



Zeitschrift

OTIF

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

132. Jahr
Nr. 1/2024

Zeitschrift für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

NEWS OTIF

- 3 Generalversammlung des CIT
- 3 Internationale Zusammenarbeit: UNECE und OTIF
- 4 Jährliches Dreiparteientreffen: OTIF - GD MOVE - ERA
- 4 Jährliche Konsultation des ITF
- 5 Inkrafttreten des Protokolls von Luxemburg und erste konstituierende Sitzung der Aufsichtsbehörde des Protokolls von Luxemburg

KOMMUNIKATION UND WEITERVERBREITUNG

- 6 10. Jahreskonferenz internationaler Organisationen (OECD): ein Erfahrungsaustausch

ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT OTIF-COTIF

- 7 Wo Rechtssicherheit mit umweltfreundlichem Transport einhergeht

EISENBAHNTECHNIK

- 8 Inkrafttreten der überarbeiteten ETV GEN-E, GEN-G und TAF
- 10 16. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen

GEFÄHRLICHE GÜTER

- 12 16. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses

VERANSTALTUNGSKALENDER

16

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser,

am 7. März 2024 haben der vorbereitende Ausschuss (12. und letzte Sitzung) und am 8. März 2024 die Aufsichtsbehörde (konstituierende Sitzung) des Protokolls von Luxemburg wichtige Beschlüsse gefasst; mit der Einrichtung der Aufsichtsbehörde und der Inbetriebnahme des Internationalen Registers für internationale Sicherungsrechte an rollendem Eisenbahnmaterial haben sie das Hauptereignis –

das Inkrafttreten des Protokolls von Luxemburg! – auf den Weg gebracht.

„**Auftrag erfüllt!**“ kann also nach 17 Jahren endlich verlautet werden! Welch ein entscheidender Schritt für uns alle, welch ein entscheidender Schritt für die Zukunft des internationalen Eisenbahnverkehrs!

Bei der 7. Generalversammlung der OTIF im Jahr 2005 haben die Mitgliedstaaten der OTIF ihr Einverständnis signalisiert, dass die OTIF das Sekretariat der Aufsichtsbehörde zur Überwachung des zu errichtenden Internationalen Registers übernimmt. Im Jahr 2007 wurde die Rolle der OTIF als „Sekretariat der Aufsichtsbehörde“ in Artikel XXII des Protokolls von Luxemburg ausdrücklich festgeschrieben.

Für die OTIF wird diese neue Rolle des Sekretariats eine Herausforderung sein, zumal sie sich von ihrer bisherigen Aufgabe, der Harmonisierung des internationalen Transportrechts, deutlich unterscheidet.

Die Regierungen und die Eisenbahnindustrie können es sich nicht länger leisten, Instrumente zur finanziellen Entlastung bei der Anschaffung von teurem Eisenbahnrollmaterial nicht zu nutzen. Das Protokoll von Luxemburg ist dazu wie geschaffen.

Das Sekretariat wird in einer der nächsten Ausgaben der Zeitschrift ausführlicher über diese einzigartigen Ereignisse berichten.

Neben diesem besonderen Ereignis informiert Sie die erste Ausgabe der Zeitschrift im Jahr 2024 über den schon lange geplanten Besuch des Direktors für Landverkehr der UNECE bei der OTIF und über regelmäßige wichtige Veranstaltungen unserer Partnerorganisationen, an denen die OTIF erneut teilnehmen durfte.

Angenehme Lektüre!

Wolfgang Küpper
Generalsekretär



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

GENERALVERSAMMLUNG DES CIT

Am 23. November 2023 nahm der Generalsekretär der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), Wolfgang Küpper, an der jährlichen Generalversammlung des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) teil. Die Tagung fand in Bern statt und wurde von Maria Sack, Präsidentin des CIT, und Maria Urbańska, Vizepräsidentin des CIT, geleitet.

Küpper gehörte zu den Gastrednern der Veranstaltung. Er stellte die jüngsten Aktivitäten der OTIF und die hohe Komplementarität der Arbeit der OTIF mit der Arbeit des CIT vor.

In Bezug auf die Jubiläumsveranstaltung „Die ER CIM und ER CIV:

Erfahrungsrückblick und Zukunftsperspektiven“, die von der OTIF am 7. November 2023 organisiert wurde, betonte er das Folgende: „Die aktive Teilnahme des CIT, aber auch von Vertreterinnen und Vertretern des Eisenbahnsektors im Allgemeinen, hat erneut sehr deutlich gezeigt, wie wichtig die enge Zusammenarbeit mit der OTIF ist. Die oft beschworene Komplementarität war bei dieser Veranstaltung spürbar und greifbar.“

Anschließend erläuterte er, dass „Die grundlegende Frage war, ob es einen aktuellen und gegebenenfalls grundsätzlichen Bedarf für eine Änderung des internationalen Eisenbahntransportrechts, insbesondere der ER CIM und CIV, gibt. Die Diskussionen über diese Frage erwiesen sich als kontrovers und konnten nicht einfach mit Ja

oder Nein beantwortet werden.“

Schließlich hob er hervor: „Eine weitere wichtige Maßnahme für die Komplementarität der OTIF und des Sektors, insbesondere des CIT, ist die geplante und beschlossene Erstellung eines Handbuchs zum Eisenbahnvertragsrecht des COTIF. Dieses Handbuch wird in erster Linie einen informativen Zweck haben, z. B. für Beitrittskandidaten zur OTIF. Es wird die verschiedenen bestehenden Instrumente und Hilfsmittel klar beschreiben, aber keinen Kommentar zum COTIF darstellen.“ Anschließend lud er den Generalsekretär des CIT ein, den Inhalt zu diskutieren.

Vor dem Hintergrund, dass die komplementäre Arbeit mit dem CIT fortgesetzt werden muss dankt der Generalsekretär der OTIF dem CIT herzlich für die Einladung.

INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT: UNECE UND OTIF

Am Donnerstag, den 25. Januar 2024, empfing Wolfgang Küpper, Generalsekretär der OTIF, in den temporären Räumlichkeiten der Organisation in Bern Yuwei Li, Direktor der Abteilung für nachhaltigen Verkehr der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE).

Francesco Dionori, Leiter des Referats für Verkehrsnetze und Logistik in der Abteilung für nachhaltigen Verkehr der UNECE, sowie Lunesterline Andriamahatahity, Jochen Conrad, Aleksandr Kuzmenko und Bas Leermakers, Abteilungsleiter und Abteilungsleiterin der OTIF, nahmen ebenfalls an dem Treffen teil.

