlich, inwiefern der

Fachausschuss für technische Fragen Überlegungen zum Anwendungsbereich und zum Zweck berücksichtigt hat.

In Abschnitt 0.4 ist geregelt, dass der Zweck der ETV darin besteht, die Kompatibilität zwischen benachbarten Strecken zu fördern. Gemeinsam mit Abschnitt 1.2 besagt Abschnitt 0.4 ferner, dass die Vertragsstaaten für jede Strecke entscheiden können, ob sie die ETV anwenden wollen oder nicht. Empfohlen wird die Anwendung der ETV INF auf allen neuen Strecken, die für den internationalen Verkehr geöffnet, und auf bestehenden Strecken, die hauptsächlich für den internationalen Verkehr genutzt werden. Ferner werden benachbarte Staaten aufgefordert, die Anwendung der ETV zu koordinieren. In Abschnitt 0.2 wird überdies klargestellt, dass die ETV auf Parameter beschränkt ist, die für die Kompatibilität mit Fahrzeugen relevant sind, und dass sie nicht alle Infrastrukturmerkmale erschöpfend beschreibt. Schließlich verpflichtet Abschnitt 7 die Staaten, eine Liste der Strecken zu veröffentlichen, auf die diese ETV anwendbar ist, einschließlich der Angabe der Abweichungen von den technischen Bestimmungen der ETV.

### Abschnitt 0.4

***Der Zweck dieser ETV besteht darin, die Kompatibilität zwischen benachbarten Strecken und Netzen zu fördern, ohne die Kohärenz zwischen den internationalen Strecken und dem inländischen Netz zu beeinträchtigen. Um die Staaten bei der Sicherstellung dieser Kohärenz nicht zu behindern, können sie für jede einzelne Strecke entscheiden, ob sie diese ETV anwenden wollen oder nicht. Diese ETV deckt lediglich die Infrastrukturparameter ab, die in Bezug auf die technische Kompatibilität mit Fahrzeugen***

*relevant sind, sie enthält somit keine allumfassenden Konstruktionsspezifikationen.*

#### Abschnitt 1.2

*Vertragsstaaten, auf deren Hoheitsgebiet sich eine Strecke befindet, entscheiden für ihr Hoheitsgebiet, ob diese ETV auf die betreffende Strecke anwendbar ist. Den Vertragsstaaten wird empfohlen, diese ETV auf allen neuen Strecken, die für den internationalen Verkehr geöffnet werden, und auf bestehenden Strecken, die hauptsächlich für den internationalen Verkehr genutzt werden, anzuwenden, wenn diese Strecken gemäß Kapitel 7.3 umgerüstet oder erneuert werden. Benachbarten Vertragsstaaten wird empfohlen, die Anwendung dieser ETV gegebenenfalls zu koordinieren.*

#### Abschnitt 7

*Die Vertragsstaaten veröffentlichen eine Liste der Strecken, auf die diese ETV anwendbar ist, und geben für jede Strecke an, ob sie die technischen Bestimmungen dieser ETV vollständig erfüllt. Jede Nichterfüllung ist, möglichst unter Angabe derjenigen Streckeneigenschaften, die von den ETV-Bestimmungen abweichen, und der Stellen, an denen diese Abweichungen auftreten, zu vermerken. Bahnhöfe, an denen Strecken mit unterschiedlichen Eigenschaften zusammentreffen, sind anzugeben.*

In Abschnitt 4.2.1.7 werden verschiedene Leistungsniveaus der Strecke in Form von Verkehrs-codes definiert. Dabei gibt es Verkehrs-codes für den Güter- und Verkehrs-codes für den Personenverkehr. Einer Strecke können ein oder mehrere Verkehrs-codes zugewiesen

werden. Jeder Verkehrscode wird durch eine Kombination aus Begrenzungslinie, Radsatzlast, Streckengeschwindigkeit (km/h) und Zuglänge (bei Güterzügen) bzw. nutzbarer Bahnsteiglänge (bei Personenzügen) gebildet. Die Vertragsstaaten sind verpflichtet, allen Strecken, die für den internationalen Verkehr geöffnet sind, einschließlich der bestehenden Strecken, einen oder mehrere Verkehrs-codes zuzuweisen. Über die in der TSI definierten Verkehrs-codes hinaus enthält die ETV zusätzliche Codes für das Netz der Staaten des Golf-Kooperationsrates, die insbesondere höhere Radsatzlasten (bis zu 32,4 t) und größere Zuglängen (bis zu 2 000 m) als die anderen (europäischen) Verkehrs-codes erlauben. Diese Entscheidung wurde vom Fachausschuss für technische Fragen im Hinblick auf den möglichen Beitritt der GCC-Mitgliedstaaten zum COTIF getroffen. Sie ist ein erstes Beispiel dafür, wie die ETV in einem größeren geografischen Anwendungsbereich gelten könnte.

In Abschnitt 6 wird darauf hingewiesen, dass die Konformitätsbewertung und die Verfahren für die Zulassung von Infrastruktur nicht durch die ETV, sondern durch die in dem Staat, in dem sich die Infrastruktur befindet, geltenden Bestimmungen geregelt werden. Im Hinblick auf eine korrekte Anwendung der ETV wird den Vertragsstaaten jedoch empfohlen, sicherzustellen, dass ausreichend qualifizierte Personen solide und zuverlässige Konformitätsbewertungen durchführen.

