



Zeitschrift

OTIF

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

131. Jahr
Nr. 2/2023

Zeitschrift für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

NEWS OTIF

- 3 Auf dem Weltkongress der UIC
- 3 Herzlich willkommen!
- 4 Warschau: Hochrangiges Treffen
- 4 Treffen bei der OSShD
- 5 Erklärung auf der hochrangigen Regionalkonferenz über die digitale Transformation des Eisenbahnwesens in den Ländern Asiens und des Pazifiks
- 6 Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit: kurze Zusammenfassung
- 7 Jährliches Dreiparteientreffen
- 8 Offizielles Treffen
- 8 Temporäre Büros für das Sekretariat: Beginn der Renovierungsarbeiten und neue temporäre Adresse

COTIF

- 9 Depositarmitteilungen
- 9 130 Jahre!

KOMMUNIKATION UND WEITERVERBREITUNG

- 10 Internationale Gefahrgut-Tage in Hamburg
- 10 10. Technischer Ausschuss der Verkehrsgemeinschaft in Belgrad

ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT EISENBAHNTECHNIK

- 11 Hintergrund und Erläuterungen zu den jüngsten Änderungen der ER ATMF
- 12 Das TSI-Paket der EU und die Folgen für die ETV der OTIF

GEFÄHRLICHE GÜTER

- 15 Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

VERANSTALTUNGSKALENDER

19

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

die wesentlich durch den Krieg in der Ukraine bedingte aktuelle geopolitische Situation ist weiterhin nur schwer kalkulierbar.

Folgt nach der Globalisierung und dem Erfolg der euro-asiatischen Güterverkehrskorridore nun eine industrielle „Re-Lokalisierung“ mit „Nearshoring“ und „Friendshoring“?

Wenn ja, was sind die Folgen für den internationalen Eisenbahnverkehr und die Rolle der OTIF?

Klar ist, dass der internationale Eisenbahnverkehr zur Erreichung der globalen Klimaziele unverzichtbar ist.

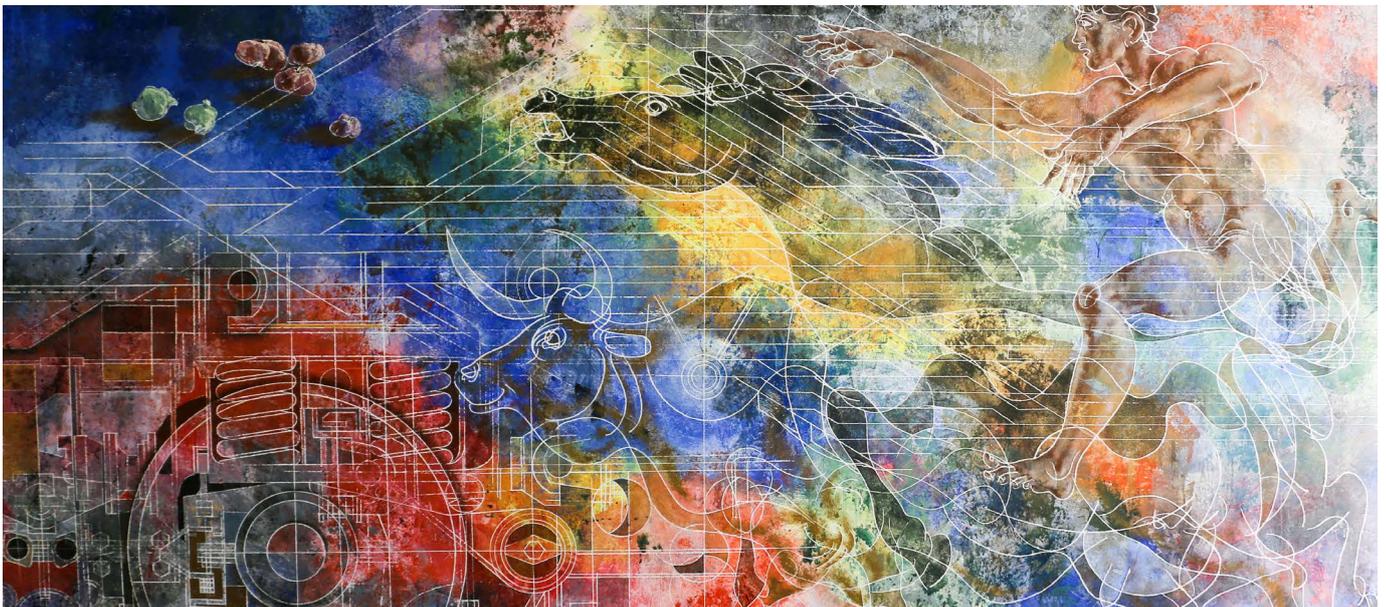
Daher sollten trotz aller handelspolitischen Unwägbarkeiten die Bemühungen der Verkehrspolitik (und auch der OTIF) nicht nachlassen, an der Verbesserung der Rahmenbedingungen für einen reibungslosen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zu arbeiten.

Die OTIF ist, wie sich aus der Vielzahl der in der Zeitschrift beschriebenen Aktivitäten unschwer ableiten lässt, weiterhin bereit, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten ihren Beitrag zu leisten.

Angenehme Lektüre!

Wolfgang Küpper

Generalsekretär



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

AUF DEM WELTKONGRESS DER UIC

Am Donnerstag, den 9. März 2023 nahm der Generalsekretär der OTIF, Wolfgang Küpper, auf Einladung des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) an der Podiumsdiskussion zum Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr als Wachstumsinstrument und seinen territorialen Herausforderungen teil, die im Rahmen des 11. UIC-Weltkongresses zum Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr (7.–10. März 2023, Marrakesch, Marokko) veranstaltet wurde. Der Schwerpunkt des Kongresses

lag auf dem Beitrag der Eisenbahn zur Lösung von Klimaproblemen und ihrer Rolle in der Raumplanung.

In seiner Rede erläuterte Küpper, warum die Eisenbahn gut für die Gesellschaft sei, besser als Luft- oder Straßenverkehr: Die Eisenbahn ermögliche als Verkehrsträger mit den geringsten Energie- und Umweltbelastungen die Dekarbonisierung. Die Transportkapazität für Personen und Güter über lange Strecken sei hoch, ebenso wie über kurze

Strecken in einem städtischen und dichten Umfeld. Durch diese hohe Transportkapazität Sorge die Schiene zuverlässig für die Entlastung von Verkehrsachsen. Darüber hinaus sei die Bahn einer der sichersten Verkehrsträger.

Küpper dankt der UIC für die Einladung und begrüßt den Erfolg des 11. UIC-Weltkongresses zum Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr.

HERZLICH WILLKOMMEN!

Nina Sreenivasan-Brunner trat am 15. März 2023 für einen Zeitraum von zwei Jahren als polyvalente Verwaltungsassistentin in die Abteilung Verwaltung und Finanzen des Sekretariats der OTIF ein.

Die aus Kopenhagen stammende Frau Sreenivasan-Brunner war zuvor als freiberufliche qualitative Analystin für Marktforschungsunternehmen im Gesundheitssektor tätig.

Sie hat einen Masterabschluss in Gesundheitsplanung und verfügt über mehr als acht Jahre Erfahrung in Schlüsselbereichen

der öffentlichen Gesundheit bei den Vereinten Nationen und in Nichtregierungsorganisationen.

Frau Sreenivasan-Brunner soll die Abteilung Verwaltung und Finanzen bei der Umsetzung des Protokolls von Luxemburg unterstützen und einige Aufgaben im Bereich Personalwesen und im Rahmen des Projekts zur Renovierung des Gebäudes des Sekretariats der OTIF übernehmen. Ferner wird sie auch bei der Organisation der Tagungen des Verwaltungsausschusses und der Generalversammlung Unterstützung leisten.



WARSCHAU: HOCHRANGIGES TREFFEN

Am 21. März 2023 traf der Generalsekretär der OTIF, Wolfgang Küpper, in Warschau den Staatssekretär im Ministerium für Infrastruktur der Republik Polen, Andrzej Bittel.

Sie sprachen insbesondere über die jüngsten Entwicklungen im polnischen Eisenbahnwesen, die Organisation des Eisenbahnsektors und die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine. Darüber hinaus erörterten sie die Bedeutung der Entwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs und sprachen in diesem Zusammenhang über die Kooperation der OTIF und der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD).