Das Treffen stand im Zeichen der seit langem bestehenden effektiven und konstanten Zusammenarbeit zwischen den beiden Organisationen.

Das vornehmlich informative, aber auch zukunftsorientierte Zusammentreffen ermöglichte den Austausch in diversen Bereichen des internationalen Eisenbahnverkehrs.

Küpper und Li wiesen auf die bevorstehenden Termine im Jahr 2024 hin und lobten die Harmonisierungsarbeit und die enge Kooperation im Gefahrgutbereich, insbesondere die zweimal jährlich stattfindende

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung.

Anschließend wurde von beiden Seiten die Notwendigkeit eines regelmäßigen Informationsaustausches betreffend die dauerhafte Identifizierung des Eisenbahnrollmaterials (URVIS-System) im Rahmen des Protokolls von Luxemburg hervorgehoben. Am 8. März 2024 ist das Protokoll von Luxemburg in Kraft getreten und die OTIF hat die Sekretariatsfunktion der Aufsichtsbehörde übernommen, die den Betrieb des Internationalen Registers für Eisenbahnrollmaterial beaufsichtigen wird.

Die Diskussionen im rechtlichen Bereich drehten sich insbesondere um den internationalen Eisenbahngüterverkehr und die verschiedenen bestehenden Rechtssysteme.

Letzter Punkt der Tagesordnung

war schließlich das Thema der technischen Interoperabilität im internationalen Eisenbahnverkehr, das vom Sekretariat der OTIF vorgestellt wurde.

Der Generalsekretär der OTIF begrüßt dieses Treffen und dankt

dem Direktor der Abteilung für nachhaltigen Verkehr der UNECE für seinen Besuch in Bern und den gelungenen Austausch.

JÄHRLICHES DREIPARTEIENTREFFEN: OTIF - GD MOVE - ERA

Das Dreiparteientreffen zwischen der OTIF, der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD MOVE) der Europäischen Kommission und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) fand am 29. Januar 2024 in hybrider Form in Brüssel statt.

Das Treffen erfolgte im Rahmen der trilateralen Verwaltungsvereinbarung zwischen der OTIF der GD MOVE und der ERA. Diese Vereinbarung betrifft die Partnerschaft, die zwischen der Europäischen Union und der OTIF insbesondere

im Hinblick auf die technische Interoperabilität und die Beförderung gefährlicher Güter besteht.

Es wurden verschiedene Punkte angesprochen: darunter die jüngsten Entwicklungen innerhalb der OTIF, der ERA und der GD MOVE. Außerdem wurde ein Überblick über die bevorstehenden Entwicklungen in den Bereichen technische Interoperabilität und Gefahrgut gegeben. Ebenfalls Thema war der Genehmigungsstand der

von der 12. und 13. Tagung der Generalversammlung angenommenen Änderungen des COTIF. Abschließend wurde das Inkrafttreten des Protokolls von Luxemburg für den Eisenbahnverkehr thematisiert.

Die Diskussionen drehten sich um die gemeinsamen Ziele von OTIF, ERA und GD MOVE: mehr Züge im internationalen Verkehr, mehr Harmonisierung der Vorschriften für den Eisenbahnsektor.

JÄHRLICHE KONSULTATION DES ITF

Am Mittwoch, den 31. Januar 2024, nahm der Generalsekretär der OTIF, Wolfgang Küpper, über Zoom an der jährlichen Konsultation des Weltverkehrsforums (ITF) mit internationalen Organisationen teil.

Die Diskussionen werden zur weiteren Verfeinerung des Programms des ITF-Gipfels 2024 „*Geening Transport: Keeping Focus in Times of Crisis*“ dienen und die Weichen für das Gipfeltreffen 2025

„*Enhancing Transport Resilience to Global Shocks*“ stellen.

Der Schwerpunkt des Gipfeltreffens 2024 wird auf der Rolle des Verkehrssektors im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung sowie auf der Beziehung zwischen Klima-, Gesundheits- und geopolitischen Krisen und Verkehrssystemen liegen.

Bei der jährlichen Konsultation

wurde erneut die Bedeutung des internationalen Eisenbahnverkehrs für die Schaffung eines nachhaltigen Verkehrssystems auf globaler Ebene hervorgehoben.

Der Generalsekretär der OTIF begrüßt diese Konsultation und dankt dem Generalsekretär des ITF für seine Einladung.

INKRAFTTRETEN DES PROTOKOLLS VON LUXEMBURG UND ERSTE KONSTITUIERENDE SITZUNG DER AUFSICHTSBEHÖRDE DES PROTOKOLLS VON LUXEMBURG

Am 8. März 2024 hat die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) als Sekretariat der Aufsichtsbehörde beim Internationalen Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT), dem Verwahrer des Eisenbahnprotokolls von Luxemburg, die Bescheinigung hinterlegt, die bestätigt, dass das Internationale Register für rollendes Eisenbahnmaterial voll funktionsfähig ist. Gemäß seinem Artikel XXIII ist das Eisenbahnprotokoll von Luxemburg am Tag der Hinterlegung der Bescheinigung in Kraft getreten.

Am selben Tag ist die Aufsichtsbehörde des Eisenbahnprotokolls von Luxemburg in Bern in hybrider Form zu ihrer ersten konstituierenden Sitzung zusammengetreten.

Bei der Sitzung haben die Mitglieder der Aufsichtsbehörde, d. h. die Vertreter und Vertreterinnen der Vertragsparteien des Eisenbahnprotokolls (bisher Gabun, Luxemburg, Schweden, Spanien und die Europäische Union) sowie die Vertreter und Vertreterinnen der von der OTIF und von UNIDROIT benannten Staaten, die Satzung der Aufsichtsbehörde genehmigt, ihre Verfahrensregeln festgelegt und auch den Vorsitz und den stellvertretenden Vorsitz der Aufsichtsbehörde gewählt.

Weiterhin haben die Mitglieder die Vereinbarung über die Funktionen des Sekretariats der Aufsichtsbehörde geprüft; eine Vereinbarung die zwischen der Aufsichtsbehörde und der OTIF

geschlossen wurde. Anschließend haben die Mitglieder einen Sachverständigenausschuss eingesetzt, der die Aufsichtsbehörde bei der Ausübung ihrer Funktionen unterstützt.

Abschließend wurde über die Funktionsweise des Internationalen Registers für rollendes Eisenbahnmaterial, seine Einrichtung, sein Budget und die Vorschriften, nach denen es geführt werden soll, gesprochen.

