



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. 4/2022

IBO

Zeitschrift für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

NEWS OTIF

- 3 London: Besuch und Treffen auf hoher Ebene
- 3 Zusammenarbeit: Weltschiffahrtstag 2022
- 4 Dritte Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit
- 5 Neuer Ständiger Vertreter Belgiens
- 5 Abschlusskonferenz EUMedRail

COTIF

- 6 Depositarmittellungen

KOMMUNIKATION UND WEITERVERBREITUNG

- 6 Gefahrguttag in Hannover
- 7 Verpackungen gefährlicher Güter Ein lehrreicher Erfahrungsaustausch
- 8 Die „Railway Days“ in Bukarest
- 9 Das Eisenbahnwesen im Vereinigten Königreich im Blickpunkt

ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT OTIF-COTIF

- 13 Leitfaden für die Zusammenarbeit mit Internationalen Regierungsorganisationen
- 16 Leitfaden für die Anwendung der Verfahren zur Änderung des COTIF

EISENBAHNTECHNIK

- 20 Fünfte Tagung der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE)

GEFÄHRLICHE GÜTER

- 23 Die Beförderung gefährlicher Güter im Kontext des humanitären Völkerrechts
- 29 60. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
- 34 Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

VERANSTALTUNGSKALENDER

38

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

die OTIF ist – wie jede andere internationale Organisation – in hohem Maße auf die aktive Unterstützung ihrer einzelnen Mitgliedstaaten angewiesen. Diese Unterstützung konnte die OTIF im Oktober dieses Jahres im Vereinigten Königreich in besonderer Weise erfahren.

Das britische Verkehrsministerium hatte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der 3. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit nach London eingeladen. Im Tagungszentrum Queen Elisabeth II, mitten im politischen Herzen Londons, konnte der Ausschuss unter großer Beteiligung des Sektors wichtige Entscheidungen treffen. Insbesondere der Beschluss zum „Leitfaden für die Anwendung der Verfahren zur Änderung des COTIF“ stellt einen Wendepunkt in der Rechtsetzungspraxis des Revisionsausschusses und der Generalversammlung dar.

Darüber hinaus bot das Treffen in London auch einen tieferen Einblick in die laufenden Arbeiten zur umfassenden Umstrukturierung des britischen Eisenbahnsystems. Die entsprechenden Maßnahmen werden weiter hinten in dieser Zeitschrift genauer beleuchtet.

Ich danke unseren Gastgeberinnen und Gastgebern im Vereinigten Königreich sowie auch den Autorinnen und Autoren sehr herzlich für ihr Engagement und ihre Unterstützung.

Eine besondere Wertschätzung erweisen einige Mitgliedstaaten der OTIF durch die Einrichtung einer ständigen Vertretung in Bern. Zu diesen – noch wenigen – Mitgliedstaaten zählt Belgien, dessen neu ernannten Botschafter und Ständigen Vertreter ich in der OTIF begrüßen durfte. Näheres zu beiden Anlässen und zu weiteren interessanten Themen enthält diese neue Ausgabe der Zeitschrift.

Ausdrücklich hinweisen möchte ich Sie auf einen Artikel über die Beförderung gefährlicher Güter im Kontext des humanitären Völkerrechts, ein wichtiges Thema, das – trotz der aktuellen geopolitischen Lage – hoffentlich nie Normalität werden wird.

Angenehme Lektüre!

Wolfgang Küpper

Generalsekretär



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

LONDON: BESUCH UND TREFFEN AUF HOHER EBENE

Am 29. September 2022 traf der Generalsekretär der OTIF, Wolfgang Küpper, in London Dame Bernadette Kelly, Staatssekretärin im Verkehrsministerium des Vereinigten Königreichs.

Sie sprachen über das Eisenbahnwesen im Vereinigten Königreich und die laufende Strukturreform und tauschten sich dabei über die Bedeutung der Entwicklung des internationalen Schienenverkehrs aus. In diesem Rahmen betonte Kelly, dass der internationale Bahnverkehr durch den Kanaltunnel für das Vereinigte Königreich von großem Interesse sei.

Am Folgetag hatte das britische Verkehrsministerium unter

anderem eine Besichtigung des Bahnhofs St. Pancras International organisiert.

Der Generalsekretär der OTIF

begrüßt dieses hochrangige Treffen und dankt Dame Bernadette Kelly herzlich für die sehr produktiven Gespräche.



Andrea Pearson, Dame Bernadette Kelly, Wolfgang Küpper, Aleksandr Kuzmenko

ZUSAMMENARBEIT: WELTSCHIFFFAHRTSTAG 2022

Auf Einladung des Generalsekretärs der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO), Kitack Lim, nahm der Generalsekretär der OTIF, Wolfgang Küpper, am Empfang im Rahmen des Weltschiffahrtstages am 29. September 2022 in London teil.

Der Generalsekretär der OTIF bemüht sich um den Ausbau der internationalen Zusammenarbeit, die Förderung des Eisenbahnverkehrs sowie die Multimodalität und die Vernetzung des internationalen Verkehrs.



Wolfgang Küpper, Kitack Lim

DRITTE TAGUNG DES AD-HOC-AUSSCHUSSES FÜR RECHTSFRAGEN UND INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

Die 3. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit fand, organisiert vom britischen Verkehrsministerium, in hybrider Form in London statt.

Mehr als 50 Delegierte nahmen unter deutschem Vorsitz daran teil, darunter 21 in persona. 28 Mitgliedstaaten waren vertreten und darüber hinaus auch die Europäische Union.

Internationale Organisationen wie die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD), die Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL) und die Weltzollorganisation (WZO) nahmen am zweiten Tag an der Tagung teil. Dieser zweite Tag stand auch registrierten Interessengruppen wie dem Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT), der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER), Rail Net Europe (RNE) sowie Prof. Rainer Freise, Wissenschaftler und Forscher, und Steve Davey, Sachverständiger, offen.

Zu den Ergebnissen dieser Tagung des Ad-hoc-Ausschusses zählte die Annahme der Entwürfe des Leitfadens für die Zusammenarbeit mit internationalen Regierungsorganisationen sowie des Leitfadens für die Anwendung der Verfahren zur Änderung des COTIF (siehe Artikel S. 13 und S. 16).

Darüber hinaus stießen viele der Präsentationen auf großes Interesse.

Die Delegierte des Vereinigten Königreichs, Andrea Pearson, gab einen Überblick über das Eisenbahnwesen im Vereinigten Königreich, die Reformen, die jüngsten Investitionsprogramme und die Dekarbonisierungspolitik.

Clio Liégeois, Delegierte Belgiens, berichtete über eine Frage betreffend die Anwendung der ER CIM auf den nationalen Güterverkehr, die ein Eisenbahnfrachtunternehmen an das belgische Verkehrsministerium gerichtet hatte.

Vilius Varjas von der

Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission erläuterte die EU-Verordnung Nr. 2020/1056 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen.

Darüber hinaus stellten auch UNCITRAL, die WZO, das CIT sowie RNE in Zusammenarbeit mit Forum Train Europe ihre jüngsten laufenden Projekte vor.

Das Sekretariat der OTIF dankt dem britischen Verkehrsministerium herzlich für seine Unterstützung und die Organisation dieser dank der konstruktiven Diskussionen sehr erfolgreichen 3. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit.



NEUER STÄNDIGER VERTRETER BELGIENS

Am Dienstag, den 18. Oktober besuchte Seine Exzellenz Botschafter Pascal Heyman, belgischer Botschafter in der Schweiz, den Sitz der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) in Bern. Er überreichte dem Generalsekretär der Organisation, Wolfgang Küpper, sein vom belgischen Premierminister unterzeichnetes Ernennungsschreiben.

Heyman wurde als Nachfolger von Willy Debuck zum Ständigen Vertreter Belgiens bei der OTIF ernannt.

Anlässlich dieses Höflichkeitsbesuchs begrüßte der Generalsekretär der

OTIF die Ernennung, die die Aufrechterhaltung einer ständigen Verbindung zwischen Belgien und der OTIF ermöglicht.

Der Generalsekretär der OTIF versichert S.E. Botschafter Pascal Heyman erneut seiner ausgezeichneten Hochachtung.



S.E. Botschafter Pascal Heyman, Wolfgang Küpper, Aleksandr Kuzmenko

ABSCHLUSSKONFERENZ EUMedRail

Am 15. November, nahm der Generalsekretär der OTIF, Wolfgang Küpper, an der EUMedRail-Abschlusskonferenz teil, die von der Eisenbahngesellschaft der Europäischen Union (ERA) organisiert wurde.

Hauptziel der Abschlusskonferenz war es, die Umsetzung des EUMedRail-Projekts zu bewerten, darunter insbesondere die bis 2022 erzielten Ergebnisse. Die Veranstaltung bot außerdem die Gelegenheit, die Fortschritte und künftigen Herausforderungen im Bereich der Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr hervorzuheben.

In seiner Ansprache während der Eröffnungssitzung betonte der Generalsekretär die Rolle der OTIF, bestehend in einer Brücke zwischen

den EU-Mitgliedstaaten und den Nicht-EU-Staaten, insbesondere den Mittelmeerländern. Die OTIF und ihr COTIF-Übereinkommen, so Küpper, garantierten die Kohärenz zwischen den Vorschriften ihrer Mitgliedstaaten, insbesondere im Bereich der technischen Interoperabilität, egal ob diese EU-Mitglied seien oder nicht.

Zudem seien die von der ERA und der OTIF durchgeführten Arbeiten komplementär und diese Komplementarität sei für die Mittelmeerländer von großem Interesse: Um diesen vollen Nutzen der Komplementarität zu erhalten, sei der OTIF-Beitritt jener Länder, die keine EU-Mitgliedschaft planen, sehr wichtig.



DEPOSITARMITTEILUNGEN

Seit 17. September 2022 (Zeitschrift 3/2022)

NOT-22044	25.11.2022	Korrektur der vom RID-Fachausschuss auf seiner 57. Tagung angenommenen Änderungen zum RID
NOT-22043	03.11.2022	Inkrafttreten der vom RID-Fachausschuss auf seiner 57. Tagung angenommenen Änderungen zum RID
NOT-22042	23.11.2022	Vom Revisionsausschuss im schriftlichen Verfahren angenommene Änderungen der ER ATMF (Anhang G zum COTIF)
NOT-22041	01.12.2022	Inkrafttreten der vom Fachausschusses für technische Fragen auf seiner 14. Tagung am 14. und 15. Juni 2022 getroffene Beschlüsse

GEFAHRGUTTAG IN HANNOVER

Der Gefahrguttag fand am 21. September 2022 in Hannover im Rahmen der Internationalen Automobilausstellung „IAA Transportation“ statt. Die Tagung „Aktuelle Entwicklungen im Gefahrgutrecht und Erhöhung der Sicherheit von Gefahrgutfahrzeugen“ wurde vom Verband der Automobilindustrie (VDA) und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) Deutschlands organisiert.

Nach einer kurzen Begrüßung durch die Organisatoren war Herr Jochen Conrad, Leiter der Gefahrgutabteilung der OTIF, erster Redner des Tages. Er stellte die Änderungen 2023 der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) und die Änderungen 2023 des Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße

(ADR) vor. Außerdem gab er einen ersten Ausblick auf die anstehenden Änderungen 2025. Die Zahl der Gefahrguttransporte steige stetig und korreliere mit der technischen Innovationen, die eine Intensivierung der Beförderungen und eine weitere Verbesserung der Sicherheit ermöglichten. So müssten zur Gewährleistung sicherer Beförderungen und zur Berücksichtigung der technischen Neuerungen die verschiedenen, den Gefahrguttransport regelnden Vorschriften regelmäßig und häufig aktualisiert werden.

Im Laufe des Tages kamen zahlreiche Redner zu Wort, darunter Gudula Schwan, Leiterin des Referates „Beförderung gefährlicher Güter“ beim BMDV, die die Präsentation von Herrn Conrad durch einige, die Vorschriften für die gegenseitige Anerkennung der Prüfungen und Zulassungen von

Tanks betreffende Änderungen des RID und des ADR 2023 ergänzte. Dr. Anita Schmidt und Dr. Georg Mair von der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) stellten ihre jüngsten Arbeiten vor, die zum einen die Sicherheit der Beförderung von Lithiumbatterien, einschließlich der Beförderung beschädigter Fahrzeugbatterien, und zum anderen die Sicherheit der Beförderung von Wasserstoff betreffen, Arbeiten die für die bevorstehenden Änderungen des RID und des ADR 2025 von besonderem Interesse sind.

Mit über 300 Teilnehmerinnen und Teilnehmern war der Gefahrguttag ein voller Erfolg, nicht nur für den Leiter der Gefahrgutabteilung der OTIF, der diese Gelegenheit nutzte, um die letzten Änderungen des RID 2023 einem breiten Publikum vorzustellen.

VERPACKUNGEN GEFÄHRLICHER GÜTER EIN LEHRREICHER ERFAHRUNGSUSTAUSCH

Organisiert vom Fachbereich „Gefahrgutverpackungen“ der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) und moderiert von Dr. Anita Schmidt, fand am 22. September 2022 in Berlin in hybrider Form das alle zwei Jahre stattfindende Symposium „Erfahrungsaustausch“ statt. Der Leiter der Gefahrgutabteilung der OTIF, Jochen Conrad, war eingeladen, dort die letzten Änderungen für die Ausgaben 2023 der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) und des Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) vorzustellen, er ging dabei insbesondere auf die Änderungen im Zusammenhang mit Gefahrgutverpackungen ein.

Das Symposium ist als Forum für den Austausch und die Weitergabe von Erfahrungen betreffend die aktuellen Entwicklungen im Bereich der Gefahrgutverpackungen gedacht. Ziel ist es, einerseits die Hersteller von Verpackungen zu informieren und andererseits das gegenseitige Verständnis zwischen Unternehmen und Behörden in Bezug auf die Prüfung, Herstellung und Verwendung von Gefahrgutverpackungen zu fördern.

Eines der diskutierten Themen war dabei die Sicherheit bei der Beförderung von Lithiumbatterien. Bei der BAM durchgeführte Tests zeigten unter anderem, dass die Kühlung beschädigter Batterien (z. B. mit flüssigem Stickstoff) ein wirksames Mittel ist, um ein thermisches Durchgehen

der Batterie zu verhindern. Diese Art von Informationen ist für die Weiterentwicklung und Aktualisierung der Bestimmungen des RID, des ADR sowie im weiteren Sinne aller Vorschriften im Transportbereich äußerst nützlich.

Gleichermaßen nützlich für die Weiterentwicklung der Gefahrgutvorschriften waren die Informationen über die Bemühungen der Industrie, aus Gründen der Abfallvermeidung, der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes mehr Recyclingmaterial bei der Herstellung von Kunststoffverpackungen zu verwenden.

DIE „RAILWAY DAYS“ IN BUKAREST

Die 17. Ausgabe der „Railway Days“ fand am 18. und 19. Oktober 2022 in Bukarest, Rumänien, statt und bot über zwei Tage hinweg Konferenzen und Ausstellungen, die eine Vielfalt an Akteuren des Eisenbahnsektors zusammenbrachten. Maria Price, Sachverständige in der Abteilung für technische Interoperabilität der OTIF, war zur Teilnahme an der Veranstaltung eingeladen. Sie sprach in der ersten, die Konferenzreihe eröffnenden Diskussionsrunde zusammen mit Alberto Mazzola, Exekutivdirektor der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER), Giorgio Travaini, Programmdirektor des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen (EU-Rail), Ralf-Charley Schultze, Vorsitzender der Internationalen Vereinigung für den kombinierten Verkehr Schiene-

Straße (UIRR), Mihai Frumosu, leitender Verkehrsexperte bei der Europäischen Investitionsbank (EIB) und Petrișor Peiu, Leiter der Abteilung für Wirtschaftsstudien der Schwarzmeer-Universitätsstiftung.

Price stellte die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) und das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vor. Auf die Frage, was geschehen müsse, damit die Eisenbahn zum führenden Verkehrsträger wird, antwortete Price, dass der Bahnverkehr wirklich international werden müsse. Um dies zu erreichen, müssten insbesondere die folgenden drei Schlüsselfaktoren erfüllt sein: Erstens müssten Harmonisierung und technische Interoperabilität vorangetrieben

werden, damit Züge physisch auf verschiedenen Netzen verkehren können, zweitens müssten Digitalisierung und internationaler Austausch beispielsweise von Betriebsdaten harmonisiert werden und drittens müssten die Sicherheitsanforderungen und die Bedingungen für den Netzzugang vereinheitlicht werden, damit Eisenbahnunternehmen ihre Züge sowie ihre Lokomotiven, Reisezug- und Güterwagen auf verschiedenen Netzen einsetzen können.

Das COTIF, so Price, biete einen geeigneten Rahmen für die rechtliche Entwicklung dieser Schlüsselfaktoren zur Sicherstellung aufeinanderfolgender internationaler Beförderungsvorgänge.



DAS EISENBAHNWESEN IM VEREINIGTEN KÖNIGREICH IM BLICKPUNKT

Verkehrsministerium des Vereinigten Königreiches (DfT)

Das Vereinigte Königreich war vom 4. bis 6. Oktober 2022 Gastgeber einer erfolgreichen, im Hybridformat abgehaltenen 3. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit in London. Die Tagung brachte Delegierte aus 40 OTIF-Mitgliedstaaten sowie Vertreterinnen und Vertreter internationaler Regierungsorganisationen und anderer Interessengruppen zusammen. Die Leiterin der britischen Delegation, Andrea Pearson, stellvertretende Direktorin für internationalen Eisenbahnverkehr und Schienengüterverkehr im Verkehrsministerium des Vereinigten Königreiches, betrachtete es als Privileg, den Generalsekretär, Wolfgang Küpper, die Delegierten der OTIF und eine so große Anzahl von Mitgliedstaaten persönlich in London begrüßen zu dürfen.

