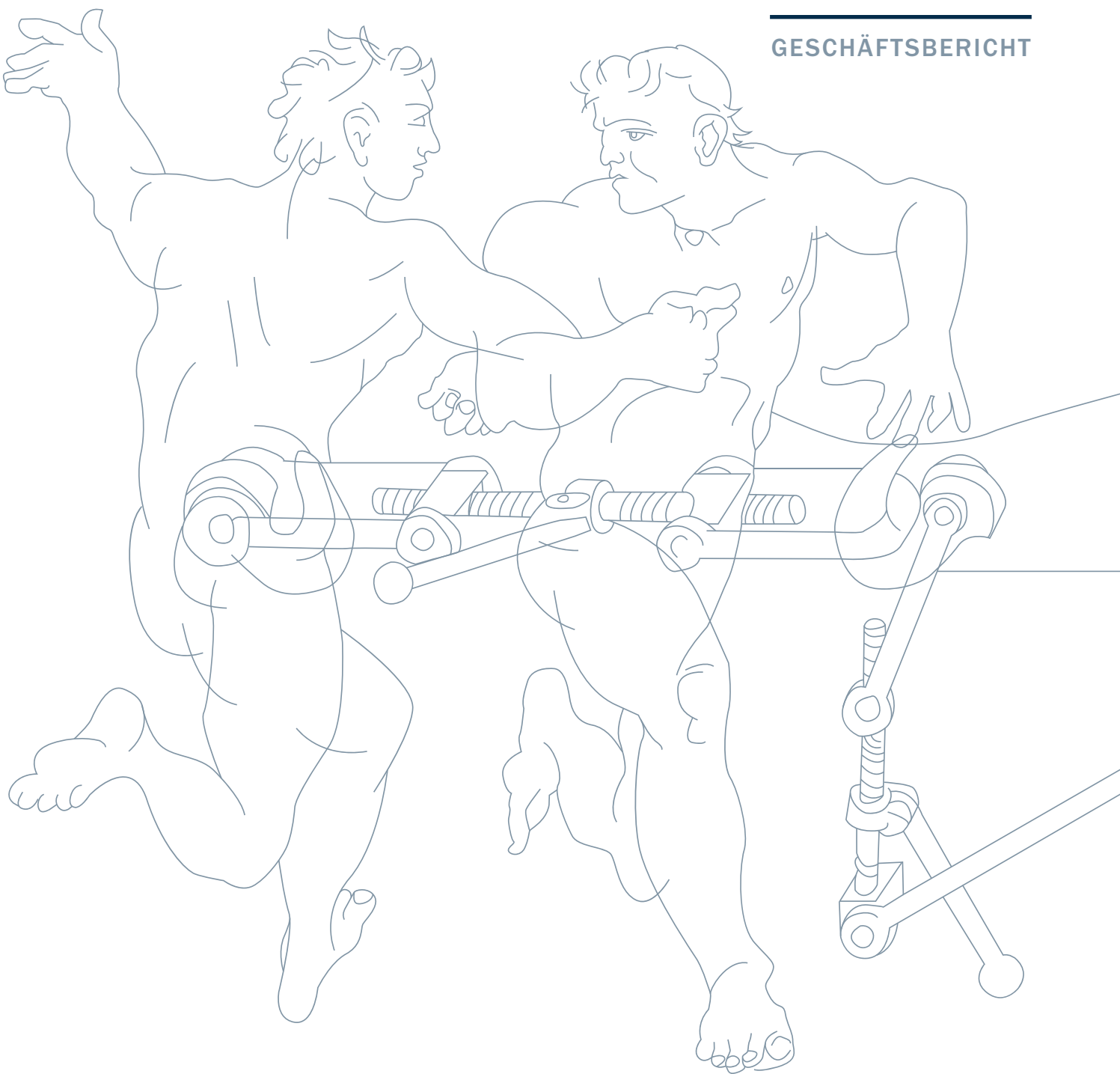




OTIF

2016

GESCHÄFTSBERICHT



OTIF

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

EINLEITUNG



Branka NEDELJKOVIĆ
Vorsitz des
Verwaltungsausschusses



Nikola MILIVOJEVIĆ
Vorsitz des
Verwaltungsausschusses



François DAVENNE
Generalsekretär der OTIF

Dieser Geschäftsbericht ist der erste seiner Art für das Arbeitsprogramm 2016 – 2017. Er ist der insgesamt dritte seit Einführung des neuen Leitspruchs der OTIF:

Verknüpfung Europas, Asiens und Afrikas durch ein einheitliches Eisenbahnrecht.

Es ist höchst erfreulich zu sehen, dass dieser Begriff der Verknüpfung zentral geworden ist. Hierzu reicht ein Blick auf die derzeit laufenden Projekte rund um autonome Fahrzeuge. Worin besteht eigentlich das zentrale Versprechen dieser neuen Entwicklung des Verkehrs?

Es besteht in der Vernetzung des Straßenverkehrs. Selbstständig fahrende Fahrzeuge würden uns im Alltag für unsere tagtäglichen Wege tatsächlich von der Last und dem Stress des Fahrens befreien. Der wichtigste Aspekt des Versprechens ruht jedoch in der Optimierung des Verkehrs durch zentralisierte Führung. Die von der OECD angestellten Projektionen zeigen ein enormes Potenzial in Bezug auf die Senkung der Emissionen in urbanen Zentren.

Der Eisenbahnverkehr, der bereits ein integriertes Netz ist, hat hier seinen entscheidenden Wettbewerbsvorteil. Wo liegt also das Verbesserungspotenzial?

Die OTIF hat es sich zum Ziel gesetzt, auf internationaler Ebene Vorschriften aufzustellen, welche die Verknüpfung der nationalen Netze untereinander ermöglichen. Damit liefert sie – gemäß ihrer traditionellen Mission – ein „gemeinsames Betriebssystem“. In Zukunft wird es notwendig sein, über Verknüpfungen mit anderen Verkehrsnetzen und/oder anderen Vorschriften nachzudenken. Hier wird dann eine interdisziplinäre Arbeit zu Informationssystemen in einem den rein europäischen Rahmen sprengenden Ausmaß nötig werden.

Vor diesem Hintergrund wird der sich in 2016 gefestigten Rolle der OTIF als Forum eine neue Bedeutung zukommen. Zum Abschluss noch ein konkretes Beispiel, das weiter hinten im Bericht detaillierter beschrieben ist: Wir arbeiten gegenwärtig mit dem Weltpostverein, der Weltzollorganisation und dem Koordinationsrat des transsibirischen Verkehrs daran, einen Rahmen für die Beförderung von Paketen zwischen Europa und China zu schaffen.

Branka Nedeljković
Vorsitz des Verwaltungsausschusses

Nikola Milivojević
Vorsitz des Verwaltungsausschusses

François Davenne
Generalsekretär der OTIF



ABKÜRZUNGEN

ADN

Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen

ADR

Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße vom 30. September 1957

APTU

Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU - Anhang F zum Übereinkommen)

ATMF

Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (Anhang G des COTIF)

AVV

Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen

CCTT

Koordinationsrat des transsibirischen Verkehrs

CEN

Europäisches Komitee für Normung

CENELEC

Europäisches Komitee für elektrotechnische Normung

CER

Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften

CIM

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (Anhang B des COTIF)

CIT

Internationales Eisenbahntransportkomitee

CIV

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (Anhang A zum COTIF)

COTIF

Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr

CSM

Gemeinsame Sicherheitsmethode

CTE

Fachausschuss für technische Fragen

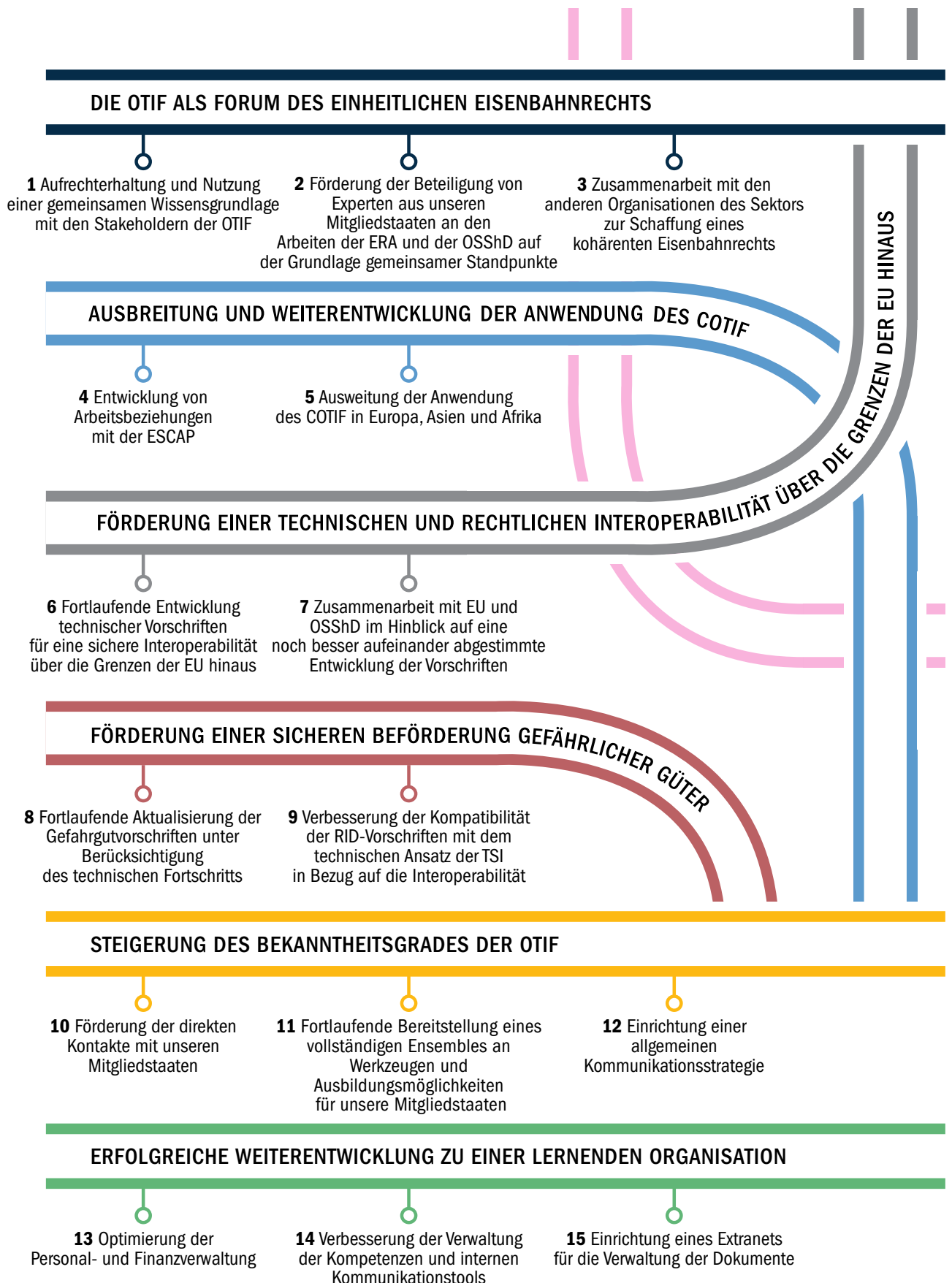
CUI

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (Anhang E des COTIF)

<p>CUV Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (Anhang D des COTIF)</p> <p>ECM Für die Instandhaltung zuständige Stelle</p> <p>EIM European Rail Infrastructure Managers</p> <p>ER Einheitliche Rechtsvorschriften</p> <p>ERA Eisenbahnagentur der Europäischen Union</p> <p>EU Europäische Union</p> <p>ETCR European Training Centre for Railways</p> <p>ETV Einheitliche technische Vorschriften</p> <p>ETV GEN-D Einheitliche technische Vorschrift – Bewertungsverfahren (Module)</p> <p>ETV GEN-G Einheitliche technische Vorschrift – Gemeinsame Sicherheitsmethode (CSM) zur Evaluierung und Bewertung von Risiken (RA)</p> <p>ETV LOC&PAS Einheitliche technische Vorschrift – Lokomotiven und Personenwagen</p> <p>ETV WAG Einheitliche technische Vorschrift – Güterwagen</p> <p>EVR Europäisches Fahrzeugregister (European Vehicle Register)</p> <p>GCC Golf-Kooperationsrat</p> <p>GD MOVE Europäische Kommission / Generaldirektion Verkehr und Mobilität</p> <p>GD NEAR Europäische Kommission / Generaldirektion Nachbarschaftspolitik und Erweiterungsverhandlungen</p> <p>GOST Technische Normen und Standards der Staaten, entwickelt und verwaltet vom Bundesamt für technische Regulierung und Metrologie, der nationalen Normungsorganisation Russlands und der Mitglieder der Internationalen Organisation für Normung (ISO)</p> <p>ISO Internationale Organisation für Normung</p> <p>MoU Memorandum of Understanding (Absichtserklärung, Vereinbarung)</p>	<p>MS Mitgliedstaat</p> <p>ECO Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit</p> <p>OECD Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung</p> <p>OSShD Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen</p> <p>OTIF Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr</p> <p>RIC Übereinkommen über den Austausch und die Benutzung der Reisezugwagen im internationalen Verkehr</p> <p>RID Ordnung für internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (Anhang C des COTIF)</p> <p>RNE RailNetEurope</p> <p>SMGS Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (der OSShD)</p> <p>SMPS Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (OSShD)</p> <p>TAF Telematikanwendungen für den Güterverkehr</p> <p>TEN-T Trans-European transport network</p> <p>TSI Technische Spezifikationen für die Interoperabilität</p> <p>UIC Internationaler Eisenbahnverband</p> <p>UNECE Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa</p> <p>UNESCAP Wirtschafts- und Sozialkommission der Vereinten Nationen für Asien und den Pazifik</p> <p>UNIDROIT Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts</p> <p>WG TECH Arbeitsgruppe des Fachausschusses für technische Fragen</p> <p>WPV Weltpostverein</p> <p>WZO Weltzollorganisation</p>
--	---

DIE STRATEGISCHEN ZIELE

Verknüpfung Europas, Asiens und Afrikas durch ein einheitliches Eisenbahnrecht



INHALTSVERZEICHNIS

1	DIE OTIF: FORUM FÜR DIE ENTWICKLUNG EINES UNIVERSELLEN EISENBAHNRECHTS	8
	Die OTIF im Herz der Harmonisierung des Eisenbahnrechts	8
	Ausweitung des geografischen Einflussbereichs der OTIF	11
	Gegenwärtiger Zeitplan	13
2	VERBESSERUNG UND MODERNISIERUNG DES EINHEITLICHEN VERTRAGSRECHTS	14
	Modernisierung und Verbesserung der Beförderungsverträge	14
	Umsetzung der Empfehlungen aus der Studie zu den Korridoren	17
	Förderung der Entwicklung unserer Partnerschaften	18
	Gegenwärtiger Zeitplan	18
3	FACHAUSSCHUSS FÜR TECHNISCHE FRAGEN: VERBESSERUNG DER INTEROPERABILITÄT UND DER SICHERHEIT	19
	Gewährleistung der Äquivalenz der Bestimmungen des COTIF zu denen der EU	19
	Entwicklung der Interoperabilität über die EU hinaus	21
	Hilfe bei der Umsetzung der Vorschriften	23
	Gegenwärtiger Zeitplan	24
4	RID-FACHAUSSCHUSS UND GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG - DIE SICHERE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER	26
	Aktualisierung des RID: Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung und RID-Fachausschuss	26
	Weiterführung der Harmonisierung zwischen RID und Anlage 2 zum SMGS und	30
	Förderung der Partnerschaften	
	Gegenwärtiger Zeitplan	32
5	DAS SEKRETARIAT DER OTIF, EINE LERNENDE ORGANISATION	33
	Optimierte und rationalisierte Verwaltung	33
	Die OTIF 2016 in Zahlen	35
	Verbesserte Präsenz und Sichtbarkeit der OTIF	36
	Gegenwärtiger Zeitplan	37



1

DIE OTIF: FORUM FÜR DIE ENTWICKLUNG EINES UNIVERSELLEN EISENBAHNRECHTS

Es ist nunmehr seit einiger Zeit ein gesteigertes Interesse an der Entwicklung des Verkehrsträgers Eisenbahn zwischen Europa und Asien auszumachen. Das Problem ist, dass die heutigen Netze ihren Aufbau aus der Zeit der großen staatlichen Monopole „geerbt“ haben. Es ist nun an der Zeit, regionale Netze einzurichten und Landstrecken globalen Ausmaßes – wie das Projekt der neuen Seidenstraße – zu entwickeln. Durch seine Flexibilität und den modernen Charakter seiner Rechtsvorschriften liefert das COTIF eine gemeinsame „Software“ für diese Globalisierung der Eisenbahn.



