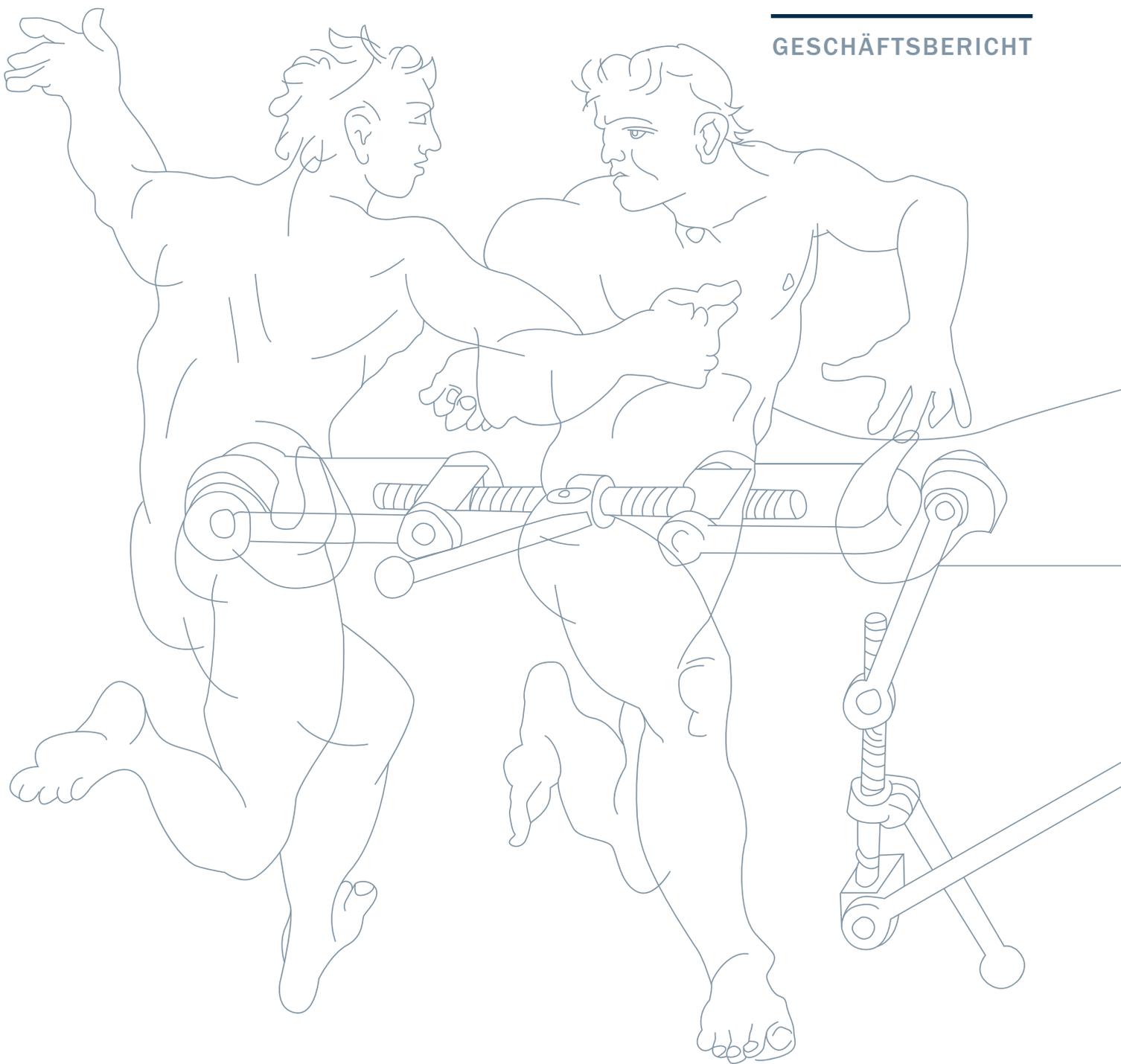




2017

GESCHÄFTSBERICHT



Fotos

UIC/RAI

OTIF

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

EINLEITUNG



Mirjana JOVANOVIĆ
Vorsitz des
Verwaltungsausschusses



François DAVENNE
Generalsekretär der
OTIF

Mit dem Arbeitsprogramm 2016-2017 hatte sich die Organisation sehr ehrgeizige Ziele gesetzt. Dank der aktiven Unterstützung unserer Mitgliedstaaten und des Engagements der OTIF-Teams konnte ein sehr großer Teil der geplanten Änderungen erreicht werden. Die ungewöhnlich intensiven Konsultationsarbeiten im Jahr 2017 führten zu einer Verschiebung des ursprünglich für Ende des Jahres vorgesehenen Revisionsausschusses auf Februar 2018.

Diese Vorgehensweise hat sich als Erfolg herausgestellt, da dank der so gewonnenen zusätzlichen Zeit ausgewogene Textvorschläge gefunden werden konnte. In diesem Dokument wird daher auf die Beschlüsse des Revisionsausschusses aus 2018 verwiesen, die einen strukturierenden Einfluss auf die Entwicklung der Organisation haben werden. So wird der neue Anhang H es ermöglichen, an der effektiven Vernetzung der internationalen Eisenbahnen zu arbeiten, insbesondere durch die Ausarbeitung von Leitlinien für die Infrastruktur. Ferner wird die Einrichtung der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten uns zu Querschnittsthemen wie Digitalisierung und Zugangsbedingungen zum internationalen Schienennetz führen.

2017 konnte die Umstrukturierung nicht nur abgeschlossen werden, sondern hat sich auch in den Köpfen verankert. Die Vereinfachung und Optimierung der Verfahren hat zu Produktivitätssteigerungen geführt, wobei weniger Zeit für administrative Angelegenheiten aufgewendet werden musste.

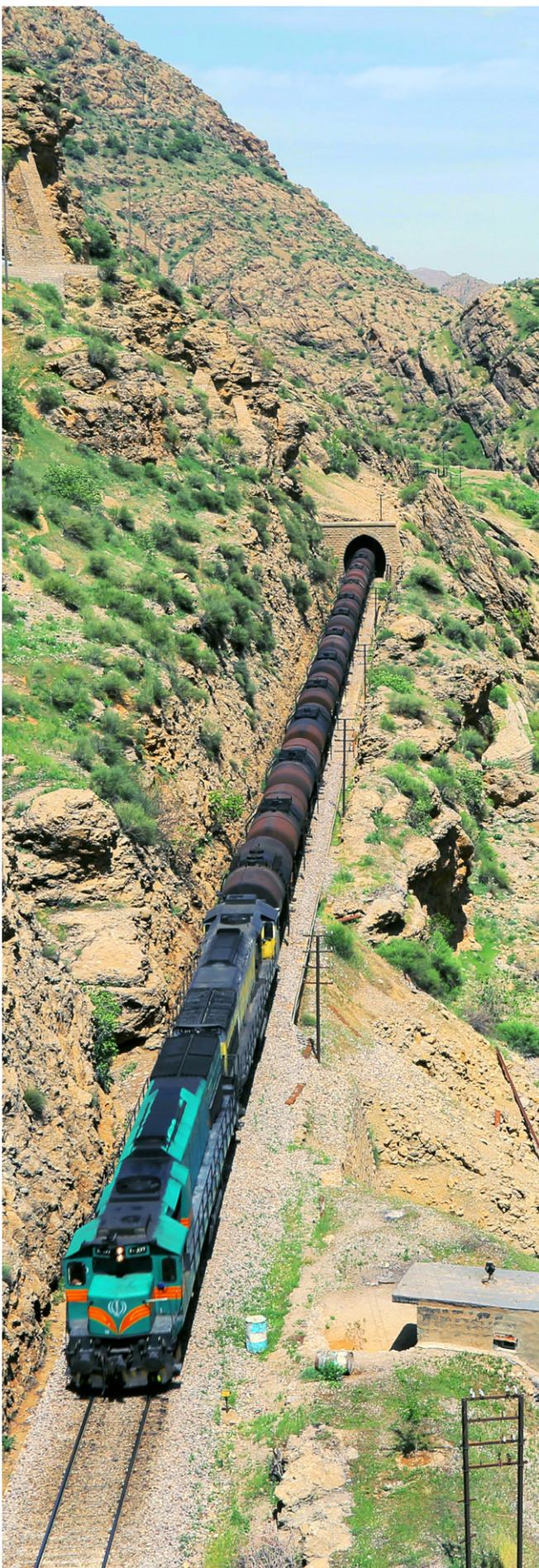
Die OTIF kann somit nun zu dem angestrebten Forum des internationalen Eisenbahnrechts werden, das für die Wiedererlangung einer zentralen Stellung der Eisenbahn im internationalen Verkehr unerlässlich ist. Neben allem, was die Schiene zu einem sauberen Verkehrsträger macht, der den Zielen des Pariser Klimaabkommens entspricht, bleibt sie auch eine der komfortabelsten und beliebtesten Reisemöglichkeiten. Darüber hinaus ermöglicht sie uns, Güter ohne die zahlreichen mit dem Straßenverkehr verbundenen täglichen Belästigungen zu befördern.

Hierzu gilt es noch eine Herausforderung zu meistern: diejenige der Überwachung und Bewertung der Umsetzung der OTIF-Vorschriften. Wir haben bereits große Fortschritte erzielt, müssen uns jedoch noch stärker unseren Mitgliedstaaten zuwenden. Wir müssen von ihnen lernen, was ihre Erwartungen und Probleme sind und was ihnen – in unserem eigenen Tätigkeitsbereich oder in dem unserer wichtigsten Partner – noch fehlt.

Auf diese Weise wird der Mehrwert einer Organisation wie der unseren für alle sichtbar werden.

Mirjana Jovanović
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

ATMF

Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird

AVV

Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen

CCTT

Koordinationsrat des transsibirischen Verkehrs

CEFIC

Verband der Europäischen chemischen Industrie

CEN

Europäisches Komitee für Normung

CIM

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern

CIT

Internationales Eisenbahntransportkomitee

CIV

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen

COMCEC

Ständiger Ausschuss für wirtschaftliche und kommerzielle Zusammenarbeit der Organisation für Islamische Zusammenarbeit