Der Ad-hoc-Ausschuss verabschiedete mehrere neue Rechtsinstrumente, die für die Entwicklung der internationalen Zusammenarbeit der OTIF und damit auch der Mitgliedstaaten sowie für das internationale Eisenbahnrecht von großer Bedeutung sind. Ferner tauschte der Ad-hoc-Ausschuss sich über weitere wichtige Themen wie die Entwicklung einer langfristigen Strategie erfolgreich aus. Gleichermäßen bietet dieses Ereignis nun die Gelegenheit, das Eisenbahnwesen des Vereinigten Königreiches und seine internationalen Eisenbahnverbindungen für einen Sonderbeitrag in der Zeitschrift der OTIF ins Rampenlicht zu rücken.

Struktur des Eisenbahnmarktes in Großbritannien

Nach der Privatisierung im Jahr 1993 wurde British Rail in zwei Hauptteile aufgeteilt: zum einen die nationale Eisenbahninfrastruktur (Gleise, Signalanlagen, Brücken, Tunnel, Bahnhöfe und Betriebswerke) und zum anderen die Betreibergesellschaften, deren Züge auf diesem Netz verkehren. Die Eisenbahninfrastruktur in England, Schottland und Wales befindet sich im Besitz von Network Rail und wird von diesem unterhalten und betrieben, mit Ausnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke durch Kent und des Kanaltunnels, die im Rahmen von Konzessionsverträgen von privaten Unternehmen unterhalten und betrieben werden. Die Schienenverkehrsdienste in Großbritannien werden von privaten Eisenbahn- und Güterverkehrsunternehmen erbracht.

Anders ist die Lage in Nordirland, wo die Bahn in dezentralisierter Zuständigkeit liegt und von einem staatlichen Betreiber, Northern Ireland Railways, verwaltet wird.

Plan zur Umgestaltung des Eisenbahnwesens in Großbritannien (England, Schottland & Wales)

Das Vereinigte Königreich befindet sich derzeit im größten Umgestaltungsprozess des heimischen Schienennetzes seit 25 Jahren. Der Umbau soll die Nutzung der Eisenbahn erleichtern, die Pünktlichkeit, Effizienz und Zuverlässigkeit der

Dienste sowie die Sicherheit im Bahnverkehr verbessern, die Entwicklungsfähigkeit des Netzes sicherstellen und dem nationalen Netz ermöglichen, sich von den Auswirkungen der Pandemie zu erholen.

Im Mai 2021 wurde der neue Plan des Vereinigten Königreiches für den Bahnverkehr („Plan for Rail“) veröffentlicht, in dem die Pläne für die Zukunft der britischen Eisenbahn dargelegt werden. Eine neue Eisenbahngesellschaft, Great British Railways (GBR), wird das Schienennetz verwalten und das gesamte System unter eine einheitliche, nationale Leitung stellen. Dieses neue Modell wird die bewährte Praxis aus dem Privatsektor aufgreifen und kombinieren, unter der Leitung eines einzigen Hauptträgers, der Vorteile und Effizienzsteigerungen im gesamten System generieren kann. Ziel ist es, einen wettbewerbsfähigen Markt für den Schienenverkehr zu schaffen, auf dem sich innovative Unternehmen um die ausgeschriebenen Aufträge bewerben können. Das Vereinigte Königreich begrüßt weiterhin die Investitionen ausländischer Unternehmen in das britische Eisenbahnnetz und die vielen positiven Auswirkungen, die dies mit sich bringt.

Eine der Veränderungen, auf die das Vereinigte Königreich hinarbeitet, ist der Übergang zu einem „kohlenstofffreien“ Güterverkehr und zu „kohlenstofffreien“ Dienstleistungen, einschließlich der verstärkten Nutzung der Eisenbahn und des nationalen Seeverkehrs, wodurch das Güterverkehrssystem bis 2050 kohlenstoffneutral werden soll. Bis 2030 werden immer mehr größere emissionsfreie

Straßengüterfahrzeuge auf den Straßen unterwegs sein. Die letzte Meile wird durch neue Liefermodelle, die durch genaue Daten und digitale Innovationen unterstützt werden, die zu größerer Effizienz führen, weitgehend kohlenstofffrei werden. Die Beendigung des schädlichen Beitrags des Verkehrs zum Klimawandel wird angenehmere Lebens- und Arbeitsräume schaffen, mit ruhigeren und weniger verstopften Straßen.

Internationale Eisenbahnverbindungen im Vereinigten Königreich

Das Vereinigte Königreich ist besonders stolz auf seine Verkehrsverbindungen mit seinen europäischen Nachbarn. Es teilt sich mit Frankreich den einzigartigen Kanaltunnel, ein unterirdisches Eisenbahntunnelsystem, das Südengland mit Nordfrankreich verbindet. Der Verkehr im Tunnel umfasst die Fahrgäste des Eurostar, die LKW- und Passagier-Pendelzüge des Eurotunnels sowie den Schienengüterverkehr. Schätzungen zufolge führen vor der Pandemie jährlich mehr als 20 Millionen Reisende und 1,7 Millionen Lastwagen durch den Kanaltunnel, was etwa 25 % des gesamten britischen Handels zwischen dem Vereinigten Königreich und der Europäischen Union entsprach.

Zudem teilt sich das Vereinigte Königreich eine gemeinsame Zugverbindung mit Irland, auf der Reisende zwischen Belfast und Dublin befördert werden. Vor der Pandemie wurden auf dieser Verbindung jährlich fast 950 000 Reisende befördert.

Wachstumspotenzial für Internationale Eisenbahnen im Vereinigten Königreich

Das Vereinigte Königreich setzt

sich angesichts der sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile, die diese Verbindungen für seine Bürger und Unternehmen sowie für seine europäischen Nachbarn mit sich bringen, voll und ganz für die künftige Entwicklung und Nachhaltigkeit seiner internationalen Eisenbahnverbindungen sowohl des Schienengüterverkehrs als auch des Personenverkehrs ein. Die Regierung des Vereinigten Königreichs arbeitet dabei bereitwillig mit anderen Partnern und derzeitigen oder potenziellen privaten Betreibern zusammen, um die Einrichtung möglicher neuer Strecken und Dienste zu erleichtern.

Die Auswirkungen von COVID und die Wiederherstellung des internationalen Bahnverkehrs

Wie im Rest der Welt hatte die Coronavirus-Pandemie auch im Vereinigten Königreich verheerende Auswirkungen, unter anderem auf den nationalen und internationalen Bahnverkehr. Im Laufe des Jahres 2022 war jedoch eine ermutigende und deutliche Erholung der Nachfrage nach inländischen und internationalen Reisen zu verzeichnen.

Die Pandemie hat die entscheidende Bedeutung des Schienengüterverkehrsnetzes für die Wirtschaft des Vereinigten Königreichs deutlich gemacht. Trotz der durch die Pandemie verursachten Unterbrechungen war das Vereinigte Königreich in der Lage, wichtige Güter auf dem Schienenweg durch den Kanaltunnel ins und aus dem Land zu befördern.

Zitat von Huw Merriman, Minister für Eisenbahnwesen des Vereinigten Königreiches

„Das Vereinigte Königreich hatte

die Ehre, die 3. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit der OTIF in London auszurichten. Mir persönlich war es eine große Freude, vor der Tagung des Ausschusses den Generalsekretär, Herrn Wolfgang Küpper, zu treffen und mit ihm die Bedeutung der OTIF für das Vereinigte Königreich zu erörtern.

Die OTIF ist für ihre Mitgliedstaaten ein wirklich wichtiger Akteur zur Verbesserung, Förderung und Erleichterung einer nahtlosen Eisenbahnkonnektivität zwischen unseren Nationen, die unweigerlich zu einem nachhaltigen Wirtschaftswachstum für Menschen und Unternehmen führt.

Das Vereinigte Königreich hat sich verpflichtet, eng mit der OTIF und ihren Mitgliedstaaten zusammenzuarbeiten, um die bereits bestehenden Verbindungen zu verbessern und zu pflegen und gleichzeitig weitere Möglichkeiten der Zusammenarbeit zu ermitteln und so zur Entwicklung nachhaltiger Routen für den Personen- und Güterverkehr beizutragen. Dies ist ein wesentliches gemeinsames Ziel für uns alle, zu einer Zeit, in der wir gemeinsam daran arbeiten, die verheerenden Auswirkungen des Klimawandels einzudämmen.“

FÜNF FAKTEN ZUM EISENBAHNWESEN IM VEREINIGTEN KÖNIGREICH:

- 1) Das Vereinigte Königreich verfügt über eines der sichersten Eisenbahnnetze.
- 2) UK Rail beschäftigt fast 240 000 Menschen.
- 3) Im Jahr 2019 gingen fast zwei Drittel aller Zugreisen nach London oder starteten von dort.
- 4) Der Kanaltunnel ist eines der größten Ingenieurprojekte, die jemals im Vereinigten Königreich durchgeführt wurden, und ist 50,45 km lang (das entspricht 169 Eiffeltürmen).
- 5) Der längste Bahnhofname im Vereinigten Königreich ist Llanfairpwllgwyngyllgogerychwyrndrobwlllantysiliogogoch in Anglesey, Wales.

Great Britain

national rail train operators

and metro systems

July 2022

- Airport West Coast
- Chiltern Railways
- CrossCountry
- East Midlands Railway
- Elizabeth Line
- Greater Anglia
- Gatwick Express
- Great Central
- Great Northern
- Greater West
- Great Western Railway
- Heathrow Express
- Hull Trains
- Meridiana
- London North Eastern Railway
- London North Western Railway
- London Overground
- Lumo
- Moulin
- Northern
- ScotRail
- Southern
- South Western Railway
- Spirit of Express
- Thameslink
- Tropis
- Transport for Wales
- West Midlands Railway

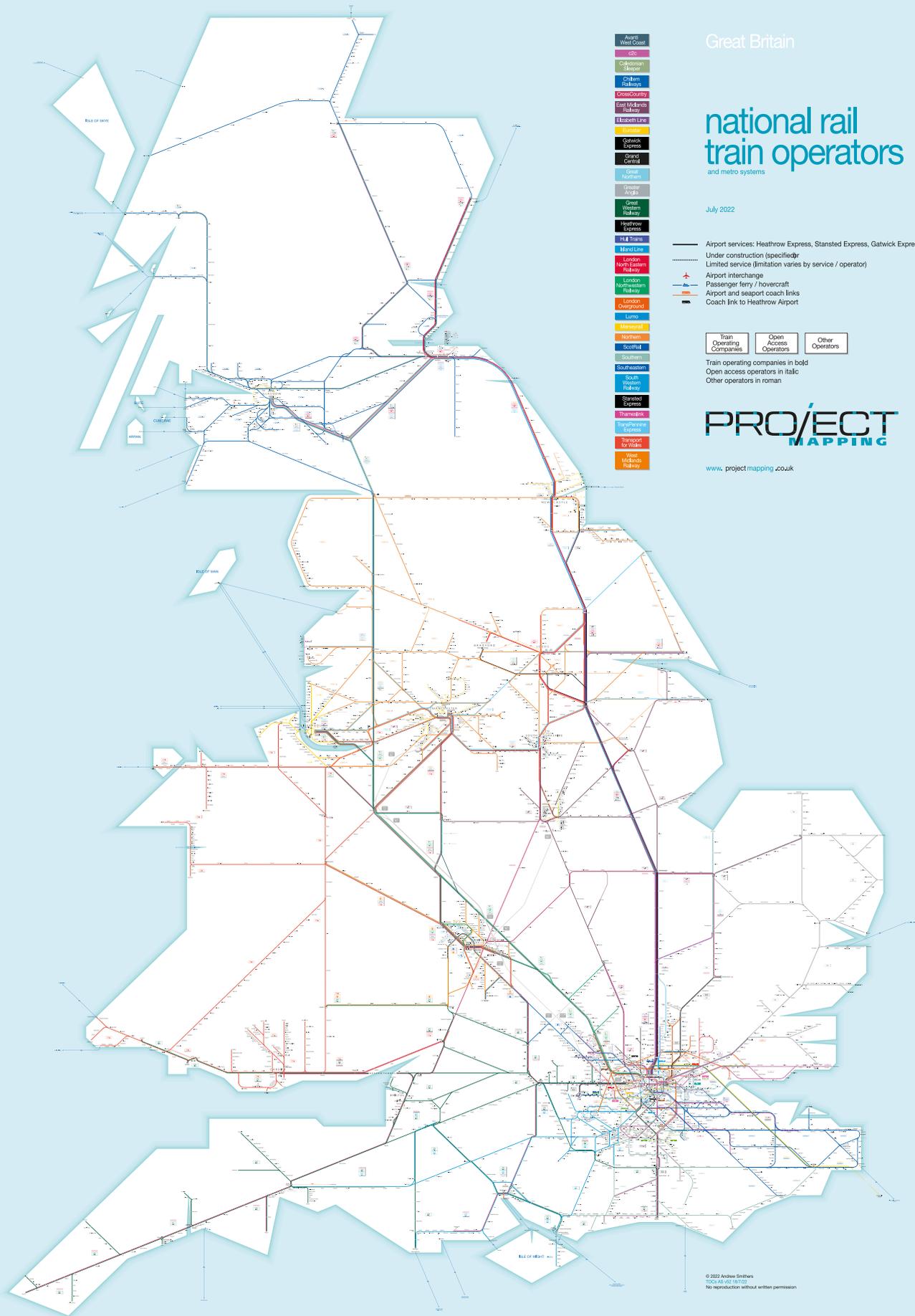
- Airport services: Heathrow Express, Stansted Express, Gatwick Express
- Under construction (specified)
- Limited service (limitation varies by service / operator)
- Airport interchange
- Passenger ferry / hovercraft
- Airport and seaport coach links
- Coach link to Heathrow Airport

- Train Operating Companies
- Open Access Operators
- Other Operators

Train operating companies in bold
Open access operators in italic
Other operators in roman

PROJECT MAPPING

www.projectmapping.co.uk



© 2022 Andrew Smithers
1000 1000 1000
No reproduction without written permission

LEITFADEN FÜR DIE ZUSAMMENARBEIT MIT INTERNATIONALEN REGIERUNGSORGANISATIONEN

Auf seiner 3. Tagung in London hat der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit (Ad-hoc-Ausschuss) einen „Leitfaden für die Zusammenarbeit mit internationalen Regierungsorganisationen“ angenommen. Zweck dieses Leitfadens ist es, die Aktivitäten der OTIF zu straffen und kohärent zu gestalten, insbesondere die Tätigkeiten ihrer Organe und des Sekretariats, die sich auf die Zusammenarbeit mit internationalen Regierungsorganisationen beziehen.

Hintergrund

Die OTIF und das OTIF-Recht haben Schnittstellen zu verschiedenen Akteuren und Rechtsinstrumenten sowohl auf internationaler als auch auf nationaler Ebene. Folglich hängt die effektive und effiziente Erreichung des Ziels der OTIF unter anderem von einer engen Zusammenarbeit mit relevanten internationalen Regierungsorganisationen ab.

In diesem Zusammenhang hat der Ad-hoc-Ausschuss beschlossen, eine integrative und transparente Politik zur Einbindung der Interessengruppen zu entwickeln, und zwar mit Hilfe von zwei rechtlich nicht bindenden Instrumenten, die sich an verschiedene Gruppen von Interessengruppen richten:

- einer Empfehlung zur Einbindung von Interessengruppen in die Arbeit der OTIF und
- einem Leitfaden für die Zusammenarbeit mit internationalen Regierungsorganisationen.

Der nicht rechtsverbindliche Charakter der oben genannten Instrumente stellt sicher, dass jedes OTIF-Organ einen ausreichenden Spielraum behält, wie (oder ob) es das betreffende Rechtsinstrument unter Berücksichtigung des jeweiligen Einzelfalls anwenden möchte.

Auf seiner 2. Tagung in Bern nahm der Ad-hoc-Ausschuss eine „Empfehlung zur Einbindung von Interessengruppen in die Arbeit der OTIF“ (OTIF-22002-JUR 2) an. Die Empfehlung bezieht sich auf die Einbindung von internationalen Verbänden, akademischen Einrichtungen, Wissenschaftlern, Forschern und Sachverständigen in die OTIF ([siehe Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr, Nr. 1-2 2022, S. 18](#)).

Auf seiner 3. Tagung in London nahm er dann einen „Leitfaden für die Zusammenarbeit mit internationalen Regierungsorganisationen“ (OTIF-22008-JUR 3) an, dessen wichtigste Bestimmungen im Folgenden wiedergegeben werden.

Zweck

Zweck dieses Leitfadens ist es, die Aktivitäten der OTIF zu straffen und kohärent zu gestalten, insbesondere die Tätigkeiten ihrer Organe und des Sekretariats, die sich auf die Zusammenarbeit mit internationalen Regierungsorganisationen beziehen. Der Leitfaden sollte, soweit möglich, auch bei

- der Zusammenarbeit mit internationalen Gremien ohne internationale

Rechtspersönlichkeit, wie z. B. Vertragsorganen und regierungsübergreifenden Netzen und

- für den Abschluss von schriftlichen Vereinbarungen mit internationalen Verbänden des Eisenbahnsektors

berücksichtigt werden.

Zuständigkeiten

Das COTIF sieht keine allgemeinen Regeln für die Zusammenarbeit oder die Beziehungen mit anderen internationalen Regierungsorganisationen vor. Es enthält dazu lediglich einige spezielle Regelungen. Im Gegensatz zu anderen Organen ist die Liste der im COTIF definierten Aufgaben der Generalversammlung jedoch nicht erschöpfend. Im Rahmen der allgemeinen Zuständigkeit der OTIF obliegen daher der Generalversammlung alle Befugnisse, die durch das COTIF nicht ausdrücklich anderen Organen zugewiesen wurden. Darunter insbesondere der Beschluss oder die Festlegung von Regeln für die Zusammenarbeit mit internationalen Regierungsorganisationen.