#### Abschnitt 6

*Die Zulassung der Infrastruktur unterliegt den im Vertragsstaat, in dem sie sich befindet, geltenden Vorschriften (siehe Artikel 8 § 2 ER ATMF).*

*Die Zuständigkeiten und Verfahren der Konformitätsbewertung, einschließlich der Erklärungen, sind daher nicht Teil dieser ETV.*

*Den Vertragsstaaten wird empfohlen, Mechanismen und Verfahren einzurichten, die eine gründliche und zuverlässige Konformitätsbewertung fördern und ermöglichen. Dazu gehören Bestimmungen, die sicherstellen, dass Bewertungen nur von Personen vorgenommen werden, die über eine angemessene Qualifikation verfügen und ausreichend unabhängig sind. Zu diesem Zweck wird den Vertragsstaaten die Anwendung ähnlicher Kriterien wie die in der ETV GEN-E definierten empfohlen.*

#### Schlussbetrachtungen

Der Fachausschuss für technische Fragen hat sich bei der Ausarbeitung der ETV zur Infrastruktur auf umfassende Überlegungen gestützt. Besondere Berücksichtigung fanden dabei die Grenzen des Anwendungsbereichs des COTIF und der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF. Die daraus resultierende ETV, die detaillierte technische Spezifikationen für die Infrastruktur enthält, ist ein wichtiger Meilenstein in der Entwicklung des COTIF. Die Vertragsstaaten sind zur Anwendung der technischen Infrastrukturspezifikationen zwar nicht verpflichtet, empfohlen wird es ihnen aber gleichwohl. Sehr wohl verpflichtend ist hingegen die Veröffentlichung einer Liste der Strecken, auf denen die ETV gilt. Die Entscheidung der Vertragsstaaten, neue Strecken nach der ETV zu bauen und bestehende Strecken mit der ETV in Einklang bringen, würde den internationalen Verkehr mit der Zeit erheblich erleichtern.

#### Bas Leermakers



# 14. TAGUNG DES FACHAUSSCHUSSES FÜR TECHNISCHE FRAGEN, ERGEBNISSE UND ARBEITSPROGRAMM 2022/2023

Am 14. und 15. Juni 2022 kam der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) in Bern zu seiner 14. Tagung (hybrid) zusammen. Nachstehend werden die Ergebnisse der Tagung, die Beschlüsse sowie das Arbeitsprogramm 2022/2023 zusammengefasst.

30 Mitgliedstaaten der OTIF waren an der Tagung anwesend oder vertreten. Die Europäische Union war durch die Europäische Kommission vertreten. Ferner waren Delegierte der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA), der CER, der OSShD und der UIC zugegen. Zum Vorsitz für die Tagung wurde einstimmig das Vereinigte Königreich in Person von Herrn Vaibhav Puri bestimmt. Der Generalsekretär der OTIF, Herr Wolfgang Küpper, eröffnete die Tagung und hob die Errungenschaften des CTE seit seiner ersten Tagung im Jahr 2006 hervor. Er begrüßte die Fortschritte bei der Entwicklung von Anlagen zu den ER EST und unterstrich die Bedeutung des Projektes zur Überwachung und Bewertung der Rechtsinstrumente des COTIF.

## Annahme rechtsverbindlicher Bestimmungen

### Überarbeitung der ETV TAF

Der CTE nahm eine überarbeitete Fassung der Einheitlichen technischen Vorschrift betreffend Telematikanwendungen für den Güterverkehr (ETV TAF) an. Zu den Änderungen gehören die Verpflichtung der Vertragsstaaten, dem Sekretariat der OTIF ihre nationalen Kontaktstellen mitzuteilen, der Verweis auf die ETV TCRC betreffend Zugbildung und die Hinzufügung von Bestimmungen bezüglich Trassenzuweisung

und Zuglaufmeldungen. Die überarbeitete Fassung der ETV TAF wird die derzeit gültige Fassung ersetzen und aufheben. Die aufgehobene Fassung bleibt für zukünftige Inbezugnahmen jedoch online verfügbar.

### Überarbeitung von Anlage B zu den ER ATMF

Der CTE beschloss eine Überarbeitung von Anlage B zu den ER ATMF betreffend Abweichungen. Abweichungen sind Entscheidungen der Vertragsstaaten, ganze ETV oder Teile davon auf bestimmte Projekte nicht anzuwenden. Im Vergleich zur früheren werden in der überarbeiteten Fassung die Bestimmungen vereinfacht und der Anwendungsbereich präzisiert. Einige Zuständigkeiten werden vom Generalsekretär auf die Vertragsstaaten übertragen. Die Kompetenzen der zuständigen Behörden der Vertragsstaaten werden erweitert und die Transparenz wird erhöht. Die neue Anlage B wird die derzeit gültige Fassung ersetzen und aufheben. Die aufgehobene Fassung bleibt für zukünftige Inbezugnahmen jedoch online verfügbar.

### Notifizierung

Im Anschluss an ihre Annahme wurden beide CTE-Beschlüsse in der Depositarmitteilung NOT-22034 vom 22. Juli 2022 notifiziert. Die Depositarmitteilungen und die angenommenen

Dokumente sind auf der Website der OTIF verfügbar unter: [Tätigkeiten >](#) [Technische Interoperabilität >](#) [Notifizierungstexte > 2022.](#)

Die überarbeitete ETV TAF und die überarbeitete Anlage B zu den ER ATMF werden voraussichtlich am 1. Januar 2023 in Kraft treten.

## Tagesordnungspunkte zur Diskussion

Fortschrittsbericht über die Entwicklung der Anlagen zu den ER EST (Anhang H zum COTIF)

Der CTE erörterte die Fortschritte bei der Entwicklung von Anlagen zu den ER EST: Zum einen beim Entwurf der Gemeinsamen Sicherheitsmethode bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme, zukünftige Anlage A zu den ER EST, zum anderen beim Entwurf der Gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Kontrolle, zukünftige Anlage B zu den ER EST.

Der neue Anhang H zum COTIF, die ER EST, war 2018 von der 13. Generalversammlung angenommen worden. Er enthält allgemeine Grundsätze und Sicherheitspflichten für den Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr. Gemäß Artikel 34 § 2 COTIF müssen für ein Inkrafttreten der ER EST zwei Drittel der Mitgliedstaaten den Beschluss der Generalversammlung genehmigen.

Die Generalversammlung empfahl dem CTE, noch vor Inkrafttreten der ER EST Vorschläge für Anlagen dazu auszuarbeiten. Diese könnten dann vom CTE unverzüglich nach Inkrafttreten der ER EST angenommen werden.