François DAVENNE
Generalsekretär der OTIF

DIE OTIF IM HERZ DER HARMONISIERUNG DES EISENBAHNRECHTS

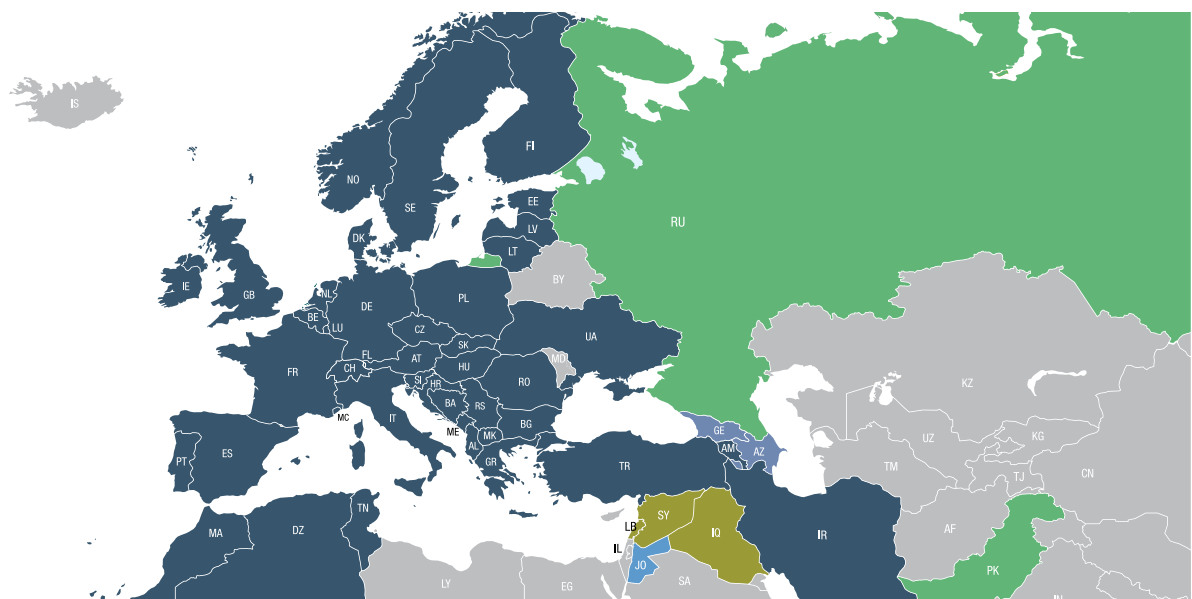
ENTWICKLUNG DER ANWENDUNG DES COTIF 1999

Mit der förmlichen Rücknahme der Vorbehalte durch die Tschechische Republik ist hier in 2016 ein großer Durchbruch gelungen, der zur homogenen Anwendung aller sieben Anhänge des COTIF 1999 in 41 der OTIF-Mitgliedstaaten geführt hat.

Es handelt sich hier um einen besonders bedeutsamen Erfolg. Die Vorschriften der OTIF sind nun effektiv ein integraler Bestandteil der

ZIEL 5

Ausweitung der Anwendung des COTIF in
Europa, Asien und Afrika



- Alle Anhänge des COTIF (42)*
- Ohne CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
- Ohne CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
- Assoziierte Mitglieder (1)
- Ruhen der Mitgliedschaft (3)
- *GB: Ohne CUI

Eisenbahngesetzgebung der Europäischen Union. Da das COTIF auf weitere Expansion ausgelegt ist, muss den interessierten Staaten klar sein, dass seine Anwendung obligatorisch ist.

Durch diese neue Situation ist es sinnvoll und effizient, in Zusammenarbeit mit der Generaldirektion Nachbarschaftspolitik und Erweiterungsverhandlungen (GD NEAR) unter dem Programm EuroMed Workshops zu organisieren, wie dies Ende Oktober 2016 in Ägypten und Israel geschehen ist.

ZWEI STABILE PFEILER DER KOOPERATION

Anders als die EU verlässt sich die OTIF für die effektive Anwendung ihrer Vorschriften ausschließlich auf die nationalen Gesetze ihrer Mitgliedstaaten. Für eine auf Expansion ausgelegte Organisation gemeinsamer Vorschriften ist dies ein Vorteil. Gleichzeitig bedeutet es jedoch auch, dass eine gemeinsame Wissensgrundlage bestehen und konstante Interaktion zwischen den Experten der Mitgliedstaaten und der diversen Stakeholder stattfinden muss.

EU und ERA

Unsere Arbeitsbeziehungen zur EU laufen und konzentrieren sich z. Z. insbesondere rund um die Entwicklung eines über die EU hinausgehenden Interoperabilitätskonzeptes. Die Koordination mit der Kommission in technischen Fragen, die in der 2013 geschlossenen Verwaltungsvereinbarung geregelt ist, wurde durch gemeinsame Anordnungen betreffend ihre praktische Umsetzung ergänzt; Letztere wurden am 30. September 2016 zwischen den Parteien vereinbart und verpflichten ERA und GD MOVE dazu, die OTIF über alle für sie relevanten Entwicklungen in der EU zu informieren.

Durch ihren internationalen Ansatz hilft die OTIF im Gegenzug bei der Lösung gewisser Probleme, die für die EU von zentraler Bedeutung sind. In Bezug auf die Lärmproblematik hat der Generalsekretär beispielsweise den Workshop moderiert, der in Rotterdam im Juni 2016 auf den TEN-T Tagen zu diesem Thema organisiert wurde. Anschließend hat die Organisation auf dem Fachausschuss für technische Fragen eine effektive Kompromisslösung für dieses grundlegende Projekt vorgeschlagen.

OSShD

Unsere Arbeitsbeziehungen mit der OSShD entwickeln sich seit der Reaktivierung des gemeinsamen Standpunkts vom 12. Februar 2003 stetig. Zur Entwicklung einer gemeinsamen Vision für den euro-asiatischen Eisenbahnverkehr wurden 2016 zwei Koordinierungstreffen abgehalten. Die OTIF beteiligt sich regelmäßig und aktiv an den Arbeitsgruppen der OSShD. Besondere Erwähnung soll an dieser Stelle ihr Engagement bei der Koordinierung und Harmonisierung des RID mit der Anlage 2 zum SMGS finden.

UIC

Um eine Pforte für die Mitgliedstaaten außerhalb der Europäischen Union werden zu können, ist es entscheidend, dass zusammen mit unseren Partnern gezielte Maßnahmen in Sachen Weiterverbreitung ergriffen werden. Jede Abteilung hat sich dazu verpflichtet, dieser Aufgabe durch das Verfassen von erläuternden Dokumenten und die Teilnahme an diversen Veranstaltungen nachzukommen.

In diesem Zusammenhang widmet das Sekretariat der Überwachung der Bemühungen zur Digitalisierung des Verkehrs seine ganz besondere Aufmerksamkeit. Insbesondere auf den Workshops der UIC unterstützt es ein Modell für die graduelle Integration internationaler Eisenbahnnetze via aufeinanderfolgende, hierarchische Ebenen, das sich für die Konzeption neuer Dienste besonders gut eignet.

Zwei „OTIF-COTIF“-Workshops im Mittelmeerraum

Die Europäische Kommission und das Sekretariat der OTIF haben gemeinsam und mit der Beteiligung des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) zur Sensibilisierung für das COTIF unter dem EuroMed Transportprojekt „Workshop - Awareness Day“ zwei Workshops mit dem Titel „OTIF-COTIF - Presentation of unified railway law“ organisiert.

Am 27. Oktober 2016 empfing das Ministerium für Verkehr der Arabischen Republik Ägypten in Kairo die Redner der OTIF und des CIT für einen mit Präsentationen angereicherten Tag der Diskussion.

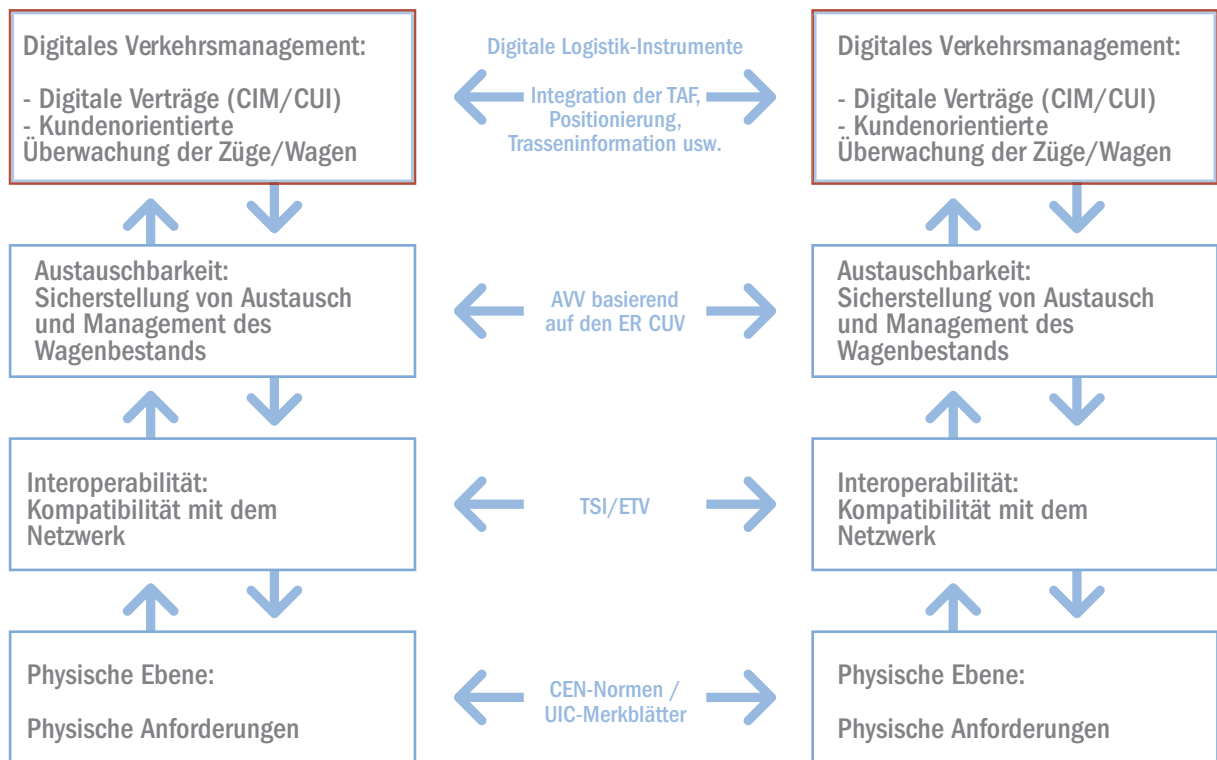
Am 2. November 2016 wurden die Redner der OTIF und des CIT dann im Ministerium für Verkehr des Staates Israel empfangen, um dort die Vorteile zu erläutern, die die Anwendung des COTIF und seiner Anhänge beziehungsweise ein Beitritt zur OTIF und zum CIT bieten.

Trainingsinitiativen Das Europakolleg in Brügge

Zum vierten Mal in Folge hat das Sekretariat auf dem Sommerkurs des European Training Centre for Railways (ETCR) in Brügge am 7. Juli 2016 das COTIF und die OTIF vorgestellt. Das ETCR ist ein unabhängiger Zusammenschluss von Unternehmen aus dem Europäischen Eisenbahnsektor. Sein Ziel besteht darin, aktuellen und künftigen Führungskräften die Möglichkeit zum Studium des europäischen Verkehrsrechts und zur Kenntnisnahme von den letzten Entwicklungen im Eisenbahnsektor zu geben. Die Beiträge des Sekretariates betrafen den Anwendungsbereich des COTIF, die Art seiner Interaktion mit dem EU-Recht und seine Bedeutung für den internationalen Verkehr innerhalb der EU und darüber hinaus.

ZIEL 2

Förderung der Einbeziehung von Experten unserer Mitgliedstaaten an den Tätigkeiten der ERA und der OSShD auf der Grundlage gemeinsamer Standpunkte

In Richtung Digitalisierung des Eisenbahnverkehrs

Training und Weiterverbreitung

In 2015 hat das Sekretariat der OTIF ein internes („in-house“) Trainingsprogramm geschaffen, das sich an Mitarbeiter der nationalen Behörden richtet, welche die technischen Anhänge des COTIF anwenden. Die Hospitanten beteiligen sich an den täglichen Aktivitäten der Abteilung für technische Interoperabilität der OTIF und erhalten gezielte Erklärungen und Erläuterungen. Im Gegenzug können sie dem Personal des Sekretariates dabei helfen, ein besseres Verständnis der Anwendung des COTIF in ihrem Staat zu erlangen. Ziel ist es, dass die Hospitanten am Ende des Trainings das neu erworbene Wissen anwenden, selbständig Trainings organisieren und auf nationaler Ebene weiterverbreiten.

2016 haben zwei Hospitanten am Programm teilgenommen, Herr Çağlar Tabak vom türkischen Generaldirektorat für Eisenbahnregulierung (DDGM) für vier Monate und Frau Milena Milačić der montenegrinischen Eisenbahndirektion für zwei Monate.

ZIEL 1

Förderung einer gemeinsamen Wissensgrundlage mit den Stakeholdern der OTIF

Steigerung des Bekanntheitsgrades der OTIF

Am 13. Oktober 2016 hat das Sekretariat der OTIF auf der 17. „International Scientific-Expert Conference on Railways – RAILCON 16“ zum Thema „internationales Eisenbahnrecht des COTIF zur Verknüpfung verschiedener Netze“ eine Präsentation gehalten über die Erreichung der rechtlichen wie der betrieblichen und technischen Interoperabilität zwischen den OTIF-Mitgliedstaaten durch die Schaffung eines Netzes verbundener Eisenbahnsysteme. Diese Präsentation war Teil des übergreifenden Trainingsprogramms zur Wissensverbreitung in den Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF, mit dem die im Eisenbahnsektor arbeitenden Personen gezielt über das OTIF-Recht informiert werden sollen.

UMSETZUNG DER BESCHLÜSSE DER GENERALVERSAMMLUNG: ANPASSUNG VON ARTIKEL 34 COTIF

Die 12. Generalversammlung der OTIF, die am 29. und 30. September 2015 in Bern stattgefunden hat, hat den teilnehmenden Mitgliedstaaten die Gelegenheit geboten, alle Vorschläge betreffend die Teilrevision des COTIF und seiner Anhänge D (ER CUV), F (ER APTU) und G (ER ATMF) zu genehmigen. Sowohl aus rechtlicher als auch aus technischer Sicht erwarten die Mitgliedstaaten der OTIF die Inkraftsetzung dieser Änderungen.

Aus diesem Grund sieht das bei der 124. Tagung des Verwaltungsausschusses (Bern, 29./30. Januar 2016) angenommene Arbeitsprogramm 2016-2017 Folgendes vor: „Mit dem Ziel, einer kohärenten und schnellen Umsetzung der Änderungen des COTIF und seiner Anhänge wird die Rechtsabteilung eine Anpassung von Artikel 34 COTIF prüfen, so dass die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen innerhalb einer bestimmten Frist angewendet werden können.“

Das Sekretariat hat eine vergleichende Studie zu den verschiedenen Umsetzungsmodalitäten der am COTIF vorgenommenen Änderungen in nationales Recht gemäß Artikel 34 COTIF durchgeführt. Diese hat ergeben, dass die gegenwärtigen Regelungen zusätzliche Verzögerungen verursachen, die mit einem in stetiger Entwicklung befindlichen Rechtsumfeld nur schwer vereinbar sind. Hier müssen sowohl das Sekretariat als auch die Mitgliedstaaten reaktionsfähiger werden.