Aleksandr Kuzmenko, Leiter der

Rechtsabteilung im Sekretariat der OTIF, nahm ebenfalls aktiv an der Unterredung teil.

Der Generalsekretär der OTIF

begrüßt dieses hochrangige Treffen und dankt Andrzej Bittel herzlich für die sehr produktiven Gespräche.



TREFFEN BEI DER OSShD

Am 21. März 2022 fand in Warschau am Sitz der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) ein Treffen des Generalsekretärs der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), Wolfgang Küpper, mit dem Vorsitzenden des Ausschusses der OSShD, Mirosław Antonowicz, statt.

Sie sprachen unter anderem über die jüngsten Entwicklungen im Eisenbahnsektor, die Bedeutung der Entwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs und die Aussichten für eine Zusammenarbeit zwischen der OTIF und der OSShD. Besondere Aufmerksamkeit wurde der Beteiligung der OSShD an der Arbeit des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale

Zusammenarbeit der OTIF gewidmet. Aleksandr Kuzmenko, Leiter der Rechtsabteilung des Sekretariats der OTIF, und Sławomir Car, Rechtsreferent bei der OSShD, waren ebenfalls anwesend.

Nachdem sie sich herzlich für die ausführliche Diskussion bedankt

hatten, begrüßten beide Seiten die Abhaltung des Treffens und betonten, wie wichtig ein regelmäßiger Austausch sei, um die neuesten Entwicklungen in der Arbeit beider Organisationen zu besprechen und so ein höheres Maß an Zusammenarbeit aufrechtzuerhalten.



ERKLÄRUNG AUF DER HOCHRANGIGEN REGIONALKONFERENZ ÜBER DIE DIGITALE TRANSFORMATION DES EISENBAHNWESENS IN DEN LÄNDERN ASIENS UND DES PAZIFIKS

Die Wirtschafts- und Sozialkommission für Asien und den Pazifik der Vereinten Nationen (UNESCAP) hat den Generalsekretär der OTIF, Wolfgang Küpper, eingeladen, an der Eröffnungssitzung der hochrangigen Regionalkonferenz über die digitale Transformation des Eisenbahnwesens in den Ländern Asiens und des Pazifiks teilzunehmen, die am 5. und 6. April 2023 in Neu-Delhi stattfand.

Küpper ließ der UNESCAP per Video eine Erklärung zukommen, die auszugsweise wie folgt lautete:

„Die Digitalisierung ist ein globales Phänomen. Daher sind mit der Entwicklung digitaler Technologien in allen Bereichen neue Chancen und Herausforderungen entstanden. Dadurch verändert sich die Funktionsweise des Eisenbahnverkehrs, und zwar nicht nur in Bezug auf die physischen Vorgänge, sondern auch in Bezug auf die Rechtsbeziehungen, insbesondere den Abschluss und die Durchführung des Beförderungsvertrags.

Die Einheitlichen Rechtsvorschriften des COTIF für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern, die unter der Abkürzung ‚CIM‘ bekannt sind, werden seit 130 Jahren verwendet. Die CIM sind grundsätzlich für die

‚papierlose‘ Beförderung gerüstet, da der Frachtbrief die Form elektronischer Datenaufzeichnungen annehmen kann. Die OTIF wird jedoch prüfen, ob neue oder detailliertere Vorschriften erforderlich sind.

Die Einheitlichen Rechtsvorschriften des COTIF für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern, die unter der Abkürzung ‚CIV‘ bekannt sind, werden seit 95 Jahren verwendet. Auch die CIV sind grundsätzlich für die ‚papierlose‘ Beförderung gerüstet, da der Beförderungsausweis die Form einer elektronischen Datenaufzeichnung annehmen kann.“

„Als Entscheidungsträger im Eisenbahnwesen ist Ihnen bekannt, dass der effiziente Betrieb von Eisenbahnen eine grenzüberschreitende Koordination und Harmonisierung erfordert. Dasselbe gilt für den Einsatz digitaler Technologien und den elektronischen Informationsaustausch im Schienenverkehr.

Der Schienenverkehr ist ein entscheidender Bestandteil des globalen Verkehrssystems, da täglich mehrere Millionen Reisende und Tonnen Güter befördert werden. Wenn der Verkehr insgesamt dekarbonisiert

werden soll, muss der Anteil des Schienenverkehrs und insbesondere des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs gefördert und ausgebaut werden. Trotz der großen Fortschritte, die in den letzten Jahren erzielt wurden, gibt es noch zahlreiche Herausforderungen für einen effizienten und nahtlosen internationalen Schienenverkehr.

Für Telematikanwendungen im Schienenverkehr werden derzeit vielfältige nationale und internationale Lösungen entwickelt. Diese Fragmentierung beeinträchtigt die Effizienz und erhöht die Kosten für die Betreiber, die sich an die unterschiedlichen Systeme in den verschiedenen Ländern anpassen müssen. Der Datenaustausch von Beförderungspapieren und Reisedaten zwischen verschiedenen Ländern kann komplex und zeitaufwändig sein und behindert den reibungslosen Ablauf des internationalen Schienenverkehrs.

Die Lösung für dieses Problem besteht darin, gemeinsame Normen und Vorschriften für den Informationsaustausch im internationalen Eisenbahnverkehr festzulegen und anzuwenden.

Die OTIF bietet solche gemeinsamen Vorschriften [...].“

AD-HOC-AUSSCHUSS FÜR RECHTSFRAGEN UND INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT: KURZE ZUSAMMENFASSUNG

Der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit hat vom 18. bis 20. April 2023 in Bern (Hybridtagung) zum vierten Mal getagt.

An der Tagung nahmen 29 Mitgliedstaaten sowie die Europäische Union teil. Zahlreiche Vertreter und Vertreterinnen internationaler Organisationen, die registrierte Interessengruppen sind, nahmen aktiv teil: Gilles Mugnier, Generalsekretär des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT); Akbar Khodaei, Direktor für Verkehr und Kommunikation der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit (ECO); Elisabeth Hochhold-Stroissnig, Direktorin für Rechts- und Verkaufsangelegenheiten bei RailNetEurope (RNE); Asset Assafbajew, Generalsekretär des Zwischenstaatlichen Komitees für den Korridor Europa-Kaukasus-Asien (TRACECA); Patrizio Grillo, Direktor für EU-Angelegenheiten des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC); Konstantinos Alexopoulos, Leiter der Abteilung für Verkehrserleichterung und -wirtschaft im Referat für nachhaltigen Verkehr der

Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE).

Unter den zahlreichen Tagesordnungspunkten befand sich insbesondere die Prüfung des Entwurfs der Langfriststrategie der OTIF. Intensive Diskussionen führten zu einem Konsens zur allgemeinen Struktur der Strategie und zur Festlegung von fünf strategischen Zielen. Der Ad-hoc-Ausschuss beschloss ferner, den Aktionsplan für die Ausarbeitung der Langfriststrategie der OTIF zu ändern.

Zur Frage der Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (ER CUI) auf Serviceeinrichtungen nahm der Ad-hoc-Ausschuss die Präsentation von RNE zu den Diskussionen über die Anwendbarkeit der ER CUI auf Serviceeinrichtungen zur Kenntnis. Er begrüßte auch den wertvollen Beitrag des CIT zu diesem Thema. Schließlich beauftragte der Ad-hoc-Ausschuss das Sekretariat der OTIF mit der Vorbereitung eines Entwurfs für ein Rechtsgutachten zur Prüfung bei der 5. Tagung. Dieser Entwurf eines Rechtsgutachtens muss den

bei der Tagung angenommenen allgemeinen Grundsätzen folgen, die die Kriterien für die Auslegung der ER CUI festlegen.

In der Frage der Digitalisierung im internationalen Verkehr, die die Beförderungspapiere von Gütern betrifft und bei der es darum geht, festzustellen, ob die ER CIM überarbeitet werden müssen oder nicht, vertagte der Ad-hoc-Ausschuss die Beratungen auf seine 5. Tagung. Er nahm jedoch die interessanten Präsentationen von TRACECA über die Digitalisierung der Güterbeförderungspapiere als Priorität für die kommenden Jahre, der UNECE über die Umsetzung von eCMR und eTIR sowie der UIC über die Digitalisierung im internationalen Eisenbahnverkehr zur Kenntnis.