### Verfahren für den Austausch von Informationen zu Unfallursachen

Der CTE legte im Rahmen von Artikel 16 § 4 der ER ATMF ein Verfahren zum Austausch von Informationen über die Ursachen von Unfällen, Zwischenfällen und schweren Beschädigungen im internationalen Verkehr fest. Zu diesem Zweck erinnerte er alle Vertragsstaaten an ihre Pflicht, den Generalsekretär gemäß Artikel 16 § 4 ER ATMF über alle entsprechenden Fälle auf ihrem Staatsgebiet zu informieren. Anschließend veröffentlicht der Generalsekretär seinerseits die gemeldeten Informationen auf der Website der OTIF und informiert alle zuständigen Behörden per Rundschreiben darüber. In einem letzten Schritt sollten dann die Vertragsstaaten alle Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, für die Instandhaltung zuständigen Stellen, Halter sowie alle übrigen am internationalen Verkehr auf ihrem Staatsgebiet beteiligten Akteure in Kenntnis setzen.

### Fortschrittsbericht über die Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF

Auf seiner letzten Tagung hat der CTE die Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF eingeleitet. Zu diesem Zweck wurde ein an die Vertragsstaaten gerichteter Fragebogen verabschiedet. Das Sekretariat wurde gebeten, die Antworten zu analysieren und einen Fortschrittsbericht zu erstellen.

### Zusammenfassung der Ergebnisse bezüglich Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF durch die Vertragsstaaten

1. Mit Ausnahme der EU-Mitgliedstaaten, der Schweiz und Norwegens haben die Vertragsstaaten in letzter Zeit keine nationalen technischen Anforderungen gemäß ER APTU notifiziert. Eine (erneute) Erinnerung an diese Verpflichtung erscheint somit sinnvoll.
2. Die geringe Zahl der Antworten deutet darauf hin, dass der Kontakt zu den Staaten, die nicht geantwortet haben, verbessert werden sollte. Nach dem Vorbild des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit könnten die Vertragsstaaten zur Benennung von Kontaktstellen angehalten werden, die als Verbindungsglieder auf Arbeitsebene zwischen dem Sekretariat der OTIF und dem betreffenden Staat fungieren würden.
3. Mehrere Vertragsstaaten haben es bislang versäumt, der OTIF ihre zuständige Behörde mitzuteilen, was darauf schließen lässt, dass diese Vertragsstaaten die ER APTU und ATMF in der Praxis nicht umgesetzt haben. Hauptsächlich betroffen sind Staaten, die derzeit keinen internationalen Verkehr mit anderen Staaten haben. Staaten, die die ER APTU und ATMF zwar formell, nicht jedoch in der Praxis anwenden, könnten kontaktiert werden, um herauszufinden, worin ihre Anforderungen bestehen

und ob sie beabsichtigen, die Vorschriften umzusetzen. Sofern sie dies nicht beabsichtigen, könnten sie an die Möglichkeit erinnert werden, einen formellen Vorbehalt betreffend die Nichtanwendung der ER APTU und ATMF einzulegen.

4. Fahrzeugregister und der Zugang zu ihnen sind ein wichtiges Thema. Infolge der Einführung des Europäischen Fahrzeugeinstellungsregisters auf EU-Ebene wird sich die Situation in den meisten Vertragsstaaten ändern. Zur Entschärfung etwaiger in der Praxis auftauchender Probleme sollte der CTE dieses Thema weiterverfolgen.
5. Die Mitgliedstaaten haben keinen Einblick in die Verwendung der in ihrem Register eingetragenen Fahrzeuge im internationalen Verkehr. Obwohl feststeht, dass die Mehrzahl der Güterwagen für den internationalen Verkehr geeignet ist, ist es den Vertragsstaaten nicht möglich, Informationen über die tatsächliche Verwendung und damit über die Anwendung des COTIF zu erhalten. Die Sektorverbände könnten in einem nächsten Schritt zur Klärung dieser Frage beitragen.
6. Die in den ER ATMF festgelegten Aufgaben und Zuständigkeiten der Vertragsstaaten und des CTE bei Zwischenfällen und Unfällen werden in der Praxis nicht wahrgenommen. Es erscheint daher sinnvoll, Wege für eine bessere Anwendung der Vorschriften zu finden oder ihre Überarbeitung zu erwägen.
7. Über 90 % der Normalspurgüterwagen

**sind für den internationalen Einsatz geeignet. Dieser sehr hohe Prozentsatz spiegelt den Bedarf an weitestgehend interoperablen Güterwagen wider, dem möglicherweise besser Rechnung getragen würde, wenn in den ETV den Spezifikationen für genormte Güterwagen ein höherer Stellenwert eingeräumt würde. Diese Spezifikationen sind derzeit in Abschnitt 7.1.2 und in Anhang C der ETV WAG verankert.**

Zur Weiterführung dieses ersten Schrittes entwickelt der CTE weiterhin Überwachungs- und Bewertungsansätze, die einen besseren Überblick über die Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr ermöglichen, und bezieht dabei auch die Interessenträger des Sektors mit ein. Der nächste Schritt sollte dann zu einem besseren Verständnis darüber führen, wie die Prüforgane und zuständigen Behörden die Vorschriften und Verfahren des COTIF in der Praxis anwenden, und einen besseren Überblick darüber geben, ob die Einhaltung der ETV für die Zulassung zur nationalen Verwendung in den Vertragsstaaten relevant ist. Die diesbezüglichen Arbeiten werden auch zur Umsetzung des Überwachungs- und Bewertungssystems der OTIF durch andere OTIF-Organen beitragen.

## Arbeitsprogramm des CTE für 2022/2023

Der CTE diskutierte sein Arbeitsprogramm für den kommenden Zeitraum. Das Sekretariat wurde gebeten, in Abstimmung mit der ständigen Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) für die 15. Tagung des CTE Folgendes vorzubereiten:

- Analyse der anwendbaren Kriterien, die von den Prüforganen zu erfüllen sind, und gegebenenfalls Vorschläge für neue Bestimmungen oder zur Änderung der bestehenden Bestimmungen der ETV GEN-E;
- Vorschläge zur Aktualisierung der Anwendungsleitfäden für ETV, beginnend mit den Leitfäden der für Güterwagen relevanten ETV;
- Machbarkeitsanalyse betreffend die Entwicklung spezifischer ETV oder von Teilen davon für Fahrzeuge, die im internationalen Verkehr frei eingesetzt werden können (als Ersatz für die früheren technischen Bestimmungen der RIC);
- Fortschrittsbericht über die Entwicklung der Anlagen zu den ER EST, betreffend
  - ein harmonisiertes Verfahren

für die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen im Anwendungsbereich der ER EST,

- die notwendigen Verbindungen zwischen den ER EST und der Gemeinsamen Sicherheitsmethode zur Evaluierung und Bewertung von Risiken, insbesondere durch die Ausarbeitung von Vorschlägen zur Änderung der ETV GEN-G;
- Fortschrittsbericht über den nächsten Schritt bei der Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF;
- Lagebericht zu den Entwicklungen im Zusammenhang mit dem künftigen Bahnmobilfunksystem (FRMCS) und deren Bedeutung für die OTIF.