Der Verwaltungsausschuss hat die Studie auf seiner 126. Tagung am 6. Dezember 2016 zur Kenntnis genommen und festgestellt, dass es notwendig ist:

- eine unabhängige Studie von einem ausgewiesenen Experten des Völkerrechts durchführen zu lassen,
- auf deren Grundlage 2017 eine Arbeitsgruppe zur Vorbereitung eines Beschlussvorschlags für den nächsten Revisionsausschuss einzurichten.

AUSWEITUNG DES GEOGRAFISCHEN EINFLUSSBEREICHS DER OTIF

WORKSHOP ZUR NACHBEREITUNG DES BEITRITTS IN BAKU

Am 1. November 2015 begrüßte die OTIF Aserbaidschan als ihren 50. Mitgliedstaat. In 2016 hat das Sekretariat in Zusammenarbeit mit Experten aus der Türkei, der Ukraine, und Georgien einen Workshop zur Nachbereitung des Beitritts in Baku organisiert, um dem neuen Mitglied bei der Umsetzung der konkreten Vorteile des COTIF zu helfen.

Die Entwicklung ist im Rahmen des Seidenstraßenprojektes zu betrachten, welches eine Möglichkeit bietet, an einem einheitlichen Recht für den euro-asiatischen Raum zu arbeiten. Es scheint daher, als habe die OTIF 2014 in ihrem Leitspruch: „Verknüpfung Europas, Asiens und Afrikas durch ein einheitliches Eisenbahnrecht“ strukturelle Entwicklungen des Eisenbahnsektors bereits vorausgesehen.

Die Frage nach dem „Betriebssystem“ der künftigen Seidenstraße ist für den Erfolg des Projektes von zentraler Bedeutung und das COTIF nimmt in dieser Hinsicht eine Schlüsselrolle ein.

ZIEL 3

Zusammenarbeit mit den anderen
Organisationen des Sektors zur
Schaffung eines kohärenten
Eisenbahnrechts

ZIEL 5

Ausweitung der Anwendung des COTIF in
Europa, Asien und Afrika

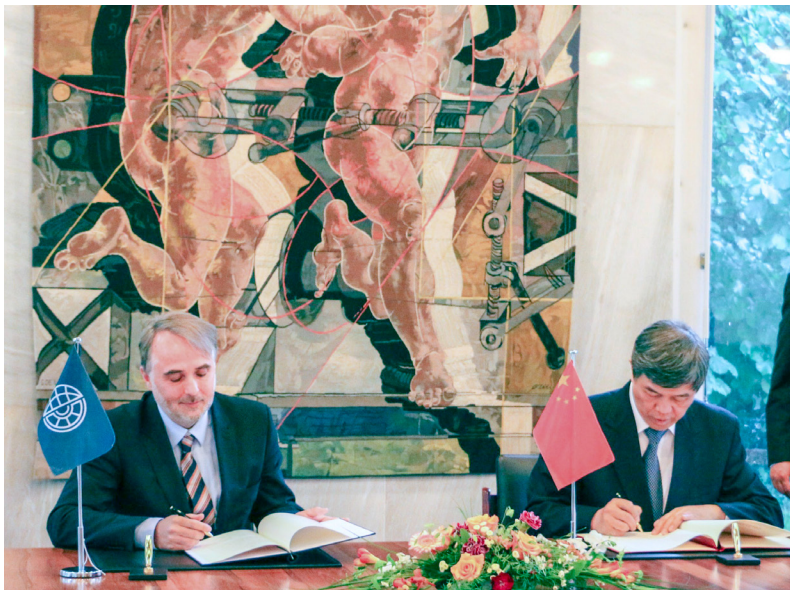
STEIGERUNG DER BEKANNTHEIT DER OTIF IN ASIEN

In 2016 hat das Sekretariat seine Sichtbarkeit in Asien verbessert. Durch die Kontakte mit der Wirtschafts- und Sozialkommission der Vereinten Nationen für Asien und den Pazifik (UNESCAP) in 2015 und die Teilnahme an der Ministerkonferenz der OSShD in Baku in 2016 ist die OTIF näher an ihre Partner in China gerückt.

Nach intensivem Austausch haben die OTIF und die Staatliche Eisenbahnverwaltung Chinas, vertreten durch den stellvertretenden Minister für Verkehr, Herrn Lu Dongfu, am 12. Juli 2016 *Memorandum of Understanding* geschlossen. Die chinesischen Vertreter waren insbesondere an der Entwicklung eines über die EU hinausgehenden Interoperabilitätskonzeptes interessiert.

Auch mit Iran pflegt die OTIF weiterhin eine enge Zusammenarbeit. Der Generalsekretär hat an der ersten „Oil, Rail and Ports Conference“ teilgenommen, die am 15. Mai in Teheran stattgefunden hat und die ihm die Gelegenheit bot, die Herausforderungen für die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in diesem Land zu erläutern, das für die künftige Seidenstraße von entscheidender Bedeutung ist.

Auch an der Beteiligung der OTIF am Projekt der Beförderung von Paketen zwischen China und Europa innerhalb eines Teams aus WPV, CIT, CCTT, WZO und den relevanten Eisenbahn- und Postbetreibern lassen sich die bevorstehenden Herausforderungen gut veranschaulichen. Dieser potentielle Markt ist immens, da der Versand von Postsendungen zwischen China und Europa jährlich um 20 % wächst.



Der stellvertretende Verkehrsminister, Herr Lu Dongfu, und der Generalsekretär, Herr F. Davenne

ZIEL 4

Entwicklung von Arbeitsbeziehungen mit der Wirtschafts- und Sozialkommission der Vereinten Nationen für Asien und den Pazifik (UNESCAP)

Der COTIF-Workshop in Baku

Im November 2015 wurde Aserbaidschan zum 50. Mitgliedstaat der OTIF. Vor diesem Hintergrund haben sich die aserbaidischen Behörden, die Eisenbahngesellschaft (ADY) und die OTIF darauf geeinigt, einen gemeinsamen Workshop zur Beitrittsnachbereitung zu organisieren mit dem Ziel, Anwendungsratschläge zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) zu geben und sich zu bewährten Praktiken, insbesondere in Bezug auf die Zusammenarbeit mit dem Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT), auszutauschen.

Hierzu wurde am 2. und 3. Mai 2016 in Baku der Workshop „Passengers, goods and dangerous goods: the ways of applying and implementing COTIF and its Appendices“ organisiert, an dem neben den Experten der OTIF und des CIT auch zahlreiche Redner aus Aserbaidschan, Georgien, der Türkei und der Ukraine teilgenommen haben. Auch die Diversität der Teilnehmer war groß, so waren sowohl Ministeriumsvertreter als auch Akteure der Privatwirtschaft zugegen.

Eine der wichtigsten Erkenntnisse des Workshops war, dass die Eisenbahnen Aserbaidschans und Georgiens ihre Aktivitäten zur Umsetzung der CIM/CIV (Anhänge B und A des COTIF)

koordinieren sollten, bevor, voraussichtlich in Sommer 2017, die Linie Baku-Tiflis-Kars geöffnet wird. Betreffend die praktischen Fragen haben die aserbaidischen Eisenbahnen angekündigt, aus den Erfahrungen der Türkei und der Ukraine lernen zu wollen, insbesondere in Bezug auf den Umgang mit dem CIM-Frachtbrief und den Grenzkontrollen. Das Sekretariat der OTIF ist jederzeit zu weiteren Hilfestellungen bereit, die zusätzlich zu der auf dem Workshop angestoßenen bilateralen Zusammenarbeit nötig werden könnten.

Im Anschluss an das Seminar hat Aserbaidschan zum ersten Mal an einer CTE-Tagung teilgenommen, war aber, aufgrund der Tatsache, dass es die Anhänge F und G des COTIF nicht anwendet, nicht stimmberechtigt.

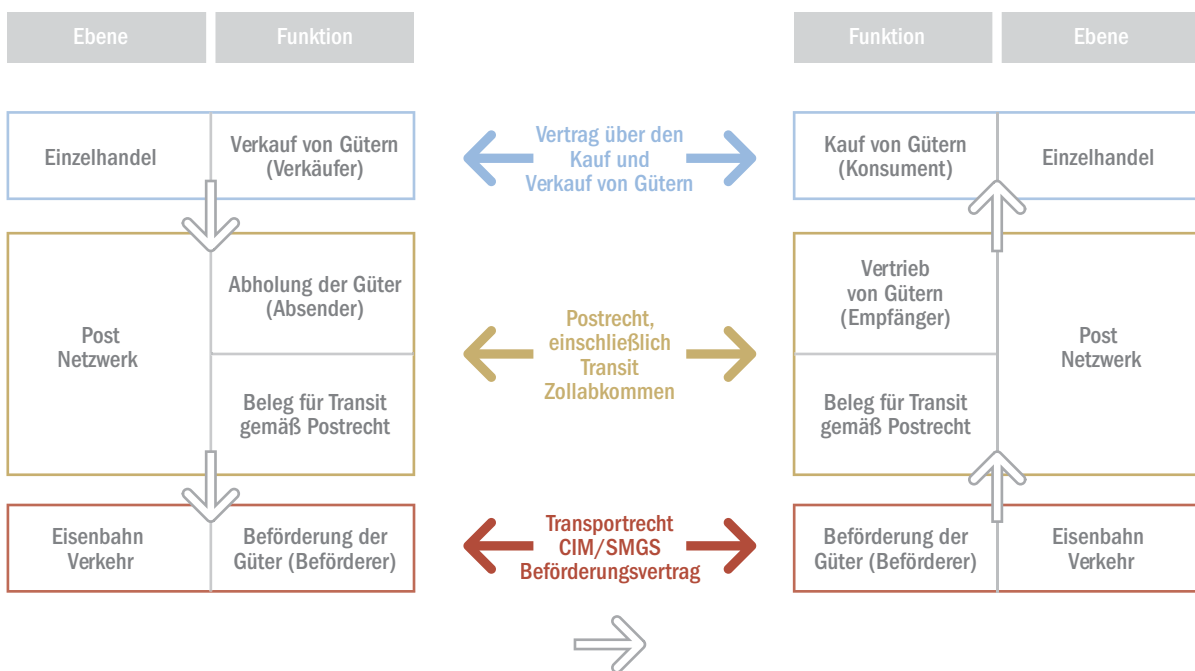
Internationale Postsendungen mit der Eisenbahn

Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT), der Weltpostverein (WPV) und der Koordinationsrat des transsibirischen Verkehrs (CCTT) haben im März 2016 eine Absichtserklärung unterzeichnet. Diese Absichtserklärung zielt darauf ab, die Durchführbarkeit einer Zustellung von Paketen per Eisenbahn, anhand von Containerzügen zwischen China und Europa, zu prüfen. Die OTIF unterstützt diese Initiative vollumfänglich seit dem Seminar über die „Internationale Eisenbahnbeförderung von Postsendungen“, das auf Initiative des Generalsekretärs des CCTT, Herrn Bessonov, in Moskau stattgefunden hat. Auf ihrem Treffen vom 21. Oktober 2016 haben OTIF und OSShD beschlossen, 2017 eine gemeinsame Absichtserklärung mit dem WPV auszuarbeiten.

Seither zeigen die zwischen China und Europa durchgeführten Testfahrten, dass die noch zu überwindenden Schwierigkeiten in der Komplexität der Schnittstellen zwischen

- dem dem Onlinehandel zugrunde liegenden Handelsrecht,
- dem Postrecht des WPV,
- dem Eisenbahnrecht der OTIF und der OSShD und
- dem Zollrecht liegen.

Die OTIF hat eine Lösung zur Klärung der Fragen vorgeschlagen, mit der diese Bewegungen durch Modellierung der verschiedenen Vorschriften und ihrer Schnittstellen organisiert werden sollten. Dieses Modell kann in folgender Darstellung verbildlicht werden. Diese beschreibt die Reise eines Pakets zwischen verschiedenen rechtlichen und physischen Ebenen: vom Verkaufsvertrag bis zum Versand des Paketes und seiner Beförderung per Eisenbahn.



GEGENWÄRTIGER ZEITPLAN

WAS HAT STATTGEFUNDEN:

3. Mai 2016: Seminar in Baku für die Region Zentralasiens.

Erstellung von Leitfäden für die korrekte Anwendung der Bewertungsverfahren (ETV GEN-D) und der Risikoevaluierung und -bewertung (ETV GEN-G).

WAS HAT SICH GEÄNDERT:

2017: Die Unterzeichnung des Memorandums of Understanding sollte 2017 zu sichtbaren Ergebnissen der Zusammenarbeit führen, beispielsweise durch die Teilnahme Chinas am CTE.

WAS IST GEPLANT:

2018: Technisches Seminar in Ankara, allerdings nicht vor 2018.

Herbst 2017 oder 2018: Seminar für die Region Maghreb im Herbst 2017 oder 2018.

Mitte 2017: Beteiligung an der Überarbeitung des Projektes für eine integrierte Eisenbahn des GCC in Abu Dhabi.

2

VERBESSERUNG UND MODERNISIERUNG DES EINHEITLICHEN VERTRAGSRECHTS

Die rechtlichen Anhänge des COTIF geben den verschiedenen, für die Durchführung von Eisenbahnverkehr notwendigen Verträgen auf dem gesamten abgedeckten geografischen Gebiet einen von allen Akteuren anerkannten harmonisierten Rahmen. Bei ihrer Weiterentwicklung muss daher sehr vorsichtig vorgegangen werden, da sie tagtäglich die Grundlage von tausenden Beförderungsverträgen bilden, in denen alle Haftungsfragen geregelt sind.

MODERNISIERUNG UND VERBESSERUNG DER BEFÖRDERUNGSVERTRÄGE

ERGEBNIS DER ARBEITSGRUPPE „ER
CUI“: FORMULIERUNG EINER KLAREN
BEGRIFFSBESTIMMUNG FÜR DEN
ANWENDUNGSBEREICH

Seit ihrer Ausarbeitung in 1999 greifen die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur (ER CUI) dem Recht der EU mit einer einfachen Idee vor: einem einheitlichen Rahmen für die Verträge zur Zuweisung von internationalen Trassen. Nun, da das vierte Eisenbahnpaket angenommen ist und die Umsetzung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes ankündigt, ist die Frage aktueller denn je. Das Sekretariat ist weiterhin überzeugt, dass vertragliche Lösungen basierend auf den überarbeiteten CUI dem Sektor bei der effizienten Verwaltung internationaler Trassen nützlich sein könnten. Der Erfolg des AVV könnte diese Herangehensweise befeuern.

Seit der 25. Tagung des Revisionsausschusses (Bern, 25.–26.6.2014) haben bereits vier Tagungen einer vom Generalsekretär mit Blick auf die Vorbereitung der Revision der ER CUI eingerichteten Arbeitsgruppe stattgefunden, die letzte davon am 31. Mai 2016.

Ihre Hauptaufgabe war es, Klarheit in den derzeit unterschiedlich ausgelegten Anwendungsbereich der CUI zu bringen, da die aktuelle Unklarheit sich negativ auf die Anwendung und die Rechtssicherheit für die Akteure, darunter vor allem die Infrastrukturbetreiber, auswirkt. Die Gruppe befasste sich aber auch mit den Fragen der Haftung der beiden am Infrastrukturnutzungsvertrag beteiligten Parteien, d. h. dem Beförderer und dem Infrastrukturbetreiber.