Die Generalversammlung kann einige ihrer Befugnisse an andere Organe delegieren. Dabei ist zu beachten, dass sie als „übergeordnetes Organ“ die übertragenen Befugnisse jederzeit widerrufen kann.

Die in Artikel 13 § 1 COTIF genannten Organe der OTIF regeln ihre Arbeitsweise vorbehaltlich etwaiger Bestimmungen des

COTIF durch eigene Vorschriften und Verfahren. Dies gilt grundsätzlich auch für die von der Generalversammlung gemäß Artikel 13 § 2 COTIF eingerichteten Ausschüsse, ebenfalls vorbehaltlich aller von der Generalversammlung festgelegten Regeln und Verfahren.

Gemäß Artikel 21 § 3 Buchst. b) COTIF vertritt der Generalsekretär die OTIF nach außen. Dabei ist zu beachten, dass der Generalsekretär gemäß Artikel 21 § 1 COTIF die Sekretariatsgeschäfte der Organisation besorgt. Folglich vertreten der Generalsekretär und das Sekretariat die OTIF in den Beziehungen zu internationalen Regierungsorganisationen. Diese Vertretung erfolgt durch die

- Teilnahme an bilateralen oder multilateralen Sitzungen;
- Teilnahme an Sitzungen anderer Organisationen;
- Etablierung einer Zusammenarbeit zwischen den Sekretariaten;
- Aushandlung von Vereinbarungen zwischen den Organisationen.

Formen und Ebenen der Zusammenarbeit

Die Zusammenarbeit mit internationalen Regierungsorganisationen kann in folgender Form erfolgen:

- formalisiert in schriftlichen, rechtsverbindlichen oder nicht rechtsverbindlichen Vereinbarungen. Solche Vereinbarungen können in einem einzigen Instrument oder in zwei oder mehreren miteinander verbundenen Instrumenten verankert sein. Sie können als „Vereinbarung“, „gemeinsame Erklärung“, „Briefwechsel“, „gemeinsame Absichtserklärung“ oder

„Verwaltungsvereinbarung“ usw. bezeichnet werden;

- nicht formalisiert und auf der Grundlage ungeschriebener Vereinbarungen, Absprachen, Praktiken oder Ad-hoc-Kontakten usw.

Die Zusammenarbeit mit internationalen Regierungsorganisationen kann auf folgender Ebene erfolgen:

- zwischen den Sekretariaten. Innerhalb des Rechtsrahmens der OTIF liegt diese Ebene in der Zuständigkeit des Generalsekretärs;
- zwischen den Organisationen. Innerhalb des Rechtsrahmens der OTIF liegt diese Ebene in der Zuständigkeit der Generalversammlung oder anderer Organe, denen die Generalversammlung Befugnisse zur Zusammenarbeit mit internationalen Regierungsorganisationen übertragen hat, und zwar nur in dem Umfang, in dem diese Befugnisse übertragen wurden.

Die gewählte Form und Ebene der Zusammenarbeit sollten pragmatisch und verhältnismäßig sein und dem COTIF und/oder den Beschlüssen der Generalversammlung oder anderer zuständiger Organe entsprechen. Soweit möglich, sollte die formalisierte und nicht formalisierte Zusammenarbeit mit internationalen Regierungsorganisationen flexibel und anpassungsfähig sein. In der Regel sollte die Zusammenarbeit in nicht-formalisierter Form auf der Ebene der Sekretariate eingeleitet werden. Je nach Bedarf und den Ergebnissen, die durch die anfängliche Zusammenarbeit erzielt wurden, kann die Zusammenarbeit anschließend ausgebaut und verbessert werden.

Allgemeine Grundsätze

Die folgenden allgemeinen Grundsätze sollten die Organe und das Sekretariat der OTIF bei der Organisation und Durchführung der Zusammenarbeit mit internationalen Regierungsorganisationen leiten:

- Einhaltung der Gründungsakte, insbesondere des COTIF, der Beschlüsse der Organe, der institutionellen Strukturen und der Vorschriften zur Entscheidungsfindung;
- gegenseitige Achtung der Rechtsstellung, des Ansehens und der Glaubwürdigkeit, insbesondere ohne Beeinträchtigung der Rechtsstellung der OTIF als unabhängige zwischenstaatliche Organisation;
- Beitrag zur Erreichung des Ziels der OTIF;
- klare Abgrenzung der Zuständigkeiten, der finanziellen und personellen Ressourcen und des Eigentums an gemeinsamen Produkten;
- gegenseitiger Respekt und Integrität;
- Effizienz und Ergebnisorientierung;
- effiziente Nutzung der finanziellen und personellen Ressourcen;
- Transparenz, unbeschadet der institutionellen Vertraulichkeit;
- Schaffung von Synergieeffekten, Komplementarität und politischer Kohärenz;
- Vermeidung von Doppelarbeit.

Methoden der Zusammenarbeit

In Abhängigkeit der tatsächlichen Erfordernisse und unter Berücksichtigung der geltenden Verfahren und sonstigen rechtlichen Anforderungen können die Methoden der Zusammenarbeit und ihre Intensität variieren; sie können bestehen in:

- ad-hoc- oder regelmäßigen Sitzungen zwischen den Sekretariaten auf Leitungsebene (Generalsekretär, Exekutivdirektor usw.), auf Ebene der Führungskräfte (Abteilungs-/Divisionsleitung usw.) und/oder auf operativer Ebene;
- Konsultationen und/oder Unterstützung auf Anfrage;
- Austausch von Informationen und Dokumenten, einschließlich bewährter Praktiken und Rechtsinstrumenten;
- Koordinierung von Arbeitsprogrammen und/oder Aktivitäten;
- Vertretung bei den Sitzungen der jeweils anderen Organisation;

- gemeinsamen Gremien oder gemeinsamen Sitzungen mit aktiver Beteiligung der Mitgliedstaaten;
- Ausarbeitung von Empfehlungen, gemeinsamen Standpunkten oder anderen gemeinsamen, rechtlich nicht bindenden Instrumenten.

Sobald eine formalisierte oder nicht formalisierte Zusammenarbeit mit einer internationalen Regierungsorganisation besteht, sollte der Generalsekretär gemäß Artikel 14 § 7 oder Artikel 16 § 5 COTIF die Mitglieder eines bestimmten Organs der OTIF ersuchen, dieser internationalen Regierungsorganisation den Status eines ständigen Beobachters zu gewähren.

Verfahren für den Abschluss von schriftlichen Vereinbarungen zwischen den Organisationen

Das Sekretariat sollte den ersten Entwurf einer schriftlichen Vereinbarung ausarbeiten und gegebenenfalls Vorverhandlungen darüber führen. Danach sollte das Sekretariat dem zuständigen Organ den ersten Entwurf einer schriftlichen Vereinbarung zur Prüfung und zur Erstellung

von Verhandlungsrichtlinien vorlegen. Anschließend sollte das Sekretariat das zuständige Organ der OTIF über den Fortgang der Verhandlungen informieren. Die endgültige Fassung des Entwurfs der schriftlichen Vereinbarung sollte dem zuständigen Organ der OTIF vorgelegt werden zur

- Genehmigung und
- Ermächtigung des Generalsekretärs, die Vereinbarung im Namen der OTIF zu unterzeichnen.

Das zuständige Organ der OTIF kann den Generalsekretär ermächtigen, Zusatzvereinbarungen zur Durchführung der Hauptvereinbarung zu schließen, sofern diese keine wesentlichen Auswirkungen auf den Haushalt haben und keine neuen Verpflichtungen für die OTIF begründen. Der Generalsekretär sollte das zuständige Organ über die Absicht, ergänzende Durchführungsvereinbarungen zu schließen, und über den Abschluss solcher Vereinbarungen unterrichten.

Aleksandr Kuzmenko

LEITFADEN FÜR DIE ANWENDUNG DER VERFAHREN ZUR ÄNDERUNG DES COTIF

Auf seiner 3. Tagung in London hat der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit (Ad-hoc-Ausschuss) einen „Leitfaden für die Anwendung der Verfahren zur Änderung des COTIF“ angenommen. Zweck dieses Leitfadens ist es, eine rechtlich nicht bindende Orientierung zu geben, um die in die Zuständigkeit der Generalversammlung und des Revisionsausschusses fallenden Verfahren zur Änderung des COTIF, die durch das COTIF und die entsprechende Geschäftsordnung festgelegt sind, zu straffen, zu standardisieren und eine einheitliche Anwendung zu gewährleisten.

Hintergrund

In Anwendung des „Beschlusses zur Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten“ hat der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit das einschlägige Recht und die Praxis der OTIF in Bezug auf das COTIF betreffend Änderungen, Sprachfassungen, Veröffentlichung des authentischen Wortlauts, Berichtigungen des authentischen Wortlauts und die Erläuternden Bemerkungen überwacht und bewertet. Die Überwachung und Bewertung hat ergeben, dass es erhebliche Unterschiede zwischen der Praxis der Generalversammlung und des Revisionsausschusses sowie zwischen den Tagungen beider Organe gibt, was de facto Ad-hoc-Ansätzen gleichkommt. Die Praktiken sind nicht vollständig transparent und führen gelegentlich zu erheblicher Rechtsunsicherheit. Als Folgemaßnahme wurde die Ausarbeitung eines Leitfadens beschlossen, der die von der Generalversammlung und

dem Revisionsausschuss bei der Änderung des COTIF zu befolgenden Verfahren festlegt.

Der angenommene Leitfaden (OTIF-22009-JUR 3) wurde auf der Grundlage des COTIF und der von der Generalversammlung und dem Revisionsausschuss aufgestellten Regeln und Praktiken unter Berücksichtigung der allgemeinen Regeln des Vertragsrechts und der internationalen Praxis erstellt.

Der Leitfaden befasst sich mit Fragen und liefert praktische Beispiele für die folgenden Phasen der Vertragsgestaltung in Bezug auf die Verfahren zur Änderung des COTIF:

- Initiative;
- Ausarbeitung und Verhandlung;
- Annahme;
- Authentifizierung;
- Registrierung und Veröffentlichung.

Im Folgenden werden die wichtigsten Bestimmungen des Leitfadens dargestellt.

Initiative

Gemäß COTIF, der Geschäftsordnung und anderer Beschlüsse der Generalversammlung und des Revisionsausschusses sind die folgenden Rechtsträger formell berechtigt, die Initiative zur Änderung des COTIF zu ergreifen:

- Mitgliedstaaten und dem COTIF beigetretene regionale Organisation für wirtschaftliche Integration;

- die Generalversammlung;
- der Verwaltungsausschuss;
- der Revisionsausschuss;
- der Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter;
- der Ausschuss für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr;
- der Fachausschuss für technische Fragen;
- der Generalsekretär;
- von der Generalversammlung gemäß Artikel 13 § 2 COTIF eingerichtete Ausschüsse, insbesondere der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit.

Registrierte Interessengruppen gemäß „Empfehlung zur Einbindung von Interessengruppen in die Arbeit der OTIF“, internationale Regierungsorganisationen mit ständigem Beobachterstatus gemäß „Leitfaden für die Zusammenarbeit mit internationalen Regierungsorganisationen“ oder andere Beobachter in den einschlägigen Organen der OTIF können ebenfalls Änderungen am COTIF anregen. Solche Anregungen sollten jedoch nur dann als formelle Anträge betrachtet werden, wenn sie von einem Mitgliedstaat, einer dem COTIF beigetretenen regionalen Organisation für wirtschaftliche Integration oder einem zuständigen Organ der OTIF offiziell unterstützt oder übernommen werden.

Ein Initiativantrag zur Änderung des COTIF sollte Folgendes beinhalten:

- Bewertung des bestehenden OTIF-Rechts und gegebenenfalls des einschlägigen nationalen, regionalen und internationalen Rechts;
- Beschreibung der zu lösenden Probleme und der zu erreichenden Ziele;
- grundlegende Regelungsprinzipien oder Änderungsentwürfe.

Grundsätzlich ist für bestehende COTIF-Bestimmungen die Überwachung und Bewertung gemäß dem „Beschluss zur Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten“ erforderlich, bevor eine Änderung dieser Bestimmungen beantragt werden kann.

Prüfung eines Initiativantrags zur Änderung des COTIF

Ein für die Prüfung eines bestimmten Antrags zuständiges Organ der OTIF sollte den Antrag zunächst prüfen und entscheiden, ob förmliche Verhandlungen aufgenommen werden sollen, wenn diese noch nicht gemäß dem „Beschluss zur Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten“ stattgefunden haben. Allgemeines Ziel der Prüfung ist es, festzustellen, ob der Antrag notwendig und durchführbar ist, welche Priorität er hat und ob es wahrscheinlich ist, dass er unterstützt wird.

Gemäß Artikel 21 § 3 Buchst. e) COTIF führt der Generalsekretär Hintergrundstudien und Erhebungen durch und trifft die notwendigen Vorkehrungen für die Prüfung und Erörterung von Anträgen auf Änderung des COTIF.

Umfang der Änderungen

Änderungen am COTIF können sein:

- wesentlich, wenn zuvor angenommene Änderungen in einem einzigen Instrument konsolidiert werden oder wenn ein Großteil der Bestimmungen geändert oder ergänzt wird;
- partiell, wenn nur einige Bestimmungen geändert oder ergänzt werden.

Rechtswirkung und anzuwendende Verfahren sind bei partieller und wesentlicher Änderung gleich. Die Form, in der die Änderungen vorgelegt werden, sollte sich jedoch unterscheiden.

Verhandlung

Generalversammlung und Revisionsausschuss tagen üblicherweise nur für wenige Tage. Folglich bleibt in der Regel nicht genügend Zeit für eingehende Verhandlungen oder die Ausarbeitung von Änderungen. Es muss daher sichergestellt werden, dass alle Änderungen von den zuständigen Organen der OTIF sorgfältig ausgearbeitet und erörtert werden, bevor sie dem Revisionsausschuss und gegebenenfalls anschließend der Generalversammlung vorgelegt werden.

Ausarbeitung und redaktionelle Überprüfung von Bestimmungen

Bei der Ausarbeitung, Verhandlung und Annahme von Vorschriften zur Änderung des COTIF ist darauf zu achten, dass sie klar und präzise sind und in allen Arbeitssprachen die gleiche Bedeutung haben. Insbesondere ist die Verwendung von Begriffen, die nur in einer Sprache gebräuchlich sind, zu vermeiden. Da Entwürfe von Bestimmungen während ihrer formellen Annahme „vor Ort“ und „in letzter Minute“ geändert werden können, ist es von entscheidender Bedeutung, dass

sprachliche und rechtliche Klarheit sowie die Übereinstimmung der verschiedenen Sprachversionen nicht nur während der Ausarbeitungs- und Verhandlungsphase, sondern auch bei der abschließenden redaktionellen Überprüfung nach der Annahme der Bestimmungen gewährleistet sind.

Um sicherzustellen, dass die Bestimmungen rechtlich und sprachlich klar und präzise sind und in den Arbeitssprachen der OTIF übereinstimmen, hat das Organ der OTIF, das die Annahme der Entwürfe der Bestimmungen vorbereitet und/oder erörtert,

- die Möglichkeit, in der Verhandlungsphase der Änderungen einen Ausschuss oder eine Arbeitsgruppe „Ausarbeitung“ einzusetzen, der/die unter Berücksichtigung der vereinbarten allgemeinen Anweisungen Texte in den Arbeitssprachen der OTIF ausarbeitet;
- die Pflicht, nach der Annahme der Änderungen einen Ausschuss oder eine Arbeitsgruppe „Redaktion“ einzusetzen, der/die die erforderlichen redaktionellen Korrekturen vornimmt, ohne den Inhalt der angenommenen Änderungen zu berühren.

Form und Präsentation der Änderungen am COTIF während der Verhandlungen

Während der Verhandlungen sollten Änderungen am COTIF in einer Form dargestellt werden, die es ermöglicht, die Änderungen gegenüber den bestehenden Bestimmungen des COTIF (Streichungen, Ergänzungen, Textverschiebungen) zu verfolgen.

Form und Präsentation wesentlicher Änderungen am COTIF zur Annahme

Wesentliche Änderungen am COTIF sollten in Form eines Protokolls vorgelegt werden, das das COTIF als Ganzes, das Übereinkommen selbst oder einen bestimmten Anhang ändert und ersetzt.

Form und Präsentation partieller Änderungen am COTIF zur Annahme

Partielle Änderungen des COTIF sollten in Form eines separaten Rechtsinstruments für das Übereinkommen selbst und jeden spezifischen Anhang vorgelegt werden.

Annahme des Textes der Änderungen am COTIF

Die Annahme von Änderungen am COTIF ist ein formeller Beschluss der Generalversammlung oder des Revisionsausschusses, die Form und Inhalt der Änderungen festlegen. Das Verfahren zur Annahme von Änderungen ist geregelt in

- Artikel 14 § 4 (Quorum) sowie §§ 5 und 6 (Abstimmung) COTIF bei Zuständigkeit der Generalversammlung. In Artikel 6 der Geschäftsordnung der Generalversammlung sind die Anforderungen an die Vollmachten der Delegationen festgelegt;
- Artikel 16 § 4 (Abstimmung) und Artikel 17 § 2 (Quorum) COTIF, bei Zuständigkeit des Revisionsausschusses. Die Geschäftsordnung des Revisionsausschusses enthält keine inhaltlichen Ergänzungen zu den oben genannten Vorschriften. Insbesondere gibt es keine Anforderungen an die Vollmachten der Delegationen. Die Möglichkeit, Änderungen

im schriftlichen Verfahren zu beschließen, ist jedoch ausdrücklich vorgesehen.

Die Generalversammlung ist lediglich dafür zuständig, wesentliche Änderungen am COTIF in Form eines Protokolls zu beschließen, das das COTIF als Ganzes, das Übereinkommen selbst oder einen bestimmten Anhang ändert und ersetzt.