Alle Arbeitsunterlagen der Tagung sind hier zu finden:

[http://otif.org/en/?page\\_id=1153](http://otif.org/en/?page_id=1153)

Eine Liste der Beschlüsse findet sich hier:

[http://otif.org/de/?page\\_id=7304](http://otif.org/de/?page_id=7304)

### Abteilung für technische Interoperabilität



# GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG

Bern, 14. bis 18. März 2022

Die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung fasste letzte Beschlüsse für die Ausgaben 2023 des RID, des ADR und des ADN. Darüber hinaus wurden erste Entscheidungen für die Ausgaben 2025 der Gefahrgutvorschriften für den Landverkehr getroffen.

Die Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa fand vom 14. bis 18. März 2022 in Form einer Hybridsitzung statt. Immerhin 20 Delegierte machten von der Möglichkeit der physischen Teilnahme Gebrauch.

An den Beratungen nahmen 121 Delegierte aus 23 Staaten, der Europäischen Union, der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) und von 18 Nichtregierungsorganisationen teil.

## Tanks

Die Dokumente zu Tankfragen wurden teilweise im Plenum und teilweise von der Tank-Arbeitsgruppe behandelt, die parallel zur Gemeinsamen Tagung ebenfalls eine Hybridsitzung abhielt. 34 Sachverständige aus 15 Staaten und von 7 Nichtregierungsorganisationen nahmen an den Arbeiten dieser Arbeitsgruppe teil.

## Besonders große Tankcontainer

Nach Diskussionen in verschiedenen Gremien gelang es bei dieser Gemeinsamen Tagung endlich, einige Vorschriften in Bezug auf besonders große Tankcontainer in die Regelwerke aufzunehmen. Die Vorarbeit dazu hatte die Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses

geleistet (siehe Zeitschrift 1/2/2022, S. 26).

Zunächst wurde eine Begriffsbestimmung von besonders großen Tankcontainern angenommen. Als Abgrenzung zu herkömmlichen Tankcontainern wurde ein unterer Grenzwert von 40.000 Litern für den Fassungsraum gewählt.

Für die Mindestwanddicke der Tankkörper von besonders großen Tankcontainern wurde wie für Kesselwagen ein Wert von 4,5 mm festgeschrieben.

Für die Druckfestigkeit von Verschlüssen, die an besonders großen Tankcontainer zur Beförderung von Stoffen in flüssigem Zustand angebracht sind, gilt künftig wie für Kesselwagen ein Wert von 0,4 MPa (4 bar).

Da die bisher in Betrieb befindlichen besonders großen Tankcontainer nach den Vorschriften für herkömmliche Tankcontainer, die lediglich eine Mindestwanddicke von 3 mm vorsehen, gebaut wurden, wurde darüber hinaus eine Übergangsvorschrift aufgenommen, welche die Weiterverwendung ermöglicht.

## Streichung von Übergangsvorschriften für Kesselwagen

Die Gemeinsame Tagung nahm einen Antrag des Sekretariats an, die Übergangsvorschriften für Gaskesselwagen, deren

Tankkörper zwischen dem 1. Januar 1967 und dem 31. Dezember 1970 gebaut wurden, und für Kesselwagen für die Beförderung von Stoffen der Klasse 3, Verpackungsgruppe I mit einem Dampfdruck bei 50 °C von höchstens 175 kPa (1,75 bar) (absolut) wegen Zeitablaufs zu streichen. Mit der Streichung der erstgenannten Übergangsvorschrift muss die nächste Tranche von Gaskesselwagen ausgemustert werden, deren Tankkörper noch vor dem Inkrafttreten der international abgestimmten Vorschriften des Kapitels 6.8 in Übereinstimmung mit nationalen Regelwerken gebaut wurden.

## Schnellschließende/automatisch schließende Absperrventile

Um ein unkontrolliertes Ausströmen aufgrund unbeabsichtigter Ereignisse bei der Handhabung von Tanks, wie etwa die Beschädigung von Rohrleitungen oder Schläuchen oder ein Brand, zu verhindern, sollten die bei der Befüllung und Entleerung verwendeten Öffnungen in Gastanks mit schnellschließenden/automatisch schließenden Absperrventilen versehen sein. Insbesondere für Tanks zur Beförderung entzündbarer und giftiger Gase stellt dies einen wesentlichen Sicherheitsaspekt dar. Diese Absperrventile sind an den meisten Tanks vorhanden, jedoch kommen neue Tankbauarten für die Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase, wie verflüssigtes Erdgas (LNG), auf den Markt, die nicht derart ausgerüstet

sind. Dies beruht vermutlich auf einer möglichen Fehlinterpretation der Vorschriften, weshalb bereits eine informelle Arbeitsgruppe zur Neuformulierung des Unterabschnitts 6.8.3.2 eingerichtet wurde.

Die Gemeinsame Tagung erkannte, dass diese Frage so wichtig ist, dass das Ergebnis der weiteren Diskussionen und der Neuformulierung des Unterabschnitts 6.8.3.2 nicht abgewartet werden kann, sondern in der RID/ADR-Ausgabe 2023 zumindest für das Kapitel 6.8 gelöst werden muss. Sie beschloss, für alle tiefgekühlt verflüssigten entzündbaren Gase (UN-Nummern 1038, 1961, 1966, 1972, 3138 und 3312) eine neue Sondervorschrift für die Beförderung in Tanks aufzunehmen, die für alle Anschlüsse für die Befüllung und Entleerung eine Ausrüstung mit schnellschließenden automatischen Absperrventilen vorschreibt.