COTIF

Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr

CTE

Fachausschuss für technische Fragen

CUI

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr

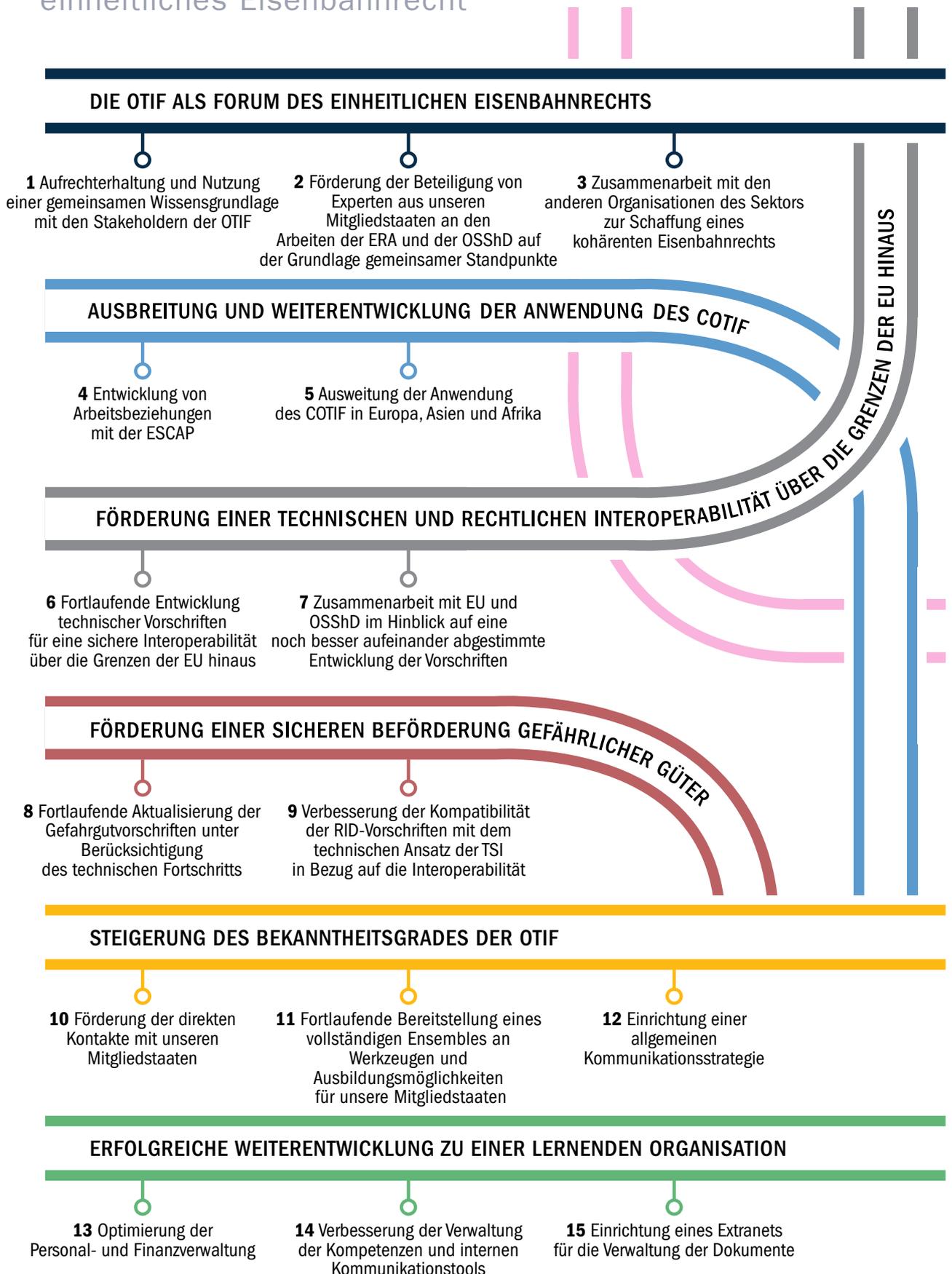
CUV

Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr

ECM Für die Instandhaltung zuständige Stelle	NVR Nationales Fahrzeugregister
ECO Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit	OECD Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
EIM European Rail Infrastructure Managers	OSShD Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen
ER Einheitliche Rechtsvorschriften	OTIF Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
ERA Eisenbahnagentur der Europäischen Union	RID Ordnung für internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
EST Sicherer Betrieb von Zügen	RISC Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit
ETCR European Training Centre for Railways	SMGS Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (der OSShD)
ETV Einheitliche technische Vorschriften	TAF Telematikanwendungen für den Güterverkehr
EU Europäische Union	TSI Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
EVR Europäisches Einstellungsregister	UIC Internationaler Eisenbahnverband
EWR Europäischer Wirtschaftsraum	UNECE Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa
GCC Golf-Kooperationsrat	UNESCAP Wirtschafts- und Sozialkommission der Vereinten Nationen für Asien und den Pazifik
GD Generaldirektion	UNIDROIT Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts
GEN-A Allgemeine Vorschriften - Grundlegende Anforderungen	VA Verwaltungsausschuss
GEN-B Allgemeine Vorschriften - Teilsysteme	WAG Einheitliche technische Vorschrift – Güterwagen
GEN-C Allgemeine Vorschriften - Technisches Dossier	WG TECH Arbeitsgruppe des Fachausschusses für technische Fragen
GHS Global harmonisiertes System zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien	WPV Weltpostverein
GS Generalsekretariat	WZO Weltzollorganisation
JCGE Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen	
LOC&PAS Lokomotiven und Personenwagen	
MoU Memorandum of Understanding (Absichtserklärung, Vereinbarung)	
NOI Lärm	
NRA Staatliche Eisenbahnverwaltung Chinas	

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 Herzen der Harmonisierung des Eisenbahnrechts	8
	Modernisierung und Verbesserung der Beförderungsverträge	11
	Entwicklung unserer Partnerschaften	13
	Ausweitung des geografischen Einflussbereichs der OTIF	16
	Aktueller Stand	18
2	FACHAUSSCHUSS FÜR TECHNISCHE FRAGEN: VERBESSERUNG DER INTEROPERABILITÄT UND SICHERHEIT	19
	Gewährleistung der Kompatibilität der Bestimmungen des COTIF mit denen der EU	19
	Interoperabilität über die EU hinaus	21
	Hilfe bei der Umsetzung der Vorschriften	23
	Gegenwärtiger Zeitplan	25
3	RID-FACHAUSSCHUSS UND GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG: DIE SICHERE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER	26
	Neue Entwicklungen im Bereich der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung und des RID-Fachausschusses	26
	Harmonisierung des RID der OTIF und der Anlage 2 zum SMGS der OSShD	32
	Arbeitsgruppe RID-ATMF	32
	Aktueller Stand	33
4	DAS SEKRETARIAT DER OTIF: EINE LERNENDE ORGANISATION	34
	Optimierte und rationalisierte Verwaltung	34
	Die OTIF 2017 in Zahlen	36
	Gesteigerte Präsenz und Sichtbarkeit der OTIF	37
	Aktueller Stand	38



DIE OTIF: FORUM FÜR DIE ENTWICKLUNG EINES UNIVERSELLEN EISENBAHNRECHTS

Derzeit lässt sich ein wachsendes Interesse an der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs feststellen. Die Zeichen stehen auf Bau regionaler Netze und Entwicklung neuer Landstrecken globalen Ausmaßes, wie das Seidenstraßenprojekt. Auf diesen neuen Strecken soll die Schiene das „Rückgrat“ der Mobilität bilden. Dies setzt voraus, dass

- kohärente internationale Vorschriften entwickelt werden und
- die Gesamtheit der Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern und Vorschriften (Zoll, elektronischer Dokumentenaustausch usw.) zusammengedacht werden.

Das COTIF kann durch seine Flexibilität und die moderne Beschaffenheit seiner rechtlichen Vorschriften die gemeinsame „Software“ dieser Globalisierung des Eisenbahnverkehrs werden.

DIE OTIF IM HERZEN DER HARMONISIERUNG DES EISENBAHNRECHTS

Das Jahr 2017 war geprägt durch die Vorbereitung der 26. Tagung des Revisionsausschusses, die am 27. und 28. Februar 2018 stattgefunden hat. Da der Revisionsausschuss alle vom Sekretariat vorgeschlagenen Änderungen gebilligt oder angenommen hat, schien es uns wichtig, die Ergebnisse in diesem Geschäftsbericht zusammenzufassen. Dieser Erfolg war in der Tat nur dank der intensiven und konzertierten Arbeit aller Abteilungen des Sekretariats in 2017 möglich.

Die hier aufgeführten vier wesentlichen Errungenschaften werden sich strukturierend auf die Tätigkeit der Organisation auswirken, da durch sie der Rechtsrahmen des COTIF vervollständigt werden kann.

REVISION DER CUI

Auf der Grundlage der Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe des Generalsekretärs (vier Sitzungen: 10. Dezember 2014, 8. Juli 2015, 24. November 2015 und 31. Mai 2016) erarbeitete das Sekretariat einen Vorschlag für eine Teilrevision der ER CUI, der vom Revisionsausschuss angenommen wurde. Die endgültige Entscheidung bezüglich dieser Änderung der ER CUI, deren Hauptziel die Klärung des Anwendungsbereichs war, wird der 13. Generalversammlung zufallen. Selbiger konnte unterschiedlich ausgelegt werden, was der ordnungsgemäßen Anwendung der ER CUI und der Sicherheit der Akteure abträglich war.



François DAVENNE
Generalsekretär der
OTIF



Aleksandr KUZMENKO
Leiter der
Rechtsabteilung

ZIEL 3

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

Da die Ausdehnung des Anwendungsbereichs der ER CUI auf den innerstaatlichen Verkehr für die meisten Mitgliedstaaten nicht akzeptabel gewesen wäre, gelten die ER CUI nur für den internationalen Eisenbahnverkehr, der nunmehr Gegenstand einer genauen und operativen Begriffsbestimmung ist. Das Sekretariat ist sich sicher, dass die auf den überarbeiteten ER CUI basierenden Vertragslösungen dem Sektor eine effektivere Verwaltung internationaler Zugtrassen ermöglichen werden. Denn ohne einen reibungslosen und einheitlichen Trassenzuweisungsmechanismus kann es keinen echten internationalen Eisenbahnverkehr geben.

VERBESSERUNG DES REVISIONSVERFAHRENS DES COTIF

Das derzeitige Verfahren zur Revision des COTIF durch die Generalversammlung weist gewisse Schwächen auf:

- a) Wichtige Änderungen können blockiert werden, weil sie mit bereits angenommenen, aber noch nicht in Kraft getretenen Änderungen verbunden sind.
- b) Die Regelungen laufen Gefahr, zunehmend ungeeignet zu werden und damit den Anforderungen des Marktes in Sachen Schnelligkeit und Anpassungsfähigkeit nicht mehr gerecht zu werden.
- c) Parallele Entwicklungen im nationalen und regionalen Recht (insbesondere in der EU, aber auch im EWR) können zu Abweichungen von den COTIF-Vorschriften führen. In der Folge könnte ein Mitgliedstaat gezwungen sein, eine Erklärung über die Nichtanwendung bestimmter COTIF-Anhänge abzugeben.

Aus all diesen Gründen heraus ist der Vorschlag zur Vereinfachung des COTIF-Revisionsverfahrens entstanden. In 2016 hat das Sekretariat der OTIF eine Studie über die „Durchführbarkeit einer Änderung des Revisionsverfahrens des COTIF“ vorgenommen.

2017 wurde nach einer Ausschreibung Frau Catherine Brölmann, Privatdozentin an der Universität Amsterdam mit einer „Rechtlichen Bewertung des Verfahrens zur Überarbeitung des COTIF und von Möglichkeiten, es zu ändern“ beauftragt. Diese Bewertung beinhaltet eine Analyse des derzeitigen Rechtsrahmens, der Schwierigkeiten und Nachteile des COTIF-Revisionsverfahrens sowie des internationalen Rechts und der Praxis bei der Annahme von Vertragsänderungen im Rahmen internationaler Organisationen.

Am 3. Mai 2017 hat in Bern eine Arbeitsgruppe zur Änderung des COTIF-Revisionsverfahrens getagt, deren Beratungen sich auf die Empfehlungen und Vorschläge von Frau Brölmann gestützt haben. Die Diskussionen haben gezeigt, dass das Völkerrecht sehr flexibel ist und mehrere Möglichkeiten für eine Beschleunigung des Inkrafttretens der von der Generalversammlung angenommenen Änderungen des COTIF zulässt.

Darüber hinaus hat das Sekretariat zur Berücksichtigung der nationalen Verfahren, die das Verhalten jedes Staates im Zusammenhang mit dem Abschluss von Verträgen regeln, einen Fragebogen verteilt, der sich insbesondere mit der Verfügbarkeit und den Möglichkeiten der Anwendung eines vereinfachten Verfahrens (d. h. anders als beim Abschluss eines neuen Vertrags oder beim Beitritt zum COTIF) für die Genehmigung aller oder eines Teils der Änderungen zum COTIF sowie mit der für die nationalen Verfahren erforderlichen Zeit befasste.

Auf der Grundlage der Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe und der Antworten auf den Fragebogen hat das Sekretariat einen Vorschlag zur Änderung des Artikels 34 COTIF ausgearbeitet und dem Revisionsausschuss vorgelegt, den dieser genehmigt hat. Die endgültige Entscheidung über Artikel 34 wird von der 13. Generalversammlung

Leitfaden zu Vertragshandlungen

Im November 2017 veröffentlichte der Generalsekretär in seiner Eigenschaft als Depositar des COTIF nach Rücksprache mit den Mitgliedstaaten der OTIF den „Leitfaden zu Vertragshandlungen aufgrund des COTIF“. Dieser Leitfaden beschreibt die Vertretungsanforderungen für die Ausübung von Vertragshandlungen aufgrund des COTIF. Als Hilfestellung für die Staaten und regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration enthält er zudem Musterurkunden.

getroffen. Gemäß diesen Vorschlägen muss der Zeitpunkt des Inkrafttretens der von der Generalversammlung angenommenen Änderungen der Anhänge im Voraus definitiv festgelegt werden.

INTEROPERABILITÄT UND NETZZUGANG

Der Revisionsausschuss hat dem Grundsatz eines neuen Anhangs H zum COTIF über die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr zugestimmt. Dieser neue Anhang ist Teil des umfassenderen Konzepts der Interoperabilität über die Europäische Union hinaus, das die folgenden drei Ziele verfolgt:

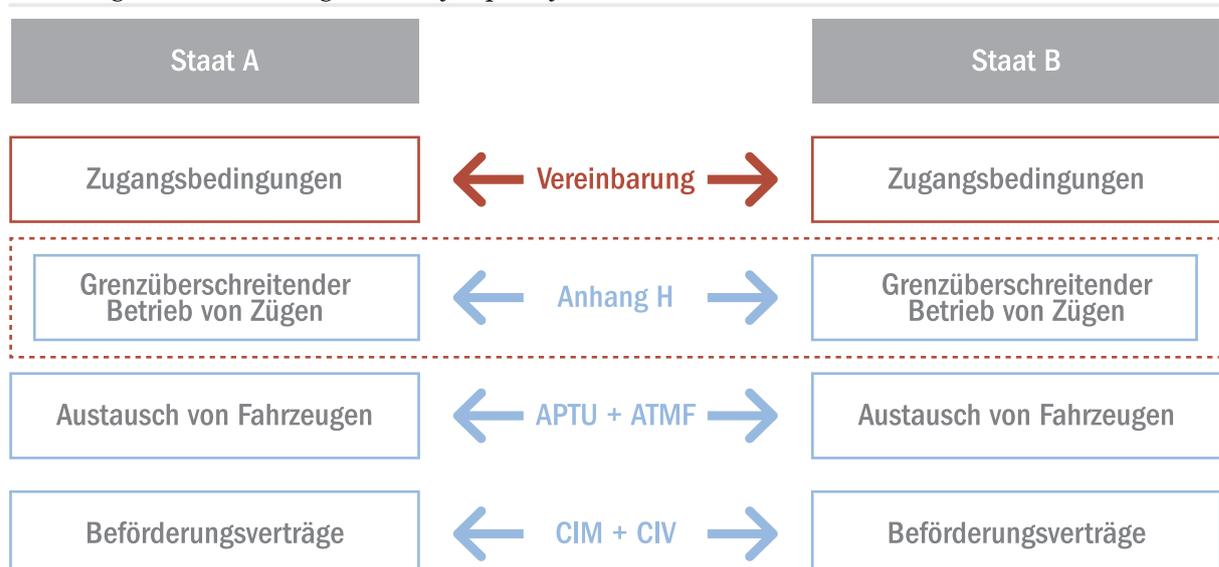
- Erleichterung der Einrichtung von euro-asiatischen Eisenbahnkorridoren und regionalen Substrukturen, die das Rückgrat eines effizienten internationalen Verkehrsnetzes ausmachen werden;
- Harmonisierung der technischen Entwicklungen bei der Herstellung von Eisenbahnmaterial innerhalb eines einheitlichen Rechtsrahmens, um Investitionen zu erleichtern und Skaleneffekte zu ermöglichen;
- Förderung einer geteilten, modernen Vision des Eisenbahnverkehrs.