Aleksandr KUZMENKO
Leiter der Rechtsabteilung

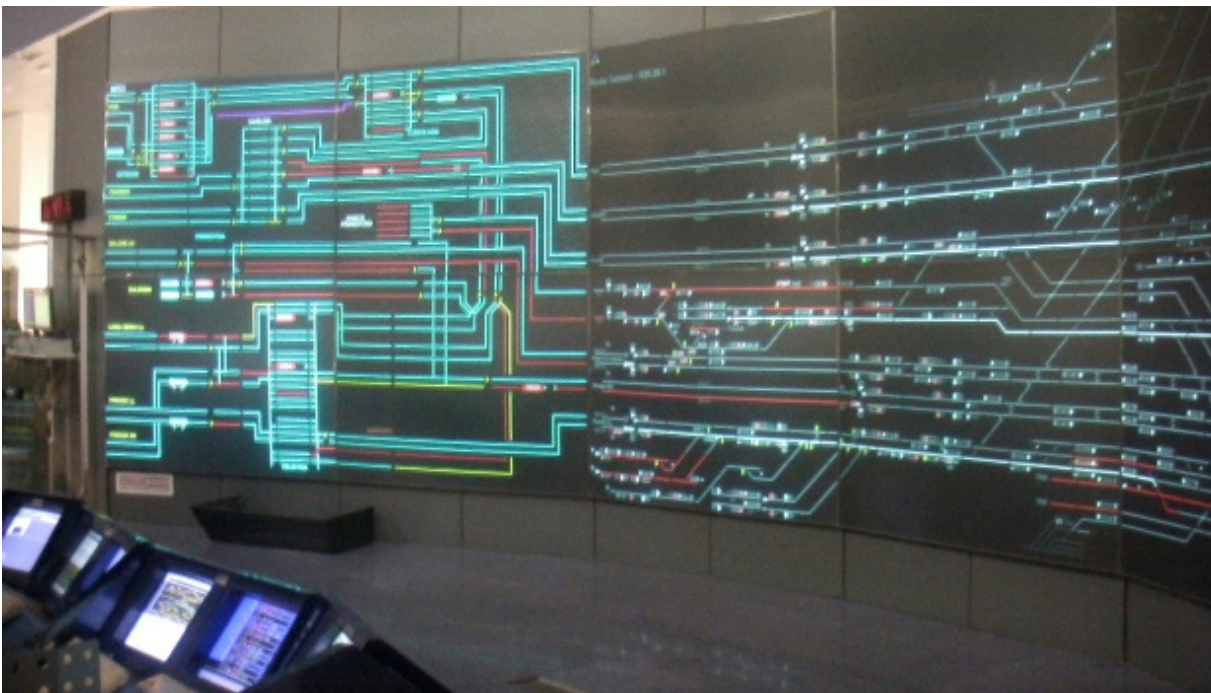
ZIEL 3

Zusammenarbeit mit den anderen
Organisationen des Sektors zur
Schaffung eines kohärenten
Eisenbahnrechts

Einige Mitgliedstaaten, die die wichtigsten europäischen Netze vertreten, sowie die Europäische Kommission und Vertreter der Stakeholder (CIT, EIM, RNE, CER) haben an den Arbeiten teilgenommen. Alle EU-Mitgliedstaaten haben die Berichte über die Tagungen der Arbeitsgruppe erhalten und waren so stets über den Stand der Arbeiten informiert. Am Ende der 4. Tagung hat die Mehrheit der Arbeitsgruppenmitglieder dem Grundsatz zugestimmt, wonach, wenn der Anwendungsbereich mit dem Rahmen der CIV- und CIM-Beförderungsverträge verknüpft bleibt, vor allem auch der Tatsache Rechnung getragen werden muss, dass die Eisenbahninfrastruktur von einem Eisenbahnunternehmen zur Durchführung internationalen Verkehrs genutzt wird.

Die ER CUI fänden daher auf Nutzungsverträge für internationale Trassen Anwendung. Diese bestehen in der Praxis aus mehreren aufeinanderfolgenden nationalen Trassen in mindestens zwei Mitgliedstaaten und werden von einem betreffenden Infrastrukturbetreiber koordiniert.

Ein in diesem Sinne angepasster Anwendungsbereich der CUI entspräche mehr dieser komplexen Realität.



UNECE AUF DEM WEG ZU EINEM EINHEITLICHEN EURO-ASIATISCHEN RECHT

Die Unterzeichnung durch 37 Staaten der UNECE der gemeinsamen Erklärung über die Förderung des Eisenbahnverkehrs zwischen Europa und Asien am 26. Februar 2013 hat dem Projekt eines „einheitlichen euro-asiatischen Eisenbahnrechts“ der UNECE, das sich jetzt auf die Frage der Beförderungsverträge für den Güterverkehr beschränkt, einen neuen Elan verliehen.

Anstelle eines den bestehenden Rechtsregimen CIM und SMGS überzustülpenden Rechts oder eines autonomen Rechts unterstützte das Sekretariat der OTIF die Einrichtung eines Schnittstellenrechts zwischen den CIM und dem SMGS, welches sich auf gesetzesartige Bestimmungen beschränken sollte, die im Anwendungsbereich der CIM und des SMGS in Übereinstimmung mit den Erwartungen der Stakeholder schnell umgesetzt werden können.

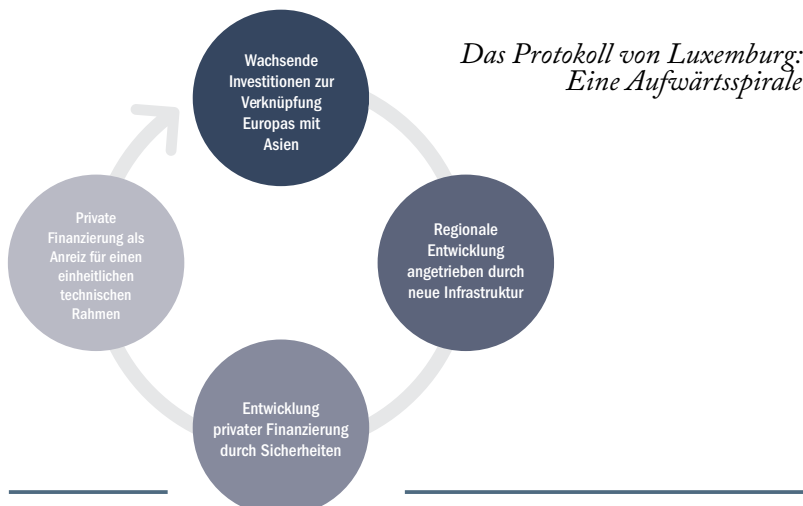
In 2015 konnte die Expertengruppe den Entwurf „einschlägiger Rechtsvorschriften“ für die Vereinheitlichung des Eisenbahnrechts zwischen Europa und Asien fertigstellen und der Arbeitsgruppe Eisenbahnverkehr (SC.2) vorlegen. Aus Sicht des Sekretariates der OTIF verkörpert dieser Entwurf ein Schnittstellenrecht zwischen den CIM und dem SMGS. Es beschränkt sich auf Gesetzesvorschriften, welche die Grundlage eines Beförderungsvertrages bilden können, der sich in nur einem Frachtbrief und vor allem in nur einem Haftungsregime niederschlägt.

Im Februar 2016 hat der Binnenverkehrsausschuss der Vereinten Nationen die Resolution Nr. 263 angenommen, mit der Eisenbahnunternehmen und im Eisenbahnverkehr tätige internationale Organisationen ermutigt werden sollen, diese Rechtsvorschriften in der Praxis zu testen und der Fortsetzung der Arbeit der Expertengruppe für ein weiteres Jahr zuzustimmen.

In 2016 haben zwei offizielle Tagungen und ein informelles Arbeitstreffen der Expertengruppe stattgefunden. Basierend auf der Resolution wurden folgende Korridore für die Durchführung von Pilotversuchen ausgewählt:

- Russische Föderation, Belarus, Polen, Deutschland,
- Turkmenistan, Iran, Türkei und eventuell
- Litauen, Belarus, Polen.

Um den Erfolg der Pilotversuche zu gewährleisten hat man sich gleichzeitig auf einen „Fahrplan“ dafür geeinigt. Das Sekretariat der OTIF wird weiterhin sein geballtes Fachwissen in diese Arbeiten einbringen, so wie es in einem Beschluss der 12. Generalversammlung zu diesem Thema festgehalten worden ist.



Das Protokoll von Luxemburg: Internationales Register der Sicherungsrechte

Das Protokoll von Luxemburg wurde auf der Diplomatischen Konferenz im Februar 2007 in Luxemburg angenommen. Es beinhaltet ein neues Rechtsregime für die Anerkennung

und Ausübung der Sicherungsrechte, wenn rollendes Eisenbahnmateriale mit einem solchen Sicherungsrecht belastet ist. In diesen Rahmen wird ein Register eingerichtet sowie eine Aufsichtsbehörde für das besagte Register. Mit dem Protokoll von Luxemburg sollen am Beispiel des bereits seit 1. März 2006 geltenden Luftfahrprotokolls private Investitionen in den Eisenbahnverkehr gefördert werden.

Trotz der beiden neuen Unterzeichner des Protokolls in 2016 (Vereinigtes Königreich im Februar und Mosambik im November) ist das Protokoll von Luxemburg noch nicht in Kraft getreten, weil die nachstehend aufgeführten beiden Bedingungen (vgl. Artikel XXIII des Protokolls) nicht erfüllt sind:

- Hinterlegung der vierten Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde. Bislang hat Luxemburg das Protokoll ratifiziert und kürzlich ist es auch von der EU genehmigt worden.
- Hinterlegung einer Bescheinigung des Sekretariates der Aufsichtsbehörde (OTIF) über die volle Funktionsfähigkeit des Internationalen Registers beim Depositar (UNIDROIT).

Auch in 2016 hat das Sekretariat der OTIF einiges zur Förderung des Protokolls beigetragen, sei es durch die Integration des Themas auf hochrangigen Tagungen, wie beispielsweise beim Empfang der chinesischen Delegation in Bern im Juli, oder durch die Ansprache des Themas bei Finanz- und Wirtschaftsorganisationen wie der OECD gemeinsam mit UNIDROIT.

Das Sekretariat ist der Überzeugung, dass das Protokoll von Luxemburg zur Entwicklung der Interoperabilität im Eisenbahnverkehr beitragen wird. Der Erfolg des Sicherungsmechanismus fußt auf der Möglichkeit einer Wiederverwendung der Investitionen auf anderen Netzen. In diesem Sinne sollte die Entwicklung privater Investitionen, die durch dingliche Sicherheiten auf Rollmaterial gesichert sind, der Anwendung des einheitlichen technischen Rahmens der OTIF förderlich sein.

UMSETZUNG DER EMPFEHLUNGEN AUS DER STUDIE ZU DEN KORRIDOREN

Die von der OTIF 2014 und 2015 durchgeführte Studie zu den Korridoren sollte am Beispiel von zwei euro-asiatischen Korridoren aufzeigen, in welchen Bereichen die OTIF einen tatsächlichen Mehrwert für den Aufbau dieser Strecken beisteuern kann. Vor der Veröffentlichung der Studie im März 2016 hat das Sekretariat der OTIF seine wichtigsten Partner konsultiert: die Europäische Kommission, die ERA, die UNECE, UNESCAP, die OSShD, die UIC, die ECO, das CER und das CIT.

Aus der Studie ergeben sich die folgenden Hauptstoßrichtungen:

1. Einrichtung einer partnerschaftlichen Arbeit mit der OSShD: Die OTIF hat eine Diskussion angestoßen, in deren Rahmen neue Themen für gemeinsames Handeln gefunden werden sollen, insbesondere im Bereich der technischen Regulierung. Russland wurde innerhalb der OTIF mehr Bedeutung gegeben, dies zeigt sich besonders deutlich bei der Gefahrgutbeförderung.
2. Harmonisierung der Nutzungsverträge für Fahrzeuge, dem Bindeglied zwischen Halter und Beförderer: Die Bereitstellung einheitlicher Bedingungen für die Intervention der Halter von Privatwagen auf den großen euro-asiatischen Korridoren ist eine der Schlüsselbedingungen für den Erfolg des Containerverkehrs.
3. Harmonisierung des Datenaustauschs als weiterer Schlüssel für eine erfolgreiche Entwicklung des Verkehrs: Ausgehend von der TSI TAF, die ein kohärentes Modell für diesen Austausch liefert, hat die OTIF in enger Zusammenarbeit mit ERA und OSShD an einem gemeinsamen Verständnis gearbeitet.
4. Weiterverbreitung und Ausbildung: In Zusammenarbeit mit dem CIT hat die OTIF ihre Anstrengungen erhöht, denn fehlendes Wissen und die sich daraus ergebenden Fehler können ebenfalls einen der Hauptgründe für gravierende Funktionsschwächen darstellen. Weitere Ausbildungstätigkeiten haben in Zusammenhang mit der Strategie der OTIF rund um den Beitritt neuer Mitgliedstaaten stattgefunden. Wir erwarten in 2017 sichtbare Ergebnisse aus diesen Aktivitäten. Dass die Aktivitäten fortgesetzt werden, bedarf hier keiner gesonderten Erwähnung.

ZIEL 7

Zusammenarbeit mit EU und OSShD
im Hinblick auf eine noch besser
aufeinander abgestimmte Entwicklung
der Vorschriften

FÖRDERUNG DER ENTWICKLUNG UNSERER PARTNERSCHAFTEN

PARTNERSCHAFT MIT DEM CIT

Auch in 2016 war die Partnerschaft mit dem Internationalen Eisenbahntransportkomitee wieder ein Schlüsselement für die Rechtsabteilung:

- einerseits, weil es für das Sekretariat der OTIF wichtig ist, sich bei der Lösung praktischer Probleme und der Konzeption neuer Rechtstexte auf die betriebliche Erfahrung der Eisenbahnunternehmen und eine realitätsgetreue Einschätzung der Hindernisse des Sektors stützen zu können;
- andererseits, weil, obwohl die Aufgabe des CIT in der Vertretung der Interessen seiner Mitglieder besteht, es eine privilegierte Position mit Blick auf die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM/CIV innehat,

da es unterstützende Dokumente wie den CIM-Frachtbrief und die Beförderungsausweise für CIV-Fahrgäste entwickelt, die in ganz Europa und darüber hinaus anerkannt werden.

PARTNERSCHAFT MIT DER OSShD

Die Zusammenarbeit mit der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) fußt auf dem gemeinsamen Standpunkt vom 12. Februar 2003. Durch regelmäßige Kontakte auf Führungsebene der beiden Organisationen wird sichergestellt, dass strategische Fragen gemeinsamen Interesses sowie Meinungsverschiedenheiten offen und rechtzeitig diskutiert werden können. Wie die Teilnahme von Experten der OTIF an den Arbeitsgruppen der OSShD beweist, hat sich eine tatsächliche Partnerschaft entwickelt.

Am 21. Oktober 2016 hat das jährliche Führungstreffen des OSShD-Komitees und der OTIF in Warschau stattgefunden. Bei diesem Anlass sind alle Themen in Bezug auf die Verbesserung der Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit des internationalen Eisenbahnverkehrs sowie die weitere Entwicklung des euro-asiatischen Eisenbahnverkehrs zur Sprache gebracht worden, einschließlich der Zusammenarbeit zur Harmonisierung des RID mit Anlage 2 zum SMGS, der Schaffung förderlicher Bedingungen für die Anwendung des Frachtbriefs CIM/SMGS und der Erleichterung des Projektes für die Beförderung von Postsendungen im Eisenbahnverkehr zwischen China und Europa.

ZIEL 1

Förderung einer gemeinsamen Wissensgrundlage mit den Stakeholdern der OTIF

GEGENWÄRTIGER ZEITPLAN

WAS HAT STATTGEFUNDEN:

Arbeitsgruppen zur Überarbeitung des gemeinsamen Standpunktes mit der OSShD organisieren: In seinem Brief LAW-16023 vom 12. Mai 2016 hat der Generalsekretär Änderungsvorschläge betreffend die im gemeinsamen Standpunkt der OTIF und der OSShD festgelegten gemeinsamen Aktionen gemacht.

Mai 2016: Arbeitsgruppe CUI: Für die Artikel der CUI, die den Anwendungsbereich, die Begriffsbestimmungen und die Haftung regeln, ist ein Änderungsentwurf (einschließlich Anpassung der Erläuternden Bemerkungen) vorbereitet worden.