Die Annahme der Änderungen ist nicht gleichbedeutend mit ihrer Authentifizierung oder der Einwilligung, durch sie gebunden zu sein. Mit anderen Worten bringen die Mitgliedstaaten und regionalen Organisationen zum Zeitpunkt der Annahme lediglich ihre Zustimmung zum Text der Änderungen zum Ausdruck. Der Text der angenommenen Änderungen kann im Falle von materiellen Fehlern oder rein formalen Berichtigungen noch geändert werden, nicht aber inhaltlich. Der Wortlaut der angenommenen Änderungen wird nach der Authentifizierung endgültig.

Der Text der angenommenen Änderungen in all ihren authentischen Sprachfassungen sollte einer abschließenden redaktionellen Überprüfung durch einen Redaktionsausschuss oder eine Redaktionsarbeitsgruppe unterzogen werden, um Druckfehler, Nummerierungen und Querverweise sowie etwaige Unterschiede zwischen den verschiedenen Sprachfassungen zu korrigieren. Die von einem Redaktionsausschuss oder einer Redaktionsarbeitsgruppe vorgenommenen Korrekturen sollten als Addendum zum Schlussdokument der Generalversammlung oder zu den Beschlüssen des Revisionsausschusses festgehalten werden, sobald sie abgeschlossen sind und durchgeführt wurden.

Die Beschlüsse der Generalversammlung sollten im Schlussdokument festgehalten werden. Die Beschlüsse des

Revisionsausschusses sollten in einem Rechtsinstrument mit dem Titel „Beschlüsse“ festgehalten werden. Um den rechtlichen Unterschied zwischen dem Wortlaut der angenommenen Änderungen, wie er dem Dokument, das die Schlussfolgerungen einer Tagung festhält, beigefügt ist, und dem vom Depositär erstellten authentischen Wortlaut zu verdeutlichen, sollten die entsprechenden Beschlüsse der zuständigen Organe durch ausdrückliche Präzisierungen ergänzt werden.

Authentifizierung des Wortlauts der Änderungen

Im COTIF wird nicht *expressis verbis* auf die Authentifizierung von Änderungen verwiesen. Gemäß Artikel 34 § 1 und 35 § 1 COTIF müssen jedoch die von der Generalversammlung oder dem Revisionsausschuss beschlossenen Änderungen des Übereinkommens den Mitgliedstaaten durch den Generalsekretär mitgeteilt werden. Ziel dieser Mitteilung ist es, den authentischen Wortlaut der angenommenen Änderungen zum Zwecke der Übernahme in das innerstaatliche Recht und in internationale Vertragshandlungen, wie Genehmigungen, Widersprüche usw., zu übermitteln.

Der Generalsekretär erstellt den authentischen Wortlaut der angenommenen Änderungen auf der Grundlage des angenommenen Textes mit den vom Redaktionsausschuss oder der Redaktionsarbeitsgruppe vorgenommenen redaktionellen Korrekturen. Das Original verbleibt in der Obhut des Generalsekretärs. Die Mitteilung der authentischen Änderungen durch den Depositär löst die Verfahren für ihr Inkrafttreten aus.

Erläuternde Bemerkungen

Es ist gängige Praxis, Erläuternde

Bemerkungen für das COTIF zu erstellen. Im Wesentlichen haben die Erläuternden Bemerkungen immer zwei Zwecke verfolgt: einen offiziellen Kommentar und eine Zusammenfassung der vorbereitenden Arbeiten („*travaux préparatoires*“). Ein offizieller Kommentar ist eine das COTIF betreffende Vereinbarung, die innerhalb eines zuständigen Organs der OTIF im Zusammenhang mit der Annahme von Änderungen getroffen wurde. Er bildet daher den Kontext für die Auslegung der Änderungen. Die vorbereitenden Arbeiten („*travaux préparatoires*“) zu den Änderungen stellen ein ergänzendes Auslegungsmittel dar.

Zum Zeitpunkt der Annahme von Änderungen am COTIF sollten die Generalversammlung und der Revisionsausschuss auch Änderungen an den Erläuternden Bemerkungen zum COTIF, zum Übereinkommen selbst oder zu einem bestimmten Anhang genehmigen. Ziel ist es, einen offiziellen Kommentar zu erstellen, der das Verständnis und die Anwendung der Bestimmungen erleichtert. Wie die Änderungen am COTIF sollten auch die Änderungen an den Erläuternden Bemerkungen einer redaktionellen Prüfung durch einen Redaktionsausschuss oder eine Redaktionsarbeitsgruppe unterzogen werden. Die von einem Redaktionsausschuss oder einer Redaktionsarbeitsgruppe vorgenommenen Korrekturen sollten als Addendum zum Schlussdokument der Generalversammlung oder zu den Beschlüssen des Revisionsausschusses festgehalten

werden, sobald sie abgeschlossen sind und durchgeführt wurden. Zum Zeitpunkt der Annahme der Änderungen am COTIF sollten die Generalversammlung und der Revisionsausschuss den Generalsekretär auch beauftragen, eine Zusammenfassung der vorbereitenden Arbeiten („*travaux préparatoires*“) für die Änderungen der Erläuternden Bemerkungen zu erstellen. Ziel ist es, die Geschichte der Verhandlungen über die Änderungen, auch in den vorbereitenden Gremien, auf der Grundlage eines offiziellen Berichts der relevanten Sitzung zu beschreiben.

Ferner sollten Generalversammlung und Revisionsausschuss zum Zeitpunkt der Annahme der Änderungen am COTIF den Generalsekretär beauftragen, eine konsolidierte Fassung der Erläuternden Bemerkungen zum COTIF, zum Übereinkommen selbst oder zu einem gesonderten Anhang mit allen von einem zuständigen Organ genehmigten Änderungen an den Erläuternden Bemerkungen sowie eine Zusammenfassung der vorbereitenden Arbeiten vorzubereiten. Falls erforderlich, kann der Generalsekretär vor der Fertigstellung der konsolidierten Fassung die Mitglieder der OTIF konsultieren.

Registrierung und Veröffentlichung

Der Generalsekretär sollte

- das COTIF und alle Änderungen daran bei der

OTIF unter Verwendung des Akronyms „COTIF“ im Registrierungscode registrieren;

- das COTIF und alle seine Änderungen beim Sekretariat der Vereinten Nationen registrieren;
- konsolidierte Erläuternde Bemerkungen zum Grundübereinkommen sowie zu den Anhängen und Protokollen unter Verwendung des Akronyms „COTIF“ im Registrierungscode registrieren;
- sofern es keine offizielle konsolidierte Fassung des Grundübereinkommens oder der Anhänge, einschließlich Änderungen, gibt, inoffizielle konsolidierte Fassungen für den praktischen Gebrauch erstellen;
- auf der Website der OTIF alle authentischen und inoffiziellen konsolidierten Fassungen des COTIF und seiner Änderungen sowie alle konsolidierten Erläuternden Bemerkungen veröffentlichen.

Aleksandr Kuzmenko

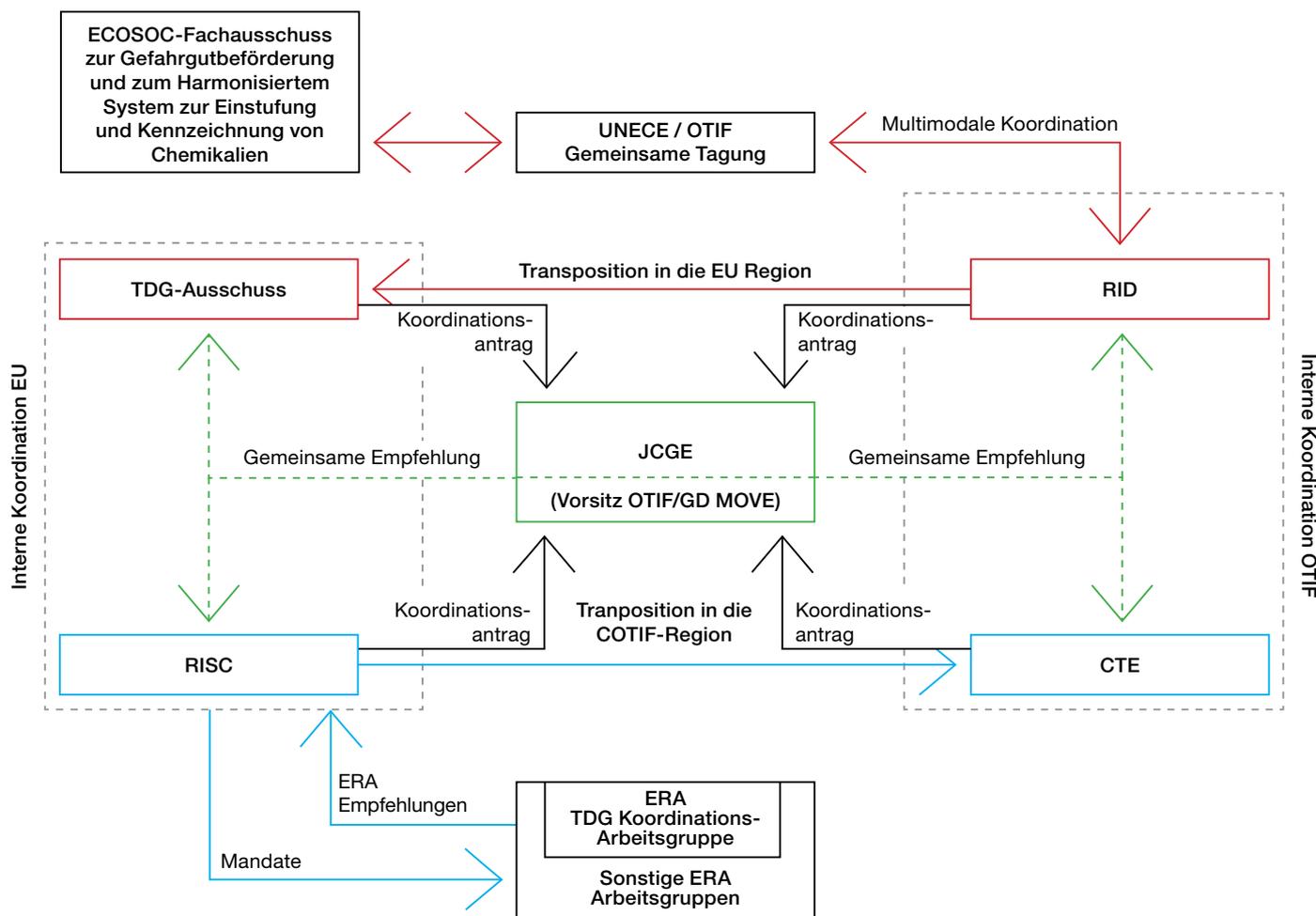
FÜNFTE TAGUNG DER GEMEINSAMEN KOORDINIERUNGSGRUPPE AUS SACHVERSTÄNDIGEN (JCGE)

Die Koordinierung der Rechtsvorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter und der Rechtsvorschriften für die technische Interoperabilität und Sicherheit im Eisenbahnverkehr ist komplex und wird von verschiedenen Gremien bewerkstelligt. Die beiden Regelwerke entwickeln sich ständig weiter und berühren Themen, die sich überschneiden oder gegenseitig beeinflussen können, insbesondere wenn es um die Bewertung der Einhaltung

der technischen Interoperabilität, die sichere Integration und die Beförderung gefährlicher Güter geht. Nach einer Reihe von Sitzungen in den Jahren 2016 und 2017 war die damalige RID-ATMF-Arbeitsgruppe zu dem Schluss gekommen, dass eine Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE) eingerichtet werden sollte.

Die JCGE ist eine Arbeitsgruppe, die den RID-Fachausschuss, den

Fachausschuss für technische Fragen (CTE), den Ausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (TDG) der Europäischen Kommission und den Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC) der Europäischen Kommission auf koordinierte Weise berät oder zum Handeln auffordert. Sie ist kein Entscheidungsgremium, ihre Arbeitsstruktur ist in folgendem Diagramm dargestellt.



Die 5. Tagung der Arbeitsgruppe fand am 6. September in hybrider Form in Bern statt. Die folgenden OTIF-Mitgliedstaaten nahmen daran teil: Albanien, Aserbaidschan, Belgien, Deutschland, Finnland, Georgien, Italien, Jordanien, Lettland, Niederlande, Nordmazedonien, Norwegen, Österreich, Polen, Rumänien, Spanien, Schweiz, Türkei, Ungarn und das Vereinigte Königreich.

Auch die Europäische Kommission (GD MOVE) und die Eisenbahnagentur der Europäischen Union waren unter den Teilnehmern. Organisator der Tagung war die GD MOVE im Namen des Sekretariats der JCGE, das gemeinsam von OTIF und GD MOVE gestellt wird.

Der Sektor war durch die folgenden Interessengruppen vertreten: Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER), Europäischer Rat der chemischen Industrie (CEFIC), NBRail, Internationaler Eisenbahnverband (UIC), Internationale Union der Güterwagen-Halter (UIP) und Verband der europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE).

Rainer Kogelheide von der UIP wurde zum Vorsitzenden dieser Tagung gewählt.

Die behandelten Themen stammten aus einer zuvor gemeinsam festgelegten Prioritätenliste und lauteten wie folgt:

1. Güterwagenspezifische Anforderungen an Kesselwagen, damit sie den Beanspruchungen unter der höchstzulässigen Beladung standhalten

Sowohl im RID als auch in den TSI/ETV finden sich Anforderungen betreffend die Beanspruchungen, denen Kesselwagen standhalten müssen. Die TSI/ETV beziehen

sich dabei auf die Norm EN 12663-2. Für die Zwecke des RID müssen spezifische Tankparameter wie der maximale Betriebsdruck, die Wanddicke und die Betriebstemperaturbereiche berücksichtigt werden. Dies wird derzeit in der Norm nicht erfasst. Im kürzlich geänderten Anwendungsleitfaden für die TSI Güterwagen werden die spezifischen RID-Anforderungen hingegen berücksichtigt. Der Anwendungsleitfaden für die ETV Güterwagen wird derzeit überarbeitet und auf der nächsten CTE-Tagung im Juni 2023 zur Annahme vorgeschlagen. Die Norm EN 12663-2 befindet sich ebenfalls seit April 2022 in der Überarbeitung und wird voraussichtlich in den nächsten ein bis zwei Jahren fertiggestellt. Dieser langwierige Prozess erklärt sich durch die Notwendigkeit, die Norm in den verschiedenen Situationen für Güter- und Personenzüge, Schnittstellen zwischen Güterwagen und Ladung in modularen Systemen und im intermodalen Verkehr sowie spezifische Anforderungen gemäß RID zu bewerten. Bis zur Fertigstellung der EN-Norm sollten demnach die TSI/ETV-Anwendungsleitfäden als Referenz verwendet werden.

2. Implementierung von digitalen automatischen Kupplungen und Lösung für Crashpuffer und Energieaufnahme von Kessel- und Batteriewagen zur Verringerung der Überpufferung und des potenziellen Risikos einer Penetration

Im RID bestehen hierzu die Sondervorschriften TE 22 (Energieverzehrelemente/ Crashpuffer) und TE 25 (Überpufferungsschutz) für die Puffer von Güterwagen und

Zugvorrichtungen. In den TSI und ETV wurden hierzu noch keine Anforderungen definiert. Die RID-ATMF-Arbeitsgruppe war 2017 bereits zu dem Schluss gekommen, dass sich die RID-Anforderungen auf die übergeordneten Sicherheitsziele konzentrieren sollten, während die detaillierten technischen Anforderungen in die TSI und ETV aufzunehmen wären. Mit der Einführung digitaler automatischer Kupplungen müssten technische Anforderungen vereinbart werden, wobei das Sicherheitsniveau beibehalten werden sollte. Infolgedessen müssen die TE 22 und TE 25 im Lichte dieser neuen Entwicklungen neu bewertet und überarbeitet werden.

3. Besonders große Tankcontainer und der Umgang mit Risiken im Rangierbetrieb

Die Sondervorschriften TE 22 und TE 25 befassen sich nicht mit den Rangier Risiken von besonders großen Tankcontainern. Im RID wird der Begriff „besonders großer Tankcontainer“ definiert, und die Anforderungen an die Tankwanddicke und die Mannlöcher wurden aktualisiert. Es werden weitere Studien durchgeführt, um zu analysieren, ob Änderungen am RID und an den TSI/ETV erforderlich sind.

4. Vorschlag der ERA zu Risikokontrollmaßnahmen

Die Diskussion über Sicherheitsziele bot die Gelegenheit, ein neues Thema im Zusammenhang mit den „Gemeinsamen Sicherheitsmethoden zur Beurteilung des Sicherheitsniveaus und der

sicherheitsbezogenen Leistung (CSM ASPL)“ vorzustellen. Die ERA schlug eine Methode mit der Bezeichnung „Risikokontrollmaßnahmen“ (RCM) vor, die dazu beitragen könnte, die Sicherheitsrisiken und die technischen und betrieblichen Maßnahmen zur Bewältigung dieser Risiken zu ermitteln und zu beschreiben

5. **Umsetzung der eFTI-Verordnung, Telematikanwendungen für den Güterverkehr und RID**

Die EU-Verordnung über elektronische Frachtbeförderungsinformationen aus dem Jahre 2020 (eFTI) schreibt vor, dass die Mitgliedstaaten Informationen über die Beförderung beliebiger Güter mit verschiedenen Verkehrsträgern digital austauschen. Der Informationsaustausch erfolgt zwischen Unternehmen und Verwaltung (B2A). Obwohl die Verordnung nicht festlegt, wie dies aus technischer Sicht zu bewerkstelligen ist, haben Einrichtungen, nationale Behörden und Interessengruppen seither im Rahmen des Digital Transport and Logistic Forum (DTLF) zusammengearbeitet, um eine gemeinsame Lösung für elektronische Dokumente, harmonisierte Datenmodelle

und Anforderungen an die Systemarchitektur zu finden. Das technische Dokument der TSI TAF, die auch in der ETV TAF enthalten ist, enthält bereits ein Datenmeldungsmodell für Sendungen und Gefahrgutinformationen, das mit den im RID geforderten Informationen harmonisiert ist. Im RID ist der elektronische Datenaustausch zwecks Erfüllung der Dokumentationsanforderungen von Kapitel 5.4 RID bereits erlaubt. Zu diesem Zweck ist auf der Website der OTIF ein Leitfaden veröffentlicht.