Das Eisenbahnprotokoll von Luxemburg zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials schafft ein neues Rechtssystem für die Anerkennung und Durchsetzung von Sicherungsrechten von Kreditgebern, Leasinggebern und Vorbehaltsverkäufern, wenn rollendes Eisenbahnmaterial mit einem solchen Sicherungsrecht belastet ist. Das Protokoll von Luxemburg ordnet die von den Gläubigern gehaltenen Rechte an Eisenbahnmaterial in drei Kategorien ein. Es sichert:

einen Leasinggeber bei einem Leasingvertrag, einen Gläubiger bei einem gesicherten Darlehen und die Rechte eines Verkäufers bei einem Vorbehaltsverkauf (bei dem das Wertpapier einbehalten wird).

Protokoll von Luxemburg : [Französisch](#), [Deutsch](#), [Englisch](#).

Die Aufsichtsbehörde besitzt internationale Rechtspersönlichkeit. Sie hat ihren Sitz in Bern und wird von der OTIF beherbergt, die als ihr Sekretariat fungiert. Die Aufsichtsbehörde wird durch ihre gewählte Vorsitzende oder ihren gewählten Vorsitzenden vertreten.

Die Aufsichtsbehörde hat die Aufgabe, die Durchführung des Protokolls von Luxemburg zu überwachen, d. h. die Einrichtung und den Betrieb des Internationalen Registers für rollendes Eisenbahnmaterial zu beaufsichtigen. In diesem rund um die Uhr abrufbaren Register werden die von Gläubigern gehaltenen Sicherheiten an Eisenbahnmaterial eingetragen.



10. JAHRESKONFERENZ INTERNATIONALER ORGANISATIONEN (OECD): EIN ERFAHRUNGSAUSTAUSCH

Am 28. und 29. November 2023 nahm der Leiter der Rechtsabteilung, Aleksandr Kuzmenko, in Paris an der 10. Jahreskonferenz internationaler Organisationen teil, die von der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) organisiert wurde.

Das Sekretariat der OTIF beteiligt sich seit mehreren Jahren aktiv an der Partnerschaft der internationalen Organisationen für eine wirksamere internationale Rechtsetzung sowie für eine bessere internationale Koordination.

Bei der Jubiläumstagung hatten die Vertreterinnen und Vertreter der Partnerorganisationen die Möglichkeit, zusammen ihre gemeinsamen Prioritäten festzulegen, um die Wirksamkeit der internationalen Instrumente immer weiter zu steigern und Lösungen für globale Herausforderungen zu erdenken.

Am ersten Tag dieser 10. Jahrestagung tauschten sich die Organisationen über ihre aktuellen und zukünftigen Herausforderungen aus und diskutierten die Instrumente, die sie gemeinsam im Rahmen der Partnerschaft entwickelt haben.

Der zweite Tag der Tagung war der multilateralen Zusammenarbeit im nächsten Jahrzehnt gewidmet.

Die Stärkung der Zusammenarbeit der OTIF mit anderen einschlägigen internationalen Organisationen und Verbänden ist für die OTIF bei der Erreichung des in Artikel 2 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr

(COTIF) festgelegten Ziels von entscheidender Bedeutung.

Das Sekretariat der OTIF dankt den Organisatorinnen und Organisatoren dieser 10. Jahrestagung herzlich, insbesondere für den reichen Austausch und die geteilten Erkenntnisse.



WO RECHTSSICHERHEIT MIT UMWELTFREUNDLICHEM TRANSPORT EINHERGEHT

Die Eintragung einer Linie in die in Artikel 24 § 1 Buchst. a) COTIF vorgesehene Liste der Linien bedeutet, dass die Beförderung zur See oder auf Binnengewässern auf dieser Linie unter zwingender Anwendung der ER CIV durchgeführt wird. Diese Lösung ermöglicht es den Eisenbahnkunden somit, einen einzigen Vertrag anzubieten, der einer einzigen Rechtsordnung unterliegt, sodass der Wechsel zwischen Eisenbahnrecht und Seerecht und umgekehrt und die verschiedenen damit verbundenen Probleme (Kosten, unklare Verantwortlichkeiten usw.) vermieden werden.

So ersuchte Irland im Einvernehmen mit Frankreich am 26. April 2023 den Generalsekretär, gemäß Artikel 24 § 3 COTIF die folgenden drei Schifffahrtlinien in die Liste der Linien zur See CIV aufzunehmen:

- die Linie zwischen Dublin Port und Cherbourg, betrieben durch das irische Unternehmen „Irish Ferries, Ferryport, Alexandra Road, IE – Dublin 1 D01 W2F5“,
- die Linie zwischen Rosslare und Cherbourg, betrieben durch das französische Unternehmen „Brittany Ferries, Port du Blocon - CS 60 072, FR - 29688 Roscoff Cedex“ und
- die Linie zwischen Cork et Roscoff, betrieben durch das französische Unternehmen „Brittany Ferries, Port du Blocon - CS 60 072, FR - 29688 Roscoff Cedex“.

Gemäß Artikel 24 § 5 COTIF wurden die Beförderungen auf

diesen neuen Fährlinien nach Ablauf eines Monats ab dem Datum der Mitteilung des Generalsekretärs über die Eintragung dieser Schifffahrtlinien am 28. Mai 2023 den Bestimmungen des COTIF unterstellt.

Nach der Erfahrung des Sekretariats der OTIF sind es häufig Eisenbahnunternehmen oder Schifffahrtsgesellschaften, die mit dem Eisenbahnsektor zusammenarbeiten, die die Initiative für die Eintragung neuer Linien durch die OTIF-Mitgliedstaaten ergreifen.

Im Fall der neuen Linien zwischen Irland und Frankreich war die Situation jedoch anders. Das macht diesen Fall besonders interessant.

Die Eintragung dieser Linien wurde am 11. Mai 2023 in Paris von den Verkehrsministern Irlands und Frankreichs, Eamon Ryan und Clément Beaune, angekündigt, die insbesondere betonten, dass Frankreich und Irland auf diese Weise das Reisen mit der Bahn und dem Schiff fördern wollen.

Neben der größeren Rechtssicherheit war es der Anreiz, zwischen den beiden Ländern mit umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln zu reisen, der Irland und Frankreich bei ihrer Entscheidung maßgeblich motiviert hat.