Die Gemeinsame Tagung verabschiedete auch Übergangsvorschriften, die aber zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Vorschriften für die Nachrüstung von Tanks enthalten. Die Notwendigkeit der Nachrüstung sollte für die Ausgabe 2025 des RID/ADR auf der Grundlage der Ergebnisse der Weiterentwicklung des Unterabschnitts 6.8.3.2 geprüft werden.

### Füllungsgrad von Stoffen, die bei oder über 50 °C befördert werden

In Unterabschnitt 4.3.2.2 RID/ADR sind die Vorschriften für den Füllungsgrad bei der Beförderung in Tanks zusammengefasst, wobei der Füllungsgrad abhängig von der Art des beförderten Stoffes anhand von Formeln berechnet werden kann. Der Absatz 4.3.2.2.3 enthält eine Ausnahme für Tanks, deren Inhalt während der Beförderung

durch eine Heizeinrichtung auf einer Temperatur von über 50 °C gehalten wird.

Es wurde festgestellt, dass der Wortlaut des Absatzes 4.3.2.2.3 einen maximalen Füllungsgrad von 95 % nur in den Fällen vorschreibt, in denen der Tank mit einer Heizeinrichtung ausgerüstet ist. Außerdem wurde bemerkt, dass ein Aufheizen über die Fülltemperatur hinaus nicht erlaubt ist, was nicht der Praxis entspricht.

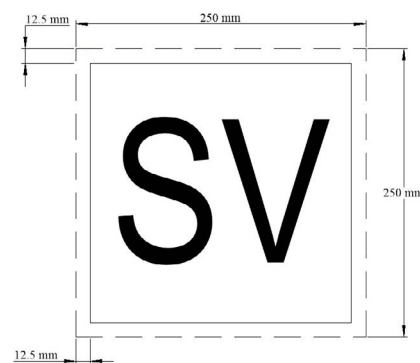
Die Gemeinsame Tagung entschied, den Wortlaut des gesamten Absatzes 4.3.2.2.3 zu überarbeiten, um auch diejenigen Fälle zu erfassen, in denen kein Heizsystem eingebaut oder verwendet wird und die Erwärmung des Inhalts vor dem Entladen durch externe Heizeinrichtungen erfolgt. Darüber hinaus lässt der neue Wortlaut auch Temperaturen zu, die über der Fülltemperatur liegen, solange der Füllungsgrad nicht überschritten wird. Diese Änderungen werden zum 1. Januar 2025 in Kraft gesetzt.

### Kennzeichnung von Tanks zur Beförderung von entzündbaren verflüssigten Gasen, die mit Sicherheitsventilen ausgerüstet sind

Bei der Gemeinsamen Tagung im Herbst 2021 wurde beschlossen, an Straßentankfahrzeugen und Tankcontainern zur Beförderung entzündbarer verflüssigter Gase den zwingenden Einbau von Sicherheitsventilen vorzuschreiben, um das Risiko eines BLEVE (Gasexplosion einer expandierenden siedenden Flüssigkeit) zu verringern. Für Kesselwagen wurden in der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses dieselben technischen Anforderungen übernommen, wobei das Prinzip der freiwilligen Ausrüstung mit Sicherheitsventilen beibehalten wurde. Im Grundsatz wurde auch eine Kennzeichnung von

Kesselwagen, Tankfahrzeugen und Tankcontainern beschlossen, die es den Einsatzkräften ermöglicht, aus großer Entfernung zu erkennen, ob ein Sicherheitsventil vorhanden ist, um danach die Erstmaßnahmen auszurichten (siehe Zeitschrift 1/2/2022, S. 25).

Auf einen Vorschlag von Liquid Gas Europe, der im Namen der BLEVE-Arbeitsgruppe eingereicht wurde, nahm die Gemeinsame Tagung Anforderungen an, denen diese Kennzeichen genügen müssen. Das Kennzeichen besteht aus den schwarzen Buchstaben „SV“ (für „safety valve“) in einem schwarzen Quadrat mit einer Seitenlänge von 250 mm. In Bezug auf die Feuerbeständigkeit dieser Kennzeichen ließ man sich von den Anforderungen an die orangefarbene Kennzeichnung leiten. Die Kennzeichen sind an beiden Längsseiten von Tankcontainer und Kesselwagen und an beiden Längsseiten und der Heckseite von Tankfahrzeugen anzubringen.



Übergangsvorschriften ermöglichen die Anbringung dieser neuen Kennzeichen im Rahmen der ersten nach dem 31. Dezember 2023 durchzuführenden Zwischenprüfung oder wiederkehrenden Prüfung.

Die für Kesselwagen geltenden Bestimmungen müssen noch von der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses bestätigt werden.

## Normen

Die Gemeinsame Tagung genehmigte die Inbezugnahme mehrerer von der Normen-Arbeitsgruppe geprüfter Neufassungen von Normen. Einige Normenverweise wurden nur vorläufig angenommen, weil die entsprechenden Normen noch nicht veröffentlicht wurden. Der Vertreter des Europäischen Komitees für Normung (CEN) wurde gebeten, das Sekretariat zu benachrichtigen, wenn die Veröffentlichung dieser Normen bis spätestens Ende Mai 2022 erfolgt. Bei einer späteren Veröffentlichung können die aktualisierten Normen erst in den Ausgaben 2025 des RID und des ADR in Bezug genommen werden.

Der Vorsitzende der Normen-Arbeitsgruppe, Herr Chris Jubb (Vereinigtes Königreich), teilte mit, dass er nun vollständig in den Ruhestand treten werde. Die Gemeinsame Tagung würdigte sein außerordentliches Engagement in den vergangenen sieben Jahren als Vorsitzender der Normen-Arbeitsgruppe und während fast drei Jahrzehnten in der Gemeinsamen Tagung und wünschte ihm einen langen und glücklichen Ruhestand.

Von den Mitgliedern der Arbeitsgruppe wurde der Generalsekretär des Verbands der europäischen Gasflaschenhersteller (ECMA), Herr Andy Webb, als neuer Vorsitzender vorgeschlagen, der in der Vergangenheit bereits den Europäischen Industriegase-Verband (EIGA) in der Gemeinsamen Tagung vertreten hatte.