6. **Sicherheitspflichten der Beteiligten gemäß der EU-Sicherheitsrichtlinie 2016/798 und Kapitel 1.4 RID**

Der Sektor machte die Europäische Kommission und die ERA auf die möglichen Unterschiede bei der Auslegung der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit und der Bestimmungen des Kapitels 1.4 RID zu den Beteiligten und zum sicheren Betrieb von Zügen aufmerksam, die sich auf das Sicherheitsmanagementsystem von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern sowie auf die Haftung und

die Verpflichtungen aufgrund vertraglicher Vereinbarungen auswirken können. Hier sind Unterschiede in der Praxis auf nationaler Ebene möglich, die weitere Analysen und Lösungen erfordern könnten.

7. **Nationale Vorschriften und die Möglichkeit ihrer Harmonisierung oder Abschaffung**

Die GD MOVE berichtete über ihre Arbeit zur Abschaffung nationaler Vorschriften in der Europäischen Union und erinnerte daran, dass alle notifizierten nationalen Vorschriften für die Zulassung von Wagen in der Referenzdokumentendatenbank (RDD) und der Datenbank für einheitliche Vorschriften (SRD) der EU zu finden sind. In Zukunft werden RDD und SRD zusammengelegt. Auf der Tagung kam zum Ausdruck, dass mehr Klarheit in Bezug auf die nationalen Vorschriften für die Zulassung von Gefahrgutfahrzeugen erforderlich ist.

Die nächste JCGE-Tagung ist für den 6. September 2023 in Bern, Schweiz, geplant und wird ebenfalls wieder in hybrider Form stattfinden.

Maria Price

DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER IM KONTEXT DES HUMANITÄREN VÖLKERRECHTS¹

Unfälle mit Beförderungsmitteln, die gefährliche Güter transportieren, können bereits in Friedenszeiten verheerende Konsequenzen haben. Es werden dabei nicht nur die betroffenen Beförderungsmittel und Teile der Infrastruktur zerstört, sondern je nach Art der gefährlichen Stoffe, der transportierten Menge und der geographischen Gegebenheiten des Unfallorts Menschen verletzt oder getötet und Gebäude beschädigt. Zusätzlich kann es zur Kontamination der natürlichen Umwelt, der landwirtschaftlichen Flächen, der Trink- und Grundwasserbestände oder sogar zur Zerstörung ganzer Ökosysteme kommen.

Gefahrgut wird aber nicht nur in Friedenszeiten befördert. Auch während bewaffneter Konflikte müssen die Lieferketten, die Industrieproduktion und die Versorgung aufrechterhalten werden. Und dies nicht nur für zivile Zwecke. Das Militär muss mit Munition, mit Brennstoffen und die Rüstungsindustrie mit verschiedenen gefährlichen Stoffen, die für die Herstellung von Waffen und Munition notwendig sind, versorgt werden. Und da stellt sich die Frage, ob und unter welchen Bedingungen Beförderungsmittel, die gefährliche Güter transportieren, von den am bewaffneten Konflikt teilnehmenden Parteien angegriffen werden dürfen. Welche Regeln des humanitären Völkerrechts sind

auf diese Art von Beförderungen anwendbar und wie werden sie angewendet? Welche Aspekte müssen bei einem geplanten Angriff auf Gefahrgutbeförderungen berücksichtigt werden?

Der vorliegende Artikel befasst sich mit der Beantwortung dieser Fragen aus der Perspektive dreier fundamentaler Grundsätze des humanitären Völkerrechts: des Grundsatzes der Unterscheidung, des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und des Grundsatzes der Anwendung der Vorsichtsmaßnahmen beim Angriff. Dabei stützt er sich hauptsächlich auf die vierte Genfer Konvention von 1949², die zwei Zusatzprotokolle von 1977³ zu den Genfer Konventionen und die Online-Datenbank des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz zum humanitären Völkergewohnheitsrecht (Datenbank des IKRK)⁴.

Grundsatz der Unterscheidung zwischen Zivilbevölkerung und Kombattanten sowie zwischen zivilen Objekten und militärischen Zielen

Artikel 48 des Zusatzprotokolls I kodifiziert einen der wichtigsten Grundsätze des humanitären Völkerrechts, und zwar den Grundsatz der Unterscheidung. Gemäß diesem Grundsatz müssen „die am Konflikt beteiligten

Parteien jederzeit zwischen der Zivilbevölkerung und Kombattanten sowie zwischen zivilen Objekten und militärischen Zielen“ unterscheiden. Angriffe dürfen nur auf militärische Ziele, Kombattanten oder Zivilisten, die direkt an Feindseligkeiten teilnehmen, durchgeführt werden. Angriffe auf zivile Objekte und sonstige Zivilbevölkerung sind verboten. Dieser Grundsatz wurde auch als Regeln 1 und 7 in die Datenbank des IKRK aufgenommen und ist anwendbar auf internationale sowie nicht internationale bewaffnete Konflikte.

In Anwendung des Grundsatzes der Unterscheidung auf die Situation eines geplanten Angriffs auf ein mit gefährlichen Gütern beladenes Beförderungsmittel muss der Angreifer zuerst evaluieren, ob es sich um ein ziviles oder militärisches Objekt handelt. Falls das betroffene Beförderungsmittel beispielsweise ein Militärfahrzeug ist und direkt vom Militär betrieben wird, handelt es sich eindeutig um ein militärisches und darum legitimes Ziel.

Die Unterscheidung ist aber nicht immer so offensichtlich. Unter bestimmten Bedingungen können auch zivile Objekte zu militärischen Zielen werden.

Gemäß Artikel 52 des Zusatzprotokolls I sind zivile Objekte „alle Objekte, die nicht

¹ Der vorliegende Artikel ist eine stark gekürzte und leicht veränderte Version der Diplomarbeit „Beförderung gefährlicher Güter im Kontext des humanitären Völkerrechts - Ausgewählte Aspekte der Anwendung des humanitären Völkerrechts auf die Beförderung gefährlicher Güter“ von Katarina Burkhard, eingereicht im August 2022 an der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität Bern.

² Genfer Abkommen vom 12. August 1949 über den Schutz von Zivilpersonen in Kriegszeiten.

³ Zusatzprotokoll vom 8. Juni 1977 zu den Genfer Abkommen vom 12. August 1949 über den Schutz der Opfer internationaler bewaffneter Konflikte (Zusatzprotokoll I) und Zusatzprotokoll vom 8. Juni 1977 zu den Genfer Abkommen vom 12. August 1949 über den Schutz der Opfer nicht internationaler bewaffneter Konflikte (Zusatzprotokoll II).

⁴ Abrufbar unter <https://ihl-databases.icrc.org/customary-ihl/eng/docs/home>.

militärische Ziele [...] sind“. Um unter die Begriffsbestimmung eines militärischen Ziels zu fallen, müssen zwei Bedingungen erfüllt werden:

- a. die Beschaffenheit, der Standort, die Zweckbestimmung oder die Verwendung der betroffenen Objekte muss wirksam zu militärischen Handlungen beitragen; und
- b. eine gänzliche oder teilweise Zerstörung der betroffenen Objekte, ihre Inbesitznahme oder Neutralisierung muss zu einem eindeutigen militärischen Vorteil führen.

Schlussfolgernd wird die Antwort auf die Frage, ob ein Objekt ein legitimes militärisches Ziel ist oder nicht, in großem Maße von den zum Zeitpunkt des Angriffs gegebenen Bedingungen abhängen.

Militärlastwagen, die gefährliche Güter befördern, sind militärische Ziele aufgrund ihrer Beschaffenheit (inhärente Eigenschaften) und tragen wie alle anderen militärischen Ausrüstungen, Geräte, Einrichtungen und Anlagen wirksam zu militärischen Handlungen bei.

Die Zweckbestimmung eines Objekts ist immer zukunftsorientiert und bezeichnet seine beabsichtigte Verwendung. Das heißt, dass wenn aufgrund verlässlicher Informationen davon auszugehen ist, dass zu beladende zivile Tankfahrzeuge, Kesselwagen oder Frachtkähne für eine Belieferung militärischer Einheiten verwendet werden sollen, könnte diese Tatsache sie zu einem legitimen militärischen Ziel machen.

Die „Verwendung“ bezieht sich auf die aktuelle Funktion des Objekts. Ein Objekt, das kein militärisches Ziel aufgrund seiner Beschaffenheit ist, wird zu

einem militärischen Ziel, wenn es durch das Militär verwendet wird, jedoch nur während der Zeit einer solchen Verwendung. Ein ziviler Lastkraftwagen oder ein Zug, mit denen üblicherweise zivile Beförderungen durchgeführt werden, können als militärische Ziele angegriffen werden, wenn sie ausnahmsweise vom Militär benutzt werden und zum Zeitpunkt des Angriffs militärisches Material befördern.

Der wirksame Beitrag zu militärischen Handlungen ist aber nur eine der zwei Bedingungen, die erfüllt werden müssen, damit ein Objekt zum legitimen militärischen Ziel wird. Der Angriff auf das Objekt, seine Zerstörung, Inbesitznahme oder Neutralisierung muss der angreifenden Partei zusätzlich einen eindeutigen militärischen Vorteil verschaffen. Ein potenzieller, spekulativer oder unbestimmter Vorteil würde nicht ausreichen. Zu den eindeutigen militärischen Vorteilen gehört beispielsweise der Gewinn an Boden für die angreifende Partei oder die Verminderung der militärischen Stärke des Gegners.

Besonders geschützte Objekte im humanitären Völkerrecht

In Zusammenhang mit Angriffen auf die Beförderungen von gefährlichen Gütern ist wichtig anzumerken, dass gemäß Zusatzprotokoll I manche zivilen Objekte unter besonderem Schutz stehen. Zu diesen Objekten gehören medizinische Einrichtungen, Kulturgüter und Kultstätten, für die Zivilbevölkerung lebensnotwendige Objekte, natürliche Umwelt und Anlagen und Einrichtungen, die gefährliche Kräfte enthalten. Diese Objekte dürfen durch die Kriegspartei, unter deren Kontrolle sie sich befinden, nicht für militärische Handlungen verwendet werden und sollten aus diesem Grund nie zu militärischen

Zielen werden. Aber auch wenn sie tatsächlich für militärische Zwecke verwendet werden und die zwei oben aufgeführten Bedingungen des Artikels 52 des Zusatzprotokolls I erfüllen, dürfen sie nur unter eingeschränkten Bedingungen angegriffen werden und der Angreifer muss beim Angriff zusätzliche Vorsichtsmaßnahmen vorsehen.

Beförderungsmittel, die gefährliche Güter transportieren, gehören zwar nicht zu besonders geschützten Objekten im humanitären Völkerrecht, ein Angriff auf diese kann aber mit großer Wahrscheinlichkeit Schäden an besonders geschützten Objekten verursachen. Am meisten gefährdet sind die natürliche Umwelt und die für die Zivilbevölkerung lebensnotwendigen Objekte, wie landwirtschaftliche Flächen oder Trink- und Grundwasserbestände. Wie unten aufgezeigt, müssen diese Überlegungen bei geplanten Angriffen auf Beförderungen von gefährlichen Gütern in die Beurteilung der Verhältnismäßigkeit dieser Angriffe einfließen.

Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Auch wenn ein Ziel als legitimes Ziel gemäß dem humanitären Völkerrecht gilt, kann die Anwendung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit eine Kriegspartei davon abhalten, ein solches Ziel anzugreifen.

Artikel 51 des Zusatzprotokolls I, der unter anderem unterschiedslose Angriffe definiert, die im humanitären Völkerrecht verboten sind, bezeichnet auch einen Angriff, „bei dem damit zu rechnen ist, dass er auch Verluste an Menschenleben unter der Zivilbevölkerung, die Verwundung von Zivilpersonen, die Beschädigung ziviler Objekte oder mehrere derartige Folgen zusammen verursacht, die in

keinem Verhältnis zum erwarteten konkreten und unmittelbaren militärischen Vorteil stehen“ als unterschiedslos und damit verboten.⁵

Ein Verstoß gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wird im Zusatzprotokoll I als schwere Verletzung des Protokolls und damit des humanitären Völkerrechts bezeichnet. Das Römer Statut des Internationalen Strafgerichtshofs (IStGH) stuft vorsätzliche Angriffe, bei denen bewusst Kollateralschäden in Kauf genommen werden, die eindeutig gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstoßen, als Kriegsverbrechen ein. Dazu gehören auch Angriffe, die als Kollateralschaden weitreichende, langfristige und schwere Schäden an der natürlichen Umwelt verursachen.

Bei militärischen Angriffen auf Gefahrgutbeförderungen ist je nach der Gefährlichkeit der beförderten Stoffe und dem Zusammenspiel verschiedener Faktoren mit massiv größeren Kollateralschäden zu rechnen, als bei Angriffen auf Beförderungsmittel, die mit nicht als gefährlich eingestuften Gütern beladen sind.

Ein Angriff auf ein mit Gefahrgut beladenes Beförderungsmittel führt nicht nur zu direkten Verlusten von Leben der Besatzung und materiellen Schäden am Beförderungsmittel und an Teilen der Infrastruktur, wiez. B. Schienen oder Straße, sondern hat in der Regel weitreichendere Konsequenzen, wie:

- unmittelbare Verluste von Menschenleben unter der Zivilbevölkerung innerhalb eines bestimmten Perimeters,
- reversible oder irreversible

Gesundheitsschäden in der Zivilbevölkerung (mit unterschiedlichem Schweregrad),

- gänzliche oder teilweise Zerstörung ziviler Gebäude und Infrastruktur innerhalb eines Perimeters,
- Umweltschäden, Verletzung der Ökosysteme,
- Schäden (Zerstörung oder Unbrauchbarmachung durch Kontamination) an für die Zivilbevölkerung lebensnotwendigen Objekten, wie landwirtschaftliche Flächen, Trinkwasserversorgungsanlagen und -vorräte, Kontamination von Grundwasser.

Auf die Besonderheiten eines militärischen Angriffs auf Gefahrgutbeförderungen sollte unbedingt bei der Unterweisung der Entscheidungsträger beim militärischen Personal und in den militärischen Handbüchern aufmerksam gemacht werden. Dabei ist hervorzuheben, welche Informationen als Grundlage für eine Beurteilung zu berücksichtigen sind. Die folgende Aufstellung enthält verschiedene Einflussfaktoren, die einzeln oder in Kombination das Ausmaß der Kollateralschäden bestimmen.

Einflussfaktoren für die Einschätzung der Konsequenzen eines militärischen Angriffs auf Beförderungsmittel mit gefährlichen Gütern

Bei der Beurteilung der Konsequenzen eines geplanten militärischen Angriffs auf Beförderungsmittel mit gefährlichen Gütern sollten unter anderem folgende Faktoren berücksichtigt werden:⁶

- intrinsische Eigenschaften des beförderten Gefahrguts (explosiv, entzündbar, giftig, radioaktiv, ätzend, umweltgefährdend usw.),
- transportierte Menge,
- mögliche gefährliche Interaktion zwischen verschiedenen, mit dem selben Beförderungsmittel transportierten Gefahrgütern,
- Merkmale des Gebiets, auf dem sich das Beförderungsmittel zur Zeit des Anschlags befindet, insbesondere:
 - o Bevölkerungs- und Bebauungsdichte,
 - o Nähe zu stark frequentierten zivilen Einrichtungen (Schulen, Einkaufszentren usw.),
 - o Nähe zu Risikobetrieben, wie Chemiefabriken, wo das Risiko von Kettenreaktionen besteht, oder zu anderen Anlagen oder Einrichtungen, die gefährliche Kräfte enthalten, wie Staudämme, Deiche und Kernkraftwerke,
 - o Vorkommen verletzbarer Ökosysteme (oberirdische und unterirdische Gewässer, Boden, Fauna, Flora usw.),
 - o Nähe zu den für die Zivilbevölkerung lebensnotwendigen Objekten, wie z. B. landwirtschaftliche Flächen oder Trinkwasserversorgungsanlagen und -vorräte,
 - o Nähe zu Kulturgütern und Kultstätten, die Bestandteil des kulturellen und geistigen Erbes sind.

⁵ Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beim Angriff ist als Regel 14 auch in der Datenbank des IKRK integriert.

⁶ In Anlehnung an die Gefährdungsrisikoanalyse im Falle eines Beförderungsunfalls mit Gefahrgut, siehe „Gefahrgutunfall Schiene“ und „Gefahrgutunfall Strasse“, Gefährdungsdossiers des Schweizer Bundesamts für Bevölkerungsschutz, 2020, S. 3.

Grundsatz der Anwendung der Vorsichtsmaßnahmen beim Angriff

Einer der Hauptgrundsätze des humanitären Völkerrechts besteht darin, bei Kriegshandlungen „stets darauf zu achten, dass die Zivilbevölkerung, Zivilpersonen und zivile Objekte verschont bleiben“ (siehe Art. 57 (1) des Zusatzprotokolls I). Auch wenn ein militärischer Angriff, von dem unter anderem Zivilisten und zivile Objekte betroffen sind, die Grundsätze der Unterscheidung und der Verhältnismäßigkeit respektiert, sind die gegnerischen Parteien verpflichtet, alle möglichen Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen, um die negativen Auswirkungen des Angriffs auf die zivile Bevölkerung und zivile Objekte zu vermeiden oder möglichst klein zu halten. Gemäß Zusatzprotokoll I haben die Pflicht, Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen, beide kriegserischen Parteien: die Partei, die einen Angriff plant oder ausübt, sowie die Partei, die einen Angriff erleidet und unter deren Kontrolle sich zivile Personen oder Objekte befinden. Im ersten Fall wird von sogenannten „aktiven Vorsichtsmaßnahmen“ und im zweiten Fall von sogenannten „passiven Vorsichtsmaßnahmen“ gesprochen.⁷

Die Frage, ob beide Kriegsparteien die gleiche Pflicht zu Vorsichtsmaßnahmen haben, ist kontrovers. Während manche Autoren, sowie die Staatenpraxis und der Kontext des Zusatzprotokolls I darauf hindeuten würden, dass die Hauptverantwortung für die Ergreifung der Vorsichtsmaßnahmen bei der angreifenden Kriegspartei liege, vertreten andere Autoren die Meinung, dass das Zusatzprotokoll I kein grundsätzliches Ungleichgewicht zwischen der Verpflichtung zu aktiven Vorsichtsmaßnahmen des

Angreifers und der Verpflichtung zu passiven Vorsichtsmaßnahmen der Partei, unter deren Kontrolle sich Zivilpersonen oder Zivilobjekte befinden, einführt.