In der gemeinsamen Pressemitteilung, die am 16. Mai 2023 vom französischen Verkehrsministerium veröffentlicht wurde, heißt es: *„Bei der gleichen zurückgelegten Strecke stößt die Fähre pro Tonnenkilometer 1 % und der Zug 8 % des CO₂-Ausstoßes*

aus, den das Flugzeug verursacht. Auch wenn die Reisezeit länger ist, werden diese Arten des Reisens zunehmend von europäischen Bürgern gewünscht, die ihren CO₂-Fußabdruck verringern und ihr Land auf andere Weise entdecken möchten.“

Um die Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem Fährterminal zu erleichtern, haben die lokalen Behörden besondere Anstrengungen unternommen, um die Umsteigevorgänge in den Häfen zu vereinfachen. In Dublin und Cork in Irland sowie in Cherbourg und Roscoff in Frankreich werden diese schrittweise durch ein System von Bussen und Shuttlebussen vereinfacht.

Bevor das Endziel, die Schaffung eines einheitlichen Tickets für den kombinierten Verkehr von Eisenbahn und Fähre, erreicht wird, gibt es seit dem 1. September 2023 ein Zwischensystem zur erleichterten Buchung über die Websites von Brittany Ferries und Irish Ferries. Diese Übergangslösung ermöglicht es, mit wenigen Klicks ein Ticket für die Fähre und dann für den Zug zu buchen.

Längerfristig werden die beiden Websites von Irish Ferries und Brittany Ferries die Buchung eines einzigen Tickets, das sowohl Zug- als auch Fährfahrten umfasst, ermöglichen.

Dieses Beispiel könnte die OTIF-Mitgliedstaaten ermutigen, die Nutzung der multimodalen Verkehrslösungen, die ihnen das COTIF anbietet, weiter zu fördern.

Das Sekretariat der OTIF dankt

allen Personen in den Verkehrsministerien Irlands und Frankreichs, die sich aktiv für die Aufnahme dieser Schifffahrtslinien in die „Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV“ eingesetzt haben, und begrüßt die Mobilisierung der Fährbetreiber, die diese Schifffahrtslinien zwischen

Frankreich und Irland betreiben.

Ophélie Riquet

*Beauftragte für internationale Maßnahmen im Bereich der Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit
Ministerium für den ökologischen*

*Übergang und den territorialen Zusammenhalt
Büro für Eisenbahninteroperabilität*

Iris Gries

INKRAFTTRETEN DER ÜBERARBEITETEN ETV GEN-E, GEN-G UND TAF

Bei seiner 15. Tagung am 13. und 14. Juni 2023 in Bern nahm der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) wichtige Änderungen an mehreren ETV an. Die geänderten ETV traten am 1. Januar 2024 in Kraft. Es folgt eine Beschreibung der Änderungen.

Überarbeitung der ETV GEN-E betreffend die Qualifikation und Unabhängigkeit von Prüforgane

Die Einheitliche technische Vorschrift (ETV) GEN-E ist vollständig überarbeitet worden. Die vorherige Fassung der ETV GEN-E wurde außer Kraft gesetzt. Die ETV GEN-E gilt für Prüforgane, die für technische Zulassungen im Anwendungsbereich der ER ATMF Bewertungen durchführen. Darüber hinaus ist die ETV GEN-E von Akkreditierungsstellen und zuständigen Behörden bei der Akkreditierung oder Benennung von Prüforgane anzuwenden. Zuständige Behörden, die selbst als Prüforgane fungieren, sind ebenfalls zur Einhaltung die ETV GEN-E verpflichtet.

Die Konformität mit den ETV im Anwendungsbereich des COTIF ist durch Prüforgane zu prüfen („Bewertung durch Dritte“). Im Allgemeinen kann die Bewertung der Konformität jedes Produkts mit den geltenden Anforderungen

durch eine erste, zweite oder dritte Partei erfolgen. Im Bereich der Konformitätsbewertung von Eisenbahnfahrzeugen würde die Bewertung durch die erste Partei eine Selbstbewertung durch den Hersteller bedeuten. Die Konformitätsbewertung durch eine zweite Partei würde von einer Organisation durchgeführt, die ein Nutzerinteresse an dem Fahrzeug hat, z. B. das Eisenbahnunternehmen als Endnutzer oder Halter des Fahrzeugs. Die Bewertung durch eine dritte Partei würde schließlich von einer Stelle durchgeführt, die vom Hersteller des Fahrzeugs unabhängig ist und kein Nutzerinteresse daran hat.

Durch die Anwendung der ETV GEN-E wird sichergestellt, dass die Prüforgane, deren Leitung und Personal ausreichend unabhängig und qualifiziert sind. Dies ist wichtig im Hinblick auf das Vertrauen, das alle Vertragsstaaten in die Prüforgane und die von ihnen geprüften Produkte und Fahrzeuge haben sollten. Von die EU-Bestimmungen erfüllenden Prüforgane wird angenommen,

dass sie auch der ETV GEN-E entsprechen. Dies bedeutet, dass die von den benannten Stellen der EU bereitgestellten Bewertungsergebnisse und Zertifikate auch gemäß den COTIF-Vorschriften akzeptiert werden.

Die Vertragsstaaten oder die in ihrem Auftrag tätigen Akkreditierungsstellen sind gehalten, den Generalsekretär der OTIF über ihre Prüforgane zu informieren und diese Informationen auf dem neuesten Stand zu halten.

Eine Verzeichnis der Prüforgane ist auf der Website der OTIF veröffentlicht:
https://otif.org/de/?page_id=200.

Überarbeitung der ETV GEN-G betreffend die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken

Die Änderung der ETV GEN-G betrifft eine Ausdehnung des Anwendungsbereichs auf Risikobewertungen von

Sicherheitsmanagementsystemen im Rahmen der ER EST. Darüber hinaus wurden einige inhaltliche und redaktionelle Änderungen vorgenommen, die jedoch die allgemeinen Grundsätze nicht berühren. Für die Zwecke der ER APTU und ATMF gilt die überarbeitete ETV ab dem 1. Januar 2024, für die ER EST hingegen erst nach deren Inkrafttreten. Die überarbeitete ETV ersetzt die vorherige Version der ETV GEN-G.