Die OTIF ist bestrebt, die noch bestehenden Lücken in ihren Vorschriften zu schließen, um alle für den internationalen Eisenbahnverkehr notwendigen Instrumente bereitzustellen. Diesen Prozess gilt es durch einen unverbindlichen Rahmen für den internationalen Eisenbahnnetzzugang zu ergänzen, der entlang der folgenden Achsen strukturiert ist:

- Festlegung der Bedingungen (Kapazitätszuweisung, Infrastrukturgebühren usw.) und des Zugangsumfangs (Basisinfrastruktur, mit oder ohne Serviceeinrichtungen, gesamtes Netz oder nur bestimmte Strecken usw.);
- Festlegung der Anforderungen an Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und deren Beziehungen untereinander (Genehmigungen, Privathaftpflichtversicherungen, Sicherheitsbescheinigungen, Nutzungsvertrag usw.);
- Festlegung einer angemessenen Rechtsform für das Instrument.

Der Revisionsausschuss billigte diesen Fahrplan, so dass das Sekretariat ab 2018 an seiner Umsetzung arbeiten und so ein vollständiges Modell erstellen wird, das durch Abbildung 1 dargestellt werden kann.

Abbildung 1: Ein vollständiges Vorschriftenpaket für den internationalen Eisenbahnverkehr



EINRICHTUNG EINER ARBEITSGRUPPE DER RECHTSEXPERTEN

Der Revisionsausschuss hat die Einrichtung einer ständigen Arbeitsgruppe zur Behandlung rechtlicher Fragen zur Kenntnis genommen. Dies ist eine wichtige Entwicklung, die es der Organisation ermöglicht, ab 2018 regelmäßig übergreifende Rechtsfragen zu so strukturierenden Themen wie der Schnittstelle zu Zollvorschriften und der Digitalisierung von Beförderungsdokumenten anzugehen.

Die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) stellt in ihrer jüngsten Studie über die Rolle internationaler Organisationen in der internationalen Regulierungszusammenarbeit¹ zu Recht fest, dass nur wenige internationale Organisationen die Umsetzung ihrer flexiblen oder verbindlichen Rechtsinstrumente systematisch überwachen. Diese Tätigkeit ist jedoch entscheidend, weil sie Informationen über die Anwendung der Rechtsinstrumente liefert und somit den Einfluss einer internationalen Organisation und letztlich die Auswirkungen sowie die Relevanz ihrer Rechtsinstrumente und die notwendigen Aktualisierungen abschätzen lässt.

In diesem Rahmen wird die neue Arbeitsgruppe der Rechtsexperten für die vorbereitenden Arbeiten mit beratender Funktion in Rechtsfragen zuständig sein. Ihre Aufgabe wird es sein, die bestehenden Organe zu unterstützen. Dabei werden sich ihre Tätigkeiten auf den Rechtsbereich beschränken und sowohl das Verkehrsrecht als auch das Völkerrecht abdecken. Darunter fallen insbesondere auch all diejenigen allgemeinen Rechtsfelder, die für den internationalen Eisenbahnverkehr relevant sind. Nicht abgedeckt sind hingegen die speziellen „technischen“ Themen wie der Gefahrguttransport, die Interoperabilität oder die Sicherheit, diese werden von den zuständigen Organen des COTIF behandelt.

Die Arbeitsgruppe wird im Rahmen des COTIF keine eigene Entscheidungsbefugnis haben, die Organe der Organisation können ihren Auslegungen und den von ihr vorgeschlagenen Maßnahmen jedoch folgen.

MODERNISIERUNG UND VERBESSERUNG DER BEFÖRDERUNGSVERTRÄGE

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.

DIE ER CIM

Das Sekretariat hat die Entwicklung des elektronischen Frachtbriefs geprüft und dem Revisionsausschuss einen Bericht vorgelegt, in dem Folgendes berücksichtigt wurde:

- die Rückmeldungen des Sektors, insbesondere des CIT, zur Digitalisierung von Beförderungspapieren und
- die Entwicklung der Zollvorschriften, insbesondere in der EU.

Um die Auswirkungen der einschlägigen Entwicklungen der ER CIM wirksam zu begleiten und ihre Überarbeitung unter optimalen Bedingungen vorzubereiten, müssen die Arbeiten zur Digitalisierung im

¹ OCDE, *International Regulatory Co-operation: The Role of International Organisations in Fostering Better Rules of Globalisation*, OECD-Veröffentlichungen, Paris, 2016. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264244047-en>.

internationalen Verkehr, einschließlich der Schnittstellen zwischen Zoll- und Verkehrsvorschriften, fortgesetzt werden.

UNECE: AUF DEM WEG ZU EINEM EINHEITLICHEN EISENBAHNRECHT

Die Unterzeichnung der gemeinsamen Erklärung über die Förderung des Eisenbahnverkehrs zwischen Europa und Asien am 26. Februar 2013 durch 37 UNECE-Staaten hat dem Projekt eines „einheitlichen eurasischen Eisenbahnrechts“ einen neuen Elan verliehen.

Anstelle eines den bestehenden Rechtsregimen ER 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 beider Rechtssysteme in Übereinstimmung mit den Erwartungen der Beteiligten schnell umgesetzt werden können.

Im Jahr 2016 verabschiedete der UN-Binnenverkehrsausschuss die Resolution Nr. 263, die Eisenbahnunternehmen und internationale Eisenbahnorganisationen ermutigt, den Entwurf „einschlägiger Rechtsvorschriften“ zur Vereinheitlichung des Eisenbahnrechts zwischen Europa und Asien nach Möglichkeit in der Praxis zu erproben. Diese Rechtsvorschriften werden als Schnittstellenrecht zwischen den CIM und dem SMGS angesehen.

Im Jahr 2017 traf sich die UNECE-Expertengruppe für die Vereinheitlichung des Eisenbahnrechts zu zwei offiziellen Sitzungen, vom 22. bis 24. Mai und vom 1. bis 3. November. Ihre Arbeiten hatten folgende Ziele:

- Analyse der Ergebnisse eines virtuellen Pilotprojekts zum Korridor Russland - Belarus - Polen - Deutschland;
- Prüfung der Liste der Begleitdokumente für die neuen Rechtsvorschriften. Es wurde insbesondere festgestellt und vereinbart, dass der gemeinsame Frachtbrief CIM/SMGS mit einigen Anpassungen als Grundlage für den Frachtbrief der neuen Rechtsvorschriften dienen könnte;
- Überprüfung und Verbesserung der drei Sprachfassungen des Entwurfs der „einschlägigen Rechtsvorschriften“.

Im Jahr 2018 stimmte der 80. Binnenverkehrsausschuss der Verlängerung des Mandats der Expertengruppe um zwei weitere Jahre zu. Eine der Aufgaben besteht darin, ein Dokument (oder Systeme von Dokumenten) zum Einheitlichen Eisenbahnrecht zu erstellen, das als rechtsverbindliches Instrument angenommen werden könnte.

Das Sekretariat der OTIF war unter Einbringung seines geballten Fachwissens aktiv an diesem Projekt beteiligt.



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, insbesondere derjenigen von Gläubigern und Leasinggebern, wenn rollendes Eisenbahnmaterial mit einem solchen Sicherungsrecht belastet ist. In diesem Rahmen wird ein Register eingerichtet sowie eine Aufsichtsbehörde für das besagte Register.

Trotz der beiden neuen Unterzeichner des Protokolls in 2017 (Frankreich im März und Schweden im Juni) 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: Bisher hat Luxemburg das Protokoll ratifiziert und kürzlich ist es von der EU genehmigt worden;
- Hinterlegung einer Bescheinigung des Sekretariates der Aufsichtsbehörde (OTIF) über die volle Funktionsfähigkeit des internationalen Registers beim Depositar (UNIDROIT).

Angesichts dieses Fortschritts hat das Sekretariat der OTIF das Protokoll weiter vorangetrieben, indem es das Thema auf hochrangigen Treffen angesprochen hat. Vor dem Hintergrund der bevorstehenden 13. Generalversammlung hat das Sekretariat die Diskussionen mit dem Vorbereitenden Ausschuss über die Festlegung der Aufgaben der Organisation, insbesondere in ihrer zukünftigen Funktion als Sekretariat der Aufsichtsbehörde des Eisenbahnregisters, vorangetrieben.

ENTWICKLUNG UNSERER PARTNERSCHAFTEN

VERTRETUNG DER INTERESSEN DER OTIF BEI DER EU

Die technischen Bestimmungen des COTIF, insbesondere die Anhänge F (APTU) und G (ATMF) sowie der Entwurf des neuen Anhangs H, entsprechen weitgehend dem EU-Recht. Im Gegensatz zum EU-Recht verfolgt das COTIF jedoch nicht das Ziel einer Öffnung des Eisenbahnmarktes. Dies bedeutet, dass die Einhaltung der COTIF-Bestimmungen nicht automatisch den Zugang zum EU-Markt (oder einem anderen Markt) öffnet und Produkte, die nach EU-Recht zugelassen sind, nicht automatisch in Nicht-EU-Staaten, die die entsprechenden COTIF-Bestimmungen anwenden, in Verkehr gebracht werden können.

Nichtsdestoweniger sind die COTIF-Bestimmungen weitestgehend mit dem EU-Eisenbahnrecht harmonisiert worden, so dass Eisenbahnfahrzeuge im internationalen Verkehr von allen die APTU und ATMF anwendenden OTIF-Mitgliedstaaten inner- und außerhalb der EU gegenseitig anerkannt werden. Zur Erleichterung dieser Harmonisierung und Gewährleistung einer durchgehenden Kompatibilität zwischen dem EU-Recht und den technischen Vorschriften des COTIF ist eine wirksame Koordination zwischen EU und OTIF erforderlich. In diesem Sinne arbeiten EU und OTIF seit 2013 im Rahmen der Verwaltungsvereinbarung zwischen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union, der GD Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission und dem Sekretariat der OTIF zusammen.

In diesem Rahmen hat das Sekretariat der OTIF an diversen von der Eisenbahnagentur der EU oder der Europäischen Kommission organisierten Treffen teilgenommen. Es hat insbesondere die Entwicklung der TSI LOC&PAS, der TSI WAG, des europäischen Einstellungsregisters, der TSI Lärm und der ECM-Zertifizierung verfolgt und dazu beigetragen.

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 echte Partnerschaft entwickelt.

Am 14. November 2017 hat das jährliche Führungstreffen des OSShD-Komitees und der OTIF in Bern stattgefunden. Bei dieser Gelegenheit wurden alle Fragen zur Verbesserung der Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit des internationalen Eisenbahnverkehrs sowie der Entwicklung des eurasischen Eisenbahnverkehrs erörtert. Nach einem Gedankenaustausch über mögliche neue Bereiche der Zusammenarbeit erwägten die Vertragsparteien eine Aktualisierung ihres gemeinsamen Standpunkts. In den Diskussionen wurden drei Themen identifiziert, an denen die Experten der OTIF und der OSShD zusammenarbeiten sollten:

- die Digitalisierung der Beförderungspapiere,
- die Harmonisierung der Gefahrgutvorschriften und
- die Zusammenarbeit im Bereich technische Interoperabilität zur Verbesserung des elektronischen Nachrichtenaustauschs im Güterverkehr.

ZIEL 2

Förderung der Beteiligung von Experten aus unseren Mitgliedstaaten an den Arbeiten der ERA und der OSShD auf der Grundlage gemeinsamer Standpunkte

Treffen in China

Am 19., 20. und 21. September 2017 war der Generalsekretär der OTIF in Peking. Am 19. September 2017 hat er den Direktor der staatlichen Eisenbahnverwaltung Chinas (NRA), Herrn Yudong Yang, getroffen. Im Anschluss daran hat er an der 26. Plenarsitzung des Koordinationsrats des transsibirischen Verkehrs (CCTT) teilgenommen.

Der CCTT hat seine Plenarsitzung rund um die Effizienz, die Wettbewerbsfähigkeit und die Entwicklung des euro-asiatischen Güterverkehrs angeordnet. Der Generalsekretär hat also ein für die Vorzüge des durch das COTIF geschaffenen Rechtsrahmens empfängliches Publikum angetroffen. Erfreut über die Einladung des CCTT, begrüßte er diese sich kontinuierlich entwickelnde Zusammenarbeit.

Im Rahmen einer weiteren Zusammenarbeit, die aus der Unterzeichnung der gemeinsamen Absichtserklärung am 12. Juli 2016 erwachsen ist, hat der Generalsekretär der OTIF auch der NRA einen Besuch abgestattet. Ziel dieses Treffens war es, kurz- und mittelfristige gemeinsame Handlungsstränge der NRA und der OTIF zu besprechen: Wie lassen sich die mittels der gemeinsamen Absichtserklärung formalisierten Beziehungen vertiefen, und welche Themen liegen der NRA im Rahmen der Entwicklung des euro-asiatischen Eisenbahnverkehrs besonders am Herzen?