## Weitere Änderungsanträge

### Beförderung von Farbabfällen

Abfälle, die aus Verpackungsresten, verfestigten und flüssigen

Farbresten bestehen und der UN-Nummer 1263, Verpackungsgruppe II zugeordnet sind, dürfen gemäß den Bestimmungen der Sondervorschrift 650 befördert werden. Die Zuordnung zur UN-Nummer 1263 erfolgt aufgrund der entzündbaren Bestandteile der Farben. In den letzten 15 Jahren wurden jedoch immer mehr Farben von lösungsmittelbasierten auf wasserbasierte Inhaltsstoffe umgestellt, so dass ein großer Anteil von Farben nun der UN-Nummer 3082 zugeordnet wird.

Die Gemeinsame Tagung begrüßte den Antrag Schwedens, die Sondervorschrift 650 in Kapitel 3.3 zu ändern und sie auch der UN-Nummer 3082 zuzuordnen, um die Beförderung von Abfällen, die aus Farben auf Wasserbasis bestehen, zu erleichtern. Es bestand auch Einigkeit, dass die multilateralen Sondervereinbarungen 8/2021 für das RID und M343 für das ADR entsprechend aktualisiert oder ergänzt werden müssen. Diese Änderungen sind für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2025 vorgesehen.

### Neue Übergangsvorschrift für Großpackmittel (IBC)

In der Ausgabe 2021 des RID und des ADR wurde die Vorschrift, welche die Kennzeichnung von Innenbehältern von Kombinations-IBC regelt, geändert. Dabei wurde festgelegt, dass das Kennzeichen des Innenbehälters an einer Stelle angebracht sein muss, die nach dem Einbau des Innenbehälters in die äußere Umhüllung für eine Prüfung leicht zugänglich ist.

Die Niederlande haben festgestellt, dass zahlreiche Kombinations-IBC im Umlauf sind, die vor Inkrafttreten des RID/ADR 2021 hergestellt wurden und die diese Vorschrift nicht erfüllen. Da bei der Verabschiedung der Änderung

keine Übergangsvorschrift beschlossen wurde, würde dies bedeuten, dass diese Kombinations-IBC ausgemustert werden müssten, obwohl sie allen übrigen Vorschriften des RID/ADR entsprechen.

Die Gemeinsame Tagung stimmte der Aufnahme einer Übergangsvorschrift zu, welche die Weiterverwendung von vor dem 1. Juli 2021 hergestellten Innenbehältern von Kombinations-IBC bis zum Ende ihrer zulässigen Verwendungsdauer (in der Regel fünf Jahre) ermöglicht.

## Verschiedenes

### Erklärungen verschiedener Delegationen zum Ukraine-Krieg

Die Vertreter der Vereinigten Staaten von Amerika, des Vereinigten Königreichs und der Europäischen Union gaben Erklärungen zum Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine ab.

Der Vertreter der USA hob dabei hervor, dass der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) 56 Mitgliedstaaten in Europa, Nordamerika und Asien angehörten, die sich zum Ziel gesetzt hätten, in verschiedenen technischen und politischen Bereichen konstruktiv und vertrauensvoll zusammenzuarbeiten und das gemeinsame Ziel zu verfolgen, durch eine bessere Verkehrspolitik Sicherheit, Nachhaltigkeit, soziale Integration und wirtschaftlichen Wohlstand zu fördern. Die Invasion Russlands und die daraus resultierenden Todesopfer und die Zerstörung der zivilen Verkehrsinfrastruktur verletzen diese grundlegenden Prinzipien und Werte.

Der Vertreter der Europäischen Union rief im Namen seiner 27 Mitgliedstaaten die internationale

Gemeinschaft auf, von Russland die sofortige Beendigung dieser Aggression zu verlangen, die den internationalen Frieden und die Sicherheit auf globaler Ebene gefährdet. Er verurteilte auch die Beteiligung von Belarus in dieser Aggression.

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs unterstrich die besondere Verantwortung Russlands als ständiges Mitglied

des UN-Sicherheitsrates für die Wahrung des internationalen Friedens und der Sicherheit. Die Anwendung von Gewalt durch Russland gegen die Ukraine sei ein eklatanter Verstoß gegen die Grundsätze der Charta der Vereinten Nationen.

### Nächste Tagung

Die nächste Gemeinsame Tagung

findet vom 12. bis 16. September 2022 in Genf statt. Sie wird sich ausschließlich mit Änderungsanträgen befassen, die für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2025 vorgesehen sind.

**Jochen Conrad**

## 14. TAGUNG DER STÄNDIGEN ARBEITSGRUPPE DES RID-FACHAUSSCHUSSES UND 57. TAGUNG DES RID-FACHAUSSCHUSSES Bern/hybrid, 23. und 24. Mai 2022

Die 14. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses und die 57. Tagung des RID-Fachausschusses fanden am 23. und 24. Mai 2022 im Rahmen einer Hybrid-Sitzung statt. 18 Staaten, die Europäische Union und die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) sowie 4 internationale Verbände waren vertreten.

Im Vordergrund der 14. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe stand der Abschluss der Arbeiten an den Änderungen 2023 zum RID. Zu diesem Zweck verfügte die Ständige Arbeitsgruppe über einen Entwurf der Notifizierungstexte, in dem bereits die Beschlüsse der letzten Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (Bern/hybrid, 14. bis 18. März 2022) eingearbeitet waren. Darüber hinaus lagen der Ständigen Arbeitsgruppe alle von der 111. Tagung der WP.15 (Genf, 9. bis 13. Mai 2022) angenommenen Texte vor, die auch einen Einfluss auf das RID haben könnten.

Die Arbeitsgruppe genehmigte alle von der letzten Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im März (siehe S. 18) für die Ausgaben 2023 des RID, des ADR und des ADN angenommenen letzten Änderungen. Dies betraf insbesondere auch die Vorschriften für die Kennzeichnung von Tanks zur Beförderung verdichteter, verflüssigter oder gelöster Gase, die mit Sicherheitsventilen ausgerüstet sind. Diese Vorschriften wurden im RID auch für Kesselwagen angenommen, deren Ausrüstung mit Sicherheitsventilen nicht zwingend vorgeschrieben ist. Die Arbeitsgruppe übernahm auch die von der letzten Tagung der WP.15 angenommenen Änderungen.