Das in der ETV GEN-G beschriebene Verfahren zur Risikoevaluierung und -bewertung ist anzuwenden, um die Sicherheitsauswirkungen von Änderungen in Bezug auf Fahrzeuge und deren Verwendung zu analysieren. Beispiele hierfür sind

- bei umgerüsteten oder erneuerten Fahrzeugen z. B. wesentliche Änderungen an ihrer Auslegung oder dem Instandhaltungskonzept;
- bei der Zulassung neuer Fahrzeuge, wenn die CSM aufgrund einer für das Fahrzeug geltenden ETV angewendet werden muss,
- bei der Zulassung neuer Fahrzeuge zur Prüfung der sicheren Integration einzelner Teilsysteme in einem Fahrzeug (d. h. Rollmaterial und die

fahrzeugseitigen Komponenten des Signalgebungssystems), allerdings nur, wenn in den die Teilsysteme betreffenden ETV oder den nationalen Vorschriften keine verbindlichen Vorschriften zur sicheren Integration enthalten sind;

- bei der Zulassung neuer Fahrzeuge die Prüfung der sicheren Integration zwischen einem Fahrzeug und einem bestimmten Netz. Dies ist jedoch nur dann obligatorisch, wenn es in der das Fahrzeug betreffenden ETV oder in nationalen technischen Anforderungen (NTA) in Übereinstimmung mit Artikel 12 ER APTU gefordert ist, und nur Risiken betrifft, die nicht von der ETV oder den NTA abgedeckt sind.

Das Risikomanagementverfahren ist vom Vorschlagenden durchzuführen und seine korrekte Anwendung sowie die Ergebnisse sind von unabhängiger Stelle zu überprüfen. Letzteres ist Aufgabe der CSM-Bewertungsstelle. Die von den CSM-Bewertungsstellen zu erfüllenden Kriterien sind in Anhang II der ETV GEN-G aufgeführt.

Die CSM-Bewertungsstellen sind in einem gemeinsamen, von der Eisenbahnagentur der EU geführten Register der OTIF und der EU aufgelistet. Dieses Register ist

unter folgendem Link öffentlich zugänglich: https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/assessments/bodies/default.aspx.

Überarbeitung der Liste der technischen Dokumente in Anlage I der ETV TAF betreffend Telematikanwendungen für den Güterverkehr

Anlage I zur ETV TAF enthält Verweise auf und Änderungen an technischen Dokumenten, die Software-Codierungen enthalten, welche für den Informationsaustausch und die harmonisierte Umsetzung der TAF-Bestimmungen erforderlich sind. Anlage I wird vom Fachausschuss für technische Fragen regelmäßig aktualisiert. Dabei wird nur Anlage I geändert, alle anderen Texte der ETV TAF gelten unverändert in der am 1. Januar 2023 in Kraft getretenen Fassung.

Alle vom Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Vorschriften, einschließlich früherer Fassungen, sind auf der Website der OTIF unter folgendem Link verfügbar: https://otif.org/de/?page_id=194.

Abteilung für technische Interoperabilität

16. TAGUNG DES FACHAUSSCHUSSES FÜR TECHNISCHE FRAGEN

Der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) wird am 11. und 12. Juni 2024 in Bern zum 16. Mal tagen. Eine Fernteilnahme wird möglich sein. Der CTE ist eines der Organe der OTIF; er befasst sich mit Themen im Anwendungsbereich der ER APTU (Anhang F zum COTIF) und der ER ATMF (Anhang G zum COTIF), insbesondere mit den Vorschriften und Verfahren für die Zulassung von Fahrzeugen zum internationalen Verkehr. Mit Inkrafttreten der ER EST (Anhang H zum COTIF) wird er auch für die Annahme von deren Anlagen zuständig sein.

Einladungsschreiben und Tagesordnung wurden am 22. Januar 2024 auf der Website der OTIF veröffentlicht. Die Tagung findet in Bern statt und eine Teilnahme ist sowohl vor Ort als auch per Fernzugriff möglich. Alle Unterlagen zu den Entwürfen der Vorschriften mit Rechtswirkung unter Tagesordnungspunkt 5 wurden am 18. Februar 2024 auf der Website der OTIF veröffentlicht, die restlichen Arbeitsunterlagen werden am 15. April 2024 hochgeladen.

Das Einladungsschreiben und alle Arbeitsunterlagen könnten unter folgendem Link eingesehen werden:
https://otif.org/de/?page_id=590.

Der CTE wird sich mit einer Vielzahl von Themen befassen, darunter auch mit den folgenden Vorschlägen zur Annahme rechtsverbindlicher Vorschriften im Rahmen der ER APTU und ATMF:

- Überarbeitung der ETV betreffend Güterwagen (ETV WAG). Die vorgeschlagenen Änderungen umfassen Bestimmungen zur Erleichterung des kombinierten Verkehrs, zur Entgleisungsdetektion und -prävention sowie zur gegenseitigen Anerkennung der ersten Zulassung von Güterwagen mit elektrischer oder elektronischer Bordausrüstung. Die Durchführungsvorschriften

werden aktualisiert, sodass klarer wird, wie die ETV auf neue, nach einer bestehenden Bauart gebaute Wagen oder auf die Umrüstung oder Erneuerung bestehender Wagen anzuwenden ist. Außerdem werden die Verweise auf EU-Recht aktualisiert und spezifische Durchführungsvorschriften für Norwegen und das Vereinigte Königreich aufgenommen.

- Überarbeitung der ETV betreffend Fahrzeuglärm (ETV Lärm). Zu den vorgeschlagenen Änderungen gehört die Hinzufügung einer Methode für die Konformitätsbewertung von Bremssohlen. Ferner werden die Verweise auf EU-Recht aktualisiert und spezifische Durchführungsvorschriften für Norwegen und den Kanaltunnel aufgenommen. Auch die Durchführungsvorschriften werden in ähnlicher Weise modernisiert wie in der ETV WAG.
- Überarbeitung der ETV betreffend Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität (ETV TCRO). Mit den vorgeschlagenen Änderungen wird die ETV an die rechtlichen Entwicklungen in der EU angepasst. Sie beinhalten die Hinzufügung von Begriffsbestimmungen und Anforderungen zum kombinierten Verkehr

sowie aktualisierte Anforderungen in Bezug auf die Kompatibilitätsprüfung zwischen Fahrzeugen und Zugortungsanlagen.

- Aktualisierung der Liste der technischen Unterlagen in Anlage I der ETV TAF betreffend Telematikanwendungen für den Güterverkehr. Diese technischen Unterlagen enthalten detaillierte IT-Spezifikationen, wie z. B. Schnittstellen- und Prozessbeschreibungen, Definitionen von Datenbanken für Stammdaten und Codelisten, und werden regelmäßig aktualisiert, um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen.

Darüber hinaus wird der Ausschuss eine Reihe weiterer Fragen diskutieren. Darunter der Entwurf einer Anlage D zu den künftigen ER EST, der von den Überwachungsbehörden bei der Überwachung von Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 6 ER EST anzuwenden ist. Die formelle Annahme von Anlage D kann erst nach Inkrafttreten der ER EST erfolgen. Bei seiner 16. Tagung wird der CTE den Textentwurf prüfen, sodass er unverzüglich nach Inkrafttreten der ER EST angenommen werden kann.