WAS HAT SICH GEÄNDERT:

Ende 2016: Arbeitsgruppe CIM: Die Fortsetzung der Arbeiten zum elektronischen Frachtbrief ist solange verschoben, bis dem Generalsekretär der OTIF der Bericht des CIT vorliegt (vgl. Beschluss der 12. Generalversammlung).

Ende 2016: Teilnahme an der Überarbeitung des GCC-Projektes. Diese Entwicklung sollte 2017 beginnen.

WAS IST GEPLANT:

7.-10. November 2017 (Warschau) – jährliches Treffen der OSShD-Kommission für Transportpolitik und Entwicklungsstrategie

27. February - 1. March 2018: 26. Tagung des Revisionsausschusses

3

FACHAUSSCHUSS FÜR TECHNISCHE FRAGEN: VERBESSERUNG DER INTEROPERABILITÄT UND DER SICHERHEIT

Die technischen Bestimmungen des COTIF sind von Beginn an äquivalent zu den EU-Vorschriften. Die OTIF entwickelt moderne, zukunftstaugliche Vorschriften, welche eine solide Grundlage für die Entwicklungen und Innovationen der kommenden Jahrzehnte im Eisenbahnsektor liefern.

GEWÄHRLEISTUNG DER ÄQUIVALENZ DER BESTIMMUNGEN DES COTIF ZU DENEN DER EU

FACHAUSSCHUSS FÜR TECHNISCHE FRAGEN

Die Schweiz hatte den Vorsitz der 9. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) inne, der am 7. und 8. Juni 2016 in Bern stattfand. 30 Mitgliedstaaten der OTIF waren anwesend oder vertreten, 29 davon stimmberechtigt.

Der CTE hat Änderungen an der ETV WAG angenommen, darunter insbesondere die Einführung von Genehmigungsanforderungen betreffend Verbundstoff-Bremsklötze, die jetzt als Interoperabilitätskomponenten für Bremssysteme bewertet und genehmigt werden können. Die Ausrüstung existierender Wagen mit Verbundstoff-Bremsklötzen anstelle der traditionellen Grauguss-Bremsklötze verringert die Rauheit der Laufflächen und somit auch das Vorbeifahrgeräusch von Güterzügen. Seit 2012 müssen neue Wagen mit Verbundstoff-Bremsklötze oder anderen Bremsklotzarten ausgerüstet sein, die keine Rauheit der Laufflächen verursachen, d. h. beispielsweise Scheibenbremsen.

Daraufhin hat der CTE Änderungen an der ETV GEN-G über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken angenommen. Ziel dieser Änderungen war die Erleichterung der gegenseitigen Anerkennung der Bewertungsergebnisse zu strukturellen Teilsystemen und Fahrzeugen zwischen Staaten, insbesondere in Fällen, wo der Vorschlagende sich für die Anwendung einer expliziten Risikoabschätzung entscheidet. In derartigen Fällen könnten harmonisierte Entwurfsziele verwendet werden, um die Akzeptanz von Risiken aufzuzeigen, die durch Funktionsausfälle eines technischen Systems verursacht werden.



Bas LEERMAKERS
Leiter der Abteilung für
technische Interoperabilität

ZIEL 6

Fortlaufende Entwicklung technischer
Vorschriften für eine sichere
Interoperabilität über die EU hinaus

Beide Beschlüsse zur Änderung der ETV sind den Mitgliedstaaten mitgeteilt worden und am 1. Dezember 2016 in Kraft getreten. Die Änderungen sowie die konsolidierten Fassungen der ETV sind auf der Website der OTIF verfügbar.

Der CTE hat darüber hinaus auch ein vom Sekretariat der OTIF verfasstes erläuterndes Dokument zur ETV GEN-D angenommen. In der ETV GEN-D werden die Verfahren zur Prüfung der Konformität mit den ETV beschrieben, das erläuternde Dokument hilft dem Leser beim Verständnis der diesen Verfahren zugrunde liegenden Prinzipien. Das Sekretariat hat das erläuternde Dokument auf der Website der OTIF veröffentlicht.

Ferner hat der CTE die Entwicklung von Vorschriften über Telematik-anwendungen für den Güterverkehr (TSI TAF) und für eine über die EU hinausgehende Interoperabilität unterstützt.

Beide Themen werden in diesem Abschnitt näher beschrieben.

Die technischen Vorschriften der OTIF



VORBEREITUNG DER ETV TAF

Nachdem das Sekretariat in 2015 eine Studie über die Durchführbarkeit einer Transposition der Telematikanwendungen für den Güterverkehr (TSI TAF) in COTIF-Recht veröffentlicht und Anfang 2016 einen TAF-Workshop für Nicht-EU-Mitgliedstaaten organisiert hatte, hat der CTE die WG TECH beauftragt, für den CTE 10 einen Vorschlag für die Übertragung der TSI TAF in eine ETV vorzubereiten. Die Umsetzung dieser ETV TAF wird freiwillig sein, was bedeutet, dass es keine Frist gibt, nach deren Ablauf diese ETV oder Teile davon umgesetzt sein müssen. Wenn jedoch Verfahren oder Technologien entwickelt bzw. Telematikanwendungen gekauft werden, die in den Anwendungsbereich dieser ETV TAF fallen, ist die Anwendung der ETV TAF obligatorisch. Dies bedeutet, dass neue Verfahren, Technologien oder Ausrüstungen dieser Art die Anforderungen der ETV TAF erfüllen müssen. Im Laufe des Jahres 2016 ist der Entwurf von der WG TECH mit Blick auf seine Annahme im CTE 10 in 2017 überarbeitet worden.

ENTWICKLUNG DER INTEROPERABILITÄT ÜBER DIE EU HINAUS

EIN NEUER ANHANG H

Auf der Generalversammlung 2015 hat der Generalsekretär die Idee propagiert, im COTIF eine rechtliche Grundlage dafür zu schaffen, die Interoperabilität auch über die EU hinaus zu fördern. Interoperabilität bedeutet in diesem Zusammenhang die sichere und ununterbrochene Bewegung von Zügen auf und zwischen Eisenbahnsystemen benachbarter Staaten. Eisenbahnunternehmen wären dann praktisch in der Lage, einen vollständigen Zug von seinem Abgangsort in einem Staat bis zu seinem Bestimmungsort in einem anderen Staat zu betreiben, ohne dass dieser aus technischen oder betrieblichen Gründen an der/den Grenze(n) anhalten müsste.

Die Interoperabilität birgt das Potenzial, die Effizienz im internationalen Eisenbahnverkehr erheblich zu steigern. Die Notwendigkeit einer Neukonfiguration von Zügen an Grenzbahnhöfen könnte sinken, wenn benachbarte Staaten vereinbaren, dass Züge die Grenzen ohne anzuhalten überfahren dürfen. Eine Effizienzsteigerung ist unabdingbar, wenn der Eisenbahnverkehr international mit anderen Verkehrsträgern mithalten will.

In Übereinstimmung mit den Diskussionen, die 2016 mit Partnerorganisationen und im CTE 9 geführt wurden, schlägt das Sekretariat vor, die Interoperabilität über die EU hinaus anhand folgender zwei Parallelpfade zu verfolgen:

1. Den Vorschriften zu Sicherheit und Betrieb, die insbesondere Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber betreffen, um den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr zu gewährleisten; dazu gehört auch die Zertifizierung und Überwachung von Eisenbahnunternehmen.
2. Den Schienennetz-Zugangsbedingungen, die regeln, unter welchen Bedingungen ein Eisenbahnunternehmen im internationalen Verkehr seine Züge in einem Staat betreiben kann, einschließlich u. a. Erteilung von Genehmigungen, Entgelte und Fahrwegszuweisung.

Diese beiden Themen können getrennt voneinander betrachtet werden.

Die Diskussion zur erstgenannten Entwicklung sind 2016 gut vorangeschritten, so dass das Sekretariat zum Ende des Jahres bereits mit der Ausarbeitung eines neuen Anhangs H zum COTIF begonnen hat, dem folgende Prinzipien zugrunde liegen:

- Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber müssen ein eigenes Sicherheitsmanagementsystem einrichten,
- jeder Staat richtet eine Zertifizierungsbehörde für die Zertifizierung von Eisenbahnunternehmen ein,
- die Zertifizierungsbehörden arbeiten zusammen, um die gegenseitige Anerkennung der Bescheinigungen so weit wie möglich zu gewährleisten,
- die Staaten überwachen die korrekte Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems der Eisenbahnunternehmen,
- der CTE ist zuständig für die Annahme von Anlagen für die harmonisierte Umsetzung der Anforderungen des neuen Anhangs H.

Der Vorschlag des Sekretariates sollte diskutiert, überarbeitet und

Interoperabilität und Fahrzeugaustausch

Interoperabilität bedeutet, dass ein Zug eine Grenze überfahren und auf dem Netz des Nachbarstaates weiterfahren kann, ohne anhalten zu müssen. Der Zug bleibt in diesem Falle auch unter der Kontrolle eines einzigen Eisenbahnunternehmens.

Eine Folge der Interoperabilität ist, dass der Infrastrukturbetreiber in der Lage sein muss, mit verschiedenen Eisenbahnunternehmen unter harmonisierten Betriebsvorschriften zusammenzuarbeiten. In der EU geht die Interoperabilität einher mit Marktöffnung und Wettbewerb, was bedeutet, dass neue Eisenbahnunternehmen entstehen können, die mit den anderen Eisenbahnunternehmen in Konkurrenz treten. Nichtsdestoweniger ist Interoperabilität auch ohne Wettbewerb möglich, wenn beispielsweise zwei Länder vereinbaren, dass ihre staatlichen Eisenbahnunternehmen jeweils auf dem Netz des anderen Betrieb führen dürfen.

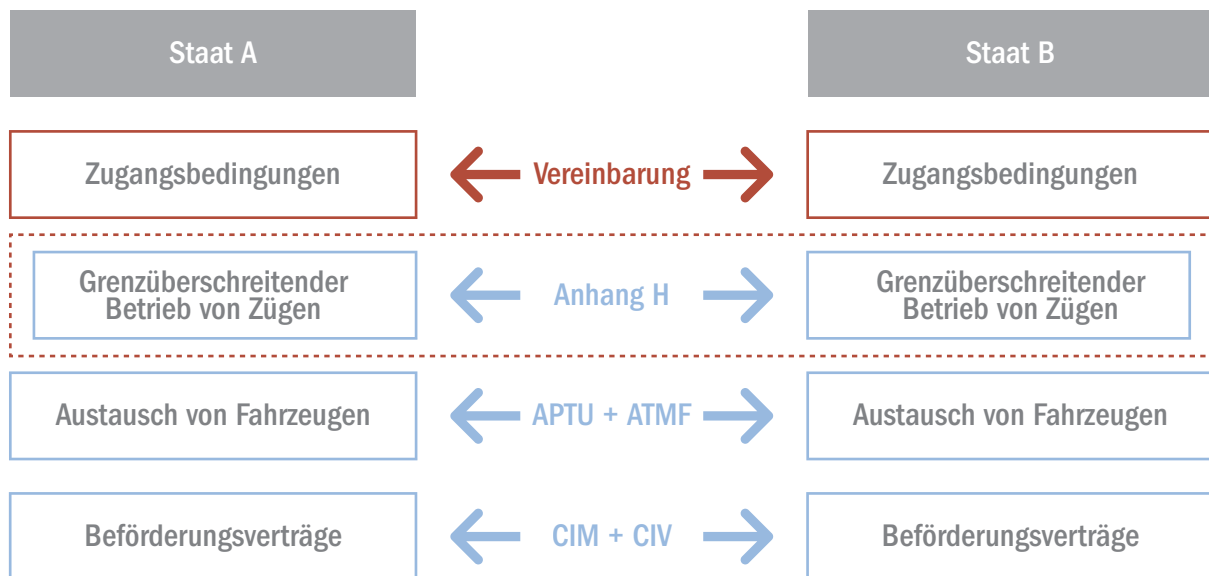
Interoperabilität setzt ein hohes Maß an technischer und betrieblicher Harmonisierung voraus, da der Betrieb von Zügen auf benachbarten Netzen bedeutet, dass Maßnahmen in Bezug auf die Schnittstellen zwischen Fahrzeug und Infrastruktur sowie in Bezug auf Betriebsvorschriften, Qualifikationen der Triebfahrzeugführer, verwendete Sprachen, Vorschriften zum Datenaustausch und zur Datensicherheit usw. getroffen werden müssen. Dies stellt eine beachtliche Herausforderung dar, zumal eine solche Harmonisierung bereits auf nationaler Ebene schwer zu erreichen ist.

Die Alternative zur Interoperabilität ist ein auf dem Fahrzeugaustausch basierender internationaler Eisenbahnverkehr. Es handelt sich hierbei um das „klassische“ Modell, das über ein Jahrhundert lang angewendet wurde. Hierbei werden Güter- oder Personenwagen an Grenzbahnhöfen von einem Eisenbahnunternehmen an ein anderes übergeben. Bei diesem Modell ist das Niveau der technischen, betrieblichen und sicherheitsrelevanten Harmonisierung deutlich geringer, da die internationalen Güter- und Personenwagen von dem (oder einem) nationalen Eisenbahnunternehmen betrieben werden. Die Beibehaltung solcher Spezifikationen auf internationaler Ebene wird auch in Zukunft entscheidend sein.

weiterentwickelt werden, zunächst im CTE in 2017 und anschließend im Revisionsausschuss und in der Generalversammlung in 2018.

Für die Entwicklung der Schienennetz-Zugangsbedingungen plant das Sekretariat die Einrichtung einer separaten Arbeitsgruppe unter der Leitung der Rechtsabteilung.

Anwendungsbereich des neuen Anhangs H



VIERTES EISENBAHNPAKET

Im Juni 2016 sind in der Europäischen Union drei Rechtsakte als Teil des sogenannten vierten Eisenbahnpakets in Kraft getreten:

- Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004,
- Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und
- Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit

Die Europäische Kommission hat der WG TECH ihre Analyse darüber präsentiert, welche Änderungen an den ATMF und APTU zur Beibehaltung der vollen Äquivalenz mit den am EU-Recht durch das vierte Eisenbahnpaket vorgenommenen Änderungen erforderlich sind. Sie hat ihre Ergebnisse in Form zweier vergleichender Tabellen präsentiert. Auf der Grundlage dieser Tabellen hat das Sekretariat der OTIF seine Änderungsentwürfe für die APTU und ATMF vorbereitet. Basierend auf den Diskussionen der WG TECH sollten 2017 dann die Dokumententwürfe für den CTE gefertigt werden. Nach der Prüfung durch den CTE wird der Revisionsausschuss für die Beschlussfassung zu den Änderungen zuständig sein.

HILFE BEI DER UMSETZUNG DER VORSCHRIFTEN

AUSTAUSCHBARE PERSONENWAGEN

Seit 2013 plädiert das Sekretariat der OTIF für die Aufnahme von Spezifikationen für austauschbare Güterwagen in die TSI und ETV. Auf Vorschlag des Sekretariates ist die Arbeit in zwei Teile gesplittet worden. Einerseits die Entwicklung von Vorschriften zur Ermöglichung einer einmaligen Genehmigung/Zulassung von Personenwagen und andererseits Spezifikationen für Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen, so dass Personenwagen unterschiedlicher Betreiber zusammengekoppelt werden können.

Für den ersten Teil hat die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) daher die Arbeitsgruppe „Unique Authorisation“ eingerichtet, welche ihre Arbeiten im Dezember 2015 abgeschlossen und der Europäischen Kommission eine entsprechende Empfehlung unterbreitet hat.

Für den zweiten Teil, die Harmonisierung der Fahrzeugschnittstellen, hat die WG TECH 2015 eine Liste der Parameter erstellt und verabschiedet, die als Input an eine ERA-Arbeitsgruppe geleitet wurde. Im Laufe des Jahres 2016 hat die ERA dann Spezifikationen für austauschbare Personenwagen entworfen. In Übereinstimmung mit den Arbeiten des Sekretariates der OTIF war die Idee, für Fahrzeuge, die für den allgemeinen Betrieb bestimmt sind, eine neue, optionale Klausel in die TSI LOC&PAS zu integrieren.