Schließlich beschloss der Ad-hoc-Ausschuss, die künftigen Tagungen nicht mehr in hybrider Form abzuhalten. Somit werden ab der nächsten Tagung, die für Anfang November 2023 geplant ist, alle zukünftigen Tagungen ausschließlich als Präsenzveranstaltungen stattfinden.



JÄHRLICHES DREIPARTEIENTREFFEN

Am 29. September 2020 unterzeichnete die OTIF eine zweite trilaterale Verwaltungsvereinbarung mit der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA). Mit dieser Vereinbarung wird die enge und intensive Partnerschaft, die zwischen der Europäischen Union und der OTIF insbesondere im Hinblick auf die technische Interoperabilität und die Beförderung gefährlicher Güter besteht, gestärkt.

Im Rahmen dieser Vereinbarung fand am 25. April 2023 ein hybrides Arbeitstreffen statt, an dem unter anderem der Generalsekretär der OTIF, Wolfgang Küpper, der Direktor der Eisenbahnagentur der EU, Josef Doppelbauer,

und der Leiter des Referats „Sicherheit im Schienenverkehr und Interoperabilität“, Keir Fitch, teilnahmen.

Es wurden verschiedene Punkte angesprochen: Die Teilnehmer besprachen die jüngsten Entwicklungen innerhalb der OTIF, der ERA und der GD Mobilität und Verkehr. Ebenfalls Thema war der Genehmigungsstand der von der 12. und 13. Tagung der Generalversammlung angenommenen Änderungen des COTIF.

Im Bereich der technischen Interoperabilität überprüften sie insbesondere die letzten einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) der OTIF, die geändert und an die jüngsten überarbeiteten technischen Spezifikationen für die

Interoperabilität (TSI) der EU angepasst wurden. Zum Thema Gefahrgut und RID wurde über die Fortschritte der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen sowie über die Harmonisierung der Anlage 2 zum SMGS mit dem RID berichtet. Abschließend berichteten die Teilnehmer über ihre internationale Zusammenarbeit mit verschiedenen Organisationen und in Gebieten außerhalb der EU.

Die Diskussionen wurden von den gemeinsamen Zielen der OTIF, der ERA und der GD Mobilität und Verkehr geleitet: mehr Züge im internationalen Verkehr, mehr Harmonisierung der Vorschriften für den Eisenbahnsektor und eine immer engere Zusammenarbeit.



OFFIZIELLES TREFFEN

Am 2. Mai 2023 wurde der Generalsekretär des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT), Gilles Mugnier, am Sitz der OTIF vom Generalsekretär der OTIF, Wolfgang Küpper, empfangen.

Dieses Treffen war der erste offizielle Besuch Herrn Mugniers in seiner Eigenschaft als neuer Generalsekretär des CIT bei der OTIF.

Mugnier und Küpper besprachen die notwendige Zusammenarbeit zwischen OTIF und CIT, die insbesondere die Verträge über die internationale Beförderung

von Personen und Gütern sowie Nebenabreden zum Beförderungsvertrag wie Verträge über die Verwendung von Eisenbahnfahrzeugen oder die Nutzung der Infrastruktur betrifft.

Küpper begrüßt diese Kontaktaufnahme und beglückwünscht Herrn Mugnier zu seinem Amtsantritt.



TEMPORÄRE BÜROS FÜR DAS SEKRETARIAT: BEGINN DER RENOVIERUNGSARBEITEN UND NEUE TEMPORÄRE ADRESSE

Der gegenwärtige Sitz der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) wurde in den 1960er Jahren gebaut und 1966 eingeweiht. Seit über 50 Jahren wurde das Gebäude keiner größeren Renovierung unterzogen.



Nachdem verschiedene Optionen für den Umzug der Organisation untersucht worden waren, wandte man sich ernsthaft einer Renovierung des gesamten Gebäudes samt seiner Struktur (Art der Isolierung) zu.

Auf seiner 133. Tagung im November 2019 wurde der Verwaltungsausschuss der OTIF über den Start des Renovierungsprojektes des Sitzes der Organisation informiert und im September 2020 veröffentlichte das Sekretariat eine Ausschreibung für die Bauherrenassistenz. Auf ihrer 15. Tagung im September 2021 wurde die Generalversammlung der OTIF über die Einzelheiten des Projekts und dessen Finanzierung informiert.

Im Februar 2023 genehmigte der Schweizerische Bundesrat

die Gewährung eines Darlehens durch die Immobilienstiftung für internationale Organisationen (FIPOI), das für die Renovierung des Sitzes der OTIF bestimmt ist.

Konkret wird die Renovierung des Gebäudes im Sommer 2023 beginnen und voraussichtlich bis zur ersten Hälfte des Jahres 2025 andauern. Um eine optimale Durchführung zu ermöglichen, wird das gesamte Sekretariat in temporäre Büros umziehen.

Somit wird das Sekretariat der OTIF ab August 2023 bis zum ersten Halbjahr 2025 unter folgender vorübergehender Adresse zu finden sein:

**Worbstrasse 201
3073 Muri bei Bern (Gümligen).**

DEPOSITARMITTEILUNGEN

Seit 16. März 2023 ([Zeitschrift 1/2023](#))

NOT-23012	28.4.2023	Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV (Rundschreiben 32)
NOT-23010	03.4.2023	Inkrafttreten der vom Revisionsausschuss im schriftlichen Verfahren angenommenen Änderungen der ER ATMF (Anhang G zum COTIF)

130 JAHRE!

1893 trat das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, auch bekannt als Berner Übereinkommen, in Kraft. Anhang 1 des Übereinkommens enthielt die internationalen Bestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter.

Zwischenzeitlich ist das Übereinkommen zu Anhang B „Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern“ (ER CIM) des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und der damalige Anhang 1 zu Anhang C „Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter“ des COTIF geworden.

In diesem Jahr feiert die OTIF das

130-jährige Bestehen der ER CIM und des RID!

Detaillierte Chronik: [Zeitschrift 3-2018](#), Seite 8ff)

Kuriosität: [Faksimile des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr \(in Deutsch und Französisch\)](#)



INTERNATIONALE GEFAHRGUT-TAGE IN HAMBURG

Am 27. Februar 2023 nahm der Leiter der Gefahrgutabteilung, Jochen Conrad, an den Internationalen Gefahrgut-Tagen in Hamburg teil. Diese Veranstaltung ermöglicht den Austausch von Erfahrungen und Informationen über den Transport von Gefahrgut mit allen Verkehrsträgern auf lokaler und internationaler Ebene.

Conrad leitete gemeinsam mit Gudula Schwan, Referatsleiterin des Referates „Beförderung gefährlicher Güter“ im Bundesministeriums für Digitalisierung und Verkehr

(BMDV), einen Workshop mit dem Titel „Gefahrgut-Vorschriften: Fragen aus der praktischen Umsetzung der Änderungen 2023. Im Fokus: aktuelle verkehrsträgerspezifische Regelungen“.

Dieser Workshop bot Herrn Conrad die Gelegenheit, für die Ausgabe 2023 der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) zu werben und die wichtigsten Änderungen gegenüber der vorherigen Ausgabe 2021

hervorzuheben.

Das RID gilt innerhalb der Europäischen Union sowohl für den internationalen Verkehr als auch für nationale Beförderungen. Darüber hinaus sind die Vorschriften für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter dank der Koordinierungsarbeiten zwischen der UNECE in Genf und der OTIF auch mit den Vorschriften für die Straßenbeförderung (ADR) und denen für die Beförderung auf Binnenwasserstraßen (ADN) harmonisiert.

10. TECHNISCHER AUSSCHUSS DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT IN BELGRAD

Am 2. März 2023 tagte der Technische Ausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter der Verkehrsgemeinschaft in Belgrad in hybrider Form.

Bei dieser Gelegenheit erläuterte der Leiter der Gefahrgutabteilung der OTIF, Jochen Conrad, den Delegationen die neuesten Entwicklungen der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) und des Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR). Er wies insbesondere auf die jüngsten, ab 1. Januar 2023 geltenden Änderungen der allgemeinen Bestimmungen der Ordnung, die neuen Klassifizierungen und die Liste

gefährlicher Güter sowie auf die neuen Vorschriften für die Verwendung von Verpackungen und Tanks hin.