Ferner werden auch die Anwendungsleitfäden für die ETV betreffend Lokomotiven und Personenwagen sowie

das erläuternde Dokument zur ETV TCRC betreffend die Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität geprüft. Abschließend wird es eine Diskussion zu den Ergebnissen und nächsten Schritten der Überwachung und Bewertung

der Umsetzung der ER APTU und ATMF und zum Arbeitsprogramm 2024/2025 des CTE geben. Eingeladen sind alle Mitgliedstaaten, assoziierten Mitglieder und regionalen Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, sowie die

Interessengruppen, gemäß Beschluss der 15. Tagung (siehe [Aktivitäten](#) > [Technische Interoperabilität](#) > [Fachausschuss für technische Fragen](#) > [Beschlüsse](#)).

VORLÄUFIGE TAGESORDNUNG

Eröffnung der Tagung

Wahl des Vorsitzes

1. Annahme der Tagesordnung
2. Anwesenheit und Quorum
3. Zur Information:
 - 3.1 Allgemeine Informationen des OTIF-Sekretariates
 - 3.2 Bericht der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen
4. Annahme rechtsverbindlicher Bestimmungen:
 - 4.1 Überarbeitung der ETV WAG
 - 4.2 Überarbeitung der ETV Lärm
 - 4.3 Überarbeitung der ETV TCRC
 - 4.4 Änderung der Anlage I der ETV TAF
5. Genehmigung nicht rechtsverbindlicher Leitfäden und Empfehlungen:
 - 5.1 Erläuterndes Dokument zur ETV TCRC
 - 5.2 Überarbeitung des Leitfadens zur Anwendung der ETV LOC&PAS
6. Zur Diskussion:
 - 6.1 Entwurf einer Anlage D zu den ER EST betreffend eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung
 - 6.2 Entwicklung der ER EST (Anhang H zum COTIF): Fortschrittsbericht
 - 6.3 Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF: Fortschrittsbericht
 - 6.4 Entwurf eines Handbuchs zur Anwendung und Umsetzung der ER APTU und ATMF
 - 6.5 Mögliche zukünftige Überarbeitung der ER ATMF
 - 6.6 Überführung der fahrzeugbezogenen Anforderungen vom RID in die ETV WAG
 - 6.7 Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen
7. Verschiedenes
8. Nächste Tagung

Im Anschluss an die Ausschusstagung findet am 13. Juni 2024 die

52. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) statt.

Abteilung für technische Interoperabilität

16. TAGUNG DER STÄNDIGEN ARBEITSGRUPPE DES RID-FACHAUSSCHUSSES

London, 20. bis 23. November 2023

Die 16. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses fand vom 20. bis 23. November 2023 auf Einladung des Verkehrsministeriums des Vereinigten Königreichs in London statt. 15 RID-Vertragsstaaten, die Europäische Union, vertreten durch die Europäische Kommission und die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA), sowie fünf internationale Verbände waren vertreten. Die Sitzung wurde durch eine Videobotschaft des Staatssekretärs für Eisenbahn des Vereinigten Königreichs, Herrn Huw Merriman, eröffnet.

Harmonisierung mit der 23. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

Die Arbeitsgruppe genehmigte ein vom Sekretariat vorbereitetes Dokument, das alle von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2022 und 2023 und von der Ständigen Arbeitsgruppe im November 2022 angenommenen Texte enthielt. Sie übernahm auch alle zusätzlichen Änderungen, die von der für das ADR zuständigen Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) der UNECE Mitte Mai und Anfang November 2023 angenommen worden waren, soweit diese für den Eisenbahnverkehr relevant waren. Besondere Beachtung wurde dabei den Vorschriften für Abfälle, die mit freiem Asbest kontaminiert sind, und den Erleichterungen für die Zusammenpackung in einer Außenverpackung von Innenverpackungen unterschiedlicher Größe und Formen, die Abfälle enthalten,

geschenkt. Diese beiden Themenkomplexe konnten bei der letzten Gemeinsamen Tagung (siehe Zeitschrift 4/2023, S. 21 und 22) nicht zum Abschluss gebracht werden und wurden der WP.15 und der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses zur Fertigstellung übergeben.

Aufnahme von Vorschriften zur Beförderung von geschmolzenem Aluminium der UN-Nummer 3257

Bei der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (Bern, 20. bis 24. März 2023) wurden die von einer informellen Arbeitsgruppe ausgearbeiteten Vorschriften für die Beförderung von geschmolzenem Aluminium angenommen. Auf Vorschlag der Arbeitsgruppe beschloss die Gemeinsame Tagung, diese neuen Vorschriften vorbehaltlich einer endgültigen Entscheidung durch die Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) nur für das ADR anzunehmen. Obwohl geschmolzenes Aluminium heute nur auf der Straße befördert wird, weil das Zeitfenster zwischen dem Befüllen der Tiegel und der Anlieferung in der verarbeitenden Industrie wegen des Erkaltes des Aluminiums sehr begrenzt ist, kann es – nicht zuletzt aus Gründen der Reduzierung von CO₂-Emissionen – Fälle geben, in denen auch eine Beförderung auf der Schiene in Betracht gezogen wird. Bereits heute gibt es Eisenbahnbeförderungen von geschmolzenen Metallen über kurze Strecken.

Deutschland und das Sekretariat hatten deshalb vorgeschlagen, die

für das ADR bei der 113. Tagung der WP.15 (Genf, 15. bis 17. Mai 2023) angenommenen Vorschriften mit verschiedenen Anpassungen auch in das RID aufzunehmen. Damit sollen unterschiedliche nationale Bedingungen durch einheitliche internationale Mindestanforderungen ersetzt werden.

Die Ständige Arbeitsgruppe nahm diesen Antrag mit verschiedenen Änderungen an.

Identifizierung des Wagens und gegebenenfalls des Großcontainers, Tankcontainers oder ortsbeweglichen Tanks im Beförderungspapier

Bei der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im März 2023 hatte Frankreich vorgeschlagen, in Unterabschnitt 5.4.0.2, der die Verwendung elektronischer Beförderungspapiere regelt, eine Bestimmung aufzunehmen, wonach sicherzustellen ist, dass das Beförderungsmittel, in dem die gefährlichen Güter befördert werden, anhand des elektronischen Beförderungsdokuments eindeutig identifiziert werden kann.