Verpflichtung zu aktiven Vorsichtsmaßnahmen

Artikel 57 des Zusatzprotokolls I schreibt für die angreifende Kriegspartei folgende Vorsichtsmaßnahmen vor:

- A. Diejenigen, die einen Angriff planen oder über seine Durchführung entscheiden, müssen:
 1. alles Mögliche tun, um zu überprüfen, ob die Angriffsziele legitime Ziele sind, das heißt, es dürfen nur militärische Ziele und keine zivilen Personen oder Objekte oder besonders geschützten Objekte sein;
 2. für den Angriff soweit möglich solche Mittel (Waffen) und Methoden wählen, mit denen zivile Verluste vermieden oder möglichst klein gehalten werden;
 3. auf Angriffe, die den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verletzen, verzichten.
- B. Diejenigen, die den Angriff durchführen, müssen:
 1. einen bereits stattfindenden Angriff, bei dem sich zeigt, dass er gegen eine oder mehrere der drei oben genannten Bedingungen verstößt, abbrechen oder zumindest vorübergehend einstellen;
 2. bei Angriffen, bei denen das Risiko von Auswirkungen auf die zivile Bevölkerung besteht, sofern möglich eine wirksame Vorwarnung veranlassen.

Darüber hinaus, wenn die Möglichkeit besteht, zwischen mehreren legitimen Zielen zu wählen, um einen vergleichbaren militärischen Vorteil zu erzielen, ist das Ziel mit den kleinsten Auswirkungen auf die zivile Bevölkerung und Objekte zu wählen.

In der praktischen Anwendung der aktiven Vorsichtsmaßnahmen auf die Beförderung von Gefahrgut werden vor allem folgende Regeln eine wichtige Rolle spielen:

- Verzicht auf Angriffe, die gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstoßen;

Mit dieser Regel ist auch die Verpflichtung verbunden, bereits stattfindende Angriffe, die gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstoßen, abzubringen.

Wie bereits oben dargestellt, sind bei der Beurteilung der möglichen negativen Konsequenzen eines geplanten Angriffs auf mit Gefahrgut beladene Beförderungsmittel verschiedene Einflussfaktoren zu berücksichtigen, die die Besonderheiten dieser Beförderungen abbilden. In der Regel sind die Konsequenzen eines solchen Angriffs viel gravierender als bei einem Angriff auf Beförderungsmittel, die nicht gefährliche Güter transportieren. Dies könnte oft dazu führen, dass die mit dem Angriff verursachten Kollateralschäden im Vergleich zum erzielten militärischen Vorteil unverhältnismäßig groß wären. In einem solchen Fall müsste die Angriffspartei vom Angriff absehen.

- Wahl der Methoden der Kriegsführung, mit denen zivile Verluste vermieden oder minimiert werden;

⁷ In der Datenbank des IKRK sind die Verpflichtungen zu Vorsichtsmaßnahmen in den Regeln 15 bis 24 enthalten.

Bei Angriffen auf Gefahrgutbeförderungen hat der Zeitpunkt und der sich daraus ergebende Ort des Angriffs einen enormen Einfluss auf das Ausmaß der negativen Auswirkungen auf die zivile Bevölkerung und zivile Objekte. Wenn der Angreifer beispielsweise einen Angriff auf einen bestimmten Zug plant, der gefährliche Güter für militärische Zwecke der gegnerischen Partei befördert, werden die Konsequenzen des Angriffs sehr unterschiedlich sein, je nachdem, ob der Angriff während der Fahrt durch eine Stadt oder durch wenig besiedeltes Gebiet oder durch ein Gebiet mit verletzlichen Ökosystemen stattfindet. Die Entscheidung, wie, das heißt zu welchem Zeitpunkt der Angriff durchgeführt werden sollte, wird unter anderem durch die Anwendung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit geleitet.

- Bei mehreren legitimen Zielen, deren Zerstörung einen vergleichbaren militärischen Vorteil liefern, Wahl des Ziels mit den kleinsten Auswirkungen auf die zivile Bevölkerung und Objekte;

Falls der Angreifer mehrere mit Gefahrgut beladene Beförderungsmittel als legitime Ziele zur Auswahl hat, die ihm einen ähnlichen militärischen Vorteil verschaffen würden, muss er, sofern möglich, einen Angriff auf dasjenige Beförderungsmittel wählen, bei dem mit den kleinsten Kollateralschäden zu rechnen ist. In Anlehnung an das oben erwähnte Beispiel müsste sich der Angreifer bei der Wahl zwischen einem Angriff auf einen Gefahrgutzug, der gerade am Bahnhof einer dicht besiedelten Stadt steht und einem auf mit gleichem Gefahrgut beladenem Zug, der

eine nicht besiedelte Gegend durchfährt, für den zweiten entscheiden.

- Abgabe einer wirksamen Vorwarnung bei Angriffen, bei denen das Risiko von Auswirkungen auf die zivile Bevölkerung besteht;

Gerade bei Angriffen auf Beförderungsmittel mit Gefahrgut ist mit großen negativen Auswirkungen auf die zivile Bevölkerung zu rechnen. Auch wenn der Angreifer präzisionsgelenkte Waffen benutzt, um die Beförderungseinheit zu zerstören, wirken das Freisetzen von gefährlichen Stoffen und daraus resultierende mögliche gefährliche Reaktionen nicht nur in unmittelbarer Nähe des angegriffenen Ziels, sondern je nach den Eigenschaften des gefährlichen Stoffs und der zur Zeit des Angriffs herrschenden meteorologischen Bedingungen in einem unterschiedlich großen Perimeter. Aus diesem Grund ist es von entscheidender Bedeutung, dass der Angreifer vor bevorstehenden Angriffen auf Beförderungseinheiten mit Gefahrgut in mehr oder weniger dicht besiedelten Gebieten eine effiziente Vorwarnung veranlasst, damit die zivile Bevölkerung in einem genügend großen Perimeter in Sicherheit gebracht werden kann und damit eventuell andere Maßnahmen zur Eindämmung der Auswirkungen des Angriffs vorgenommen werden können.

Da es sich bei Beförderungsmitteln mit Gefahrgut um bewegliche und keine stationären Ziele handelt, ist es wichtig, eine rechtzeitige Vorwarnung für ein Gebiet abzugeben, in dem der geplante Angriff stattfinden soll, obwohl sich das Angriffsziels

noch gar nicht im betroffenen Gebiet befindet.

Selbstverständlich muss auch bei einem geplanten Angriff auf ein mit Gefahrgut beladenes Beförderungsmittel zuerst überprüft werden, ob es sich überhaupt um ein legitimes Ziel handelt. Dazu müssen im Rahmen der Möglichkeiten der Angriffspartei relevante Informationen gesammelt und ausgewertet werden. Falls es sich erst während des Angriffs aufgrund von neuen Informationen herausstellen sollte, dass es sich um ein nicht legitimes Ziel handelt, muss der Angriff eingestellt werden.

Verpflichtung zu passiven Vorsichtsmaßnahmen

Für die Kriegspartei, unter deren Kontrolle sich die zivile Bevölkerung und Objekte befinden, schreibt Artikel 58 des Zusatzprotokolls I Folgendes vor:

Soweit möglich, muss sie

1. versuchen, die zivile Bevölkerung und Objekte aus der Nähe der militärischen Ziele zu entfernen;
2. vermeiden, militärische Ziele innerhalb oder in die Nähe dicht besiedelter Gebiete zu platzieren;
3. weitere notwendige Vorsichtsmaßnahmen zum Schutz der zivilen Bevölkerung und Objekte unter ihrer Kontrolle treffen.

Bei der Beförderung von Gefahrgut wird eine der wichtigsten passiven Vorsichtsmaßnahmen der Kriegspartei, unter deren Kontrolle sich die Zivilbevölkerung und zivilen Objekte befinden, die Auswahl der Transportroute sein. Falls ein Beförderungsmittel, das Gefahrgut transportiert, ein legitimes Ziel für die Angriffspartei darstellt, muss die verteidigende Kriegspartei

die Beförderungsrouten soweit möglich so auswählen, dass diese nicht durch dicht besiedelte und bebaute Gebiete, Gebiete mit verletzlichen Ökosystemen, mit für die Zivilbevölkerung lebensnotwendigen Objekten oder mit Kulturgütern und Kultstätten führt oder Risikobetriebe tangiert. Bei der Auswahl der Beförderungsrouten müssen die intrinsischen gefährlichen Eigenschaften des beförderten Gutes und die davon ausgehenden Risiken berücksichtigt werden. Da nicht alle Gefahrstoffe die gleichen negativen Auswirkungen auf Menschen, Natur und materielle Objekte haben, ist es für die verteidigende Kriegspartei unabdingbar, alle ihr zur Verfügung stehenden Informationen über das beförderte Gefahrgut, über die damit verbundenen Risiken und über die möglichen Beförderungsroutenvarianten auszuwerten und eine Route auszuwählen, bei der die negativen Auswirkungen auf die zivilen Personen und Objekte vermieden oder möglichst klein gehalten werden können.

Manchmal ist das Ergreifen von passiven Vorsichtsmaßnahmen nicht oder nur schwer praktikabel. Vor allem in kleinen, dicht besiedelten Staaten kann es schwierig sein, militärische Ziele und zivile Personen und Objekte durch ausreichende Distanz zu trennen. Auch eine ungünstige wirtschaftliche Lage kann dazu führen, dass es manchen Staaten einfach nicht möglich ist, ihre industriellen Anlagen und Kommunikations- und Beförderungseinrichtungen auch außerhalb der dicht besiedelten Gebiete zu errichten. Da die Beförderungsrouten vor allem im Eisenbahn- und Straßenverkehr von den vorhandenen Infrastruktureinrichtungen abhängen, wird auch die Möglichkeit der Wahl alternativer Beförderungsrouten durch den Ausbaugrad der Eisenbahn- und

Straßeninfrastruktur beeinflusst.

Zur Vermeidung oder zur Minimierung von Schäden an der Zivilbevölkerung und den zivilen Objekten im Falle eines Angriffs auf Gefahrguttransporte sollten Staaten bereits während Friedenszeiten entsprechende Einsatzpläne ausarbeiten. Viele Staaten verfügen über Einsatzpläne für die Situation eines Unfalls während eines Gefahrguttransports oder eines terroristischen Anschlags auf Gefahrguttransporte, die auch im Falle eines Angriffs im Rahmen eines bewaffneten Konflikts angewendet werden könnten.

Verbot des Missbrauchs von zivilen Personen als menschliche Schutzschilde

Eng verbunden mit der Verpflichtung zu passiven Vorsichtsmaßnahmen ist das Verbot des Missbrauchs von zivilen Personen als menschliche Schutzschilde. Artikel 51 (7) des Zusatzprotokolls I sagt aus, dass die Anwesenheit oder Bewegungen der zivilen Bevölkerung nicht dazu missbraucht werden dürfen, legitime militärische Ziele zu beschützen „oder Kriegshandlungen zu decken, zu begünstigen oder zu behindern“. Es ist also verboten, die zivile Bevölkerung mit den Kombattanten oder anderen legitimen Zielen zu vermischen, um zu erreichen, dass die angreifende Kriegspartei aus Gründen der Verhältnismäßigkeit den Angriff absagt.

Der Missbrauch von Zivilisten und anderen geschützten Personen als menschliche Schutzschilde ist theoretisch möglich auch bei militärischen Beförderungen von Gefahrgut in Zügen, Lastkraftfahrzeugen, Schiffen und anderen Beförderungsmitteln, wenn die Kriegspartei, unter deren Kontrolle sich Zivilisten oder geschützte Personen befinden, diese an Bord oder in die Nähe der

Beförderungsmittel bringt, mit der Absicht, das eigene Militär oder das eigene militärische Material zu schützen. Dies würde eindeutig unter die Begriffsbestimmung von menschlichen Schutzschilden fallen und wäre damit im humanitären Völkerrecht verboten.

Fazit und Ausblick

Wie im Artikel dargelegt, müssen alle Angriffe auf Gefahrgutbeförderungen während bewaffneter Konflikte durch drei der wichtigsten Grundsätze des humanitären Völkerrechts geleitet werden: den Grundsatz der Unterscheidung, den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und den Grundsatz der Anwendung der Vorsichtsmaßnahmen beim Angriff. Auf die Anwendung eines weiteren fundamentalen Grundsatzes des humanitären Völkerrechts, und zwar des Grundsatzes der militärischen Notwendigkeit, wird im Artikel nicht eingegangen. Da die negativen Auswirkungen eines Angriffs je nach betroffenem Verkehrsträger (Landverkehr, Seeverkehr, Luftverkehr) sehr unterschiedlich sind und auch die entsprechenden Rahmenbedingungen und Möglichkeiten der Ergreifung von Vorsichtsmaßnahmen stark voneinander abweichen, könnte darüber hinaus interessant sein, die Besonderheiten der einzelnen Verkehrsträger näher zu untersuchen.

Katarina Burkhard

60. TAGUNG DES UN-EXPERTENUNTERAUSSCHUSSES FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER

Genf, 27. Juni bis 6. Juli 2022

Die 60. Tagung des UN-Expertenunterausschusses war die dritte 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 60. Tagung des UN-Expertenunterausschusses fand vom 27. Juni bis 6. Juli 2022 unter dem Vorsitz von Herrn Duane Pfund (Vereinigte Staaten von Amerika) in Form einer Hybridkonferenz statt, bei der 25 Staaten, 6 Regierungsorganisationen und 28 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.

Eröffnung der Tagung

Der UN-Expertenunterausschuss wurde darüber informiert, dass die Sekretariate der UNECE und der OTIF gerade dabei sind, die Veröffentlichung der neuen Ausgaben 2023 des RID, des ADR und des ADN abzuschließen, die voraussichtlich im November 2022 erscheinen werden.

Klassifizierung

Zuordnung von Verpackungsgruppe zu Gegenständen

Bereits im Jahr 2012 hatte der

UN-Expertenunterausschuss beschlossen, bei allen Gegenständen, die in der Liste der gefährlichen Güter erscheinen, die Verpackungsgruppen zu streichen. In der Folge wurde im Unterabschnitt 2.1.1.3 RID/ADR/ADN ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Gegenstände keiner Verpackungsgruppe zugeordnet sind und dass eventuelle Prüfanforderungen an die Verpackungen in der jeweiligen Verpackungsanweisung festgelegt sind. Dennoch ist in den UN-Modellvorschriften und im RID/ADR/ADN bei drei UN-Nummern für Gegenstände weiterhin eine Verpackungsgruppe angegeben, was in Widerspruch zu dem in Unterabschnitt 2.1.1.3 formulierten Grundsatz steht.

Der UN-Expertenunterausschuss beschloss, bei den Gegenständen der UN-Nummern 2028, 2870 und 3165 die Verpackungsgruppe zu streichen und bei der für die UN-Nummer 2028 geltenden Verpackungsanweisung P 803 einen Hinweis auf die Prüfanforderungen für die Verpackungsgruppe II aufzunehmen. Auf eine solche Angabe wird im Falle der für die UN-Nummer 3165 anwendbaren Verpackungsanweisung P 301 verzichtet, weil in der Verpackungsanweisung die spezifischen Eigenschaften der Verpackung bereits

festgelegt werden. Da in der für die UN-Nummer 2870 anwendbaren Sondervorschrift für die Verpackung PP 13 die Prüfanforderungen für die Verpackungsgruppe I bereits festgelegt sind, sind im Falle dieser UN-Nummer ebenfalls keine weiteren Änderungen notwendig.

Disilan

Disilan ist ein pyrophores unter Druck verflüssigtes Gas, das bei Berührung mit Luft selbstentzündlich ist. Dieses Gas, das zur Gruppe der Siliciumwasserstoffe gehört, wird in der Industrie zum Beschichten von Produkten mit Silicium und zur Reinigung von siliciumhaltigen Wafern (Grundplatte für elektronische Bauelemente) verwendet. Momentan wird dieser Stoff unter der Sammeleintragung UN 3161 Verflüssigtes Gas, entzündbar, n.a.g. befördert. Diese Sammeleintragung berücksichtigt allerdings nicht die pyrophoren Eigenschaften von Disilan, was insbesondere für den Luftverkehr von Bedeutung ist, da pyrophore Stoffe weder in Passagier- noch in Frachtflugzeugen befördert werden dürfen.

Der UN-Expertenunterausschuss nahm die Aufnahme einer neuen UN-Nummer für Disilan (UN 3553) an. In der Verpackungsanweisung

P 200 wird dieser neuen Eintragung eine bereits bestehende Sondervorschrift für die Verpackung zugeordnet, die gasdichte Verschlüsse für die Ventilöffnungen von Druckgefäßen zur Beförderung pyrophorer Gase fordert.