Das Sekretariat der OTIF hat in seiner Ausgabe 2023 eine Zusammenfassung der wichtigsten Änderungen des RID veröffentlicht: [Zeitschrift 1-2023](#), Seiten 8 und 16ff)

Die Verkehrsgemeinschaft ist eine internationale Organisation im Bereich Mobilität und Verkehr, die aus 36 Teilnehmern besteht: den EU-Mitgliedstaaten, vertreten durch die Europäische Kommission, den sechs regionalen Partnern des westlichen Balkans (Albanien, Bosnien und Herzegowina, Kosovo, Nordmazedonien, Montenegro und Serbien) und

den drei Beobachtern (Georgien, Moldau und Ukraine). Erklärtes Ziel der Verkehrsgemeinschaft ist die Integration der Verkehrsmärkte der westlichen Balkanstaaten in die EU. Die Organisation wurde durch den am 9. Oktober 2017 unterzeichneten Vertrag zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft gegründet. Der Vertrag schafft eine Verkehrsgemeinschaft im Bereich des Straßen-, Schienen-, Binnenschiffahrts- und Seeverkehrs und baut das Verkehrsnetz zwischen der Europäischen Union und den sechs Vertragsparteien des westlichen Balkans aus.

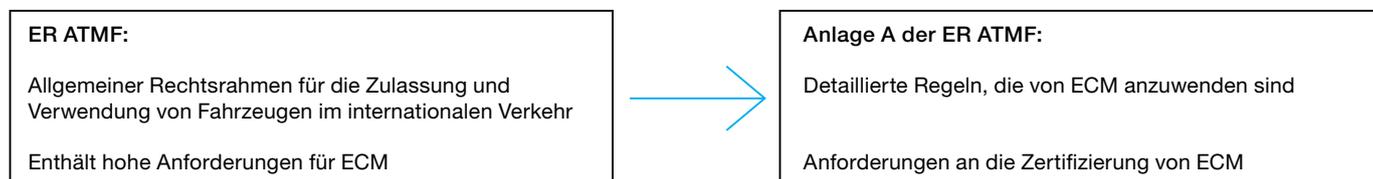
HINTERGRUND UND ERLÄUTERUNGEN ZU DEN JÜNGSTEN ÄNDERUNGEN DER ER ATMF

Im Oktober 2022 hat der Revisionsausschuss der OTIF Änderungen an den ER ATMF im schriftlichen Verfahren angenommen. Diese Änderungen treten am 1. November 2023 in Kraft und führen zu einer Vereinheitlichung des Verfahrens zur Zertifizierung aller für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM), einschließlich derjenigen für andere Fahrzeuge als Güterwagen. Dieser Artikel erläutert die Gründe für die Änderungen und deren Auswirkungen.

Zu Beginn sei daran erinnert, dass die allgemeinen Regeln betreffend ECM und ihre Zertifizierung in den ER ATMF, insbesondere in Artikel 15, festgelegt sind. Diese Regeln schreiben unter anderem vor, dass jedem Fahrzeug eine

ECM zugeordnet sein muss und dass jede ECM bestimmten Anforderungen entsprechen muss. Die detaillierten Regeln, die die ECM einhalten müssen, und die Anforderungen in Bezug auf die Zertifizierung ihrer Kompetenzen

sind in [Anlage A der ER ATMF](#), (im Folgenden als Anlage bezeichnet) aufgeführt. Das nachstehende Diagramm veranschaulicht diesen Zusammenhang.



Die Anlage wurde kürzlich vollständig überarbeitet. Diese überarbeitete Version ist am 1. April 2021 in Kraft getreten. Vor dem 1. April 2021 verlangte die vorherige Version der Anlage die Zertifizierung der ECM nur für Güterwagen. Für die ECM für andere Fahrzeuge als Güterwagen galten keine Zertifizierungsanforderungen. Jegliche Anerkennung der ECM für andere Fahrzeuge als Güterwagen war daher implizit und basierte nicht auf den COTIF-Vorschriften. Diese Situation führte zu einer gewissen Unsicherheit im Eisenbahnsektor, insbesondere für solche ECM, die eine Zertifizierung für ihre Tätigkeiten im Zusammenhang mit Lokomotiven und Triebzügen anstreben. Darüber hinaus stellte das Fehlen gemeinsamer Anforderungen für alle ECM ein potenzielles Sicherheitsrisiko dar.

Um diese Probleme zu lösen, überarbeitete der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) die Anlage dahingehend, dass alle ECM gemeinsame Anforderungen

erfüllen müssen. Das bedeutet, dass ECM für alle Arten von Schienenfahrzeugen, nicht nur für Güterwagen, zertifiziert werden müssen. Unter außergewöhnlichen Bedingungen, die ebenfalls in der Anlage definiert sind, können einige ECM jedoch die Einhaltung der Anforderungen nachweisen, ohne dass sie zertifiziert werden müssen. Eine solche Ausnahme ist beispielsweise für ein Eisenbahnunternehmen möglich, das selbst die ECM für seine Fahrzeuge betreibt, sofern seine ECM-Kompetenzen bereits im Rahmen der Sicherheitsbescheinigung bewertet wurden.

Obwohl die ECM-Anforderungen in der Anlage seit 2021 nicht mehr speziell für Güterwagen gelten, wurde in den ER ATMF weiterhin nur die Zertifizierung von ECM für Güterwagen gefordert. Es war daher notwendig, auch die ER ATMF zu ändern, um die Änderungen in der Anlage zu berücksichtigen. Zu diesem Zweck hat der Revisionsausschuss im

Oktober 2022 im schriftlichen Verfahren Änderungen an den Artikeln 3a § 5 und 15 § 2 der ER ATMF angenommen. Die Änderungen werden am 1. November 2023 in Kraft treten.

Mit Inkrafttreten dieser Änderungen werden gemäß die ER ATMF erfordern, dass alle ECM die in der Anlage festgelegten gemeinsamen Anforderungen erfüllen müssen. Für die detaillierten Regeln, einschließlich der Frage, welche ECM zertifiziert werden müssen und welche ECM von dieser Verpflichtung ausgenommen sind, wird in den ER ATMF auf die Anlage verwiesen. Alle Anforderungen in Bezug auf die Zertifizierung werden aus den ER ATMF entfernt.

Darüber hinaus wird der Verweis auf die nationale Gesetzgebung aus den ER ATMF gestrichen, da die Zertifizierung von ECM für Fahrzeuge im internationalen Verkehr auf internationaler Ebene umfassend geregelt ist. Der genaue Verweis auf spezifische

EU-Rechtsvorschriften wird ebenfalls aus den ER ATMF entfernt und durch einen allgemeinen Verweis ersetzt, um zu vermeiden, dass die ER ATMF bei jeder Änderung des EU-Rechts geändert werden müssen. Der genaue Zusammenhang zwischen EU-Recht und COTIF wird in der Anlage geregelt; dies vereinfacht den rechtlichen Rahmen, erleichtert die Anpassung und senkt das Risiko rechtlicher Konflikte oder Diskrepanzen.

Außerdem erhält der CTE durch die Änderungen der ER ATMF die Befugnis, die Äquivalenz zwischen EU-Vorschriften und OTIF-Vorschriften für ECM zu erklären. Diese Befugnis entspricht derjenigen der ER APTU, die

den CTE ebenfalls befähigt, die Äquivalenz zwischen den Bestimmungen der ETV und der entsprechenden TSI in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit zu erklären.

Die Depositarmittelungen im Zusammenhang mit dieser Überarbeitung der ER ATMF sind auf der Website der OTIF verfügbar:

- Depositarmitteilung [NOT-22042](#) vom 23. November 2022 betreffend die Änderung der Anlage
- Die angenommenen Änderungen sind in der [NOT-22042-Anlage](#) angegeben.
- Depositarmitteilung [NOT-23010](#) vom 3. April betreffend das

Inkrafttreten am 1. November 2023.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Änderungen an den ER ATMF für die Zertifizierung von ECM jetzt und in Zukunft eine kontinuierliche Angleichung der EU- und OTIF-Vorschriften bezüglich der Verantwortlichkeiten für die Instandhaltung von Fahrzeugen gewährleisten werden. Diese Änderungen spiegeln die Anforderungen des Eisenbahnsektors wider und unterstreichen die Bedeutung eines risikobasierten Ansatzes, um einen sicheren und nachhaltigen internationalen Eisenbahnbetrieb zu gewährleisten.