Das Sekretariat der OTIF verfolgt die Arbeiten aus nächster Nähe und liefert insbesondere in Bezug auf das Erfordernis der Kompatibilität mit RIC-Wagen Anregungen und Vorschläge. Sobald die Arbeiten auf EU-Ebene mit der Veröffentlichung einer überarbeiteten TSI abgeschlossen sind, wird das Sekretariat die Anforderungen in die ETV LOC&PAS für neue Wagen und die Aufrüstung existierender Wagen übertragen.

FAHRZEUGREGISTER

Seit 2013 arbeitet die ERA an der „Rationalisierung der fahrzeugbezogenen Register“, mit dem Ziel, Ratschläge zur Konsolidierung der Register zu geben. Am 15. Juni 2016 ist mit der Einführung des vierten Eisenbahnpakets die Forderung nach der Einrichtung eines Europäischen Fahrzeugregisters (EVR) aufgestellt worden. In Zukunft wird ein EVR alle nationalen Fahrzeugregister der EU-Mitgliedstaaten ersetzen.

Die Einrichtung des EVR ist für die OTIF von Bedeutung, da es wichtig ist, dass das künftige EVR und die NVR der Nicht-EU-Mitgliedstaaten verbunden bleiben. Zur Vertretung der Interessen der OTIF nimmt das Sekretariat daher beratend an den Arbeiten der ERA teil. Die technischen und funktionalen Spezifikationen des EVR werden im Laufe des Jahres 2017 entwickelt werden.

LÄRMREDUZIERUNG

Auf der 29. Tagung der WG TECH hat die ERA eine Präsentation über die neue Taskforce gegeben, die die Möglichkeiten zur Senkung des Rollgeräusches alter Güterwagen in den EU-Mitgliedstaaten untersucht.

In der Praxis würde dies die Umrüstung bestehender Güterwagen von Grauguss-Bremsklötzen auf Verbundstoff-Bremsklötze bedeuten. Verbundstoff-Bremsklötze polieren die Lauffläche der Räder beim Bremsen und verringern das Rollgeräusch dieser Wagen damit erheblich.

ZIEL 7

Zusammenarbeit mit EU und OSShD
im Hinblick auf eine noch besser
aufeinander abgestimmte Entwicklung
der Vorschriften

Das Sekretariat der OTIF hat darauf hingewiesen, dass dort, wo keine äquivalenten COTIF-Bestimmungen existieren, verbindliche EU-Maßnahmen auf im internationalen Verkehr aus Nicht-EU-Staaten kommende Fahrzeuge rechtlich nicht durchsetzbar sein könnten. Es hat daher eine gemeinsame Herangehensweise zwischen OTIF und EU als wirksamere Alternative vorgeschlagen.

Anstelle des Bestrebens, alle Güterwagen leise machen zu wollen, hat das Sekretariat der OTIF der Taskforce vorgeschlagen, dass nach alternativen Möglichkeiten gesucht werden könnte, die hauptsächlich dort wirken, wo die Lärmproblematik akut ist. In diesem Sinne hat das Sekretariat der OTIF das Konzept der „leisen Güterkorridore“ als möglichen Ansatz präsentiert. Hier könnte das Vorbeifahrgeräusch als Kompatibilitätsparameter zwischen Netz und Fahrzeuge definiert werden. Es läge dann in der Verantwortung des Eisenbahnunternehmens, auf den festgelegten Korridoren nur „leise“ Güterwagen zu betreiben.

Obwohl auch dieser Ansatz seine Schwächen hat, wie u. a. einen administrativen Mehraufwand und mögliche Unklarheiten in Bezug auf lokale Bestimmungen und Beschränkungen der Interoperabilität, wäre der wirtschaftliche Nutzen erheblich, da die Nachrüstung der gesamten Flotte vermieden werden könnte und der Umsetzung keine größeren rechtlichen Hürden im Weg stünden. Die Anregungen des Sekretariates wurden in den Berichtentwurf der ERA integriert, der 2017 fertiggestellt werden soll.

ENTWICKLUNGEN IN BEZUG AUF DIE AKKREDITIERUNG UND KONTROLLE DER BENANNTEN STELLEN IN DER EU

Im März 2016 hat die ERA ein Akkreditierungssystem für benannte Stellen entwickelt. Obwohl seine Anwendung auf dem Grundsatz der Freiwilligkeit basiert, legt dieses System harmonisierte Anforderungen für die Prüfung der Kompetenzen von benannten Stellen in der EU vor deren Bekanntgabe durch die EU-Mitgliedstaaten fest.

Nachdem diese Arbeiten abgeschlossen und veröffentlicht waren, hat die ERA eine Arbeitsgruppe zur Beobachtung der benannten Stellen eingerichtet. Die Arbeitsgruppe hat den Auftrag, ein theoretisches Modell zu entwickeln, mit dem die ERA die Leistung der benannten Stellen überwachen kann. Zweck der Überwachung ist, das Vertrauen in die Arbeit der benannten Stellen im Eisenbahnsektor als fundamentalem Pfeiler im Genehmigungsprozess zu verbessern.

Im Anschluss an die 2016 geführten Diskussionen hat das Sekretariat der OTIF einen spezifischen Handlungsplan vorgeschlagen, der dem CTE 2017 zur Prüfung vorgelegt wird.

GEGENWÄRTIGER ZEITPLAN

2016

17. und 18. Februar: WG TECH 28 (Ort noch zu bestimmen)

7. und 8. Juni: CTE 9 (Bern)

7. und 8. September: WG TECH 29 (Lille)

16. und 17. November WG TECH 30 (Bern)

2017

21. und 22. Februar: WG TECH 31 (Bern)

13. und 14. Juni: CTE 10 (Bern)

12. und 13. September: WG TECH 32 (Ort noch zu bestimmen)

November oder Dezember: WG TECH 33 (Ort noch zu bestimmen)

INTERDISZIPLINÄRE KOORDINATION ARBEITSGRUPPE RID/ATMF

ZIEL 9

Verbesserung der Kompatibilität der RID-Vorschriften mit dem technischen Ansatz der TSI in Bezug auf die Interoperabilität

Basierend auf einer im März 2013 durchgeführten Studie zum Zusammenwirken und zur Kohärenz zwischen Eisenbahn- und Gefahrgutgesetzgebung in der EU haben die GD MOVE der Europäischen Kommission und das Sekretariat der OTIF die „Arbeitsgruppe RID/ATMF“ eingerichtet, um mögliche Inkohärenzen zwischen dem RID und dem allgemeinen Eisenbahnrecht zu untersuchen. Die Gruppe bestand zu gleichen Teilen aus Experten beider Rechtsbereiche.

Die Arbeitsgruppe hat 2016 dreimal getagt (3. und 4. Februar; 9. und 10. Juni; 18. und 19. Oktober) und eine letzte Tagung für Anfang 2017 ins Auge gefasst.

Die Arbeitsgruppe RID/ATMF erkannte an, dass der allumfassende Koordinationsprozess zwischen der Gefahrgutgesetzgebung und der allgemeinen Eisenbahngesetzgebung komplex ist und die Beteiligung diverser Arbeitsgruppen und entscheidungsbefugter Organe erfordert. Nach einem stürmischen Beginn haben sich die Diskussionen der Arbeitsgruppe in eine konstruktive Richtung entwickelt. Es wurde als wichtig erachtet, im Bericht auf die jeweiligen spezifischen Ziele jedes der beiden Rechtsbereiche sowie auf die Zuständigkeiten der involvierten Ausschüsse explizit hinzuweisen und dabei auch zu erwähnen, dass keine dieser Zuständigkeiten in Frage gestellt werden soll. Die Gruppe hat dann festgestellt, dass ein besseres Koordinationsverfahren für die Entwicklung der beiden Rechtsbereiche benötigt wird und für den Anfang direkt eine Liste präziser Themen erstellt.

Zu diesen Themen gehört laut Arbeitsgruppe prioritär auch die Behandlung fahrzeugbezogener Aspekte in beiden Bereichen (RID und TSI/ETV). Diesbezüglich war die Gruppe der Ansicht, dass ein besseres Koordinationsverfahren dazu führen sollte, dass die „Schutzziele“ der fahrzeugbezogenen Anforderungen im RID bleiben und die technischen Spezifikationen in TSI/ETV formuliert werden. Hierfür wurde ein spezifisches Verfahren entwickelt.

Die Arbeitsgruppe RID/ATMF hat empfohlen, eine „Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen“ einzurichten und mit der Koordinierung der aktuellen und zukünftigen Angleichungen zu beauftragen. Die 2017 noch zu finalisierenden Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe RID/ATMF sollten 2017 in den vier involvierten Ausschüssen präsentiert werden (CTE und RID-Fachausschuss bei der OTIF und RISC und TDG bei der EU).



4

RID-FACHAUSSCHUSS UND GEMEINSAME RID/ ADR/ADN-TAGUNG - DIE SICHERE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER

Die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) wird wie das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) und das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) alle zwei Jahre überarbeitet.

Im Rahmen dieses Überarbeitungsprozesses findet alle zwei Jahre eine Harmonisierung mit den vom UN-Expertenausschuss erarbeiteten UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter statt. Parallel dazu entwickelt die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung harmonisierte Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter mit allen Landverkehrsträgern (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt). Die eisenbahnspezifischen Vorschriften werden vom RID-Fachausschuss und seiner ständigen Arbeitsgruppe festgelegt.



Jochen CONRAD
Leiter der Abteilung
Gefahrgut

AKTUALISIERUNG DES RID: GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG UND RID-FACHAUSSCHUSS

In der Abteilung RID standen im Geschäftsjahr die Notifizierung der zum 1. Januar 2017 in Kraft getretenen Änderungen des RID sowie die Veröffentlichung der RID-Ausgabe 2017 in allen drei Arbeitssprachen im Vordergrund.

ZIEL 8

Fortlaufende Aktualisierung der
Gefahrgutvorschriften unter
Berücksichtigung des technischen
Fortschritts

GEMEINSAME TAGUNG

Die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung erarbeitet harmonisierte europäische Gefahrgutvorschriften für die Schiene, die Straße und die Binnenschifffahrt. Das Sekretariat wird von der Abteilung RID der OTIF in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat der Transportabteilung der UNECE wahrgenommen. Die Gemeinsame Tagung trat im Jahr 2016 zu zwei einwöchigen Sitzungen zusammen. Während in der Frühjahrstagung noch letzte Korrekturen an den zum 1. Januar 2017 in Kraft getretenen Änderungen vorgenommen wurden, wurden in der Herbsttagung erste Änderungsanträge behandelt, die für eine Inkraftsetzung 2019 vorgesehen sind.

Unter den zahlreichen für 2017 vorgesehenen Änderungen lassen sich zusätzlich zu den im Geschäftsbericht 2015 erwähnten auch die nachfolgenden Themen hervorheben. Diese geben kein vollständiges Bild der Aktivitäten der Abteilung RID ab, sondern fassen die wichtigsten technologischen Entwicklungen mit den größten Auswirkungen auf die Vorschriften zusammen. Hierdurch wird deutlich in welchem Ausmaß die Vorschriften direkt mit den Entwicklungen des Sektors in Verbindung stehen.

Kraftstoffe in Maschinen oder Geräten

Im Rahmen der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Modellvorschriften wurden drei neue UN-Nummern für Verbrennungsmotoren aufgenommen. Die Aufnahme dieser UN-Nummern hatte Auswirkungen auf zwei bestehende UN-Nummern für Fahrzeuge, die durch entzündbare Gase, entzündbare Flüssigkeiten oder Batterien angetrieben werden. Während die Beförderung dieser Fahrzeuge im RID bisher von den Vorschriften freigestellt war, müssen künftig Minimalanforderungen beachtet werden, die in Sondervorschriften zusammengestellt sind.

Flexible Schüttgut-Container

Auch im europäischen Landverkehr sind nun für die Beförderung einer begrenzten Anzahl von festen Stoffen flexible Schüttgut-Container zugelassen. Im Seeverkehr war die Beförderung dieser Umschließungen bereits seit Anfang 2015 möglich. Die Gemeinsame Tagung hatte jedoch darauf bestanden, dass zunächst der Nachweis erbracht wird, dass diese Umschließungen, die bereits für nicht gefährliche Güter eingesetzt werden, die geforderten Bau- und Prüfvorschriften erfüllen. Aus Gründen der Fahrstabilität der für die Beförderung eingesetzten Güterwagen wurden zusätzliche Vorschriften hinsichtlich der Höhe der flexiblen Schüttgut-Container aufgenommen.



Gasflaschen aus Verbundwerkstoffen

Gasflaschen aus Verbundwerkstoffen mussten bisher für eine unbegrenzte Lebensdauer ausgelegt sein. Das in den internationalen Normen für die Auslegung und den Bau von Flaschen aus Verbundwerkstoffen bereits enthaltene Konzept der Begrenzung der Lebensdauer wird nun auch in die Vorschriften des RID/ADR übernommen. Dadurch wird eine geringere Materialdicke und damit ein geringeres Gewicht der Gasflaschen möglich.

Haltezeit für tiefgekühlt verflüssigte Gase in Kesselwagen und Tankcontainern

Für Kesselwagen und Tankcontainer zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase wird das für ortsbewegliche Tanks geltende Konzept der Referenzhaltezeit und der tatsächlichen Haltezeit eingeführt.

Die sogenannte Referenzhaltezeit eines Tanks wird auf der Grundlage verschiedener Faktoren, wie Wirksamkeit des Isolierungssystems, niedrigster Ansprechdruck der Druckbegrenzungseinrichtungen, ursprüngliche Füllbedingungen, physikalische Eigenschaften der einzelnen, für die Beförderung vorgesehenen tiefgekühlt verflüssigten Gase, bestimmt. Diese Referenzhaltezeit bezogen auf das jeweilige Gas muss auf dem Tankschild angegeben werden.

Für jede Beförderung eines Tanks mit tiefgekühlt verflüssigten Gasen muss dann unter Berücksichtigung der Referenzhaltezeit, der tatsächlichen Fülldichte, des tatsächlichen Fülldrucks, des niedrigsten Ansprechdrucks der Druckbegrenzungseinrichtungen und der Verschlechterung der Isolierung die tatsächliche Haltezeit bestimmt werden. Die Haltezeit definiert den Zeitraum zwischen der Befüllung des Tanks mit tiefgekühlt verflüssigten Gasen und dem Zeitpunkt, zu dem die durch Wärmezufuhr verursachte Erhöhung des Drucks im Tank zu einem Ansprechen der Druckbegrenzungseinrichtungen führt.

Diese neuen Vorschriften lösen ältere Bestimmungen im RID ab, wonach der Absender von tiefgekühlt verflüssigten Gasen in Kesselwagen, ortsbeweglichen Tanks und Tankcontainern verpflichtet war, im Beförderungspapier ein Datum einzutragen, vor dem die Sicherheitsventile nicht ansprechen. Diese berechneten Öffnungszeiten waren oft fehlerhaft, weil die Füllbedingungen der Gase und die Eigenschaften der Isolierung nicht oder nur mangelhaft berücksichtigt wurden.

RID-FACHAUSSCHUSS UND STÄNDIGE

ARBEITSGRUPPE DES RID-FACHAUSSCHUSSES

Der RID-Fachausschuss ist einer der bedeutendsten Organe der OTIF, da die Vorschriften für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter ständigen Novellierungen unterliegen, die alle zwei Jahre zu einer vollständigen Neuauflage des 1500-seitigen RID führen. Da die Vorschriften des RID durch die EU-Richtlinie 2008/68 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland auch im innerstaatlichen Verkehr der EU-Mitgliedstaaten angewandt werden müssen, führen Änderungen des RID unmittelbar auch zu einer Änderung des nationalen Rechts. Die OTIF nimmt insoweit eine Führungsposition ein.

Die technische Diskussion findet in der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses statt, die ein- bis zweimal im Jahr tagt. Der RID-Fachausschuss tritt in der Regel nur noch alle zwei Jahre zusammen, um alle von der ständigen Arbeitsgruppe vorbereiteten Beschlüsse zu verabschieden.