Gegenstände, die Gallium enthalten

Bei der vorletzten Tagung des UN-Expertenunterausschusses wurde bereits über einen Antrag Chinas beraten, eine neue UN-Nummer für Gegenstände, die Gallium enthalten, aufzunehmen. Durch diese neue UN-Nummer sollten dieselben Freistellungen ermöglicht werden wie sie momentan für Gegenstände gelten, die Quecksilber enthalten. Damit sollte verhindert werden, dass für den weniger gefährlichen Stoff Gallium strengere Vorschriften gelten als für den gefährlicheren Stoff Quecksilber. Erläuternd wurde angefügt, dass sich Gallium in vielen Anwendungen als Ersatz für Quecksilber eignet, wodurch die Quecksilberemissionen reduziert werden könnten (siehe [Zeitschrift 3/2021, S. 22](#)).

Der UN-Expertenunterausschuss einigte sich darauf, eine neue UN-Nummer 3554 für Gallium in hergestellten Geräten aufzunehmen, der dieselben Beförderungsvorschriften zugeordnet werden, wie sie momentan für UN 3506 Quecksilber in hergestellten Geräten gelten. In Bezug auf die Sondervorschrift 366, die quecksilberhaltige Gegenstände für den Luftverkehr freistellt, wenn sie weniger als 15 g Quecksilber enthalten, wurde beschlossen, die Entscheidung des Dangerous Goods Panel der ICAO im November zu der Frage abzuwarten, ob diese Freistellung auch für galliumhaltige Gegenstände gelten sollte.

Affenpocken-Viren

Der aktuelle Ausbruch von Affenpocken hat in Bezug auf die Klassifizierung von mit Affenpockenviren kontaminiertem Material und Patientenproben auch den UN-Expertenunterausschuss beschäftigt. Gemäß der Tabelle in Absatz 2.2.62.1.4.1 RID/ADR ist das Affenpocken-Virus der Eintragung UN 2814 ANSTECKUNGSGEFÄHRLICHER STOFF, GEFÄHRLICH FÜR MENSCHEN, Kategorie A zugeordnet.

Nach internationalen Richtlinien (z. B. EU-Richtlinie 2000/54/EG) wird das Affenpocken-Virus der Risikogruppe 3 zugeordnet. Unter der Risikogruppe 3 sind Krankheitserreger eingestuft, die beim Menschen schwere Erkrankungen hervorrufen können, für die es aber eine wirksame Vorbeugung oder Behandlung gibt. Zur Vorbeugung stehen momentan zwei Impfstoffe zur Verfügung, die in den Vereinigten Staaten von Amerika und in Kanada bereits zugelassen sind. Medikamente zur Behandlung von Affenpocken wurden vor kurzem auch in der Europäischen Union zugelassen.

Erreger, die unter die Risikogruppe 3 fallen, werden in der Tabelle des Absatzes 2.2.62.1.4.1 RID/ADR (ansteckungsgefährliche Stoffe, die unter die Kategorie A fallen) mit dem Zusatz „nur in Kulturen“ dargestellt. Fehlt in dieser Tabelle die Einschränkung „nur in Kulturen“ bedeutet dies, dass Erreger unter die Risikogruppe 4 fallen, die beim Menschen schwere Erkrankungen hervorrufen können, gegen die es aber in der Regel keine wirksame Prävention oder Behandlung gibt.

Der UN-Expertenunterausschuss war der Ansicht, dass die Einstufung des Affenpocken-Virus in die Kategorie A ohne Einschränkungen nicht durch die nach internationalen Richtlinien zugeordnete Risikogruppe

gerechtfertigt ist. Es wurde vereinbart, das Affenpocken-Virus wie die meisten anderen Viren der Risikogruppe 3 zu behandeln und es nur in Kulturen der Kategorie A zuzuordnen.

Diese Entscheidung führt dazu, dass das Affenpocken-Virus der UN-Nummer 3373 BIOLOGISCHER STOFF, KATEGORIE B bzw. mit Affenpocken-Viren kontaminierter medizinischer Abfall der UN-Nummer 3291 KLINISCHER ABFALL, UNSPEZIFIZIERT, N.A.G. zugeordnet werden darf.

Die von Deutschland initiierten multilateralen Sondervereinbarungen RID 2/2022 und M347 ermöglichen den Unterzeichnerstaaten die vorzeitige Umsetzung dieser Entscheidung im europäischen Landverkehr.

Elektrische Speichersysteme

Prüfzusammenfassung für Lithiumzellen und -batterien

Der Absatz 2.2.9.1.7 g) fordert, dass Hersteller und nachfolgende Vertreiber von Lithiumzellen und -batterien die im Handbuch Prüfungen und Kriterien Teil III Unterabschnitt 38.3 Absatz 38.3.5 festgelegte Prüfzusammenfassung zur Verfügung stellen müssen. Durch diese Vorschrift soll der Absender in die Lage versetzt werden, sich zu vergewissern, dass die Lithiumzellen oder -batterien von einem Typ sind, der die geltenden Prüfungen im Handbuch Prüfungen und Kriterien bestanden hat. Einige Batteriehersteller vertreten jedoch die Meinung, dass sie die Prüfzusammenfassung nur den registrierten Händlern ihrer Produkte zur Verfügung stellen müssen, und weigern sich, die Prüfzusammenfassung anderen Beteiligten, einschließlich der Absender dieser Produkte, bereitzustellen.

Die internationale Luftverkehrsvereinigung (IATA) stellte den Antrag, die Prüfvorschriften allen Stellen auf Anfrage zur Verfügung zu stellen. Frankreich unterstützte diesen Antrag und erklärte, dass eine ähnliche Diskussion auf europäischer Ebene geführt werde und eine mögliche Lösung darin bestehen könnte, auf dem „Batteriepass“ einen QR-Code anzubringen.

Der UN-Expertenunterausschuss zog es vor, den derzeitigen Text beizubehalten und in einer Bemerkung eine Erläuterung des Begriffs „zur Verfügung stellen“ aufzunehmen, die präzisiert, dass Absender oder andere Personen in der Lieferkette in der Lage sein müssen, die Einhaltung der Vorschriften zu bestätigen.

Verpackung

Kennzeichnung von Verpackungen

Bei Versandstücken mit einer Bruttomasse von mehr als 30 kg müssen gemäß Unterabschnitt 6.1.3.1 die Kennzeichen der Verpackung oder ein Doppel davon auf der Oberseite oder auf einer Seite der Verpackung erscheinen. Diese Formulierung kann bei Verpackungen mit abnehmbarem Deckel (z. B. Fässer oder Kanister) dazu führen, dass das Kennzeichen lediglich auf diesem Deckel erscheint, was die Gefahr birgt, dass ein Deckel auf eine falsche Verpackung aufgesetzt wird, die nicht den Spezifikationen des Kennzeichens entspricht.

Der UN-Expertenunterausschuss nahm eine Präzisierung vor, wonach das Kennzeichen in jedem Fall auf einem nicht abnehmbaren Bauteil erscheinen muss. Für Versandstücke mit einer Bruttomasse von mehr als 30 kg und abnehmbarem Deckel bedeutet dies, dass das

Kennzeichen auf der Verpackung selbst und zusätzlich auf dem Deckel erscheinen muss. Eine Übergangsvorschrift stellt sicher, dass vor dem 1. Januar 2027 hergestellte Verpackungen weiterverwendet werden dürfen.

Verpackungsanweisung LP 903

Die Verpackungsanweisung LP 903 regelt die Verpackung von Lithiumbatterien in Großverpackungen. Momentan darf in einer Großverpackung nur eine einzelne Batterie und ein einzelnes Gerät, das Lithiumbatterien enthält, verpackt werden. Für die Verpackungsanweisung LP 906, welche die Verpackung von beschädigten oder defekten Lithiumbatterien in Großverpackungen regelt, wurde im vergangenen Biennium hingegen beschlossen, Großverpackungen auch für mehrere beschädigte oder defekte Batterien oder Geräte, die Lithiumbatterien enthalten, zuzulassen. Für die zusätzlichen Prüfanforderungen an solche Großverpackungen wurde als ergänzendes Kriterium die höchste Anzahl an Batterien und Ausrüstungen, der höchste Gesamtenergiegehalt der Batterien und die Anordnung innerhalb des Versandstücks, einschließlich der Abtrennungen und der Schutzvorrichtungen der Teile, aufgenommen. Diese Änderung wird für das RID/ADR/ADN mit der Ausgabe 2023 in Kraft treten.

Vor dem Hintergrund der wachsenden Anzahl von batteriebetriebenen Kraftfahrzeugen und der rasant ansteigenden Produktion von Lithiumbatterien beantragte die Batterieindustrie, die Verpackungsanweisung LP 903 auch für mehrere Batterien zuzulassen. Nach einer ersten Diskussion bei der vorletzten Tagung der UN-Expertenunterausschusses (siehe

Zeitschrift 4/2021, S. 25) legte die Batterieindustrie ein Dokument vor, mit dem die ursprünglich geäußerten Bedenken ausgeräumt wurden.

Um zu verhindern, dass Großverpackungen für die Beförderung tausender kleiner Zellen oder Batterien verwendet werden, was das Potenzial von Beschädigungen erhöhen könnte, wird festgelegt, dass die Verpackungsanweisung nur für große Zellen mit einer Bruttomasse von mehr als 500 g, große Batterien mit einer Bruttomasse von mehr als 12 kg und Ausrüstungen, die solche Zellen oder Batterien enthalten, angewendet werden darf.

Um zu vermeiden, dass unter normalen Beförderungsbedingungen Schäden durch Bewegung, Kontakt mit anderen Zellen oder Batterien oder durch überlagerte Lasten innerhalb der Großverpackung entstehen, werden Innenverpackungen, Trays oder Unterteilungen vorgeschrieben. Es wird ausdrücklich festgelegt, dass Kunststoffbeutel allein nicht ausreichen, diese Vorschriften zu erfüllen.

Versandstücke, die Kühl- oder Konditionierungsmittel enthalten

In Unterabschnitt 5.5.3.3 RID/ADR sind Vorschriften für verpackte gefährliche Güter enthalten, für die eine Kühlung oder Konditionierung erforderlich ist. Von diesen Vorschriften sind jedoch gemäß Absatz 5.5.3.3.1 diejenigen gefährlichen Güter ausgenommen, die nach der Verpackungsanweisung P 203, P 620, P 650, P 800, P 901 oder P 904 verpackt sind.

Für verpackte gefährliche Güter, die nach einer anderen Verpackungsanweisung verpackt werden müssen und ein Kühl- oder

Konditionierungsmittel enthalten, sind in Absatz 5.5.3.3.2 folgende Anforderungen enthalten:

- Die Versandstücke müssen in der Lage sein, sehr geringen Temperaturen standzuhalten.
- Die Versandstücke dürfen durch das Kühl- oder Konditionierungsmittel nicht beeinträchtigt oder bedeutsam geschwächt werden.
- Die Versandstücke müssen so ausgelegt und gebaut sein, dass eine Gasentlastung zur Verhinderung eines Druckaufbaus, der zu einem Bersten der Verpackung führen könnte, ermöglicht wird.
- Die gefährlichen Güter müssen so verpackt sein, dass nach der Verflüchtigung des Kühl- oder Konditionierungsmittels Bewegungen verhindert werden.

Spanien hatte festgestellt, dass die Verpackungsanweisungen P 901 und P 904 die in Absatz 5.5.3.3.2 dargestellten Kriterien nicht wiedergeben und aus der Liste der Verpackungsanweisungen, für die der Unterabschnitt 5.5.3.3 nicht gilt, entfernt werden sollten. Auf der anderen Seite sollten in dieser Liste die Verpackungsanweisungen P 520, P 911 und LP 906 hinzugefügt werden, weil auch diese Verpackungsanweisungen die Verwendung von Kühlmitteln regeln. Dies hätte den Vorteil, dass bei der Vorbereitung der Versandstücke die Vorschriften des Absatzes 5.5.3.3.2 nicht mehr beachtet werden müssten.

Der UN-Expertenunterausschuss nahm die Anträge Spaniens an, wobei in der Verpackungsanweisung P 800 noch eine Ergänzung im Hinblick auf die Verhinderung von Bewegungen nach Verflüchtigung des Kühlmittels vorgenommen wurde.

Verwendung von Recycling-Kunststoffen

Die weltweiten Initiativen zur Begrenzung der negativen Auswirkungen menschlicher Aktivitäten auf die Umwelt (z. B. „Green Deal“ der Europäischen Kommission, Ziele der Vereinten Nationen in Bezug auf Kreislaufwirtschaft und nachhaltige Entwicklung) haben auch Auswirkungen auf die Produktion von Kunststoffverpackungen. Die von der Europäischen Kommission eingeführte neue Abgabe auf Verpackungen aus nicht recyceltem Kunststoff führt dazu, dass Hersteller und Verwender von Kunststoffverpackungen ihre traditionellen Produktionsverfahren ändern müssen. Es werden Wege gesucht, die Menge von nicht recycelten neuen Kunststoffen zu reduzieren und den Anteil an Rezyklaten in den Produktionsprozessen zu erhöhen. Dies wirkt sich auch auf die Hersteller und Verwender von Kunststoffverpackungen für die Beförderung gefährlicher Güter aus.

Auf Vorschlag Belgiens wurde im Rahmen der 60. Tagung des UN-Expertenunterausschusses eine informelle Arbeitsgruppe abgehalten, die zu folgenden Ergebnissen kam:

Die meisten Experten erkannten die Notwendigkeit, die Verwendung von Recycling-Kunststoffen für Verpackungen zur sicheren weltweiten Beförderung gefährlicher Güter sorgfältig zu prüfen. Es wurde vorgeschlagen, die Verwendung von Rezyklaten durch eine Bewertung der einschlägigen Normen und Praktiken zu fördern, um die derzeitigen UN-Modellvorschriften zu modernisieren und dem technischen Fortschritt beim Recycling von Polymeren besser Rechnung zu tragen. Dabei sollten Erfahrungen der Verpackungs- und Polymerindustrie einfließen, die bereits innovative Technologien

zur Herstellung von Recycling-Kunststoffen für Verpackungen, die für die Beförderung nicht gefährlicher Güter bestimmt sind, anwenden.

Es wurde vorgeschlagen, den UN-Expertenunterausschuss ständig über den Fortschritt der Arbeiten der ISO-Arbeitsgruppe, welche die in Abschnitt 1.2.1 in Bezug genommene Norm ISO 16103:2005 über die Verwendung von Recycling-Kunststoffen bei Verpackungen zur Beförderung gefährlicher Güter überarbeitet, zu unterrichten, damit die UN-Modellvorschriften möglichst schnell angepasst werden können. Die Grundsätze für die Überarbeitung dieser Norm sehen bereits vor, dass die Quellen für das Kunststoffmaterial nicht wie bisher auf gebrauchte Industrieverpackungen beschränkt bleiben. In den Bestimmungen der überarbeiteten Norm wird berücksichtigt werden, ob das Material aus einem geschlossenen System (z. B. gebrauchte UN-Verpackungen) oder einem offenen System (z. B. Haushaltsabfälle oder andere Kunststoffabfallquellen) stammt. Je nach Herkunft des Kunststoffmaterials müssen unterschiedliche Qualitätskontrollkriterien erfüllt werden, bevor das Material als geeignet für die Herstellung von Verpackungen, Großpackmitteln (IBC) und Großverpackungen für die Beförderung gefährlicher Güter angesehen werden kann.

Verwendung des Begriffs „Füllungsgrad“ in den Vorschriften

Gemäß Abschnitt 1.2.1 RID/ADR/ADN ist der Begriff „Füllungsgrad“ als „das Verhältnis zwischen der Masse an Gas und der Masse an Wasser bei 15 °C, die ein für die Verwendung vorbereitetes Druckgefäß vollständig ausfüllen würde“ definiert. Dies bedeutet,

dass der Begriff „Füllungsgrad“ nur für Gase definiert ist, obwohl derselbe Begriff auch für feste und flüssige Stoffe verwendet wird.

In der englischen und französischen Fassung werden bereits unterschiedliche Begriffe verwendet, „filling ratio“ und „degree of filling“ bzw. „taux de remplissage“ und „degré de remplissage“, wenn auch nicht einheitlich.

Auf Antrag Spaniens stimmte der UN-Expertenunterausschuss einer Vereinheitlichung zu. Für die deutsche Fassung bedeutet dies, dass der Begriff „Füllungsgrad“ nur noch für feste und flüssige Stoffe und der in der deutschen Fassung neu einzuführende Begriff „Füllfaktor“ nur für Gase verwendet wird. Alle damit zusammenhängenden Folgeänderungen werden bei der nächsten Tagung des UN-Expertenunterausschusses nochmals überprüft.

Gegenstände, die Lithiumbatterien enthalten

In Zusammenhang mit der Aufnahme neuer UN-Nummern für Gegenstände, die gefährliche Güter enthalten, wurde im RID/ADR/ADN 2019 ein neuer Abschnitt

2.1.5 über die Klassifizierung von Gegenständen aufgenommen. Gegenstände, die gefährliche Güter enthalten, dürfen darüber hinaus Lithiumbatterien enthalten. Diese Lithiumbatterien müssen einem Typ entsprechen, für den nachgewiesen wurde, dass er die Prüfvorschriften des Handbuchs Prüfungen und Kriterien Teil III Unterabschnitt 38.3 erfüllt. Ausnahmen gelten allerdings in den Fällen, die im RID/ADR/ADN anderweitig geregelt sind. Als Beispiele werden angegeben: „Vorproduktionsprototypen von Gegenständen, die Lithiumbatterien enthalten, oder für kleine Produktionsserien von höchstens 100 solcher Gegenstände“.

Es wurde festgestellt, dass diese Beispiele nicht korrekt sind, da die Sondervorschrift 310, welche Ausnahmen vom erfolgreichen Bestehen der Prüfungen des Handbuchs Prüfungen und Kriterien Teil III Unterabschnitt 38.3 vorsieht, Vorproduktionsprototypen oder Produktionsserien von Zellen oder Batterien, nicht aber Gegenstände erwähnt, die solche Zellen oder Batterien enthalten.