Bas Leermakers

DAS TSI-PAKET DER EU UND DIE FOLGEN FÜR DIE ETV DER OTIF

Am 29. und 30. März dieses Jahres stimmten die EU-Mitgliedstaaten im Ausschuss für Eisenbahnhinteroperabilität und -sicherheit (RISC) über das sogenannte TSI-Revisionspaket 2022 „Digitaler Schienenverkehr und grüner Güterverkehr“ ab, das Änderungen an den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und den gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahninfrastrukturregister (RINF) enthält. Die Revision dieses TSI-Pakets dauerte zwei Jahre. Die überarbeiteten Texte wurden von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) in Zusammenarbeit mit Fachpersonen aus dem Eisenbahnsektor und den zuständigen Behörden ausgearbeitet.

Die Abteilung für technische Interoperabilität des Sekretariats der OTIF nahm in beratender Funktion an einigen der vorbereitenden

Tagungen der ERA teil. Ziel dieser Teilnahme war es, zu gewährleisten, dass die neuen TSI-Vorschriften die weitere Angleichung von COTIF- und EU-Recht, insbesondere betreffend die einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) und TSI, nicht gefährden. Dieser Artikel gibt einen Überblick darüber, was sich in den TSI ändern wird und was dies für die ETV der OTIF bedeutet.

Die Revision der TSI befasst sich mit den Themen Güterwagen, Erleichterung des kombinierten Verkehrs, Bewertungsmethodik für Verbundstoffbremssohlen, Zugarchitektur, ERTMS und Spezifikationen für den Eisenbahn-Mobilfunk, Register und Schnittstellen für die Digitalisierung von Eisenbahndiensten. Weitere Themen betrafen Aktualisierungen und die Harmonisierung von Normen und Betriebsvorschriften. Die EU möchte die Eisenbahnen

dazu ermutigen, neue digitale Technologien einzusetzen. Daher müssen die Betriebsvorschriften die aktualisierten technischen Anforderungen und Parameter in den verschiedenen TSI widerspiegeln.

Das Revisionspaket „Digitaler Schienenverkehr und grüner Güterverkehr“ umfasst Änderungen an den folgenden TSI und Durchführungsverordnungen:

1. Verordnung (EU) Nr. 321/2013 (TSI WAG – *Fahrzeuge – Güterwagen*);
2. Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 (TSI INF – *Infrastruktur*);
3. Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 (TSI PRM – *Menschen mit eingeschränkter Mobilität*);
4. Verordnung (EU) Nr. 1301/2014 (TSI ENE – *Energie*);

5. Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 (TSI LOC&PAS – *Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen*);
6. Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 (TSI NOI – *Fahrzeuge – Lärm*);
7. Durchführungsverordnung (EU) 2019/777 (RINF – *Infrastrukturregister*).

Die Änderungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Sowohl die TSI WAG als auch die TSI INF wurden geändert, um den kombinierten Verkehr zu berücksichtigen, insbesondere die Bestimmungen zur Kodifizierung der Strecken und die Anforderungen an die Sicherung der Ladeeinheiten der Wagen.
- Sowohl die TSI WAG als auch die TSI LOC&PAS wurden geändert, um funktionale Anforderungen für Entgleisungsdetektoren aufzunehmen.
- Zusätzlich zu den Bestimmungen für die Kodifizierung von Strecken, die den kombinierten Verkehr berücksichtigen, wurde die TSI INF mit Anforderungen für Verkehrscodes aktualisiert. Die TSI schreibt diese Anforderungen nicht zwingend vor, jedoch können die Anforderungen für Verkehrscodes könnten für TEN-T-Korridore erforderlich sein.
- Ausnahmen wurden für Bahnsteighöhen für Rollmaterial gemacht, das nicht in den Anwendungsbereich der TSI LOC&PAS fällt.
- Obwohl sich die EU-Mitgliedstaaten noch auf die Einzelheiten einigen mussten, wurden der TSI INF

neue Bestimmungen über übergeordnete Grundsätze für nationale Umsetzungspläne hinzugefügt.

- Die Verpflichtung zur Einhaltung der TSI INF wird davon abhängen, ob die Infrastruktur instand gehalten, erneuert oder umgerüstet wird. Die Anwendung der TSI auf Infrastruktur zu Instandhaltungszwecken ist freiwillig. Im Falle einer Erneuerung der Infrastruktur wäre die Einhaltung der TSI für den/die Teil(e), der/die erneuert wird/werden, zwingend. Bei der Umrüstung der Infrastruktur müssen alle Parameter eingehalten werden.
- Die TSI PRM wurden aktualisiert, um die Eckwerte besser zu definieren, was den Zugang zu Eisenbahndienstleistungen für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität erleichtern wird. Dazu gehören die Definition eines interoperablen Rollstuhls, der im Zug transportiert werden kann, der Zugang zu Fahrkartenautomaten und die Bereitstellung von Reiseinformationen in akustischer, visueller und taktiler Form.
- In der TSI LOC&PAS wurde der neue Begriff „Spezialfahrzeuge“ eingeführt, der zu einem Oberbegriff für Gleisbaumaschinen, Infrastrukturinspektionsfahrzeuge, Einsatzfahrzeuge, Umweltfahrzeuge und Straße-Schiene-Fahrzeuge werden soll.
- Für alle Interoperabilitätskomponenten in den TSI LOC&PAS müsste eine EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeits-erklärung vorliegen.
- Es wurde das Konzept der

„einmaligen Zulassung/überall einsetzbaren Wagen“ eingeführt und damit der RIC-Ansatz wiederbelebt. Folglich mussten in die TSI LOC&PAS harmonisierte Anforderungen und Prüfverfahren in Bezug auf die elektromagnetische Verträglichkeit sowie die Kompatibilität und Schnittstelle mit Zugortungsanlagen aufgenommen werden. Diese Änderung wird sich auf die Bestimmungen für die Prüfung der Zugbildung und der Streckenkompatibilität auswirken.

- Im Bereich der Schnittstelle zur Energie wurden die TSI LOC&PAS geändert, um harmonisierte Spezifikationen für Rollmaterial und ortsfeste Einrichtungen aufzunehmen, insbesondere Anforderungen an die Verkehrslasten und die Tragfähigkeit der Infrastruktur, Anforderungen für den Betrieb mit mehr als zwei Stromabnehmern zur gleichen Zeit und die Erleichterung der Nachrüstung von Zügen mit Energiemesssystemen.
- Zu den wichtigsten Änderungen der TSI ENE gehörten die Erläuterung der Definitionen für Unterwerke, Fahrstromversorgung, die Geometrie der Oberleitung und die Qualität der Stromabnehmer, die Anpassung an die Bestimmungen der TSI LOC&PAS und die Aktualisierung der Verweise auf Normen.
- In Anhang F der TSI NOI wurde eine detaillierte Beschreibung des Verfahrens zur Bewertung der akustischen Leistung der Bremsklötze eingeführt. Neue Anhänge wurden für die Liste der ausgenommenen Bremsklötze und Übergangsregelungen hinzugefügt, je nachdem, ob

sich das Rollmaterialprojekt in der Entwurfsphase oder in der Produktionsphase befindet.

- Unter den Parametern zu den Grenzwerten für das Vorbeifahrgeräusch wurden zusätzliche Anforderungen an die Reibungselemente für Radlauflächenbremsen festgelegt. Radlauflächenbremsen wurden als Interoperabilitätskomponente für Güterwagen betrachtet und müssen daher einer Konformitätsbewertung unterzogen werden.
- Die Änderungen an der Durchführungsverordnung der Kommission über das Register der Eisenbahninfrastruktur (RINF) spiegeln das Ziel der EU wider, eine einzige Referenzdatenbank für Infrastrukturdaten zu haben, die auch Parameter im Zusammenhang mit dem kombinierten Verkehr und der Energie umfassen würde. Die Spezifikationen werden

nicht nur die Entwicklung des Tools betreffen, sondern auch Parameter und Informationen, die derzeit nur im Streckenbuch enthalten sind.

Es sei darauf hingewiesen, dass nach der TSI-Revision keine spezifischen neuen Kompetenzen für die Bewertungsstellen erforderlich sind, wenn sie die Konformitätsbewertung von Interoperabilitätskomponenten oder Teilsystemen durchführen.