Im Jahr 2016 trat die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses

ses zu einer zweitägigen Sitzung im Mai und einer dreitägigen Sitzung im November zusammen. Der RID-Fachausschuss tagte direkt im Anschluss an die Sitzung der ständigen Arbeitsgruppe im Mai.

Tagung der ständigen Arbeitsgruppe im Mai 2016

Im Vordergrund der Sitzung im Mai stand die Verabschiedung letzter Änderungen für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2017. Die Arbeitsgruppe hat insbesondere die in 2015 begonnenen Arbeiten zur Einführung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM) als neuem Beteiligten an der Beförderung gefährlicher Güter und zur Position der gefährlichen Güter im Zug zu Ende geführt. Darüber hinaus können folgende eisenbahnspezifische Änderungen hervorgehoben werden:

Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“

Die ständige Arbeitsgruppe wurde auch über die Ergebnisse der Die ständige Arbeitsgruppe wurde auch über die Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses informiert, die im April 2016 getagt hatte. Diese sollte die in Kanada und den Vereinigten Staaten von Amerika nach mehreren schweren Unfällen eingeführten neuen Vorschriften zum Bau und zur Nachrüstung von Kesselwagen zur Beförderung von brennbaren Flüssigkeiten auf Relevanz für den europäischen Eisenbahnverkehr untersuchen.

Die Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ untersuchte insbesondere Maßnahmen in Bezug auf die Mindestwanddicke von Tanks, die Feuerschutzisolierung und die Ummantelung von Tanks, die Ausdehnung des Schutzschildes auf die gesamte Fläche der Tankböden, den Schutz der oberen Bedienungsausrüstung von Tanks, die Einrichtungen gegen das unbeabsichtigte Öffnen von Bodenventilen und die Geschwindigkeitsreduzierung.

Die Arbeitsgruppe kam zu dem Schluss, dass das RID bereits einige Maßnahmen abbildet, dass nicht alle Maßnahmen auf das RID übertragen werden können, da sich die Bauarten der Kesselwagen nicht ohne Weiteres vergleichen lassen, und dass verschiedene Maßnahmen bei einer besseren Datenlage erneut auf ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis überprüft werden sollten.

54. Tagung des RID-Fachausschusses

Direkt im Anschluss an die Tagung der ständigen Arbeitsgruppe im Mai fand die 54. Tagung des RID-Fachausschusses statt, deren Aufgabe darin bestand, alle Änderungen zum RID für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2017 anzunehmen.

Bei dieser Tagung des RID-Fachausschusses wurde auch Herr Helmut Rein (Deutschland) verabschiedet, der als Vorsitzender des RID-Fachausschusses und seiner ständigen Arbeitsgruppe seit 1999 maßgeblich am Erfolg der Arbeiten beteiligt war.

Nach der Tagung des RID-Fachausschusses wurde mit der Erstellung der konsolidierten Texte der deutschen, englischen und französischen Fassung des RID 2017 begonnen. Mitte September 2016 konnten die Texte der englischen und französischen Fassung des RID an die Verlage übergeben werden, die im Auftrag der OTIF eine gedruckte Fassung des RID veröffentlichen. Anfang November 2016 wurde die RID-Ausgabe 2017 dann auch auf der Website der OTIF veröffentlicht.

Tagung der ständigen Arbeitsgruppe im November 2016

Bei der Tagung der ständigen Arbeitsgruppe im November 2016 wurden verschiedene Interpretationsfragen zum RID behandelt. Darüber hinaus wurde die ständige Arbeitsgruppe über zwei Unfälle informiert, die sich in Daillens (Schweiz) (Entgleisung eines Güterzuges mit gefährlichen Gütern) und in Tilburg (Niederlande) (Auffahren eines Personenzuges auf einen Güterzug mit gefährlichen Gütern) ereignet hatten. Die ständige Arbeitsgruppe führte eine erste Diskussion der von den Unfalluntersuchungsbehörden vorgeschlagenen Maßnahmen.

Die Schweiz informierte die ständige Arbeitsgruppe über eine gemeinsame Erklärung der chemischen Industrie der Schweiz, der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), des Bundesamtes für Verkehr und des Bundesamtes für Umwelt zur Eisenbahnbeförderung von Chlor in der Schweiz. Ziel dieser Erklärung ist es, die Risiken bei der Beförderung von Chlor insbesondere in den Ballungsgebieten entlang des Genfersees zu senken. Diese Maßnahmen zur Begrenzung des Risikos umfassen Mindestanforderungen an Kesselwagen, die über das geltende RID hinausgehen, die ausschließliche Beförderung in Ganzzügen, eine Geschwindigkeitsreduktion auf 40 km/h und die Entfernung von in der Nähe der Gleise gelegenen hervorstehenden Elemente, die bei einem Unfall die Tankwand beschädigen können.

WEITERFÜHRUNG DER HARMONISIERUNG ZWISCHEN RID UND ANLAGE 2 ZUM SMGS UND FÖRDERUNG DER PARTNERSCHAFTEN

HARMONISIERUNG DES RID DER OTIF UND DER ANLAGE 2 ZUM SMGS DER OSShD

Die 2012 begonnene Arbeit zur weitgehenden Ausräumung der Unterschiede zwischen dem RID und den für den osteuropäischen und asiatischen Raum geltenden Gefahrgutvorschriften (Anlage 2 zum SMGS) und damit zur Erleichterung der Eisenbahnbeförderungen gefährlicher Güter zwischen beiden Rechtsregimen wurde auch im Jahr 2016 fortgesetzt.

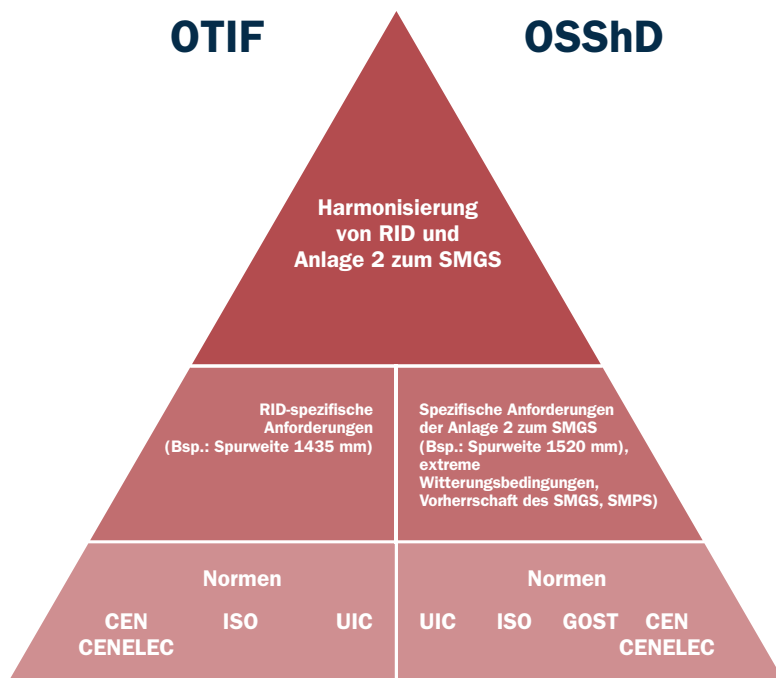
Die Abteilung RID nahm an fast allen Expertensitzungen der OSShD teil, bei denen die Harmonisierung behandelt wurde, um einerseits die bestehenden Unterschiede zwischen den beiden Regelwerken auszuräumen und andererseits die Hintergründe zu verschiedenen, für das RID neu getroffenen Entscheidungen zu erläutern.

Bei der Tagung der OSShD-Kommission für Transportrecht betreffend Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter, die im Oktober 2016 in Warschau tagte, konnten die Änderungen 2017 zur Anlage 2 zum SMGS, die im Großen und Ganzen auf den Änderungen 2017 zum RID basierten, wegen des Einstimmigkeitsprinzips in den Organen der OSShD nicht angenommen werden. Grund dafür war die Position Russlands, im Text der Anlage 2 zum SMGS keine Verweise mehr auf EU-Richtlinien und EN-Normen aufzunehmen. Russland schlug darüber hinaus vor, in der Zukunft alle bestehenden Verweise auf EU-Richtlinien und EN-Normen in der Anlage 2 zum SMGS zu streichen.

Beim jährlich stattfindenden Management-Treffen der OSShD und der OTIF hatte sich das Sekretariat der OTIF daraufhin bemüht, dass im Februar 2017 eine erneute Tagung der OSShD-Kommission für Transportrecht betreffend Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter abgehalten wird, um noch eine rechtzeitige Inkraftsetzung der Änderungen 2017 sicherstellen zu können.

ZIEL 3

Zusammenarbeit mit den anderen
Organisationen des Sektors zur
Schaffung eines kohärenten
Eisenbahnrechts



RUSSISCHE AUSGABE DES RID

Als wichtiges Hilfsmittel für die Harmonisierungsarbeiten des RID und der Anlage 2 zum SMGS hat die Abteilung RID die Arbeiten an einer russischen Fassung des RID 2015 im Frühjahr 2016 beendet. Das russische RID wurde auf der Website der OTIF veröffentlicht. Diese Übersetzungsarbeiten wurden Ende des Jahres 2016 fortgesetzt, um im Laufe des Jahres 2017 eine russische Fassung des RID 2017 veröffentlichen zu können.

PARTNERSCHAFT MIT DEN ORGANISATIONEN DER VEREINTEN NATIONEN

Die Abteilung RID nahm an den beiden Tagungen des Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter des Wirtschafts- und Sozialrates der Vereinten Nationen (ECOSOC) als Beobachter teil. Die bei diesen Tagungen getroffenen Entscheidungen fließen in die 20. überarbeitete Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter (UN-Modellvorschriften) ein und werden im Rahmen der Harmonisierung in die RID-Ausgabe 2019 übernommen.

Die RID-Abteilung war auch an den beiden Tagungen der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15), dem Entscheidungsgremium der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) für Änderungen am europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), vertreten. Hauptziel dieser Teilnahme ist es, die Parallelität in den RID/ADR-Regelungen sicherzustellen und auf diese Weise bei multimodalen Beförderungen einen reibungslosen Übergang zwischen den Verkehrsträgern zu gewährleisten.

VORBEREITUNG KÜNFTIGER ARBEITEN: ARBEITSGRUPPE „ENTGLEISUNGSDETEKTION“

ZIEL 9

Verbesserung der Kompatibilität der RID-Vorschriften mit dem technischen Ansatz der TSI in Bezug auf die Interoperabilität

Der RID-Fachausschuss hatte bei seiner Sitzung im Mai 2014 beschlossen, eine Arbeitsgruppe einzurichten, in der alle Fragen im Zusammenhang mit der Einführung von Entgleisungsdetektoren erörtert werden sollten. Die letzte Sitzung dieser Arbeitsgruppe fand im April 2016 statt, zu der wie zu den vorangegangenen Sitzungen auch die Teilnehmer des Fachausschusses für technische Fragen der OTIF eingeladen waren.

Bei dieser Sitzung wurde ein Schlussbericht formuliert, welcher der 54. Tagung des RID-Fachausschusses (Bern, 25. Mai 2016) und der Sitzung des Fachausschusses für technische Fragen (Bern, 7. und 8. Juni 2016) vorgelegt wurde. In diesem Schlussbericht wird festgestellt, dass es erfreuliche Anzeichen gibt, dass elektronische Lösungen der Entgleisungsdetektion, die in der Vergangenheit nicht umsetzbar waren, sich in naher Zukunft zu kosteneffizienten Lösungen entwickeln. Die Ausrüstung des gesamten Güterwagenparks mit elektronischen Entgleisungsdetektoren würde dabei den größten Nutzen in Bezug auf die Sicherheit bewirken.

Die Arbeitsgruppe war der Ansicht, dass der Einsatz von Telematikanwendungen im Eisenbahngüterverkehr ein neues Umfeld für die Verwendung zahlreicher elektronischer Sensoren, durch die auch „Präventionsalarme“ ermöglicht würden, schaffen und so zu einem flexibleren und sichereren Betrieb von Güterzügen beitragen und möglicherweise das Kosten/Nutzen-Verhältnis verbessern würde.

Angesichts dieser aus der Diskussion hervorgegangenen neuen Aspekte war die Arbeitsgruppe der Meinung, dass zur Aufrechterhaltung eines positiven wirtschaftlichen Kontextes für die Entwicklung elektronischer Technologien mechanische Detektoren nicht zwingend vorgeschrieben werden sollten.

Für das weitere Vorgehen wurde beschlossen, dass von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) unter Einbeziehung der OTIF technische Spezifikationen entwickelt werden sollten, die sowohl Detektoren, die nach einer Entgleisung eine Bremsung des Zuges einleiten, als auch Detektoren abdecken, die vor oder nach einer Entgleisung einen Alarm im Führerstand auslösen. Da die Entwicklung, Annahme und Inkraftsetzung solcher technischen Spezifikationen einige Zeit in Anspruch nehmen wird, wurde die ERA gebeten, Leitlinien herauszugeben, die den Sektor bis zur Verfügbarkeit neuer technischer Spezifikationen beim Umgang mit Entgleisungsdetektoren unterstützen. Ein erster Entwurf dieser Leitlinien wurde der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses im November 2016 vorgelegt.

Der von der Arbeitsgruppe verabschiedete Zeitplan sieht 2019 eine Annahme der neuen technischen Spezifikationen vor.

GEGENWÄRTIGER ZEITPLAN

2016

3. und 4. Februar (Bern); 9. und 10. Juni (Bern); 18. und 19. Oktober (Bern) - Drei Tagungen der neuen Arbeitsgruppe für Kohärenz zwischen dem allgemeinen Eisenbahnrecht und dem Gefahrgutrecht (Arbeitsgruppe „RID-ATMF“)

14.-18. März 2016 (Bern) - Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

12. und 13. April (Hamburg) - Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses und Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“

19. und 20. April (Bern) - 5. Tagung der Arbeitsgruppe „Entgleisungsdetektion“

23. und 24. Mai (Bern) - 6. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses

25. Mai 2016 (Bern) - 54. Tagung des RID-Fachausschusses

19.-23. September (Genf) - Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

22.-24. November (Prag) - 7. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses

2017

8. und 9. Februar (Brüssel) - Letzte Tagung der neuen Arbeitsgruppe für Kohärenz zwischen dem allgemeinen Eisenbahnrecht und dem Gefahrgutrecht (Arbeitsgruppe „RID-ATMF“)

13.-17. März (Bern) - Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

25.-27. April (Genf) - Ad-hoc-Arbeitsgruppe zur Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter, Modellvorschriften

28. August - 1. September (Lübeck) Übersetzungskonferenz für deutschsprachige Staaten

19.-29. September (Genf) - Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

20.-24. November (Niederlande) - 8. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses

5

DAS SEKRETARIAT DER OTIF, EINE LERNENDE ORGANISATION

OPTIMIERTE UND RATIONALISIERTE VERWALTUNG

UMFASSENDE UMSETZUNG DER EMPFEHLUNGEN AUS DEM 2013 DURCHGEFÜHRTEN AUDIT

Die letzten 2015 noch ausstehenden Komponenten aus dem 2013 durchgeführten Audit sind 2016 umgesetzt worden. Alle Komponenten des 2015 eingerichteten internen Kontrollsystems sind 2016 angewendet worden und haben so die Transparenz und Verlässlichkeit der Buchführung sichergestellt.

Dank der Konsolidierung der Finanz- und Buchführungsinstrumente in 2015 konnte 2016 das Großprojekt „Auslagerung der Buchhaltung“ begonnen und abgeschlossen werden; insgesamt hat dieser Vorgang im Finanzdienst acht Monate in Anspruch genommen, wovon allein sechs auf die Zeit zwischen der Vorbereitung der Ausschreibung und der Auftragsvergabe an Fiducum im Oktober 2016 entfielen. Der zweimonatige Prozess der progressiven Auslagerung war am 1. Januar 2017 vollumfänglich abgeschlossen.