### Aktualisierung der NHM-Codes in Kapitel 3.2 Tabelle B

Das alphabetische Verzeichnis der gefährlichen Güter (Tabelle B des RID) enthält als nichtoffiziellen Teil die Angabe des NHM-Codes für jedes einzelne gefährliche Gut. Bei

den NHM-Codes handelt es sich um eine spezifische Codierung für den Eisenbahnverkehr, die mit dem Harmonisierten System für die Bezeichnung und Codierung der Waren im internationalen Handel der Weltzollorganisation (WZO) abgestimmt ist.

Die Ständige Arbeitsgruppe nahm die von der UIC vorgeschlagenen Änderungen an den NHM-Codes sowie die für die neu in das alphabetische Verzeichnis aufgenommenen Stoffe festgelegten NHM-Codes an.

### Verweis auf die Norm EN 14841

Auf Vorschlag der Normen-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung sollte die Ständige Arbeitsgruppe prüfen, ob in den Pflichten für den Befüller und den Entlader auch auf die Norm EN 14841:2022 (Flüssiggas-Geräte und Ausrüstungsteile – Entleerungsverfahren für Eisenbahnkesselwagen für Flüssiggas (LPG)), die bisher nur als



Entwurf vorliegt, verwiesen werden könnte.

Nachdem festgestellt wurde, dass Informationen aus den auf der Website der OTIF veröffentlichten Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen nicht in die Norm eingeflossen sind und der Entwurf der Norm weitere Mängel enthält, beschloss die Ständige Arbeitsgruppe, eine Entscheidung über die Aufnahme eines Verweises auf diese Norm im RID erst nach ihrer Veröffentlichung zu treffen. Unabhängig davon kann diese Norm auch ohne Inbezugnahme im RID auf freiwilliger Basis angewendet werden.

#### IRS 40471-3 (Prüfungen, die bei Sendungen gefährlicher Güter durchzuführen sind)

Die International Railway Solution IRS 40471-3 enthält Prüfungen, die bei Eisenbahnsendungen gefährlicher Güter durchzuführen sind. Diese Prüfungen werden als bewährte Praktiken angesehen, um die Pflichten des Beförderers zu erfüllen. Die IRS 40471-3 wird von der UIC alle zwei Jahre an den aktuellen Stand des RID angepasst und der Ständigen Arbeitsgruppe zur Begutachtung vorgelegt.

Die Ständige Arbeitsgruppe nahm die aktuelle Fassung der IRS 40471-3 zur Kenntnis und beschloss in den Pflichten des Beförderers auf diese neue Fassung zu verweisen.

#### Sondervorschrift TT 4

Die Sondervorschrift TT 4 ist im RID sechs fluorhaltigen Stoffen der Klasse 8 zugeordnet und fordert für Kesselwagen und Tankcontainer, dass zwischen zwei wiederkehrenden Prüfungen eine Untersuchung der Tanks auf Korrosionsbeständigkeit durchgeführt werden muss.

Obwohl diese Sondervorschrift im RID auch für Tankcontainer gilt, fehlt eine entsprechende Vorschrift im ADR. Diese unterschiedliche Vorschriftenlage führt dazu, dass gemäß ADR eine Untersuchung des inneren Zustands von Tankcontainer, in denen die oben genannten Stoffe befördert werden, nur alle fünf Jahre erforderlich ist, während sie gemäß RID alle zweieinhalb Jahre durchgeführt werden muss.

Die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung, die mit dieser Frage befasst wurde, stellte fest, dass die Tanks zur Beförderung der genannten Stoffe entweder mit einer Innenauskleidung versehen sind oder aus Baustahl gebaut sind, wobei durch die Einwirkung von Fluorwasserstoffsäure eine Schutzschicht aus Eisenfluorid gebildet wird. Da bei beiden Konstruktionsmethoden keine Probleme mit Korrosion auftreten, vertrat die Tank-Arbeitsgruppe die Meinung, dass die Sicherheit durch die Sondervorschrift TT 4 nicht erhöht wird und die Streichung im RID keine Sicherheitsprobleme verursacht.

Da bereits im Rahmen der Prüfung des Tankwerkstoffs auf Verträglichkeit mit den zu befördernden Stoffen geprüft werden muss, dass es zu keiner Reaktion kommt, stimmte die Ständige Arbeitsgruppe der Streichung der Sondervorschrift TT 4 zu.

#### Harmonisierung des Abschnitts 1.10.4

Schweden und Norwegen hatten der WP.15 einen Antrag mit dem Ziel vorgelegt, die Vorschriften für die Sicherung (Verhinderung des Diebstahls und des Missbrauchs gefährlicher Güter) auf alle gefährlichen Güter mit hohem Gefahrenpotenzial der Klasse 1 (explosive Stoffe und Gegenstände

mit Explosivstoff) zur Anwendung zu bringen, und zwar auch bei der Beförderung von freigestellten Mengen in Übereinstimmung mit Unterabschnitt 1.1.3.6. Begründet wurde dies damit, dass für potenzielle Täter auch kleinere Mengen explosiver Stoffe attraktiv sein können und das Kapitel 1.10 der UN-Modellvorschriften ebenfalls keine Erleichterungen vorsieht. Die WP.15 hatte diesen Antrag mit einer Übergangsvorschrift angenommen, welche für explosive Stoffe der Klasse 1, die bisher von der Anwendung des Kapitels 1.10 ausgenommen waren, eine Nichtanwendung der Vorschriften des Kapitels 1.10 bis zum 31. Dezember 2024 zulässt.

Die Ständige Arbeitsgruppe folgte dieser Entscheidung der WP.15, stellte jedoch fest, dass die Änderungen im RID wegen der begrenzten Anwendbarkeit der Bestimmungen des Unterabschnitts 1.1.3.6 unterschiedlich umgesetzt werden müssen.

#### Anforderungen an Wagen, die mit digitaler automatischer Kupplung (DAK) ausgerüstet sind

Die Ständige Arbeitsgruppe wurde vom Vertreter der Internationalen Union der Güterwagen-Halter (UIP) über die laufenden Arbeiten der ERA in Zusammenhang mit der bevorstehenden Einführung der digitalen automatischen Kupplung (DAK) im europäischen Eisenbahngüterverkehr informiert. In die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität von Güterwagen, Lokomotiven und Personenwagen und telematischen Anwendungen (TSI WAG, TSI LOC&PAS, TSI TAF) sollten 2025 technische Anforderungen an standardisierte DAK-Systeme aufgenommen werden.