Im Anschluss an die TSI-Revision erhielt die ERA auch den Auftrag, die Spezifikation für das europäische Register der zugelassenen Fahrzeugtypen (ERATV) zu überarbeiten und die Parameter zu aktualisieren, um eine Angleichung zu gewährleisten.

Folgen für die einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) des COTIF

Die Annahme der TSI-Revisionspakete durch die EU kann sich auf die Äquivalenz mit den

geltenden COTIF-ETV auswirken. Eine fortgesetzte Äquivalenz zwischen ETV und TSI ist für die Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr zwischen EU- und Nicht-EU-Staaten unerlässlich. Der CTE und seine Arbeitsgruppe WG TECH werden daher die Änderungen an den TSI analysieren und Vorschläge zur Änderung der ETV erarbeiten, um die Äquivalenz weiterhin zu gewährleisten.

Maria Price

GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG

(Bern/hybrid, 20. bis 24. März 2023)

Die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung im März 2023 war die dritte 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 20. bis 24. März 2023 in Form einer Hybridsitzung statt. Die Hälfte der etwa 100 Delegierten entschied sich für eine physische Teilnahme.

An den Beratungen nahmen Delegierte aus 23 Staaten, der Europäischen Union, der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen und von 14 Nichtregierungsorganisationen teil.

Tanks

Die Dokumente zu Tankfragen wurden von der Tank-Arbeitsgruppe behandelt, die parallel zur Gemeinsamen Tagung ebenfalls eine Hybridsitzung abhielt. 26 Sachverständige aus 11 Staaten und von 5 Nichtregierungsorganisationen nahmen an den Arbeiten dieser Arbeitsgruppe teil.

Rationalisierter Ansatz für die Zuordnung von Tankcodierungen zu Stoffgruppen in Absatz 4.3.4.1.2 RID/ADR

Der Absatz 4.3.4.1.2 RID/ADR enthält den rationalisierten Ansatz für die Zuordnung von Tankcodierungen zu Stoffgruppen. Es war aufgefallen, dass in diesem Absatz verschiedene Entscheidungen der Gemeinsamen

Tagung zur Spalte (12) der Tabelle A nicht berücksichtigt wurden. Eine dieser Entscheidungen war, den Fassungsraum von Gefäßen, die viskose entzündbare flüssige Stoffe mit einem Flammpunkt unter 23 °C enthalten, die gemäß Absatz 2.2.3.1.4 der Verpackungsgruppe III zugeordnet werden dürfen, auf 450 Liter zu begrenzen. Mit dieser Entscheidung entfiel die Möglichkeit der Beförderung dieser Stoffe in Tanks.

Die Gemeinsame Tagung entschied, einem Antrag des Sekretariats zu folgen und den Absatz 4.3.4.1.2 an verschiedenen Stellen zu aktualisieren.

Sondervorschrift für die Ausrüstung von Tanks TE 16

Das RID enthält in Kapitel 6.8 die Sondervorschrift für die Ausrüstung von Tanks TE 16. Diese Sondervorschrift fordert für Kesselwagen zur Beförderung von entzündend (oxidierend) wirkenden Stoffen der Klasse 5.1, Verpackungsgruppe I, dass kein Teil des Kesselwagens aus Holz bestehen darf, es sei denn, dieser ist mit einem geeigneten Überzug geschützt. Hintergrund zur Aufnahme dieser Bestimmung vor vielen Jahrzehnten ist gewesen, dass entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe selbst zwar nicht entzündbar sind, aber bei Kontakt mit entzündbaren und brennbaren Stoffen zu einem Brand führen können und den für die Verbrennung notwendigen Sauerstoff liefern.

Die Tank-Arbeitsgruppe bestätigte,

dass es sehr unwahrscheinlich ist, dass beim Bau von Kesselwagen Holz eingesetzt wird und empfahl, diese Sondervorschrift, für die es im ADR keine Entsprechung gibt, im RID zu streichen.

Schweißarbeiten

Der Abschnitt 6.8.5 RID/ADR enthält zusätzliche Vorschriften für die Werkstoffe und den Bau von geschweißten Tanks zur Beförderung von tiefgekühlt verflüssigten Gasen oder mit einem Prüfdruck von mindestens 10 bar. Bei den Arbeiten zur Überarbeitung der Norm EN 14025 über die Auslegung und den Bau von Drucktanks aus Metall hat sich gezeigt, dass die in der Norm EN ISO 15614-1 vorgesehenen Vorschriften für die Prüfung von Prüfblechen (Kerbschlagzähigkeit) nicht gewährleisten, dass die durchgeführten Prüfungen zu Ergebnissen führen, die mit den Vorschriften des Abschnitts 6.8.5 übereinstimmen.

Die Gemeinsame Tagung entschied, in Absatz 6.8.2.1.23, der die Ausführung und Prüfung von Schweißarbeiten regelt, eine Bemerkung aufzunehmen, um die korrekte Anwendung der Prüfungen für die Kerbschlagzähigkeit sicherzustellen.

Füllstandsanzeiger aus durchsichtigen Werkstoffen

In die Ausgabe 2019 des RID/ADR war in Absatz 6.8.2.2.11 die Bestimmung aufgenommen worden, dass Füllstandsanzeiger aus Glas und aus anderen

zerbrechlichen Werkstoffen, die direkt mit dem Inhalt des Tankkörpers in Verbindung stehen, nicht verwendet werden dürfen. Dabei ließ man sich von einer ähnlichen Bestimmung für ortsbewegliche Tanks in Kapitel 6.7 leiten.

Bei der Gemeinsamen Tagung im März 2022 war die Auslegungsfrage gestellt worden, ob die Verwendung bestimmter transparenter Werkstoffe, die im Gegensatz zu Glas nicht zerbrechlich sind, zugelassen sind. Die Tank-Arbeitsgruppe vertrat die Meinung, dass durchsichtige Teile, durch die man den Stoff im Tankkörper sehen kann, in Kapitel 6.8 nicht zugelassen werden sollten. Allerdings fand eine lange Diskussion darüber statt, wann durchsichtige Teile zulässig sind, wie z. B. schützende durchsichtige Teile von Skalen von Füllstandsanzeigern, durchsichtige Teile im Mannlochdeckel von Tanks für flüssige Erdölzeugnisse oder in Bedienungsausrüstungen, die dem ersten Verschluss nachgeschaltet sind.

Die Gemeinsame Tagung entschied sich nun für einen Wortlaut, der nicht spezifiziert, wann durchsichtige Teile erlaubt sind. Es wird präzisiert, dass Füllstandsanzeiger aus durchsichtigem Werkstoff nicht an Tankkörpern angebracht werden dürfen, wenn der Werkstoff mit dem im Tankkörper beförderten Stoff jederzeit in Berührung kommen kann. Durchsichtige Werkstoffe sind damit an Bedienungsausrüstungen, die dem Tankkörper nachgeschaltet sind und bei denen im Falle eines Versagens, einer Beschädigung oder eines Abscherens kein vergleichbares Risiko eines Produktaustritts besteht, zugelassen.

Übergangsvorschriften sollen die Weiterverwendung von vor dem 1. Januar 2025 gebauten Tanks ermöglichen. Da der Textvorschlag

lediglich in einem informellen Dokument eingebracht wurde, verbleiben die Texte bis zur nächsten Gemeinsamen Tagung noch in eckigen Klammern, so dass interessierte Delegationen darauf zurückkommen können.

Begriffsbestimmungen von „FVK-Tank“ und „FVK-Tankkörper“ in Kapitel 6.9 des RID/ADR 2023

Es ist festgestellt worden, dass die Begriffsbestimmung eines Tanks aus faserverstärkten Kunststoffen (FVK-Tank) von der allgemeinen Begriffsbestimmung eines Tanks in Abschnitt 1.2.1 des RID/ADR und der Begriffsbestimmung eines ortsbeweglichen Tanks in Unterabschnitt 6.7.2.1 abweicht. Während die allgemeine Begriffsbestimmung von Tank davon ausgeht, dass der Tankkörper, der gesamte Teil des Tanks ist, der den zu befördernden Stoff umschließt, werden in der Begriffsbestimmung von FVK-Tank neben dem Tankkörper auch die Böden des Tankkörpers erwähnt.