Belgien hatte der Ständigen Arbeitsgruppe vorgeschlagen, die von der Gemeinsamen Tagung zu Unterabschnitt 5.4.0.2 angenommene Änderung für das RID mit ein paar Anpassungen in den Unterabschnitt 5.4.0.1 zu übernehmen, da die Identifizierung des Wagens, Großcontainers, Tankcontainers oder ortsbeweglichen Tanks auch auf der Grundlage des

Beförderungsdokuments in Papierform möglich sein muss.

Da die vorgeschlagene Ergänzung zu Unterabschnitt 5.4.0.1 ohnehin der aktuellen Praxis im Eisenbahnverkehr entspricht, nahm die Ständige Arbeitsgruppe diesen Antrag an, wobei beschlossen wurde, auch in Unterabschnitt 1.1.4.4, der die Beförderung von Straßenfahrzeugen im Huckepackverkehr regelt, eine Ergänzung vorzunehmen.

Interpretation des RID

Anbringen von Großzetteln (Placards) an Wechselaufbauten

Bei der letzten Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe wurde das Sekretariat der OTIF gebeten, eine Interpretation des RID vorzubereiten, aus der hervorgeht, dass die Vorschriften für das Anbringen von Großzetteln (Placards) auch für Wechselaufbauten (Wechselbehälter) gelten. Die Ständige Arbeitsgruppe nahm diese Interpretation an und genehmigte die Veröffentlichung auf der Website der OTIF unter Referenztexte > RID 2023 > Verzeichnis der Auslegungen des RID.

Änderungsanträge zum RID

Aktualisierung verschiedener UIC-Merkblätter und International Railway Solutions

Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) veröffentlicht sogenannte UIC-Merkblätter, die in früheren Zeiten, als die Eisenbahnunternehmen noch Staatsunternehmen waren, Normencharakter hatten. Diese UIC-Merkblätter werden sukzessive in sogenannte *International Railway Solutions* (IRS) überführt, die teilweise Normencharakter und teilweise den Charakter

von bewährten Verfahren (Best Practices) haben.

Das RID enthält an verschiedenen Stellen Verweise auf UIC-Merkblätter und IRS. Die UIC informierte die Ständige Arbeitsgruppe über vorgenommene Aktualisierungen der UIC-Merkblätter und der IRS.

Die Ständige Arbeitsgruppe prüfte die vorgenommenen Änderungen und nahm eine Anpassung der Verweise auf die neuesten Ausgaben der IRS an. Der neue Verweis auf die 3. Ausgabe der IRS 50592 (Intermodale Ladeeinheiten für Vertikalumschlag, außer Sattelanhänger, zur Beförderung auf Wagen – Mindestanforderungen) wurde hingegen nur vorläufig angenommen, weil auf diese IRS auch im ADR verwiesen wird und deshalb zunächst die Entscheidung der Gemeinsamen Tagung abgewartet werden muss.

Überprüfung des orangefarbenen Streifens an Kesselwagen

Der Abschnitt 5.3.5 fordert, dass Kesselwagen für verflüssigte, tiefgekühlt verflüssigte oder gelöste Gase mit einem 30 cm breiten orangefarbenen Streifen, der den Tank in Höhe der Tankachse umschließt, gekennzeichnet sein müssen. Bezüglich des Farbtons wird in einer Fußnote auf die Beschreibung der orangefarbenen Tafeln in der Bemerkung zu Absatz 5.3.2.2.1 verwiesen. Gleichzeitig enthält das RID in Abschnitt 6.8.4 e) die Sondervorschrift für die Kennzeichnung von Tanks TM 6, die fordert, dass ein orangefarbener Streifen nach Abschnitt 5.3.5 anzubringen ist. Die Sondervorschrift TM 6 ist in der Tabelle A des RID insgesamt 141 Gasen zugeordnet.

Die Ständige Arbeitsgruppe wurde auf ein Problem aufmerksam

gemacht, das bei der letzten Sitzung der Gruppe für die administrative Zusammenarbeit (ADCO) im Rahmen der Richtlinie 2010/35/EG (Richtlinie über ortsbewegliche Druckgeräte) festgestellt worden war. Es wurde die Frage gestellt, wer für die Überprüfung des orangefarbenen Streifens zuständig sei, wenn es im Laufe der Zeit zu einem Verblässen der orangenen Farbe kommt.

Die Ständige Arbeitsgruppe stellte fest, dass die Verantwortlichkeit für die richtige Kennzeichnung gemäß Abschnitt 1.4.2 RID auf mehrere Beteiligte verteilt ist, und zwar auf den Absender, den Beförderer, den Befüller, den Betreiber des Kesselwagens und die Prüfstelle. Da es sich um eine dauerhafte Kennzeichnung handelt, war die Ständige Arbeitsgruppe mehrheitlich der Meinung, dass die Vorschriftenkonformität im Rahmen der erstmaligen Prüfung und später im Rahmen von Zwischenprüfungen und wiederkehrenden Prüfungen zu überprüfen ist.

Auf einen während der Diskussion mündlich eingebrachten Antrag, auf den orangefarbenen Streifen wie bei Tankfahrzeugen und Tankcontainern zu verzichten, wurde nicht eingegangen, weil hierfür ein gut begründeter offizieller Antrag erforderlich ist, der ausführlich auf die Auswirkungen auf die Sicherheit eingeht.

Empfehlungen der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen

Die Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE) ist eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe mit dem Ziel, zu einer widerspruchsfreien Rechtsentwicklung zwischen dem RID und dem allgemeinem Eisenbahnrecht (Eisenbahngesetzgebung bezüglich

Interoperabilität und Sicherheit) beizutragen und widersprüchliche Anforderungen an Fahrzeuge und den Eisenbahnbetrieb in Bezug auf die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter zu vermeiden. Die JCGE wird gemeinsam vom Sekretariat der OTIF und der Europäischen Kommission organisiert und bringt Gefahrgut- und Eisenbahnexperten und -expertinnen aus den Mitgliedstaaten sowie Vertreter und Vertreterinnen der relevanten Wirtschaftszweige zusammen.