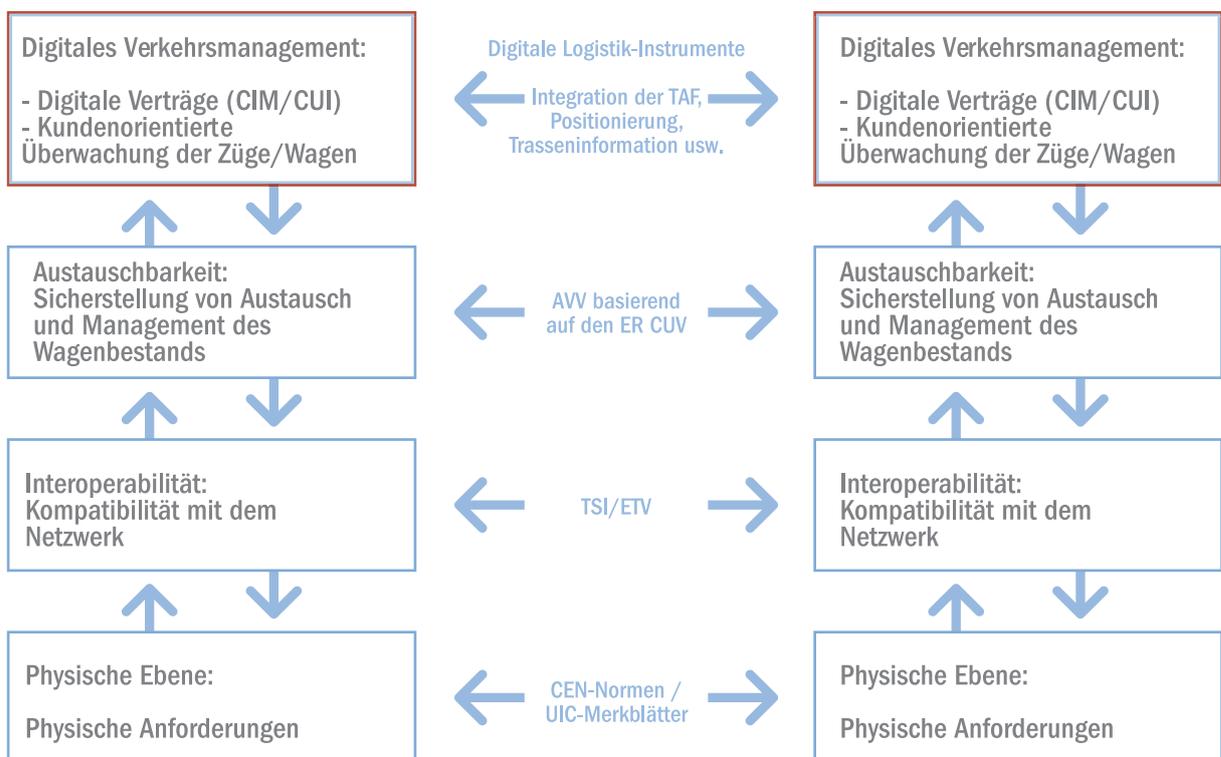
UIC

Die langjährige Zusammenarbeit zwischen dem Sekretariat der OTIF und der UIC wurde durch die Unterzeichnung einer gemeinsamen Absichtserklärung am 7. Dezember 2017 bereichert.

Diese Erklärung fördert und vertieft die derzeitige Zusammenarbeit zwischen UIC und OTIF, die auf die Verbesserung und Förderung des internationalen Eisenbahnverkehrs abzielt. Diese Zusammenarbeit ist von besonderer Bedeutung, da die UIC enge Kooperationsbeziehungen zu allen Akteuren des Eisenbahnsektors weltweit unterhält, insbesondere zu anderen Eisenbahnorganisationen, Behörden, Herstellern sowie anderen externen Akteuren, deren Arbeit einen positiven Einfluss auf den Eisenbahnverkehr haben kann. Ein ganz besonderes Augenmerk werden wir im Rahmen dieser Zusammenarbeit auf die Entwicklung eines Digitalisierungsmodells für den Güterverkehr legen.

ZIEL 1

Aufrechterhaltung und Nutzung einer gemeinsamen Wissensgrundlage mit den Stakeholdern der OTIF



ECO

Das Sekretariat der OTIF und die ECO pflegen im Rahmen der 2009 unterzeichneten gemeinsamen Absichtserklärung eine erfolgreiche Zusammenarbeit. Dies ist insbesondere deswegen wichtig, weil die ECO die Anwendung harmonisierter Eisenbahnvorschriften auf der Grundlage bestehender multilateraler Abkommen fördert.

Im April 2017 nahm das Sekretariat der OTIF an der 13. Tagung der Leiter der Eisenbahnbehörden der ECO teil, die Gelegenheit bot, die ECO-Mitgliedstaaten über die Vorteile der Anwendung des COTIF und die laufenden Entwicklungen innerhalb der OTIF zu informieren.

WZO

Am 10. Juli 2017 unterzeichneten die WZO und das Sekretariat der OTIF eine gemeinsame Absichtserklärung zur Schaffung eines Rahmens für Dialog und enge Zusammenarbeit in Bereichen gemeinsamen Interesses, darunter insbesondere die Beseitigung von Hindernissen beim Grenzübertritt im internationalen Verkehr.

Diese Zusammenarbeit zeigt die Bedeutung, die das Sekretariat der OTIF einem interdisziplinären Ansatz der Eisenbahnregulierung beimisst. Im Oktober 2017 nahm das Sekretariat der OTIF an einem Runden Tisch über die Zusammenarbeit zwischen Zoll und Eisenbahn im Rahmen des Ständigen Technischen Ausschusses der WZO teil.

CIT

Die Zusammenarbeit mit dem CIT ist aus folgenden Gründen von entscheidender Bedeutung:

- Einerseits ist es wichtig, 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 nimmt das CIT, auch wenn es die Aufgabe hat, die Interessen seiner Mitglieder zu vertreten, eine privilegierte Stellung gegenüber den ER CIM und den ER CIV ein, indem es die damit zusammenhängenden Dokumente wie den CIM-Frachtbrief und die in ganz Europa und darüber hinaus anerkannten CIV-Personenbeförderungsausweise erstellt.

Im Jahr 2017 nahm das Sekretariat der OTIF als Beobachter an den Sitzungen des CIT teil, die sich mit Fragen der Güter- und Personenbeförderung, der Multimodalität und der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur befassten.

Ausbildungsprogramm

Zwischen April 2015 und April 2017 haben fünf Teilnehmer/innen aus drei Staaten über einen Gesamtzeitraum von vierzehn Monaten am Programm teilgenommen. Drei Teilnehmer kamen aus der Türkei, eine Teilnehmerin aus Montenegro und eine aus Serbien. Die durchschnittliche Ausbildungsdauer betrug drei Monate.

Die Praktika im Sitz der OTIF haben sich als sehr gutes Mittel zur Kontaktherstellung mit Beamten unserer Mitgliedstaaten und zur Weitergabe von Wissen über das COTIF und seine Anwendung an die betreffenden Staaten erwiesen. Alles in allem wertet das Sekretariat das Programm als Erfolg.

Ende 2017 wurde beschlossen, das Ausbildungsprogramm zu überarbeiten, um den Erfahrungsberichten Rechnung zu tragen und um es an das Arbeitsprogramm der Organisation anzupassen.

- Das Programm wird in Zukunft auch Staaten offenstehen, die noch nicht Mitglied der OTIF sind, sich aber bezüglich eines Beitritts im Entscheidungsprozess befinden.
- Die Dauer wird zwei bis drei Monate (statt wie bisher zwei bis sechs Monate) betragen.
- Das Programm wird auch Vertretern internationaler Organisationen, mit denen die OTIF eine Zusammenarbeitsvereinbarung unterzeichnet hat, wie dem Golf-Kooperationsrat, offenstehen.
- Finanzielle Unterstützung für Lebenshaltungs- oder Übernahme von Reisekosten werden jedoch auf Vertreter der Mitgliedstaaten beschränkt sein.
- Das Programm wird neben der technischen auch auf andere Abteilungen der OTIF wie die RID- oder Rechtsabteilung ausgeweitet.

Einzelheiten zum Programm, einschließlich Anmeldeinformationen, sind auf der Website der Organisation unter „Die OTIF > Arbeiten bei der OTIF“ verfügbar.

AUSWEITUNG DES GEOGRAFISCHEN EINFLUSSBEREICHS DER OTIF

Gegenwärtig wenden 42 Staaten die sieben Anhänge des COTIF 1999 einheitlich an, und wir arbeiten im Rahmen zweier strukturierender Partnerschaftsabkommen aktiv mit China einerseits und dem GCC andererseits zusammen.

Die zentrale Lage der OTIF am Schnittpunkt von Europa, Asien und Afrika gibt uns die Möglichkeit, eine dynamische Partnerschaftspolitik zu verfolgen.

In 2014 hat das Generalsekretariat des Golf-Kooperationsrates (GS-GCC) mit der OTIF eine gemeinsame Absichtserklärung unterzeichnet, mit dem Ziel, „von dem Informationsaustausch mit und dem Know-how der OTIF zu profitieren, um [die] einheitlichen Rechtssysteme [der OTIF] anzunehmen und anzuwenden und während der Umsetzungsphasen – der detaillierten technischen Konzeption, des Baus, des Betriebs und der Instandhaltung – des Eisenbahnprojektes des GCC an seine Bedürfnisse und nationalen technischen Anforderungen anzupassen“.

Nachdem das GS-GCC bereits in der Entwurfsphase über einen Beitritt zum COTIF nachgedacht hatte, nahm es in die Leitlinien seines Eisenbahnprojekts eine entsprechende Empfehlung für die Mitgliedstaaten des GCC auf.

Im Mai 2017 hat das Sekretariat der OTIF an der Expertengruppe des GCC-Eisenbahnprojekts teilgenommen und sich aktiv beteiligt. Im Juni hat das GS-GCC seinerseits dann an der 10. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen teilgenommen.

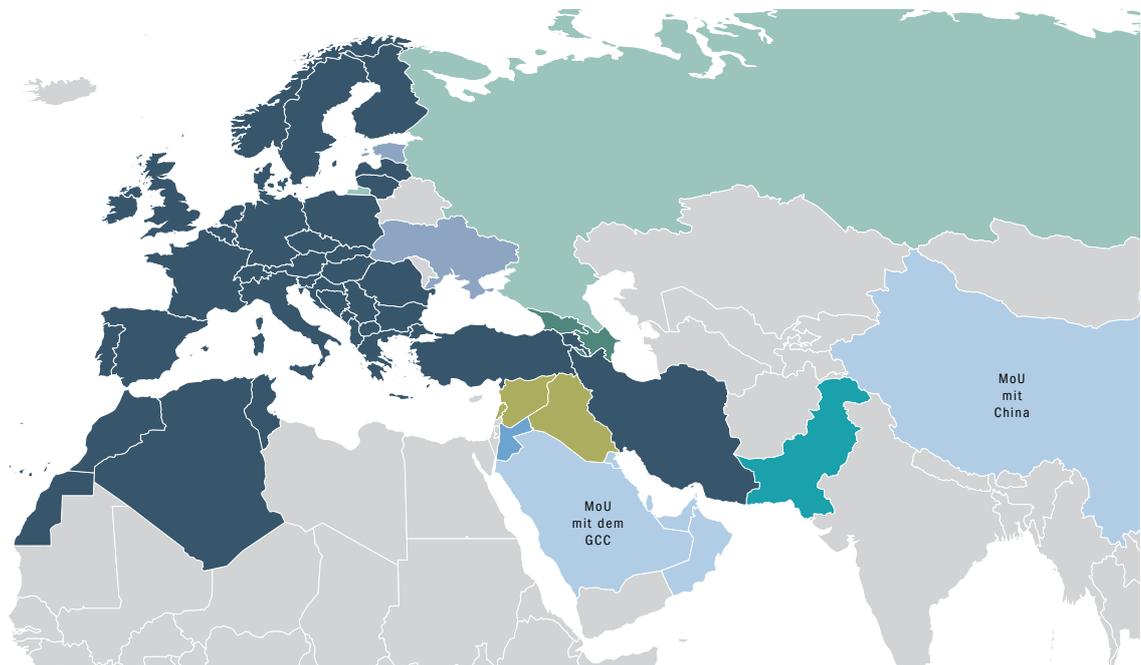
Auch unsere Kooperation mit Afrika stellt eine Priorität dar. In diesem Rahmen bauen wir mit dem EUMedRail-Programm eine Zusammenarbeit unter der Leitung von ERA und Europäischer Kommission auf. Ziel dieses Projekts ist es, Synergien zu entwickeln, um die Staaten rund um den Mittelmeerraum zum Beitritt zum COTIF zu bewegen. In diesem Zusammenhang hat der Generalsekretär im Oktober 2017 an einem ersten Seminar in Brüssel teilgenommen. Darüber hinaus wurde er in den Ständigen Ausschuss für wirtschaftliche und kommerzielle Zusammenarbeit (COMCEC) der Organisation für Islamische Zusammenarbeit eingeladen, was ihm die Gelegenheit bot, Kontakte

Geografischer Anwendungsbereich des COTIF und seiner Anhänge

ZIEL 5

Ausweitung der Anwendung des COTIF in Europa, Asien und Afrika

- Alle Anhänge des COTIF auf dem gesamten Netz
- Alle Anhänge des COTIF auf Teilen des Netzes
- CIV, CIM RID auf Teilen des Netzes
- CIM auf dem gesamten Netz
- CIM auf Teilen des Netzes
- Ruhen der Mitgliedschaft
- Assoziierte Mitglieder



mit den Ländern Afrikas und des Nahen Ostens zu knüpfen und zu vertiefen. Im Hinblick auf die laufenden Projekte zur Schaffung internationaler Netzwerke in Afrika (siehe Beispiel unten) wird das Interesse an dem von der OTIF angebotenen einheitlichen Eisenbahnrecht immer stärker spürbar.