Ein Tankkörper ist der Teil eines Tanks, der den zu befördernden Stoff enthält und der aus einem zylindrischen Teil, Böden (die den zylindrischen Teil verschließen), Öffnungen und Verschlüssen (z. B. Mannlochdeckel) besteht. Vermutlich wurde die Begriffsbestimmung von „FVK-Tankkörper“ bewusst so formuliert, um auch einen FVK-Zylinder mit metallenen Böden zuzulassen.

Da das neue Kapitel 6.9 aus den UN-Modellvorschriften stammt und auch für den Seeverkehr gilt, war sich die Tank-Arbeitsgruppe einig, dass sie nur eine Empfehlung abgeben kann, die Entscheidung dann aber im UN-Expertenunterausschuss getroffen werden muss. Sie schlug die folgende Neuformulierung der Begriffsbestimmungen vor, die bei der Sitzung des

UN-Expertenunterausschusses Ende Juni beraten werden soll:

„FVK-Tankkörper: Der Teil des ortsbeweglichen Tanks, der den zu befördernden Stoff enthält und der aus einem zylindrischen Abschnitt aus FVK-Werkstoffen und FVK-Böden oder metallenen Böden besteht, einschließlich der Öffnungen und ihrer Verschlüsse, jedoch mit Ausnahme der Bedienungsausrüstung und der äußeren baulichen Ausrüstung.“

„FVK-Tank: Ein ortsbeweglicher Tank, der aus einem FVK-Tankkörper gebaut und an dem die Bedienungsausrüstung und die bauliche Ausrüstung angebracht ist.“

Sicherheitsventil-Kennzeichen gemäß Absatz 6.8.3.2.9.6

In der Tank-Arbeitsgruppe wurde auch erwähnt, dass einige zuständige Behörden von Mitgliedstaaten vorschreiben, dass nach den neuen Vorschriften des Absatzes 6.8.3.2.9 ADR auch Tanks mit tiefgekühlt verflüssigten Gasen mit dem Sicherheitsventil-Kennzeichen versehen sein müssen.

Die Tank-Arbeitsgruppe war sich einig, dass die Verwendung von Sicherheitsventilen an Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase, einschließlich entzündbarer Gase, nicht in Absatz 6.8.3.2.9, sondern in den Absätzen 6.8.3.2.11 und 6.8.3.2.12 geregelt ist. Da in den letztgenannten Absätzen nicht auf die Kennzeichnung des Absatzes 6.8.3.2.9.6 verwiesen wird, muss das Sicherheitsventil-Kennzeichen an diesen Tanks nicht angebracht werden.

Darüber hinaus wurde daran erinnert, dass der Absatz 2.2.2.1.2 eine klare Unterscheidung zwischen verflüssigten Gasen und tiefgekühlt verflüssigten Gasen trifft, so dass unter Berücksichtigung dieser

Definitionen keine Unklarheiten hinsichtlich der Anwendbarkeit des Absatz 6.8.3.2.9 bzw. der Absätze 6.8.3.2.11 und 6.8.3.12 besteht.

Sonstige Anträge

Ausdehnung der Sondervorschrift 668

Die Sondervorschrift 668 erlaubt bisher die Beförderung von erwärmten flüssigen Stoffen der UN-Nummer 3257 für Zwecke der Anbringung von Straßenmarkierungen, ohne dass die Vorschriften des RID/ADR angewendet werden müssen. Dabei sind bestimmte Bedingungen einzuhalten, wie Begrenzung des höchsten Fassungsraums des Kessels und höchste Temperatur an der äußeren Oberfläche des Kessels.

Bitumen und andere ähnliche Stoffe, die nur wegen ihrer erhöhten Temperatur der UN-Nummer 3257 zugeordnet werden, werden für die Verwendung zur Reparatur von Rissen und Spalten von bestehenden Straßenoberflächen in Kesseln befördert, die denen ähnlich sind, die für Straßenmarkierungen verwendet werden.

Die Gemeinsame Tagung nahm einen Antrag an, die Erleichterungen der Sondervorschrift 668 auf Bitumen auszudehnen, das für Zwecke der Reparatur von bestehenden Straßenoberflächen befördert wird.

Beförderung von Abfall-Gaspatronen

Die Sondervorschrift 327 enthält erleichterte Bedingungen für die Beförderung von Abfall-Druckgaspackungen, die für Wiederaufarbeitungs- oder Entsorgungszwecke befördert werden. Sie wurde im Rahmen der Revision 2021 um Abfall-Gaspatronen ergänzt. Bei der

Revision 2021 wurde allerdings vergessen, die Abfall-Gaspatronen auch in der Sondervorschrift für die Beförderung in Versandstücken W 14/V 14 zu erwähnen, die belüftete oder offene Wagen/Fahrzeuge oder Container vorschreibt.

Die Gemeinsame Tagung räumte diesen Fehler nun aus und beschloss, die Sondervorschrift für die Beförderung in Versandstücken W 14/V 14 auch allen Eintragungen der UN-Nummer 2037 in der Spalte (16) der Tabelle A zuzuordnen.

Zusammenpackung von Cobaltdihydroxid-Pulver

In die Ausgabe 2023 des RID/ADR/ADN wurde die neue Eintragung UN 3550 Cobaltdihydroxid-Pulver aufgenommen. Dabei wurde vergessen, dem Stoff einen Code für die Zusammenpackung in Spalte (9b) der Tabelle A zuzuordnen. Wenn in Spalte (9b) kein Code enthalten ist, gelten nach den erläuternden Bemerkungen in Abschnitt 3.2.1 des RID/ADR nur die allgemeinen Vorschriften (siehe Unterabschnitte 4.1.1.5 und 4.1.1.6).

Die Gemeinsame Tagung entschied, der UN-Nummer 3550 wie den übrigen Eintragungen der Klasse 6.1, Klassifizierungscode T5, Verpackungsgruppe I den Code für die Zusammenpackung MP 18 zuzuordnen. Der Code für die Zusammenpackung MP 18 lässt eine Zusammenpackung mit Gütern der übrigen Klassen mit Ausnahme der Klasse 7 und mit Gütern, die den Vorschriften des RID/ADR nicht unterliegen, bis zu einer Menge von höchstens 0,5 kg je Innenverpackung und 1 kg je Versandstück zu.

Notfallbeförderungen gefährlicher Güter

Regelmäßig werden auf öffentlichen Plätzen gefährliche

Abfälle gefunden, die zu einem geeigneten sicheren Ort gebracht werden müssen. Dies können beispielsweise Drogenabfälle, Feuerwerkskörper oder Gasflaschen sein. Die Gefahrgutvorschriften können dabei nicht eingehalten werden, weil eine Klassifizierung der gefährlichen Güter vor Ort nicht möglich ist und die aufgefundenen Verpackungen nicht vorschriftenkonform sind.

Die Gemeinsame Tagung war sich einig, dass die Vorschriften der Unterabschnitte 1.1.3.1 d) und e) (Beförderungen, die von den für Notfallmaßnahmen zuständigen Behörden durchgeführt werden, und Notfallbeförderungen zur Rettung menschlichen Lebens oder zum Schutz der Umwelt) es öffentlichen Stellen (z. B. Polizei, Vollzugsbehörden, Zoll) erlauben, gefährliche Güter im Rahmen ihrer Aufgaben zum Schutz der Öffentlichkeit zu befördern. Sie war sich auch einig, dass die derzeitigen Vorschriften im RID/ADR/ADN klar genug sind und keine Notwendigkeit für eine zusätzliche Änderung besteht.

Angaben im Beförderungspapier

Die Angaben, die bei der Beförderung gefährlicher Güter im Beförderungspapier enthalten sein müssen, sind in Kapitel 5.4 aufgeführt. In Sondervorschriften des Kapitels 3.3 können jedoch zusätzliche Angaben gefordert werden. Dies hatte dazu geführt, dass in Absatz 5.4.1.1.21 des RID/ADR 2023 eine allgemeine Bestimmung aufgenommen wurde, welche auf die zusätzlichen Angaben gemäß den Sondervorschriften verweist.