Die Ständige Arbeitsgruppe bekräftigte die Wichtigkeit, bei

der Überarbeitung der TSI die Bedürfnisse des Gefahrgutrechts zu berücksichtigen. Zu diesem Zweck wird die ERA im Oktober 2022 einen bilateralen Workshop mit den Teilnehmenden ihrer thematischen Arbeitsgruppe und RID-Experten/Expertinnen organisieren.

### Besonders große Tankcontainer

Nachdem die Ständige Arbeitsgruppe im Rahmen der vorgeschlagenen Änderungen für die Ausgabe 2023 des RID die Entscheidungen der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zu besonders großen Tankcontainer (siehe S. 18) bestätigt hatte, wurde sie vom Vertreter der UIP über noch offene Punkte in Bezug auf die Festigkeit von besonders großen Tankcontainern und Maßnahmen zur Verminderung des Schadenausmaßes bei einem Auflaufstoß oder einer Überpufferung informiert.

Im Gegensatz zu konventionellen Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks, die für Beschleunigungswerte von 2g ausgelegt sein müssen, sind besonders große Tankcontainer für Beschleunigungswerte von 3g ausgelegt. Diese Tatsache und die damit zusammenhängenden betrieblichen Vorgaben sind aber nicht in den Vorschriften abgebildet. In diesem Zusammenhang sollte künftig geprüft werden, ob eine neue Klasse für ablaufbergfähige Tankcontainer

im RID definiert werden sollte. Diese neue Kategorie von Tankcontainern sollte auch bei der Überarbeitung der Norm EN 12663-2 (Bahnanwendungen – Festigkeitsanforderungen an Wagenkästen von Schienenfahrzeugen – Teil 2: Güterwagen) berücksichtigt werden.

Die Maßnahmen zur Verminderung des Schadenausmaßes bei einem Auflaufstoß oder einer Überpufferung sind für Kesselwagen in den Sondervorschriften TE 22 und TE 25 festgehalten. Da diese im Containerverkehr nicht umsetzbar sind, muss die Notwendigkeit kompensierender Maßnahmen überprüft werden. Dabei sollen der Grundsatzentscheidung, im RID nur Schutzziele zu formulieren, und der Vorschriftenentwicklung in Bezug auf die digitale automatische Kupplung Rechnung getragen werden.

Die beiden offenen Punkte werden in den nächsten Sitzungen der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE) sowie der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ diskutiert.

### RID-Fachausschuss

Direkt im Anschluss an die Sitzung der Ständigen Arbeitsgruppe fand am 24. Mai 2022 die 57. Tagung des RID-Fachausschusses statt, um die bei der 12. (Videokonferenz, 24. bis 26. November 2020), 13. (Genf/hybrid, 15. bis

18. November 2021) und 14. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2023 vorgeschlagenen Änderungen zu verabschieden. Der RID-Fachausschuss genehmigte einstimmig die vorgeschlagenen Änderungen, wobei die Europäische Union das Stimmrecht für die EU-Mitgliedstaaten ausübte.

Die Notifizierungstexte wurden den RID-Vertragsstaaten am 1. Juli 2022 mit einer Depositarnotifikation zur Kenntnis gebracht. Bis 1. November 2022 haben die RID-Vertragsstaaten die Möglichkeit, Widerspruch gegen die Änderungen einzulegen. Die Notifizierungstexte sind auch auf der Website der OTIF ([www.otif.org](http://www.otif.org) > [Tätigkeiten > Gefährliche Güter > Notifizierungstexte > 2023](#)) veröffentlicht.

### Nächste Tagung

Die 15. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird voraussichtlich vom 23. bis 25. November 2022 stattfinden. Der Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe wird eine Sitzung der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ am 21. und 22. November 2022 vorausgehen.

**Jochen Conrad**  
**Katarina Burkhard**

# VERANSTALTUNGSKALENDER 2022

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
4.–6. Oktober	Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit	Ministerium für Verkehr - Vereinigtes Königreich	London Vereinigtes Königreich (HYBRIDTAGUNG)
15.–16. November	WG TECH 48		Paris - Frankreich bestätigen (HYBRIDTAGUNG)
21.–22. November	19. Sitzung der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses		Bern - Schweiz (HYBRIDTAGUNG)
23.–25. November	15. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID Fachausschusses		Bern - Schweiz (HYBRIDTAGUNG)

# VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2022

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
21.–22. September	Connecting Europe Express / TEN-T-Zug		Hannover - Deutschland
27. – 28. September	EUMedRail Workshop	ERA	(VIDEOKONFERENZ)
27. – 28. September	12. Verkehrs- und Kommunikationsforum	Europäische Kommission	(VIDEOKONFERENZ)
29. September	2022 World Maritime Day	IMO*	London Vereinigtes Königreich
18.–19. Oktober	Railway Days Investment Summit	AIF**	Bukarest - Rumänien
24. Oktober	WPV-Eisenbahnforum	WPV	Bern - Schweiz
25. - 28. Oktober	OSShD-Kommission für Transportrecht im Bereich der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter	OSShD	Warschau - Polen (VIDEOKONFERENZ)
8.–9. November	UIC-Expertengruppe Beförderung gefährlicher Güter	UIC	(VIDEOKONFERENZ)
8.–10. November	OSShD-Kommission für Infrastruktur und Fahrzeuge	OSShD	(VIDEOKONFERENZ)

\*IMO: International Maritime Organization (IMO)

\*\*AIF: Club Feroviar, University of Bucharest and Romanian Railway Industry Association (AIF)

# VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2022

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
8.–11. November	112. Tagung der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15)	UNECE	Genf - Schweiz
16.–18. November	76. Tagung der Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“ (SC. 2)	UNECE	Genf - Schweiz
22.–23. November	Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC)	Europäische Kommission	<a href="#">(VIDEOKONFERENZ)</a>
28. November–6. Dezember	61. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter	UNECE	Genf - Schweiz
30. November–1. Dezember	Arbeitsgruppe CIM	CIT	Bern - Schweiz





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!