In 2017 hat sich die Zusammenarbeit mit der UNESCAP gefestigt. Das Sekretariat der OTIF nahm am 4. und 5. September 2017 in Bangkok, Thailand, an der Sitzung der Expertengruppe zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften zur Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs teil.

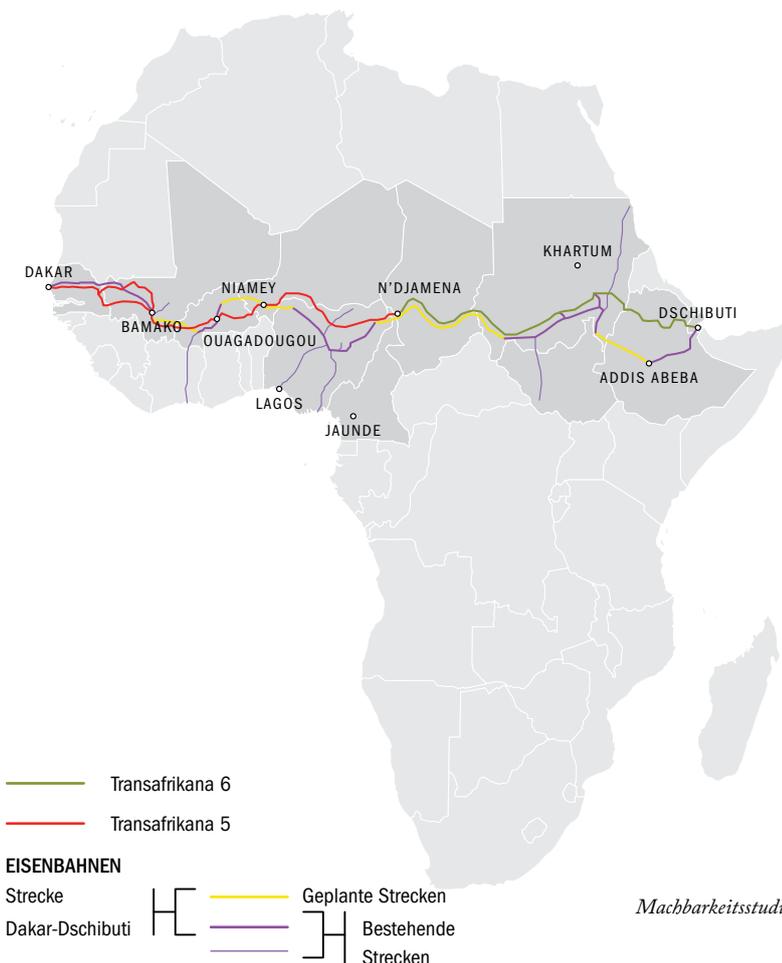
Das Sekretariat der OTIF hat zur Arbeit der UNESCAP zur Entwicklung der Eisenbahnen in der Region beigetragen, indem es die Lösungen vorstellte, die das COTIF für die heute in Asien und im Pazifik bestehenden Probleme hinsichtlich der technischen und rechtlichen Interoperabilität liefern kann. Ganz allgemein hat es gezeigt, dass das COTIF einen adäquaten Rechtsrahmen für Erleichterungen im internationalen Eisenbahnverkehr innerhalb Asiens und der Pazifikregion aber auch zwischen Asien und Europa darstellt.

Im Jahr 2017 setzte das Sekretariat der OTIF seine Zusammenarbeit mit dem WPV und anderen Akteuren bei der Durchführung eines Projekts für den Bahntransport von Postsendungen in Containerzügen fort. Die OTIF unterstützt diese Initiative, deren Mitinitiatorin sie ist, in vollem Umfang.

Im Mai und November 2017 fanden zwei Sitzungen einer Arbeitsgruppe zur Erarbeitung von Leitlinien für den Aufbau eines internationalen Postdienstes auf der Schiene statt.

Machbarkeitsstudie in Bezug auf die fehlenden Glieder der

Verbindungen Dakar-N'Djamena und N'Djamena-Dschibuti



Machbarkeitsstudie in Bezug auf die fehlenden Glieder der Verbindungen Dakar-N'Djamena und N'Djamena-Dschibuti Abschlussbericht, November 2011. www.studi.com.tn

ZIEL 4

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

Weiterbildungsaktivitäten

Das Europakolleg in Brügge

Zum fünften Mal in Folge hat das Sekretariat auf dem zweiwöchigen gemeinsamen Sommerkurs des European Training Centre for Railways (ETCR), des Europakollegs und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union in Brügge, Belgien, am 5. Juli 2017 das COTIF und die OTIF vorgestellt. Ziel dieser 55. Ausgabe war es, (zukünftigen) Führungskräften die Möglichkeit zum Studium des europäischen Verkehrsrechts zu geben und sie über die jüngsten Entwicklungen im Eisenbahnsektor zu informieren. Der Beitrag des Sekretariates betraf den Anwendungsbereich des COTIF, seine Interaktionen mit dem Eisenbahnrecht der EU und seine Bedeutung für den internationalen Eisenbahnverkehr innerhalb der EU und darüber hinaus.

FUNKTIONSWEISE DES POST-RAIL PROJECTS

Internationale Postsendungen mit der Eisenbahn

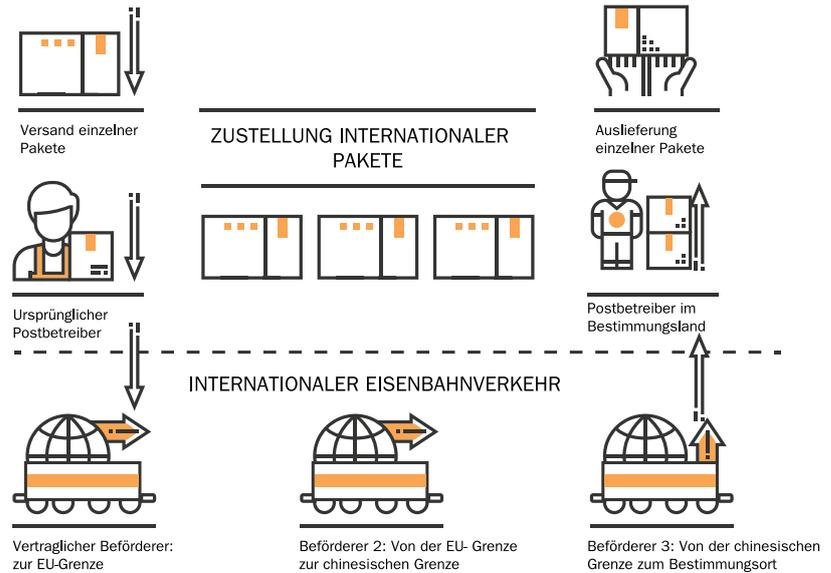
Das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT), der Weltpostverein (WPV) und der Koordinationsrat des transsibirischen Verkehrs (CCTT) haben im März 2016 eine Absichtserklärung unterzeichnet, die darauf abzielt, die Durchführbarkeit einer Eisenbahnzustellung von Paketen zwischen China und Europa zu prüfen. Die OTIF hat dieser Initiative, an der sie seit 2016 beteiligt ist, ihre volle Unterstützung zukommen lassen. Sie hat eine gemeinsame Absichtserklärung mit dem WPV ausgearbeitet, die 2017 fertiggestellt und am 24. Januar 2018 unterzeichnet wurde.

Die zwischen China und Europa durchgeführten Testfahrten haben gezeigt, dass die noch zu überwindenden Schwierigkeiten in der Komplexität der Schnittstellen zwischen

- dem Handelsrecht für den On-line-Verkauf,
- dem WPV-eigenen Postrecht,
- dem Eisenbahnrecht der OTIF und der OSShD und
- dem Zollrecht liegen.

Im Jahr 2016 hat die OTIF eine Lösung zur Klärung der bei der Organisation solcher Transporte zu lösenden Fragen durch Modellierung der verschiedenen Regelungen und ihrer Schnittstellen vorgeschlagen, die in den Entwurf des WPV-Leitfadens aufgenommen wurde.

Für das Postrecht ist der internationale Eisenbahnverkehr daher als „Black Box“ zu betrachten, die den Postbetreiber am Abgangsort und den Postbetreiber am Bestimmungsort miteinander verbindet, wie die folgende Abbildung zeigt. Damit ein solches System funktioniert, darf es keine Umladung zwischen dem Versand- und dem Bestimmungsland geben. Die aktuelle Situation im Luftverkehr sieht vor, dass der Container mit den Postpaketen, solange er sich im Luftverkehrsnetz befindet, verschlossen bleibt und an den verschiedenen Verkehrsknotenpunkten ausgetauscht wird. OTIF und WPV arbeiten gemeinsam daran, dieses „Betriebssystem“ für das Eisenbahnverkehrsprojekt zu replizieren.



AKTUELLER STAND

WAS HAT STATTGEFUNDEN

Mai 2017: Arbeitsgruppe „Änderung Revisionsverfahren COTIF“

Oktober 2017: Arbeitsdokumente für den 26. Revisionsausschuss

Teilnahme Chinas am CTE

Beteiligung an der Überarbeitung des Eisenbahnprojekts des GCC im Mai 2017

7. -10. November: Jährliches Treffen der Kommission für Transportpolitik der OSShD

WAS HAT SICH GEÄNDERT

Unterzeichnung der gemeinsamen Absichtserklärung mit der WZO am 10. Juli 2017

Verhandlung und Unterzeichnung der gemeinsamen Absichtserklärung mit dem WPV

27. Februar - 1. März: 26. Revisionsausschuss

WAS IST GEPLANT

Gemeinsam organisiertes Seminar mit EUMedRail und der Republik Serbien für Mittelmeerstaaten

Technisches Seminar in Ankara

2

FACHAUSSCHUSS FÜR TECHNISCHE FRAGEN: VERBESSERUNG DER INTEROPERABILITÄT UND SICHERHEIT

Die Effizienz jedes internationalen Verkehrsträgers hängt in hohem Maße von der Grenzübertrittsfähigkeit der Fahrzeuge ab. Die meisten Staaten haben ihre Eisenbahnen hauptsächlich nach ihren nationalen Bedürfnissen entwickelt und koordinieren international über die UIC nur dann, wenn es wirklich notwendig ist. Dies hat zu Eisenbahnnetzen geführt, in denen Zugneubildungen an Grenzübergangsbahnhöfen die Regel sind und ein nahtloser grenzüberschreitender Betrieb ganzer Züge die Ausnahme bildet. Obwohl der Eisenbahnverkehr seit mehr als einem Jahrhundert internationalisiert ist, ist der Eisenbahnbetrieb nach wie vor überwiegend national organisiert.

Seit geraumer Zeit gibt es jetzt Impulse für Wandel, wie große internationale Bahnprojekte, wie die von China geleitete Initiative „One Belt One Road“, der einheitliche europäische Eisenbahnraum der EU oder das GCC-Eisenbahnprojekt, zeigen. Bei jedem dieser Projekte ist die technische Harmonisierung Grundvoraussetzung für Erfolg. 2017 war ein Jahr, in dem wichtige neue Schritte unternommen wurden, um den Bahnbetrieb wirklich international zu machen.

GEWÄHRLEISTUNG DER KOMPATIBILITÄT DER BESTIMMUNGEN DES COTIF MIT DENEN DER EU

10. TAGUNG DES FACHAUSSCHUSSES FÜR TECHNISCHE FRAGEN

2017 ist der Fachausschusses für technische Fragen zu seiner 10. Tagung zusammengekommen. Seit der ersten Tagung im Jahr 2006 ist im COTIF ein umfassendes technisches Regelwerk geschaffen worden, das die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zum internationalen Verkehr ermöglicht.



Bas LEERMAKERS
Leiter der Abteilung für
technische Interoperabilität

ZIEL 3

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

Die beiden wichtigsten Meilensteine des Fachausschusses für technische Fragen im Jahr 2017 waren die Annahme von Vorschriften zu Telematikanwendungen für den Güterverkehr (ETV TAF) und die Entwicklung eines Entwurfs für einen neuen Anhang H zum COTIF. Darüber hinaus wurden geringfügige Änderungen an den ETV GEN-A, -B und -C angenommen und Vorschläge zur Änderung der ER APTU und der ER AMTF diskutiert und dem Revisionsausschuss zur Annahme vorgelegt. Alle angenommenen und geänderten ETV sind am 1. Dezember 2017 in Kraft getreten. Alle geltenden oder früheren Fassungen aller ETV sind auf der Website der OTIF verfügbar.

ETV TAF

Nach einer dem Fachausschuss für technische Fragen im Jahr 2015 vorgelegten Studie und weiteren Diskussionen im Jahr 2016 wurde beschlossen, die ETV TAF zu entwickeln.

Diese ETV TAF enthält Anforderungen an den internationalen Informationsaustausch für internationale Güterverkehrsdienste. Die Anforderungen umfassenden folgende Aspekte:

- Kommunikationsverfahren zwischen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern,
- Datenbanken zur Verfolgung von Zügen und Wagenbewegungen,
- Informationen, die Frachtkunden zur Verfügung zu stellen sind.