In Zusammenhang mit den Arbeiten an der Verordnung über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI) ist festgestellt worden, dass auch an verschiedenen

Stellen der Kapitel 3.5, 4.1, 4.2, 4.3 und 5.5 zusätzliche Angaben gefordert werden. Entwickler, die an elektronischen Systemen als Ersatz für die Papierdokumentation arbeiten, sind nicht notwendigerweise Experten des Gefahrgutrechts und sich nicht der Tatsache bewusst, dass die Gefahrgutvorschriften auch an anderen Stellen außerhalb des Kapitels 5.4 Anforderungen an die Dokumentation enthalten können.

Die Gemeinsame Tagung beschloss, in Absatz 5.4.1.1.21 auch die übrigen Teile des RID/ADR/ADN zu erwähnen, in denen in bestimmten Fällen Angaben gefordert werden.

Berichte informeller Arbeitsgruppen

Beförderung von geschmolzenem Aluminium der UN-Nummer 3257

Aluminium wird von den Hütten zu den weiterverarbeitenden Betrieben, insbesondere der Automobilindustrie, in geschmolzenem Zustand befördert, um ein erneutes energieintensives Erhitzen des erkalteten Metalls zu vermeiden. Der Schmelzpunkt von Aluminium liegt bei etwa 660 °C. Für die Beförderung werden isolierte Behälter, so genannte Tiegel, verwendet, die eine feuerfeste Auskleidung haben. Wegen seiner hohen Temperatur gilt geschmolzenes Aluminium als Gefahrgut. Es ist der UN-Nummer 3257 Erwärmer flüssiger Stoff, n.a.g. der Klasse 9 zugeordnet. Es wird derzeit entsprechend der Sondervorschrift VC 3 in Unterabschnitt 7.3.3.1 RID/ADR unter den von der zuständigen Behörde des Ursprungslandes festgelegten Bedingungen befördert.

Die Gemeinsame Tagung entschied bei ihrer Sitzung im Frühjahr 2021 eine informelle Arbeitsgruppe

einzurichten, um im RID/ADR Vorschriften für die Beförderung von geschmolzenem Aluminium aufzunehmen, welche die von der zuständigen Behörde festgelegten nationalen Bedingungen ersetzen sollen. Ausschlaggebend war ein Unfall, der sich bei einer internationalen Beförderung von geschmolzenem Aluminium im Februar 2018 auf einer Autobahn in Deutschland ereignet hatte und bei dem ein Sattelzug ins Schleudern kam und umkippte. Dabei verteilten sich mehr als 5 Tonnen 800 °C heißes, flüssiges Aluminium auf der Fahrbahn. Der Fahrbahnbelag musste großflächig erneuert werden (siehe Bulletin 4/2022, S. 36).

Die Arbeitsgruppe erarbeitete Vorschriften für den Bau, die Prüfung und die Kennzeichnung der Tiegel. So muss beispielsweise die Isolierung der Tiegel gewährleisten, dass die Oberflächentemperatur 130 °C nicht überschreitet. Darüber hinaus darf ein Berühren der Tiegel durch andere Verkehrsteilnehmer unter normalen Beförderungsbedingungen nicht möglich sein. Fahrzeuge für die Beförderung der Tiegel müssen mit einer Fahrzeugstabilisierungsfunktion ausgerüstet sein. Fahrzeugführer müssen ergänzend zum Basiskurs nach Unterabschnitt 8.2.1.2 ADR eine Einweisung über alle Risiken der Beförderung von geschmolzenem Aluminium erhalten.

Eine Übergangsvorschrift ermöglicht die Weiterverwendung von Tiegel, die vor dem 1. Juli 2025 gebaut wurden, sofern die zuständigen Behörden der Verwendungsländer diesem Vorgehen zustimmen.

Da geschmolzenes Aluminium bisher nur auf der Straße befördert wird, entschied die Gemeinsame Tagung, die neuen Vorschriften, die in der neuen ergänzenden Vorschrift AP 11 zusammengefasst sind, nur im ADR aufzunehmen.

Eine endgültige Entscheidung bleibt der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) vorbehalten.

Beförderung von Abfällen

Das RID/ADR enthält in Unterabschnitt 1.1.3.1 a) eine allgemeine Freistellung für Beförderungen gefährlicher Güter, die von Privatpersonen durchgeführt werden. Wichtige Merkmale dieser Freistellung sind, dass die gefährlichen Güter einzelhandelsgerecht abgepackt und für den persönlichen Gebrauch bestimmt sind. Diese allgemeine Freistellungsvorschrift deckt jedoch nicht die Beförderung dieser gefährlichen Güter nach dem Ende ihrer Lebensdauer zum Entsorgungshof ab.

Die Gemeinsame Tagung nahm einen von der Arbeitsgruppe für die Beförderung von Abfällen auf der Grundlage des derzeitigen Unterabschnitts 1.1.3.1 a) erarbeiteten Textvorschlag an. Nach dieser neuen Freistellungsvorschrift ist bei der Beförderung als Abfall eine einzelhandelsgerechte Originalverpackung nicht erforderlich.

Nächste Tagung

Die nächste Gemeinsame Tagung findet vom 19. bis 29. September 2023 als reine Präsenzveranstaltung statt. Hauptaufgabe wird die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit der 23. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter sein, die von einer Arbeitsgruppe vorbereitet wird, die am 26. und 27. April 2023 zusammentreten wird.

Jochen Conrad

VERANSTALTUNGSKALENDER 2023

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
6. September	Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen		Bern - Schweiz
7.–8. September	50. Tagung der Arbeitsgruppe WG TECH		Bern - Schweiz
19.–29. September	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	UNECE	Genf - Schweiz
7. November	Jubiläumsveranstaltung „Die ER CIM und die ER CIV: Erfahrungsrückblick und Zukunftsperspektiven“	tbc	Bern - Schweiz
7.–9. November	5. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit		Bern - Schweiz
14.–15. November	51. Tagung der Arbeitsgruppe WG TECH	Ministerium für Verkehr des Vereinigten Königreichs	London – Vereinigtes Königreich
20.–24. November	16. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID Fachausschusses		Vereinigtes Königreich
29.–30. November	138. Tagung des Verwaltungsausschusses		Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2023

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
21.–22. Juni	Ausschuss für Eisenbahinteroperabilität und -sicherheit (RISC)	Europäische Kommission	Brüssel - Belgien
3.–7. Juli	62. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter	UNECE	Genf - Schweiz
4. Juli	Vorlesung- European Training Centre for Railways (ETCR)	ETCR*	Brüssel - Belgien (HYBRID-TAGUNG)
5. Juli	Rückkehr des Erfahrungsworkshops zur Überarbeitung der TSI	ERA	Brüssel - Belgien
10.–12. Juli	Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“ (SC. 2)	UNECE	Genf - Schweiz
22.–24. August	Expertengruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen
24.–26. Oktober	OSShD-Kommission für Transportrecht im Bereich der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter	OSShD	Warschau - Polen

* ETCR - Collège de Bruges, die Eisenbahngesellschaft der EU

VERANSTALTUNGSKALENDER 2023

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
6.–10. November	114. Tagung der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15)	UNECE	Genf - Schweiz
7.–8. November	UIC-Expertengruppe Beförderung gefährlicher Güter	UIC	Sopron - Ungarn
7.–9. November	OSShD-Kommission für Infrastruktur und Fahrzeuge	OSShD	Warschau - Polen (HYBRID-TAGUNG)
13.–16. November	12. Tagung des vorbereitenden Ausschusses für die Errichtung des Internationalen Registers für Eisenbahnrollmaterial unter dem Protokoll von Luxemburg	UNIDROIT	Roma - Italien
14.–17. November	Arbeitsgruppe „Einsebahnverkehr“ (SC. 2)	UNECE	Genf - Schweiz
21.–22. November	Ausschuss für Eisenbahinteroperabilität und -sicherheit (RISC)	Europäische Kommission	Brüssel - Belgien
27.–28. November	10. Jahrestagung internationaler Organisationen	OCDE	Paris - Frankreich
27. November– 6. Dezember	63. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter	UNECE	Genf - Schweiz



Liebe Leserinnen, liebe Leser,
wenn Sie sich für die vierteljährlich erscheinende
Veröffentlichung der OTIF,
die Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr,
anmelden möchten,

senden Sie uns bitte eine E-Mail an folgende Adresse:
media@otif.org

Es ist ebenfalls möglich, die Zeitschrift auf der Website
der OTIF **www.otif.org**
unter „Medien“ einzusehen.

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