Der UN-Expertenunterausschuss stimmte einer Klarstellung zu, die neben dem Unterabschnitt 2.1.5.2 auch die Sondervorschrift 310, die künftig allen UN-Nummern für Gegenstände zugeordnet

wird, und die Sondervorschriften 363 und 388 erfasst. Er stimmte auch ergänzenden Vorschriften in den Verpackungsanweisungen P 006 und LP 03 zu, die bei Gegenständen zu berücksichtigen sind, die Vorproduktionsprototypen oder kleine Produktionsserien von Lithiumbatterien enthalten. Gleichzeitig entschied der UN-Expertenunterausschuss, in den genannten Sondervorschriften eine klare Aussage darüber zu treffen, welchen Vorschriften der Unterabsätze des Absatzes 2.2.9.1.7 Lithiumbatterien nicht entsprechen müssen, wenn die Prüfvorschriften des Handbuchs Prüfungen und Kriterien Teil III Unterabschnitt 38.3 nicht erfüllt werden müssen.

Nächste Tagung

Die 61. Tagung des UN-Expertenunterausschusses findet vom 28. November bis 6. Dezember 2022 in Genf statt. Dies ist die letzte Tagung des Bienniums 2021/2022, bei der noch Beschlüsse für die 23. überarbeitete Ausgabe der UN-Modellvorschriften gefasst werden können.

Jochen Conrad
Katarina Burkhard

GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG

Genf/hybrid, 12. bis 16. September 2022

Die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung im September 2022 war die zweite Tagung des Bienniums 2022/2023. Die Beschlüsse werden in die Ausgaben 2025 des RID, des ADR und des ADN einfließen.

Die Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa fand vom 12. bis 16. September 2022 in Form einer Hybridsitzung statt. Gegenüber der Frühjahrssitzung 2022 war eine Zunahme derjenigen Delegierten zu verzeichnen, die sich für eine physische Teilnahme entschieden.

An den Beratungen nahmen Delegierte aus 23 Staaten, der Europäischen Union und von 20 Nichtregierungsorganisationen teil.

Tanks

Da die meisten eingereichten Dokumente Tankthemen betrafen, wurde im Vorfeld der Tagung beschlossen, diese nicht in einer parallel tagenden Arbeitsgruppe, sondern direkt im Plenum zu behandeln.

Digitale Prüfberichte oder elektronisch geführte Tankakte

Die Union der Güterwagen-Halter (UIP) kam auf einen Antrag zurück, den sie bereits 2014 der Gemeinsamen Tagung unterbreitet hatte. Sie beantragte, dass die Führung der Tankakte auch in elektronischer Form erfolgen darf. Dies wurde unter anderem damit begründet, dass nach der Norm EN ISO/IEC 17020 (Konformitätsbewertung – Anforderungen an den Betrieb verschiedener Typen

von Stellen, die Inspektionen durchführen) akkreditierte Prüfstellen elektronisch erstellte Prüfbescheinigungen ohne jede Unterschrift versenden. Originalbescheinigungen in Papierform seien teilweise nur auf Nachfrage bzw. gegen Aufpreis erhältlich. Die Betreiber von Tanks seien deshalb gar nicht in der Lage, eine Papierdokumentation mit Originalen zu führen.

Obwohl auch die Meinungen bei dieser Tagung geteilt waren, wurde der Antrag der UIP, die Tankakte alternativ in elektronischer Form zu führen, per Mehrheitsentscheid angenommen.

Berechnung der Wanddicke von Tankkörpern

In den Bauvorschriften für Tanks sind zwei Formeln für die Berechnung der Mindestwanddicke von Tankkörpern enthalten. Während in der einen Formel die Berechnung auf der Grundlage des Prüfdrucks erfolgt, wird in der anderen Formel der Berechnungsdruck herangezogen. In Zusammenhang mit dem Berechnungsdruck wird allerdings auf eine Vorschrift verwiesen, die zwar für Tanks der Klassen 3 bis 9, nicht jedoch für Tanks für Gase der Klasse 2 anwendbar ist.

Die Gemeinsame Tagung beseitigte diesen Mangel, indem sie für den Berechnungsdruck von Gastanks zusätzlich auf die Tabelle des Absatzes 4.3.3.1.1 verwies.

Normen

Nach einer Vorprüfung durch die Normen-Arbeitsgruppe nahm die Gemeinsame Tagung Verweise auf neue Ausgaben zweier EN-Normen an:

- EN 14432:[2023] Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Ausrüstung für Tanks für die Beförderung von flüssigen Chemieprodukten und Flüssiggasen – Produktabsper- und Gaswechselventile
- EN 14433:[2023] Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Ausrüstung für Tanks für die Beförderung von flüssigen Chemieprodukten und Flüssiggasen – Bodenventile.

Da beide Normen bisher nur als Entwurf vorliegen, müssen die Verweise auf diese beiden neuen Normen bei der nächsten Gemeinsamen Tagung noch bestätigt werden.

Die Gemeinsame Tagung genehmigte auch die Inbezugnahme zweier neuer Ausgaben von EN-Normen, die bereits für die Ausgaben 2023 des RID und des ADR vorgesehen waren, letztendlich jedoch nicht aufgenommen werden konnten, weil ihre Veröffentlichung nicht vor dem 1. Juni 2022 erfolgte:

- EN 13799:[2022] Flüssiggas-Geräte und Ausrüstungsteile – Füllstandsanzeiger für Druckbehälter für Flüssiggas (LPG)
- EN 14025:[2023] Tanks für die

Beförderung gefährlicher Güter
– Metallische Drucktanks –
Auslegung und Bau.

Sonstige Anträge

Freistellung von der Ernennung eines Gefahrgutbeauftragten

In der Ausgabe 2019 des RID/ADR/ADN wurde die Verpflichtung zur Ernennung eines Gefahrgutbeauftragten in Unterabschnitt 1.8.3.1 auf den Absender von gefährlichen Gütern ausgedehnt. Gleichzeitig wurde eine Übergangsvorschrift aufgenommen, die den Absendern für die Ernennung eines Gefahrgutbeauftragten eine Übergangsfrist bis Ende 2022 einräumt.

Die Regelung in Unterabschnitt 1.8.3.2, die es den zuständigen Behörden ermöglicht, Unternehmen, die nur gelegentlich oder nur geringe Mengen gefährlicher Güter auf innerstaatlicher Ebene befördern, von den Vorschriften zur Ernennung eines Gefahrgutbeauftragten freizustellen, wurde jedoch nicht auf den Absender von gefährlichen Gütern ausgedehnt.

Die Gemeinsame Tagung nahm die in den Änderungen 2019 vergessene Folgeänderung in Unterabschnitt 1.8.3.2 an.

Begriffsbestimmung von Flüssiggas (LPG)

Flüssiggas (englischer Ausdruck: „liquified petroleum gas, LPG“) ist ein kommerzieller Kraftstoff, der hauptsächlich aus Propan und Butan besteht. Flüssiggas wird unter den Eintragungen UN 1075 Petroleumgase, verflüssigt und UN 1965 Kohlenwasserstoffgas, Gemisch, verflüssigt, n.a.g. befördert.

Im Rahmen der Energiewende mit dem Ziel, den Verbrauch fossiler Energien und den Ausstoß von Kohlendioxid zu reduzieren, wird zunehmend auch Propan und Butan biologischen oder erneuerbaren Ursprungs verwendet. Propan und Butan, das aus biologischen, erneuerbaren oder rezyklierten Rohstoffen gewonnen wird, hat dieselben Eigenschaften wie Propan und Butan, das in Erdölraffinerien oder bei der Erdgasverarbeitung gewonnen wird.

Darüber hinaus hat die Flüssiggasindustrie damit begonnen, Dimethylether erneuerbaren Ursprungs als Mischungskomponente von Flüssiggas aufzunehmen. Dimethylether ist ein farbloses, hochentzündliches, narkotisch wirkendes Gas, das unter anderem bei der Biomassevergasung gewonnen werden kann. Dimethylether hat denselben Klassifizierungscode (2F), denselben Gefahrzettel (2.1) und dieselbe Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr (23) wie Flüssiggas.

Diese Entwicklung erfordert eine Überarbeitung der Begriffsbestimmung von Flüssiggas. So müssen Produkte aus erneuerbaren Quellen erlaubt werden, indem Verweise auf Erdöl (englisch: petroleum) gestrichen werden. Außerdem soll die Beifügung von Dimethylether in geringen Mengen (10 bis 20 %) erlaubt werden.

Die Flüssiggas-Industrie hat einen diesbezüglichen Antrag dem UN-Expertenunterausschuss vorgelegt, in dem Änderungen in den Beschreibungen der UN-Nummern 1075 und 1965 vorgeschlagen werden.

Die Gemeinsame Tagung begrüßte diese Entwicklungen in der Flüssiggas-Industrie und bestätigte die Notwendigkeit,

die Begriffsbestimmung von Flüssiggas (LPG) zu überarbeiten. Im Rahmen der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit der 23. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen wird sie auf diese Frage zurückkommen.

Gefährliche Güter in Maschinen, Geräten oder Gegenständen

In Zusammenhang mit der Einführung der neuen UN-Nummern 3537 bis 3546 für Gegenstände, die gefährliche Güter enthalten, wurde auch die Freistellungsvorschrift in Unterabschnitt 1.1.3.1 b) gestrichen. Nach dieser Vorschrift galten die Vorschriften des RID/ADR/ADN nicht für Beförderungen von in den Vorschriften nicht näher bezeichneten Maschinen oder Geräten, die in ihrem inneren Aufbau oder in ihren Funktionselementen gefährliche Güter enthalten, wenn Maßnahmen getroffen wurden, die unter normalen Beförderungsbedingungen ein Freiwerden des Inhalts verhindern. Zusammen mit den neuen UN-Nummern 3537 bis 3546 wurde eine Übergangsvorschrift aufgenommen, die bis zum 31. Dezember 2022 eine Inanspruchnahme dieser Freistellungsvorschrift zuließ.

Die chemische Industrie hat nun festgestellt, dass mit dem Ablauf der Übergangsvorschrift und dem Wegfall der Freistellungsregel größere Probleme bei Gegenständen entstehen, die für Reparatur-, Wartungs- oder Instandsetzungszwecke befördert werden müssen. Solche Gegenstände können beispielsweise Druckregler, Pumpen, Durchflußmesser oder Ventile sein, die in Leerräumen gefährliche Güter enthalten, die bei einer Reinigung nicht vollständig entfernt werden können.

Ob eine Zuordnung zur UN-Nummer 3363 erfolgen kann und damit bestimmte Erleichterungen in Anspruch genommen werden können, hängt davon ab, welche Mengen an gefährlichen Gütern im Gegenstand enthalten sind. Allerdings ist eine genaue Bestimmung der in den beschriebenen Gegenständen enthaltenen gefährlichen Güter sehr schwierig und kann oft nur geschätzt werden.

Die Industrie bat um Rückmeldungen, wie eine vorschriftenkonforme Beförderung solcher Gegenstände sichergestellt werden kann. Einige Delegierte waren der Meinung, dass eine Überarbeitung der Vorschriften angezeigt ist. In der Zwischenzeit könnte eine multilaterale Sondervereinbarung initiiert werden, um eine dringliche Lösung dieser Angelegenheit herbeizuführen. Die Gemeinsame Tagung wird bei ihrer nächsten Tagung auf die Frage zurückkommen.

Informelle Arbeitsgruppen

Informelle Arbeitsgruppe über die Beförderung von geschmolzenem Aluminium

Am 26. Februar 2018 kam es auf einer deutschen Autobahn zu einem Unfall, bei dem ein Sattelzug ins Schleudern geriet und umkippte. Auf dem Auflieger befanden sich drei Tiegel, die mit flüssigem Aluminium gefüllt waren. Ein Tiegel wurde beim Auftreffen auf die Fahrbahn so beschädigt, dass etwa 5.400 kg des 800 °C heißen, flüssigen Aluminiums ausliefen und sich über die Fahrbahn verteilten. Die Fahrbahn wurde dabei auf einer Fläche von 100 Quadratmetern beschädigt.

Geschmolzenes Aluminium wird unter der UN-Nummer 3257 Erwärmter flüssiger Stoff, n.a.g.

der Klasse 9 befördert. Gemäß der Sondervorschrift VC 3 erfolgt die Beförderung in loser Schüttung in besonders ausgerüsteten Wagen, Fahrzeugen oder Großcontainern, die nach den von der zuständigen Behörde des Ursprungslandes festgelegten Bedingungen gebaut sein müssen.

Die Gemeinsame Tagung hatte bei ihrer Sitzung im März 2021 entschieden, eine informelle Arbeitsgruppe einzurichten, die international abgestimmte Vorschriften für die Beförderung von geschmolzenem Aluminium ausarbeiten sollte. Diese informelle Arbeitsgruppe legte der Gemeinsamen Tagung nun einen ersten Entwurf über sehr umfangreiche Vorschriften für den Bau, die Prüfung, die Kennzeichnung und den Betrieb von Tiegeln vor, in denen flüssiges Aluminium befördert wird. Darüber hinaus wurden Anforderungen an Straßenfahrzeuge formuliert, mit denen solche Tiegel befördert werden. Diese betreffen insbesondere die Ausrüstung der Fahrzeuge mit einer elektronischen Fahrzeugstabilisierungsfunktion. Schließlich wurden besondere Punkte aufgenommen, die bei der Schulung der Fahrzeugführer berücksichtigt werden müssen. Eine Übergangsvorschrift stellt sicher, dass die bisher in Betrieb befindlichen Tiegel weiterverwendet werden dürfen.

Die Mitglieder der Gemeinsamen Tagung wurden gebeten, Bemerkungen zu diesem Entwurf zu unterbreiten, damit bei der nächsten Tagung eine Entscheidung getroffen werden kann.

Informelle Arbeitsgruppe über die Beförderung gefährlicher Abfälle

Die Gemeinsame Tagung wurde über die Diskussionen in der

informellen Arbeitsgruppe über die Beförderung gefährlicher Abfälle informiert. Folgende Themen stehen dort gerade auf der Tagesordnung:

- Gefährliche Abfälle in Haushaltsabfällen: In Sammlungen von gebrauchten Haushaltsverpackungen, Kunststoffen und Metallen werden oft auch Druckgaspackungen (Aerosole) entsorgt, die gefährliche Produkte enthalten. Dies führt dazu, dass die erste Beförderung der Abfälle zur Sortieranlage nicht den Vorschriften des ADR entspricht. In diesem Zusammenhang kam es bereits zu Bränden in Müllfahrzeugen, in denen der Abfall zusammengepresst wird.
- Prüfung der chemischen Verträglichkeit: Für Kunststoffverpackungen ist gemäß Unterabschnitt 4.1.1.21 RID/ADR die chemische Verträglichkeit mit dem Füllgut nachzuweisen. Da die genaue Zusammensetzung von Abfallgemischen nicht immer bekannt ist, muss die Regel für Sammeleintragungen des Absatzes 4.1.1.21.5 RID/ADR angewendet werden. Dies kann zur Folge haben, dass gemäß Absatz 6.1.5.2.5 Prüfmuster mit dem Füllgut befüllt und sechs Monate bei Raumtemperatur gelagert werden müssen. Wegen der ständig variierenden Zusammensetzungen von Abfallgemischen liegt es auf der Hand, dass ein solches Vorgehen nicht zweckmäßig ist.
- Zusammengesetzte Verpackungen: Gemäß Absatz 4.1.1.5.1 RID/ADR sind verschiedene Variationen von Innenverpackungen in einer zusammengesetzten Verpackung zugelassen, ohne

dass eine erneute Prüfung durchgeführt werden muss. In Absatz 6.1.5.1.7 RID/ADR sind die Bedingungen aufgeführt, die eingehalten werden müssen, um eine Prüfung zu vermeiden. Die genannten Vorschriften stellen für die Abfallwirtschaft eine große Hürde dar, da die Varianten von Innenverpackungen, die zusammengepackt werden müssen, viel größer sind als die in Unterabschnitt 4.1.1.5.1 zugelassenen. Aus Sicherheitsgründen ist es zudem nicht realistisch, jede einzelne Verpackung, die Abfälle enthält, umzupacken.

- Freistellung von Asbest auf der Grundlage der Sondervorschrift 168: Die Sondervorschrift 168 wird in

den RID/ADR-Vertragsstaaten sehr unterschiedlich ausgelegt. Während einige Mitgliedstaaten die Ansicht vertreten, dass diese Freistellung nur für neue Gegenstände gilt, die Asbest enthalten, wenden andere Mitgliedstaaten die Sondervorschrift auch auf asbesthaltige Abfälle an.

Die Europäische Föderation der Entsorgungswirtschaft (FEAD) wird der Gemeinsamen Tagung nach Abschluss der Diskussion in der informellen Arbeitsgruppe Anträge zu diesen Themen unterbreiten.

Nächste Tagung

Die nächste Gemeinsame Tagung findet vom 20. bis 24. März 2023 in Bern statt.

Die nächste Tagung der Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter wird vom 26. bis 28. April 2023 in Genf stattfinden. Bei dieser Tagung sollen die notwendigen Änderungen für das RID/ADR/ADN erarbeitet werden, die sich aus der 23. überarbeiteten Ausgabe der UN-Modellvorschriften ergeben.

Jochen Conrad
Katarina Burkhard

VERANSTALTUNGSKALENDER 2023

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
20.-24. März	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	UNECE	Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2023

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
8.-9. Februar	Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC)	Europäische Kommission	(VIDEOKONFERENZ)
7.-10. Februar	Zeitweilige Arbeitsgruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen (VIDEOKONFERENZ)
21.-24. Februar	Binnenverkehrsausschuss	UNECE	Genf - Schweiz
27.-28. Februar	Internationale Gefahrgut-Tage Hamburg	ecomed stork	Hamburg - Deutschland
7.-8. März	UIC-Expertengruppe für die Beförderung gefährlicher Güter	UIC	(VIDEOKONFERENZ)
7.-10. März	UIC-Weltkongress zu Hochgeschwindigkeitszügen	UIC	Marrakesch - Marokko



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!