Bei seiner 124. Tagung im Januar 2016 hat der Verwaltungsausschuss dem Vorhaben zugestimmt, den aktuellen Sitz der OTIF zu verkaufen und die Möglichkeiten eines Kauf- oder langfristigen Pachtvertrag für 350 m² beim Weltpostverein in Bern weiterzuerfolgen. Mit diesem Projekt soll die Sichtbarkeit der Organisation verbessert und Synergien mit dem Sekretariat des Weltpostvereins erzeugt werden. Für die Beiträge der Mitgliedstaaten werden sich daraus keine Folgen ergeben. Der physische Umzug könnte 2018 oder spätestens 2019 stattfinden.

2016 – JAHR DER WEITERBILDUNG

Die Personalweiterbildungen im Sekretariat der OTIF stellen ein neues Thema dar, das in den Bewertungsgesprächen seit 2014 schrittweise eingeführt wurde. Weiterbildung ist dort klar als Zielvorgabe formuliert und wurde deswegen auch im Arbeitsprogramm 2016-2017 zum ersten Mal entsprechend aufgenommen.

Das in 2015 gestartete Weiterbildungsprogramm wurde vergrößert und diversifiziert. 2016 haben 100 % der Mitarbeiter an einer Weiterbildung teilgenommen, verglichen mit 25 % in 2014 und 2015. Die Gesamtstundenzahl der Weiterbildungen (696) war 2016 fünfmal höher als 2014 (140 Stunden) und die durchschnittlichen Weiterbildungsausgaben pro Mitarbeiter sind um 41 % gestiegen, von 1 700 CHF in 2015 auf 2 400 CHF in 2016 gestiegen. Während sich die Weiterbildungen in der Vergangenheit auf die Verbesserung der



Ghoussébash GAFFAR
Leiter der Abteilung
Verwaltung und Finanzen

ZIEL 13

Optimierung der Personal- und
Finanzverwaltung

ZIEL 14

Verbesserung der Verwaltung der
Kompetenzen und der internen
Kommunikationstools

Sprachkenntnisse beschränkt haben, wurden 2016 auch Trainings in den Bereichen IT und Projektmanagement angeboten.

Die Herausforderung in 2017 wird sein, die Weiterbildungsstrategie weiter zu verbessern; hier ist der Vorschlag auf Beteiligung des Personalverbandes gemacht worden.

DURCH DIE EINRICHTUNG DES EXTRANET HAT SICH DIE INTERNE KOMMUNIKATION ENORM VERBESSERT

Durch die Einrichtung eines Extranet, einem wichtigen Ereignis in 2016, hat sich die Kommunikation zwischen Mitgliedstaaten und Sekretariat vereinfacht. Mit dem im Arbeitsprogramm 2016-2017 geplanten Extranet wurden drei Ziele verfolgt:

- Es sollte damit dem wiederholten Wunsch einiger Mitgliedstaaten entsprochen werden;
- es sollte ein direkter, schneller und sicherer Zugang zu den Arbeitsdokumenten eingerichtet werden;
- es sollte die Produktivität der Verwaltungs- und Finanzabteilung durch eine drastische Senkung der Anzahl an E-Mails, die – zumeist mit zahlreichen sperrigen Anhängen – an die Mitgliedstaaten zu verschicken sind, verbessert werden.

Das Extranet wurde intern, parallel zur neuen Website entwickelt. Die Konzeption des Extranet wurde ab April 2016 mit der Festlegung seiner Funktionalitäten begonnen; fertiggestellt wurde es schließlich, neun Monate später, im Dezember 2016. Die Testphase wurde im Januar 2017 mit der Teilnahme von Delegierten aus Deutschland, dem Vereinigten Königreich, den Niederlanden und der Schweiz gestartet, anhand deren Beiträge einige substantielle Änderungen vorgenommen wurden. Am 8. Februar 2017 ist das Extranet schließlich offiziell aufgeschaltet worden. Das erste den Delegierten des Verwaltungsausschusses zur Verfügung gestellte Dokument war die vorläufige Niederschrift der 126. Tagung des Verwaltungsausschusses (Bern, Dezember 2016).

Darüber hinaus wurde die interne Kommunikation 2016 gestärkt durch:

- ein Personalhandbuch für Neuankömmlinge, das im September 2016 erstmalig ausgehändigt wurde. Dieses Handbuch erleichtert die Anwendung der 2015 eingerichteten Instrumente und fördert durch klare und präzise Anweisungen zu internen Praktiken und Verfahren eine gemeinsame Kultur innerhalb des gesamten Personals des Sekretariates;
- den Vorschlag des Generalsekretärs auf regelmäßige Treffen mit dem Personalverband zur Entwicklung einer neuen Form des sozialen Dialogs, der im Sekretariat insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen und künftigen Änderungen gebraucht wird.

ZIEL 15

Einrichtung eines Extranet für die
Verwaltung der Dokumente

Das Extranet in Zahlen:

21. April 2016: Auftakttreffen –
8. Februar 2017: Betriebsbeginn

9 Monate für interne Konzipierung,
abhängig vom Fortschritt des Projektes
der neuen Website

10 Tage Testphase durch Delegierte
des Verwaltungsausschusses
(Deutschland, Niederlande, Vereinigtes
Königreich und Schweiz)

75 E-Mails weniger an die Delegierten
des Verwaltungsausschusses
(alle Sprachfassungen eingerechnet)

240 Arbeitsdokumente, die nicht
mehr per E-Mail verschickt werden
müssen (Zahlen für den VA 125 und
VA 126, alle Sprachfassungen eingerechnet)

Etwa 20 Arbeitstage weniger für das
Sekretariat, die hauptsächlich mit
diversen Querschnittsaufgaben verbracht
wurden

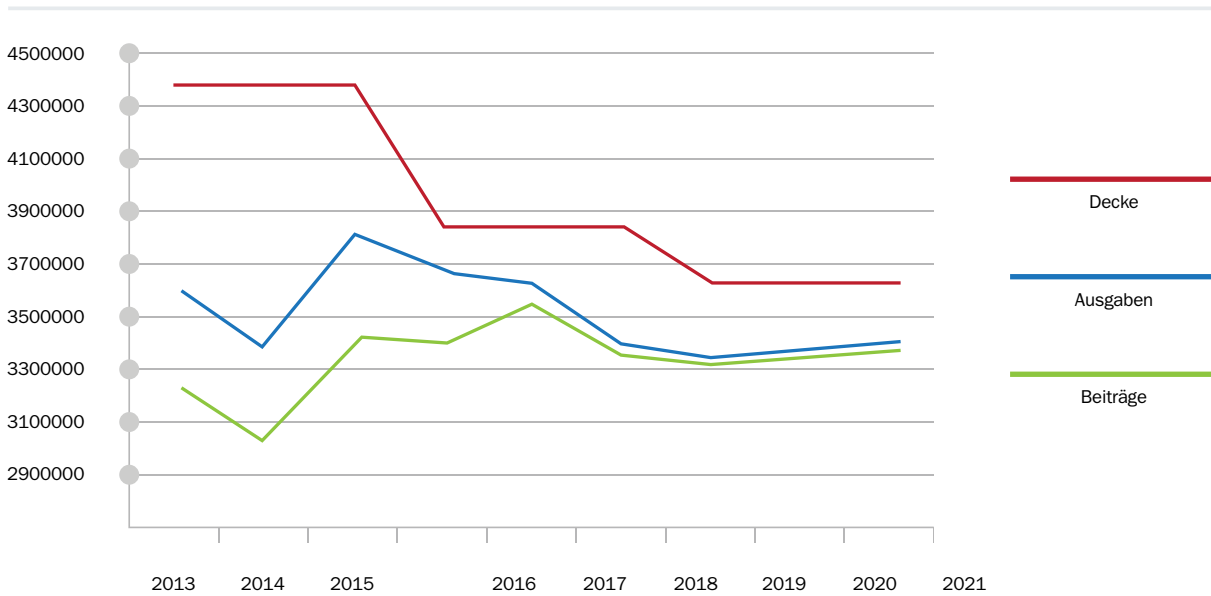
1 Kalender als zusätzliches Instrument
mit Schlüsseldaten für die Vor- und
Nachbereitung des Verwaltungsausschusses
für den Zeitraum eines vollen Jahres.

I DIE OTIF 2016 IN ZAHLEN

Die bereits 2015 erreichte Ausgabenkontrolle und Beitragsstabilität sind Ziele, die sich das Sekretariat jedes Jahr erneut steckt. Zur Erreichung dieser Ziele und zur weiteren Optimierung der Ausgaben sind 2016 zwei Ausschreibungen getätigt worden, eine für IT-Dienste (Auftrag in 2016 vergeben) und eine für externe Dolmetschleistungen (Auftrag im Januar 2017 vergeben).

Die Ausgaben der Organisation liegen immer noch unter der von der 12. Generalversammlung festgesetzten Obergrenze (3,85 Mio. CHF pro Jahr für den Zeitraum 2016 bis 2018 und 3,65 Mio. für die Jahre 2019 bis 2021). Die Beiträge der Mitgliedstaaten haben sich auf eine Summe zwischen 3,4 und 3,5 Mio. CHF eingependelt und machen mehr und mehr die einzige Einnahmequelle der Organisation zur Deckung der Ausgaben aus.

Haushaltsentwicklung 2013 – 2021 in CHF



Die Finanzlage der OTIF gibt mit einem Betriebsvermögen von 6,6 Mio. CHF, dem Äquivalent der Aktivität zweier Geschäftsjahre, weiterhin ein sehr zufriedenstellendes Bild ab. Der Bedarf an Betriebsvermögen bleibt mit 435 000 CHF unter Kontrolle.

Finanzlage der OTIF

Aktiv = Verwendung	2016	Passiv = Ressourcen
Feste Verwendung 1 413 kCHF <i>Anlagevermögen 1 413 kCHF</i>	BV 6 645 kCHF	Feste Ressourcen 8 058 kCHF <i>Eigenkapital 7 212 kCHF</i> <i>Finanzschulden 0 kCHF</i> <i>Rückstellungen 846 kCHF</i>
Umlaufvermögen 570 kCHF	BBV - 435 kCHF	Kurzfrist. Verbindlichkeiten 135 kCHF
Aktiver Kassenbestand 6 210 kCHF <i>Flüssige Mittel 6 210 kCHF</i> <i>Wertschriften 0 kCHF</i>	NETTO 6 210 kCHF	Passiver Kassenbestand 0 kCHF

2016 ist auch in Bezug auf die Beiträge der Mitgliedstaaten ein entscheidendes Jahr gewesen. Einerseits weil am 31. Dezember 2016 bei 97 % der in Rechnung gestellten Beträge beglichen waren, was einen außergewöhnlichen, nie zuvor dagewesenen Prozentsatz darstellt. Andererseits weil der Verwaltungsausschuss auf eigenen Antrag des Landes das Ruhen der Mitgliedschaft Syriens gemäß Artikel 40 COTIF beschlossen hat. Mit dem Wirksamwerden des Ruhens seiner Mitgliedschaft zum 1. August 2016 leistet Syrien nicht länger Beitragszahlungen an die Organisation.

VERBESSERTE PRÄSENZ UND SICHTBARKEIT DER OTIF

ZEITSCHRIFT FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

Die Ankurbelung der Aktivitäten der OTIF hat dazu geführt, dass die Zeitschrift in ihrem neuen Gewand alle drei Monate herausgegeben wird. Dieser Herausgeberhythmus stellt sicher, dass der Inhalt der Zeitschrift aktuell ist und die Leserschaft bei der Stange hält. Die Leserschaft der Zeitschrift wächst. 2016 hat sich die Zahl der Abonnenten auf 590 Leser fast verdoppelt.

Gleichzeitig wurden Redaktionspolitik und Design überarbeitet, um dem Leser noch abwechslungsreichere und interessantere Themen zu bieten. Einschubsboxen oder einführende Informationen zu Beginn der einzelnen Artikel selbst sind Beispiele der neu eingeführten oder verbesserten Präsentationsweise in 2016.

Der regelmäßige Publikationsrhythmus, die größere Leserschaft und die klarere Redaktionspolitik sind das Ergebnis einer gemeinsamen Anstrengung, die sich in Form von quartalsmäßig stattfindenden Redaktionssitzungen, dem „NewsRoom“, manifestiert. Hier werden Themen für die nächste Ausgabe der Zeitschrift vorgeschlagen, diskutiert und beschlossen. Auch die „Mund-zu-Mund-Propaganda“ hat bei der Anwerbung neuer Leser und externer Autoren Erfolg gehabt.

Der NewsRoom hat sich als feste Größe in der Vorbereitung der Zeitschrift etabliert und spielt auch für das Finden von Themen für Pressemitteilungen eine wichtige Rolle.

PRESSEMITTEILUNGEN

Auch die Anzahl der veröffentlichten Pressemitteilungen ist 2016 im Vergleich zu 2015 gestiegen. Die größte Entwicklung bestand 2016 jedoch in einer schnelleren Reaktionszeit aller an der Redaktion, Validierung, Übersetzung und Veröffentlichung der Pressemitteilungen Beteiligten.

Die Zeit vom Schreiben bis zur Veröffentlichung einer Pressemitteilung hat sich dadurch verringert. Pressemitteilungen werden nun als „prioritäre“ Dokumente behandelt. Alle am Prozess Beteiligten haben ihre Arbeits- und Reaktionszeiten verringert, damit die Mitteilungen zeitlich näher am beschriebenen Ereignis veröffentlicht werden können.

Als Ergebnis dieser gesteigerten Geschwindigkeit wurden vier Pressemitteilungen von anderen Fachmedien übernommen und teilweise sogar auf der Titelseite abgedruckt.



Sarah PUJOL
Kommunikationsbeauftragte

ZIEL 12 Einrichtung einer allgemeinen Kommunikationsstrategie



DIE OTIF IM WEB 2.0

Die neue Website der OTIF ist am 1. Dezember 2016 ans Netz gegangen. Die Website wurde umfassend überarbeitet und umgestaltet; sie entspricht nun den Kriterien des Internet 2.0 (oder Web 2.0).

Die Umgestaltung der Website folgte einem Konsultationsverfahren, das auf jedes Entwicklungsstadium angewendet wurde: Auftaktbesprechung, Konsultation zur Struktur der Website, Konsultation zu den Funktionalitäten, zum Design und schließlich zum Text. Auf diese Weise konnten Abteilungsleiter und Mitarbeiter Anregungen zur Verbesserung der ursprünglichen Vorschläge des Projektteams beisteuern.

Das während des Verfahrens verfolgte Ziel war die Konzipierung einer Website, die ergonomischer und benutzerfreundlicher sein sollte.

Auf Wunsch diverser Experten aus den Arbeitsgruppen, geäußert in der 2014 und 2015 durchgeführten Umfrage, sind nun mehr aktuelle und archivierte Dokumente auf der Website verfügbar.

ZIEL 11

Fortlaufende Bereitstellung eines vollständigen Ensembles an Werkzeugen und Ausbildungsmöglichkeiten für unsere Mitgliedstaaten

Die Kommunikation 2016 in Zahlen:

275 Aktualisierungen von Dokumenten auf der Website

16 Pressemitteilungen „OTIF-News“

4 Zeitschriften und 49 Artikel veröffentlicht

3 Seminare organisiert

1 Update der Website

200 USB-Sticks verteilt

GEGENWÄRTIGER ZEITPLAN

WAS HAT STATTGEFUNDEN:

3. Quartal 2016: Fertigstellung des internen Kontrollsystems.

3. Quartal 2016: Endgültige Auslagerung der Buchhaltung.

Ende 2016: Neue Website online.

Ende 2016: Extranet eingerichtet.

WAS HAT SICH GEÄNDERT:

2017: Einführung eines quantitativen Indikators, insbesondere für Studien, und einer Umfrage zur Qualitätsmessung und Verbesserung der nach außen gerichteten Kommunikation.

WAS IST GEPLANT:

Anfang 2019: Umzug der OTIF.



Herausgeber:
OTIF - Zwischenstaatliche
Organisation für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

Konzept, Gestaltung: Sarah
Pujol, Valerio Compagnone

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

Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Berne

Tel. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11 | info@otif.org | www.otif.org

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

Gryphenhübeliweg 30 CH-3006 Berne

Tel. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11 | info@otif.org | www.otif.org