Nach ihrer Annahme im Juni 2017 trat die ETV TAF am 1. Dezember 2017 in Kraft, wobei es keine Frist für die vollständige Umsetzung gibt. Die Vertragsstaaten müssen jedoch sicherstellen, dass IT-Investitionen und Entwicklungen im Anwendungsbereich der ETV TAF in Übereinstimmung mit der ETV getätigt werden.

Durch die Umsetzung der ETV TAF wird der Informationsaustausch zwischen den verschiedenen Akteuren im internationalen Eisenbahngüterverkehr harmonisiert, was zu einer besseren Planung, besseren Zuglaufmeldungen und einem besseren Informationsaustausch mit den Frachtkunden führt. Es liegt nun an den Vertragsstaaten und den Eisenbahnunternehmen, die Vorteile der Digitalisierung durch die Umsetzung der ETV TAF zu nutzen.



ÄNDERUNGEN AN DEN ETV GEN-A, GEN-B UND GEN-C

Der Fachausschuss für technische Fragen hat Änderungen zu folgenden ETV beschlossen:

- ETV GEN-A, welche die grundlegenden Anforderungen an das Eisenbahnsystem festlegt,
- ETV GEN-B, welche die Teilsysteme auflistet, die zusammen das Eisenbahnsystem bilden,
- ETV GEN-C, welche die Anforderungen an das in den ATMF in Bezug genommene technische Dossier festlegt.

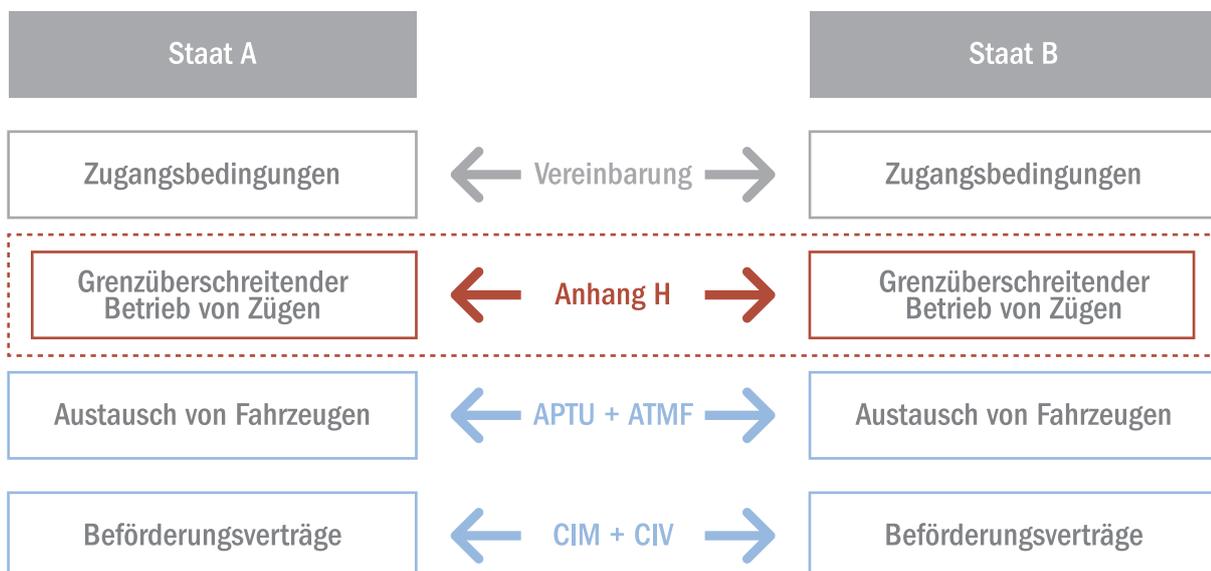
Alle drei ETV wurden geändert, um vor dem Hintergrund der durch das vierte Eisenbahnpaket in der Europäischen Union eingetretenen Änderungen, weiterhin die Äquivalenz zwischen den COTIF-Vorschriften und den in der EU anwendbaren Vorschriften zu gewährleisten. Neben diesen rein redaktionellen Änderungen wurden die grundlegenden Anforderungen in Bezug auf die Fahrgastinformationen und die Fahrgastsicherheit beim Ein- und Aussteigen aus Zügen klarer formuliert. Zudem wurde klarer formuliert, welche inhaltlichen Komponenten das technische Dossier zwingend enthalten muss.

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 bezeichnet in diesem Zusammenhang die sichere und ununterbrochene Bewegung von Zügen. In der Praxis der Eisenbahnunternehmen bedeutet Interoperabilität, dass ein vollständiger Zug von seinem Abgangsort in einem Staat bis zu seinem Bestimmungsort in einem anderen Staat betrieben werden kann, ohne aus technischen oder betrieblichen Gründen an der/den Grenze(n) anhalten zu müssen. Interoperabilität hat daher einerseits das Potenzial, den Eisenbahnverkehr sehr viel effizienter zu machen, erfordert gleichzeitig aber auch zusätzliche Harmonisierung auf der Ebene der Be-

ZIEL 6
Fortlaufende Entwicklung technischer Vorschriften für eine sichere Interoperabilität über die EU hinaus



triebsvorschriften, der Sicherheitszuständigkeiten und der Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen.

Der Fachausschuss für technische Fragen hat einen neuen Anhang H zum COTIF über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (ER EST) entwickelt, der dem Revisionsausschuss zur Erwägung vorgelegt wurde und der Generalversammlung 2018 zur Entscheidung unterbreitet werden soll.

Das Konzept hinter diesem neuen Anhang sieht vor, dass staatliche Behörden auf der Grundlage harmonisierter Kriterien Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen ausstellen können, die als Beweis dafür gelten, dass die Eisenbahnunternehmen in der Lage sind, Züge in dem betreffenden Staat sicher zu betreiben. Zu diesem Zweck

- richtet jeder Staat eine Zertifizierungsbehörde und eine Überwachungsbehörde ein, die unter dem Dach einer einzigen Organisation untergebracht sein können,
- müssen Eisenbahnunternehmen, die in einem bestimmten Staat Betrieb führen möchten, eine Sicherheitsbescheinigung des betreffenden Staates erhalten,
- werden Zertifizierungsbehörden die Ergebnisse der Teile der Konformitätsbewertungen, die auf harmonisierten Bestimmungen beruhen, nicht jedoch die Sicherheitsbescheinigungen selbst, gegenseitig anerkennen (es sei denn, die Staaten treffen davon abweichende Absprachen),
- sind Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen für den sicheren Betrieb von Zügen verantwortlich und müssen zu diesem Zweck über ein Sicherheitsmanagementsystem verfügen,
- ist die Überwachung, ob ein Eisenbahnunternehmen sein Sicherheitsmanagementsystem korrekt anwendet, harmonisiert,
- bleibt die Überwachung der Infrastrukturbetreiber dem nationalen Recht unterstellt,
- wird der Fachausschuss für technische Fragen detaillierte Bestimmungen in Form von Anlagen entwickeln. Diese sollten aus dem EU-Recht übernommen werden.

Der Inhalt des neuen Anhangs H ist am 28. Februar 2018 von Revisionsausschuss genehmigt worden. Seine Annahme durch die Generalversammlung in 2018 vorausgesetzt, wird er eine internationale Rechtsgrundlage für die weitere Entwicklung harmonisierter Sicherheits- und Betriebsbestimmungen bilden. Er hätte das Potenzial, wesentlich dazu



beizutragen, die Eisenbahn zu einem wirklich internationalen Verkehrsträger zu machen.

VIERTES EISENBAHNPAKET

Für den internationalen Verkehr ist eine Harmonisierung der EU- und der COTIF-Bestimmungen sehr wichtig. Mit der Annahme des vierten Eisenbahnpakets haben sich innerhalb der EU gewisse Bestimmungen geändert, über die der Fachausschuss für technische Fragen und seine ständige Arbeitsgruppe (WG TECH) von der Kommission unterrichtet wurden. Auf der Grundlage einer Analyse der Europäischen Kommission hat das Sekretariat gemeinsam mit der WG TECH die Änderungen an den APTU und ATMF vorbereitet, mit denen die fortlaufende Harmonisierung mit dem EU-Recht gewährleistet werden soll.

Zur Harmonisierung bestimmter Termini mit den neuen EU-Vorschriften und zur Berücksichtigung gewisser Verfahrensänderungen in der EU, insbesondere der Tatsache, dass die Eisenbahnagentur der EU für die Herausgabe von Fahrzeuggenehmigungen zuständig sein wird, sind diese Änderungen unerlässlich. Die Grundkonzepte der APTU und ATMF sind von den vorgeschlagenen Änderungen jedoch nicht betroffen.

Der Fachausschuss für technische Fragen hat die Änderungsvorschläge, einschließlich Begründungen, für die APTU und ATMF diskutiert und abgesegnet. Der Revisionsausschuss hat sie am 28. Februar 2018 ebenfalls genehmigt.

HILFE BEI DER UMSETZUNG DER VORSCHRIFTEN

ENTWICKLUNGEN IM BEREICH DER FAHRZEUGREGISTER

Seit Juni 2016 entwickelt die ERA die technischen und funktionalen Spezifikationen für ein Europäisches Einstellungsregister (EVR), die alle Erkenntnisse aus dem Projekt „Rationalisierung fahrzeugbezogener Register“ berücksichtigen. In Zukunft wird das EVR alle nationalen Fahrzeugregister (NVR) der EU-Mitgliedstaaten ersetzen. Zur Ausarbeitung der Bestimmungen hat die ERA eine Arbeitsgruppe zum Thema EVR eingesetzt. Diese Arbeit war für die OTIF von Bedeutung, da es wichtig ist, dass das künftige EVR und die NVR

ZIEL 6

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



der Nicht-EU-Mitgliedstaaten verbunden bleiben. Das Sekretariat der OTIF hat daher an den Arbeitsgruppen teilgenommen und der ERA geraten, die Kompatibilität zwischen den Fahrzeugregistern in der EU und denen von Nicht-EU-Staaten sicherzustellen. Die EVR-Bestimmungen treten auf EU-Ebene voraussichtlich 2018 in Kraft.

ENTWICKLUNG EINES ZERTIFIZIERUNGSSYSTEMS FÜR DIE FÜR DIE INSTANDHALTUNG ZUSTÄNDIGEN STELLEN

Im Jahr 2017 setzte die ERA eine Arbeitsgruppe zur Überarbeitung des Zertifizierungssystems für die für die Instandhaltung zuständigen Stellen ein – die ECM-Verordnung. Die Arbeitsgruppe prüfte die Möglichkeit, den Geltungsbereich der ECM-Zertifizierung, die derzeit nur für Güterwagen-ECM gilt, auf die ECM aller Fahrzeuge auszuweiten. Aufgrund der Auswirkungen dieser Aktivitäten auf die Äquivalenz zu ATMF-Anlage A hat das Sekretariat der OTIF die Arbeiten genauestens verfolgt und diverse Vorschläge gemacht. Die Gleichwertigkeit zwischen dem COTIF und dem EU-Recht in Bezug auf Güterwagen-ECM sollte beibehalten werden, um den Betrieb von EU-Güterwagen außerhalb der EU zu erleichtern und umgekehrt.

LÄRMEMISSIONSANFORDERUNGEN FÜR BESTEHENDE GÜTERWAGEN

Die ERA hat eine Taskforce eingesetzt, die prüfen soll, ob die TSI NOI auf bestehende Güterwagen angewendet werden kann, um die Flotte der alten Güterwagen leiser zu machen. Da die TSI NOI ihre Entsprechung im COTIF hat, hat das Sekretariat der OTIF diese Arbeit aufmerksam verfolgt und Vorschläge eingereicht. Der Ende 2017 auf dem Tisch liegende Vorschlag sieht vor, dass die Staaten Teile des Schienennetzes als „leise“ Strecken deklarieren können, auf denen nur Güterwagen betrieben werden dürfen, die der TSI NOI entsprechen. Das Sekretariat der OTIF hat aktiv an der Entstehung dieses Vorschlags mitgewirkt. Der Vorschlag wird voraussichtlich 2018 zur Annahme vorgelegt.

ENTWICKLUNGEN BETREFFEND DIE TSI GÜTERWAGEN UND DIE TSI LOKOMOTIVEN UND PERSONENWAGEN

Im Anschluss an die neue EU-Interoperabilitätsrichtlinie 797/2016 setzte die ERA 2017 eine Arbeitsgruppe ein, die sich mit der Überarbeitung der TSI WAG und TSI LOC&PAS hinsichtlich der Erneuerung und Aufrüstung von Eisenbahnfahrzeugen und der Kompatibilität mit anderen Teilsystemen befassen sollte. Nach dem Kick-off-Meeting im September wurden zwei Untergruppen vereinbart, nämlich:

- Untergruppe 1), die Änderungen der TSI vorschlagen wird, um alle Kompatibilitätsparameter zwischen den Fahrzeugen und den Strecken, auf denen sie betrieben werden, vollständig abzudecken. Diese Parameter sollten von den Eisenbahnunternehmen vor dem Betrieb auf einer Strecke überprüft werden.
- Untergruppe 2), die Änderungen der TSI vorschlagen wird, um festzulegen, welche Änderungen an einem bestehenden Fahrzeug als Aufrüstung oder Erneuerung anzusehen sind.

Es ist geplant, dass diese beiden Untergruppen ihre Arbeit bis Februar 2019 fortsetzen.

Im Ergebnis werden zwei Empfehlungen zur Überarbeitung der beiden TSI ausgesprochen werden. Entsprechende Änderungen sollten dann auch an den zugehörigen ETV vorgenommen werden.