Das RID enthält an verschiedenen Stellen besondere technische Anforderungen an Kesselwagen, mit denen gefährliche Güter befördert werden. Im Einzelnen handelt es sich dabei um:

- eine allgemeine Vorschrift, dass die Kesselwagen und Batteriewagen bei der höchstzulässigen Masse der Füllung den beim Eisenbahnverkehr auftretenden Beanspruchungen standhalten müssen;
- einen Mindestabstand zwischen der Kopfträgerebene und dem am weitesten vorstehenden Punkt am Tankkörper von 300 mm;
- ein minimales dynamisches Arbeitsaufnahmevermögen von 70 kJ für Puffer von Kesselwagen und Batteriewagen zur Beförderung von Gasen;
- Einrichtungen zur Energieaufnahme von mindestens 800 kJ je Wagenende an Kesselwagen für bestimmte Stoffe, die in flüssigem Zustand befördert werden, und für Gase sowie an Batteriewagen;
- Maßnahmen zur Verhinderung von Überpufferungen oder zur Begrenzung der Schäden bei Überpufferungen;

- die Möglichkeit der Ausrüstung von Wagen zur Beförderung gefährlicher Güter mit Entgleisungsdetektionseinrichtungen.

Die Arbeiten der letzten Tagung der JCGE (Bern/hybrid, 6. September 2023) wurden von Workshops vorbereitet, die von der Eisenbahngagentur der Europäischen Union (ERA) organisiert wurden und in denen Gefahrgut- und Eisenbahnexperten und -expertinnen vertreten waren. Ziel dieser Workshops war es, die oben genannten fahrzeugtechnischen Vorschriften in die einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) der OTIF für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, und die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union zu überführen, um die Bewertung der bestehenden RID-Anforderungen durch die Prüforgane gemäß ETV bzw. durch die benannten Stellen gemäß TSI zu erleichtern und Doppelprüfungen oder Widersprüche im Bewertungsprozess zu minimieren. Diese Überführung wird auch die künftige Einführung der digitalen automatischen Kupplung (DAK) und anderer sicherheitsrelevanter Anforderungen erleichtern.

Die Ständige Arbeitsgruppe stimmte den Vorschlägen der JCGE zur Anpassung der bestehenden Vorschriften des RID und zur Aufnahme von hochrangigen Sicherheitszielen in einem neuen Abschnitt 7.1.2 zu. Dieser neue Abschnitt wird auch neue Sondervorschriften für die Ausrüstung von Wagen enthalten, die auf die ETV verweisen, in denen die bisher im RID enthaltenen fahrzeugtechnischen Vorschriften künftig enthalten sein werden.

Neben dem RID-Fachausschuss müssen auch noch der Fachausschuss für technische Fragen der OTIF, der Ausschuss

für die Beförderung gefährlicher Güter der Europäischen Kommission und der Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit der Europäischen Kommission (RISC) dieser Umgestaltung der Vorschriften zustimmen. Da dieser Prozess vermutlich nicht bis zur formellen Verabschiedung der Änderungen 2025 zum RID durch den RID-Fachausschuss im Mai 2024 abgeschlossen sein dürfte, werden diese Änderungen erst zum 1. Januar 2027, zeitgleich mit den Änderungen der ETV und der TSI, in Kraft treten.

Nationale Übersetzungen des RID

Das Sekretariat erinnerte die RID-Vertragsstaaten daran, ihm einen Link zu ihrer nationalen Übersetzung des RID zuzusenden, damit dieser auf der Website der OTIF veröffentlicht werden kann. Belgien, Dänemark, Finnland, Lettland, Norwegen, die Niederlande und Schweden haben diese Links zwischenzeitlich zur Verfügung gestellt. Sie sind auf der Website der OTIF (www.otif.org) unter Referenztexte > RID 2023 eingestellt.



Würdigung der Herren Alfons Hoffmann und Henk Langenberg

Die Ständige Arbeitsgruppe verabschiedete die Herren Henk Langenberg (Niederlande) und Alfons Hoffmann (Deutschland) in den Ruhestand. Sie dankte beiden für ihre lange aktive Mitarbeit in den Arbeiten des RID-Fachausschusses, Herrn Hoffmann für die Organisation zahlreicher Arbeitsgruppensitzungen

in Deutschland und Herrn Langenberg insbesondere für seine Herzlichkeit und seinen Humor. Sie wünschte beiden Delegierten einen langen, gesunden und glücklichen Ruhestand.

Nächste Tagung

Die 17. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird

am 22. Mai 2024 stattfinden. Im Anschluss an die Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe wird am Nachmittag des 23. Mai 2024 die 58. Tagung des RID-Fachausschusses stattfinden, bei der alle Änderungen, die am 1. Januar 2025 in Kraft treten werden, formell verabschiedet werden.

Jochen Conrad

VERANSTALTUNGSKALENDER 2024

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
25.–28. März	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	UNECE	Bern - Schweiz
16.–18. April	6. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit	*	Wien - Österreich
22. Mai	17. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses		Bern - Schweiz
23. Mai	58. Tagung des RID-Fachausschusses		Bern - Schweiz
11.–12. Juni	16. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen		Bern - Schweiz (HYBRID)
13. Juni	52. Tagung der Arbeitsgruppe WG TECH		Bern - Schweiz (HYBRID)
18.–19. Juni	139. Tagung des Verwaltungsausschusses		Bern - Schweiz
17. September	Gemeinsame Sachverständigengruppe für Koordinierung		Bern - Schweiz (HYBRID)

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2024

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
25.–26. März	Auftakttagung zum Start des Projekts "Nutzung der transasiatischen Eisenbahn für ein effizientes und widerstandsfähiges Verkehrsnetz in ASEAN und darüber hinaus"	**	Jakarta - Indonesien (HYBRID)
2.–5. April	115. Tagung der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter, WP.15	UNECE	Genf - Schweiz
9.–10. April		UNIDROIT	Rom - Italien
15. April	Besprechung zwischen OTIF dem österreichischen Klimaschutzministerium	*	Wien - Österreich
24.–25. April	ADN-Übersetzungskonferenz	ZKR/CCNR	Straßburg - Frankreich
29.–30. April	Tagung einer Sachverständigengruppe für Verkehrsanbindung und Logistik	UNESCAP	Bangkok - Thailand

* Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (AU)

** Association of Southeast Asian Nations (ASEAN)

VERANSTALTUNGSKALENDER 2024

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
7. Mai	Internationales Seminar über Abfallbewirtschaftung und Eisenbahnbeförderung	CIT	Genf - Schweiz
22.-23. Mai	Internationalen Transportforum – Gipfel 2024	ITF - OECD	Leipzig - Deutschland
3.-6. Juni	Zeitweilige Arbeitsgruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen
6.-7. Juni	Berner Tage	CIT	Bern - Schweiz
24. Juni –3 Juli	64. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter	UNECE	Genf - Schweiz
25.-26. Juni	Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC)	Europäische Kommission	Brüssel - Belgien (HYBRID-TAGUNG)
20.-23. August	Expertengruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen



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

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

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

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