WORKSHOP ZUR FAHRZEUGGENEHMIGUNG IN DER EU

Das vierte Eisenbahnpaket brachte neue Anforderungen an die Fahrzeuggenehmigung in der EU mit sich. Insbesondere die Tatsache, dass die Eisenbahnagentur der EU zu einer Behörde für Fahrzeuggenehmigungen wird, erfordert die Angleichung der Verfahren, die zuvor auf nationaler Ebene in jedem EU-Staat geregelt waren.

In diesen Workshops werden praktische Vorkehrungen in Form von Richtlinien für das Fahrzeuggenehmigungsverfahren erarbeitet. Der Inhalt der Leitlinien beschreibt, was die am Verfahren Beteiligten zu tun haben, wenn die Eisenbahnagentur der EU die Fahrzeuge genehmigt, was für alle EU-Fahrzeuggenehmigungen im internationalen Verkehr in der EU ab dem 16. Juni 2019 gelten wird.

GEGENWÄRTIGER ZEITPLAN

2018	2019
6. und 7. Februar: WG TECH 34 (Belgrad)	Februar: WG TECH 37
27. Februar - 1. März 2018: 26. Revisionsausschuss (Bern) zum Beschluss über die Änderungen der APTU und ATMF und zur Erwägung des neuen Anhangs H	Juni: CTE 12 (Bern)
12. und 13. Juni: 11. CTE (Bern) zum Beschluss über eine Strategie zur Entwicklung von Infrastrukturbestimmungen	September: WG TECH 38
11. und 12. September: WG TECH 35 (Bern)	November: WG TECH 39
25. - 27. September: 13. Generalversammlung zur Entscheidung betreffend den neuen Anhang H zum COTIF	
27. und 28. November: WG TECH 36 (Bern)	

3

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

In der Abteilung RID stand im Geschäftsjahr der Abschluss der alle zwei Jahre stattfindenden Revision der Gefahrgutvorschriften im Vordergrund. Verschiedene Entscheidungen müssen allerdings noch von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im März 2018 getroffen werden, bevor der RID-Fachausschuss bei seiner Sitzung im Mai 2018 alle Änderungen endgültig verabschiedet.

NEUE ENTWICKLUNGEN IM BEREICH DER GEMEINSAMEN RID/ ADR/ADN-TAGUNG UND DES RID- FACHAUSSCHUSSES

GEMEINSAME TAGUNG

Die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung erarbeitet harmonisierte europäische Gefahrgutvorschriften für die Schiene, die Straße und die Binnenschifffahrt. Das Sekretariat dieser Tagung wird von der Abteilung RID der OTIF in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat der Transportabteilung der UNECE wahrgenommen. Die Gemeinsame Tagung trat im Jahr 2017 zu einer einwöchigen und einer zweiwöchigen Sitzung zusammen.

Im Vordergrund standen die Arbeiten in Zusammenhang mit der Harmonisierung des RID, des ADR und des ADN mit der 20. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter. Darüber hinaus konnten die meisten offenen Fragen aus dem vorherigen Biennium abschließend behandelt werden. Ziel der Harmonisierung mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter ist eine Vereinfachung des intermodalen Gefahrguttransports im europäischen Landverkehr. Unter den daraus resultierenden zahlreichen Änderungen lassen sich die unten stehen-



Jochen CONRAD
Leiter der Abteilung Gefahrgut

ZIEL 8
Fortlaufende Aktualisierung der
Gefahrgutvorschriften unter
Berücksichtigung des technischen
Fortschritts

den Themen hervorheben. Diese geben kein vollständiges Bild der Aktivitäten der Abteilung RID im Rahmen der Gemeinsamen Tagung 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 der dynamischen technologischen Entwicklung des Sektors in Verbindung stehen.

Gegenstände, die gefährliche Güter enthalten

Neben Einzeleintragungen für bestimmte Gegenstände, die gefährliche Güter enthalten, ist im RID/ADR/ADN bisher eine einzige Sammeleintragung für gefährliche Güter in Gegenständen (UN 3363 Gefährliche Güter in Maschinen oder Gefährliche Güter in Geräten) aufgeführt, die aber bisher im europäischen Landverkehr von den Gefahrgutvorschriften unabhängig von der Gefährlichkeit der in den Gegenständen enthaltenen gefährlichen Stoffen freigestellt ist. Dies führte dazu, dass diverse Gegenstände, die unterschiedlichste gefährliche Stoffe in verschiedenen Mengen enthielten, dieser Sammeleintragung zugeordnet wurden, weil es in den meisten Fällen schwieriger war, diese Gegenstände der Eintragung zuzuordnen, die dem im Gerät enthaltenen gefährlichen Stoff entsprach. Darüber hinaus war es nicht immer möglich, den Gegenstand nach der Verpackungsanweisung zu verpacken, die für den im Gegenstand enthaltenen Stoff vorgesehen war. Die Eintragung UN 3363 wurde damit zu einer Auffangeintragung für Gegenstände, für welche die Entscheidung über die korrekte Zuordnung zu schwierig war.

Die Gemeinsame Tagung entschied, im RID/ADR insgesamt zwölf neue UN-Nummern für Gegenstände, die gefährliche Stoffe der einzelnen Gefahrgutklassen enthalten, aufzunehmen. In der Konsequenz unterliegt die UN-Nummer 3363, die bisher von den Vorschriften freigestellt war, künftig den Vorschriften des RID/ADR, darf aber ausschließlich für Gegenstände verwendet werden, die nur gefährliche Stoffe im Rahmen der Grenzwerte für begrenzte Mengen enthalten. Für die UN-Nummer 3363 gelten aber nur grundlegende Vorschriften für die Verpackung, die übrigen Vorschriften des RID/ADR müssen dagegen nicht angewendet werden.

Eine allgemeine Freistellungsvorschrift, wonach im RID nicht näher bezeichnete Maschinen oder Geräte, die in ihrem inneren Aufbau oder in ihren Funktionselementen gefährliche Güter enthalten, von den Vorschriften freigestellt sind, wurde ebenfalls gestrichen. In Zusammenhang mit dieser Streichung wurde eine Übergangsvorschrift von vier Jahren vorgesehen, um insbesondere unvorhergesehene Probleme zu vermeiden, da die Anzahl und Art der von der Aufhebung der Freistellung betroffenen Gegenstände momentan nicht eingeschätzt werden kann.

Neue Klassifizierungsvorschriften für die Klasse 8

Die Gemeinsame Tagung übernahm die neuen Klassifizierungsvorschriften für ätzende Stoffe der Klasse 8 aus den UN-Modellvorschriften, mit denen auch eine weitestgehende Anpassung an den Text des Global harmonisierten Systems zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien (GHS) vorgenommen wurde.

Die neuen Klassifizierungsvorschriften enthalten insbesondere alternative Methoden für die Zuordnung von Gemischen zu Verpackungsgruppen, was in der Vergangenheit immer zu Schwierigkeiten auf Seiten der Industrie geführt hatte.

Verpackungsanweisungen für beschädigte oder defekte Lithiumbatterien

Für die Beförderung beschädigter oder defekter Lithiumbatterien, die unter normalen Beförderungsbedingungen ein Gefahrenpotenzial

bergen (Flammenbildung, Hitzeentwicklung, giftige Gase oder Dämpfe usw.), mussten die Beförderungsbedingungen bisher von der zuständigen Behörde festgelegt werden. Wegen der rasanten Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität und der zunehmenden Notwendigkeit, bei einem Unfall beschädigte Batterien zu befördern, wurden auf der Grundlage der bisher von den zuständigen Behörden festgelegten Beförderungsbedingungen standardisierte Verpackungsanweisungen entwickelt, um Einzelzulassungen durch die zuständigen Behörden auf weniger Transportfälle zu beschränken.

Alternativmethoden für die wiederkehrende Prüfung

Umformte Flaschen haben ein beschichtetes geschweißtes Innendruckgefäß aus Stahl und ein Schutzgehäuse aus Schaumstoff, das nicht abnehmbar ist und mit dem Druckgefäß vollständig verbunden ist. Sie sind für die Beförderung von Flüssiggas (z. B. Butan oder Propan) ausgelegt. Etwa 4 Millionen solcher Flaschen, die seit 1997 hergestellt werden, befinden sich derzeit insbesondere in Belgien und Frankreich im Umlauf.

Umformte Flaschen verfügen über eine elektronische Erkennungs-marke, durch die die in einer Datenbank hinterlegten Eigenschaften der Flasche zugänglich gemacht werden. Anhand dieser Datenbank kann festgestellt werden, welche Flaschen zu einem Fertigungslos gehören. Die Nutzungsdauer umformter Flaschen beträgt gegenwärtig 30 Jahre. Sie kann jedoch alle fünf Jahre verlängert werden, sofern die im Rahmen der wiederkehrenden Prüfung durchgeführten Kontrollen ergeben, dass die Haftung des Polyurethans auf dem Innendruckgefäß ausreichend ist.

Beispiel einer umformten Flasche



Wegen der speziellen Ausgestaltung dieser Flaschen sind die im RID/ADR vorgeschriebenen Druckprüfungen und Sichtprüfungen des Druckgefäßes im Rahmen der wiederkehrenden Prüfung ungeeignet, da weder die Feststellung kleinerer Undichtheiten noch die Sichtprüfung des Innengefäßes auf dauerhafte volumetrische Ausdehnung wegen der nicht abnehmbaren Umformung möglich ist. Auch kann eine Prüfung der äußeren Beschaffenheit des Druckgefäßes nicht durchgeführt werden, da die äußere Oberfläche der Stahlflasche nicht sichtbar ist.

Da sich auch andere zerstörungsfreie Prüfungen, wie Ultraschallprüfung, Schallemissionsprüfung und Röntgenstrahlprüfung nicht eignen, wurden alternative Prüfmethoden entwickelt, die auf einer regelmäßigen Probenentnahme und einer zerstörenden Prüfung basieren. Nach einer Einsatzzeit von drei Jahren werden an diesen Proben Berstprüfungen, Prüfungen der Haftfestigkeit des Polyurethan-Werkstoffs an der Stahlflasche sowie Abschäl- und

Korrosionsprüfungen durchgeführt. Diese Prüfungen werden erstmalig drei Jahre nach Inbetriebnahme und danach alle fünf Jahre auf der Basis von Stichproben wiederholt. Wenn die durchgeführten Prüfungen ein negatives Ergebnis liefern, muss geprüft werden, ob eventuell ein ganzes Fertigungslos umformter Flaschen, das anhand der elektronischen Erkennungsmarke des geprüften Druckgefäßes festgestellt werden kann, betroffen ist und ausgesondert werden muss.

Das RID/ADR wird künftig allgemeine Vorschriften für den Ersatz bestimmter Prüfungen enthalten, wobei die Details der Alternativmethoden in einer Sondervorschrift niedergelegt sind. Bevor in Zukunft eventuell weitere Alternativmethoden zugelassen werden, müssen diese von der Gemeinsamen Tagung genehmigt werden.

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 Neuausgabe des 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 einmal 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 2017 trat die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses zu einer einwöchigen Sitzung in Utrecht (Niederlande) zusammen. Die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe müssen noch bei der Sitzung des RID-Fachausschusses im Mai 2018 genehmigt werden.

Im Vordergrund dieser Sitzung stand die Verabschiedung der von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung in den Jahren 2016 und 2017 angenommenen Änderungen. Darüber hinaus wurden Diskussionen zu folgenden Themen geführt:

Checklisten für die Befüllung und Entleerung von Flüssig-gaskesselwagen

Unter den Pflichten des Befüllers und des Entladers wurden in der Vergangenheit Verweise auf Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen zur Beförderung flüssiger Stoffe, die vom Verband der chemischen Industrie (CEFIC) entwickelt wurden, aufgenommen. Bereits bei vergangenen Sitzungen der ständigen Arbeitsgruppe wurde die Notwendigkeit erkannt, ähnliche Checklisten auch für das Befüllen und Entleeren von Gaskesselwagen zu entwickeln.

Von einer informellen Arbeitsgruppe wurden nun solche Checklisten vorbereitet. Im Gegensatz zu den Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen zur Beförderung flüssiger Stoffe, decken die neuen Checklisten für Gaskesselwagen nahezu alle Pflichten des Befüllers und Entladers ab. In vier getrennten Checklisten werden die Prüfpunkte für die Obenbefüllung, die Obenentleerung, die Untenbefüllung bzw. die Untenentleerung erläutert.

Die ständige Arbeitsgruppe nahm die Checklisten für das Befüllen

und Entleeren von Kesselwagen zur Beförderung von Gasen mit einigen Änderungen an. Sie vereinbarte, im RID bei den Pflichten des Befüllers und bei den Pflichten des Entladers auf diese Checklisten zu verweisen und die Checklisten auf der Website der OTIF zur Verfügung zu stellen.

Die ständige Arbeitsgruppe verständigte sich auch darauf, die derzeitigen Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen für flüssige Stoffe zu vervollständigen, um wie im Falle der neuen Checklisten für Gaskesselwagen möglichst alle Pflichten des Befüllers und des Entladers zu erfassen. Diese Arbeiten werden bereits Ende Februar 2018 in Angriff genommen.

Weiterverwendung von alten Gaskesselwagen

In der Ausgabe 2015 des RID wurden die Übergangsvorschriften für die Weiterverwendung von vor dem 1. Oktober 1978 gebauten Druckgas-Kesselwagen, die hinsichtlich ihrer Wanddicke und ihrer Ausrüstung nicht den Vorschriften entsprechen, zeitlich begrenzt. Vor Oktober 1987 waren die Bauvorschriften für Kesselwagen international nicht harmonisiert; der Bau und die Zulassung von Kesselwagen erfolgten nach nationalen Regelwerken. Mit einem abgestuften Ansatz sollten die etwa 5000 noch in Verkehr befindlichen Druckgas-Kesselwagen in Abhängigkeit von ihrem Lebensalter sukzessive bis Ende 2029 ausgemustert werden.

In Österreich wurden in den Jahren 2015 und 2016 Schwerpunktkontrollen an Gaskesselwagen durchgeführt, die im Rahmen dieser Übergangsvorschriften noch weiterverwendet werden dürfen. Bei mehr als 10 % der kontrollierten Gaskesselwagen wurden schwerwiegende Mängel beanstandet.

Die ständige Arbeitsgruppe nahm die festgestellten Mängel, welche die Bedienung der Verschlusseinrichtungen, die Instandhaltung und das Anbringen von Bedienungsanleitungen betreffen, zur Kenntnis. Sie stellte fest, dass diese Vorschriftenverstöße bei Beachtung der im Kapitel 1.4 des RID festgelegten Sicherheitspflichten der Beteiligten (insbesondere Befüller, Betreiber und ECM) nicht auftreten dürften.

Die ständige Arbeitsgruppe war der Meinung, dass die Kontrollen von Gaskesselwagen in allen Mitgliedstaaten verstärkt werden sollten. Die zuständigen Behörden sollten die Ergebnisse dieser Kontrollen den nationalen Behörden für die Eisenbahnsicherheit mitteilen. Diese sollten gegebenenfalls gegenüber den jeweils verantwortlichen für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM), den Haltern und den Befüllern die entsprechenden Maßnahmen ergreifen. Ein Dialog aller Behörden und Marktbeteiligten – auch über nationale Grenzen hinweg – wurde als dringend erforderlich angesehen, da diese schwerwiegenden Mängel neben der erheblichen Beeinträchtigung der Sicherheit auch zu wirtschaftlichen Konsequenzen für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter führen könnten.

Es wurde vereinbart, dass die auf nationaler Ebene und auf Ebene der internationalen Verbände ergriffenen Maßnahmen der nächsten Tagung der ständigen Arbeitsgruppe vorgestellt werden sollten, um dann über eine weitere Vorgehensweise entscheiden zu können.

Besonders große Tankcontainer

Die ständige Arbeitsgruppe wurde über besonders große Tankcontainer informiert, die von BASF und dem belgischen Tankcontainer-Hersteller van Hool entwickelt wurden. Diese Tankcontainer haben einen Fassungsraum von bis zu 73.500 Litern und eine Nutzlast von bis zu 66 Tonnen. Die Ladekapazität entspricht damit zwei herkömmlichen Tankcontainern oder einem Drehgestell-Kesselwagen.



Wegen der hohen Massen sind diese Tankcontainer für den kombinierten Verkehr Schiene/Straße nicht geeignet. Die Tankcontainer können jedoch auf dem Werksgelände auf automatisierten Containertransportfahrzeugen befördert werden.



Die neuen Tankcontainer werden auf neuen Tragwagen befördert, von denen etwa 150 mit Crashpuffern und Überpufferungsschutzausrüstungen geplant sind.

Nach Auskunft von BASF sollen besonders große Tankcontainer mit Stoffen, für deren Beförderung in Kesselwagen Crashpuffer oder Überpufferungsschutzeinrichtungen vorgeschrieben sind, nur auf Tragwagen befördert werden, die ebenfalls mit Crashpuffern und Überpufferungsschutzeinrichtungen ausgestattet sind, auch wenn dies momentan im RID nicht vorgeschrieben ist.

Die ständige Arbeitsgruppe war sich einig, dass die vorgestellte Innovation das Potenzial hat, die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn zu verbessern. Sie sah aber auch die Notwendigkeit die Ausrüstungen, die für Kesselwagen zur Beförderung sehr gefährlicher Stoffe vorgeschrieben sind, auch für solche Tragwagen zwingend vorzuschreiben, die für die Beförderung dieser neuen besonders großen Tankcontainer verwendet werden. Angesichts des großen Marktinteresses an diesen neuen Technologien sollte so bald wie möglich eine sichere Rechtsgrundlage für alle Beteiligten geschaffen werden, die eine mit Kesselwagen vergleichbare Sicherheit gewährleistet.

Die ständige Arbeitsgruppe vereinbarte, eine detaillierte technische

Diskussion in der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ zu führen. Neben einem Vergleich der momentan geltenden Vorschriften für Tankcontainer und Kesselwagen sollte diese Arbeitsgruppe gegebenenfalls auch Fragen in Bezug auf den Bau solcher Tankcontainer formulieren, die der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung vorgelegt werden sollten.

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) wurde auch im Jahr 2017 fortgesetzt.

Die Abteilung RID nahm an allen Sitzungen der Arbeitsgruppen und der Expertengruppen 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.

Da bei der Tagung der OSShD-Kommission für Transportrecht betreffend Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter im Oktober 2016 nicht die erforderliche Einstimmigkeit in Bezug auf die Übernahme der Änderungen 2017 des RID in die Anlage 2 zum SMGS erzielt werden konnte, wurde im Geschäftsjahr die Möglichkeit der verspäteten Inkraftsetzung dieser Änderungen zum 1. Januar 2018 zum Hauptthema. Haupthinderungspunkt der Annahme der Änderungen 2017 waren die für Russland und weitere Staaten inakzeptablen Verweise auf EN-Normen und EU-Richtlinien.

Die Abteilung RID unterbreitete in Zusammenarbeit mit den RID-Vertragsstaaten, die gleichzeitig die Anlage 2 zum SMGS anwenden, verschiedenen OSShD-Gremien mehrere Kompromissvorschläge, die einen Ausweg aus dieser unerwünschten Situation zum Ziel hatten. Trotz großer Anstrengungen der Abteilung RID konnte bei den Tagungen der OSShD-Kommission für Transportrecht betreffend Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter erneut kein Erfolg verzeichnet werden. Da die Harmonisierung des RID und der Anlage 2 zum SMGS von substanzieller Bedeutung für die ungehinderte Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter zwischen den beiden Rechtsregimen ist, wird sich die Abteilung RID in Zusammenarbeit mit der OSShD auch in Zukunft bemühen, kurzfristige sowie langfristige Lösungen für diese Situation zu finden.

RUSSISCHE AUSGABE DES RID

Ungeachtet der Schwierigkeiten bei der Übernahme der Änderungen 2017 wurden die Übersetzungsarbeiten fortgesetzt und eine konsolidierte Fassung des RID 2017 in russischer Sprache auf der Website der OTIF veröffentlicht.

ARBEITSGRUPPE RID-ATMF

2017 fand die letzte Sitzung der gemeinsam mit der Europäischen Kommission organisierten Arbeitsgruppe RID-ATMF statt, die zum Ziel hatte zu untersuchen, wie eine Verbesserung der Kohärenz zwischen den Gefahrgutvorschriften und den Sicherheits- und Interoperabilitätsbestimmungen erzielt werden kann. In dieser Arbeitsgruppe waren sowohl Experten der Gefahrgutbeförderung als auch Experten des allgemeinen Eisenbahnrechts vertreten.

ZIEL 3

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

ZIEL 9

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

Die Arbeitsgruppe kam zu dem Schluss, dass eine bessere Koordination zwischen der Gefahrgutgesetzgebung und der allgemeinen Eisenbahngesetzgebung notwendig ist. Grundsätzlich sollten in das RID nur die Schutzziele fahrzeugbezogener Anforderungen aufgenommen werden, während die technischen Spezifikationen in TSI/ETV formuliert werden. Für die Durchführung dieser Arbeiten wurde die Einrichtung einer gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (Joint Coordinating Group of Experts – JCGE) vorgeschlagen, in der wiederum sowohl Experten der Gefahrgutbeförderung als auch Experten der Eisenbahntechnik und darüber hinaus Vertreter der relevanten Industriezweige vertreten sein sollten.

Die Arbeitsgruppe erarbeitete für diese neue Koordinierungsgruppe zunächst einen Entwurf einer Themenliste, welche die im RID bereits bestehenden Fahrzeuganforderungen erfasste. Anschließend wurde eine Liste weiterer Fragen aufgestellt, die während der Diskussion der Arbeitsgruppe aufgetreten waren.

Die Tagungen der JCGE werden abwechselnd von der Europäischen Kommission und der OTIF ausgerichtet werden. Die von der JCGE ausgearbeiteten Empfehlungen werden an den RID-Fachausschuss und den Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC) weitergeleitet, die über den weiteren Umgang mit den Empfehlungen entscheiden. Der RID-Fachausschuss kann beispielsweise die Aufnahme von Schutzzielen in das RID beschließen und der RISC kann einen delegierten Rechtsakt annehmen, mit dem die ERA zur Entwicklung einer TSI in Übereinstimmung mit den von der JCGE beschriebenen technischen Spezifikationen/Vorschriften beauftragt wird.

AKTUELLER STAND

2017

8. und 9. Februar (Brüssel): Letzte Tagung der 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 (UN-Modellvorschriften)

28. August - 1. September (Lübeck): Übersetzungskonferenz für die deutschsprachigen Staaten

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

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

2018

30. und 31. Januar (Hamburg): Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses

12. -16. März (Bern): Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

28. -30. Mai (Bern): 9. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses

30. Mai (Bern): 55. Tagung des RID-Fachausschusses

17. -21. September (Genf): Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

19. -23. November (Polen): 10. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses

4

DAS SEKRETARIAT DER OTIF: EINE LERNENDE ORGANISATION

OPTIMIERTE UND RATIONALISIERTE VERWALTUNG

2017 HAT DIE PERSONALPOLITIK ZUR
BESCHLEUNIGUNG UND FESTIGUNG DER
MODERNISIERUNG BEIGETRAGEN.

Die Einstellungsmodalitäten für Mitarbeitende der OTIF sind präzisiert worden. Bei seiner 127. Tagung im Juni 2017 beschloss der Verwaltungsausschuss, die Einstellungsverfahren der OTIF zu konsolidieren, um die Einstellungsentscheidungen zu optimieren und letztlich sicherzustellen, dass die Organisation über die besten Kompetenzen zur Erreichung ihrer Ziele verfügt.

Nach der Unterzeichnung eines Abkommens mit dem Europarat im Dezember 2017 über die Ausweitung der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Europarats auf die Prüfung der Arbeitsstreitigkeiten zwischen der Organisation und ihrem Personal wird die OTIF eine moderne Praxis anwenden, die besonders für kleine Organisationen geeignet ist, nämlich die der Schlichtung zwischen den an einer Streitigkeit beteiligten Parteien. Diese umfassende Reform, die vom Verwaltungsausschuss auf seiner 126. Tagung beschlossen wurde, verleiht den Mitarbeitenden der Organisation zudem auch neue Rechte.

Neben dieser Modernisierung ist die Personalpolitik konsolidiert worden. Die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeitenden nimmt weiterhin einen wichtigen Platz ein: 100 % von ihnen erhielten ein Ausbildungsangebot, das ihren Bedürfnissen entsprach, und 88 % wurden im Erwerb oder in der Stärkung von Sprachkenntnissen, einschließlich Russisch, unter Berücksichtigung der im



Ghousébash GAFFAR
Leiter der Abteilung
Verwaltung und Finanzen

ZIEL 13
Optimierung der Personal- und
Finanzverwaltung

Arbeitsprogramm 2016-2017 beschriebenen Entwicklungsstrategie der Organisation geschult. Ferner wurde auch der soziale Dialog mit bedeutenden Entwicklungen fortgesetzt. Besondere Erwähnung verdienen hier die Umsetzung überzeugender Arbeitsmethoden mit dem Personalverband im Rahmen des Projekts zur Ausdehnung der Zuständigkeit des Verwaltungsgerichts des Europarates auf die OTIF sowie die Organisation eines Seminars im September 2017 zur Festlegung des Arbeitsprogramms 2018-2019.

IM JAHR 2017 WURDE MIT DER AUSLAGERUNG DER BUCHHALTUNG DIE IM JAHR 2015 BEGONNENE ÜBERARBEITUNG DES FINANZMANAGEMENTS DER ORGANISATION ABGESCHLOSSEN.

Das Auslagerungsprojekt wurde am 1. Januar 2017 dank der Auswahl des Fiducum-Treuhänders nach einer Ausschreibung im Jahr 2016, der Einführung neuer Finanz- und Buchhaltungsinstrumente und einer Umstrukturierung der Verwaltungs- und Finanzabteilung Realität. Diese Herausforderung wurde dank der mittlerweile bewährten Arbeitsmethoden mit dem neuen Buchhaltungsexperten, der nur zwei Tage im Monat anwesend ist, erfolgreich gemeistert. Eine effiziente Arbeitsorganisation, der Erwerb neuer Fähigkeiten, die Überwachung der Arbeit durch den Buchhaltungsexperten und die Anpassung der internen Finanzkontrollprozesse ermöglichen eine rigorose Behandlung der Finanzen der OTIF.

In diesem Zusammenhang wurde im Dezember 2017 mit dem Audit des internen Finanzkontrollsystems begonnen, das seit Mitte 2015 sukzessive umgesetzt wurde. Der Bericht von PwC, der Anfang 2018 vorliegen wird, kam zu dem Schluss, dass 100 % der 60 Empfehlungen zur Gewährleistung der Zuverlässigkeit der Rechnungslegung berücksichtigt wurden.

ENTWICKLUNG DES UMYUGSPROJEKTES DER OTIF INNERHALB BERNS.

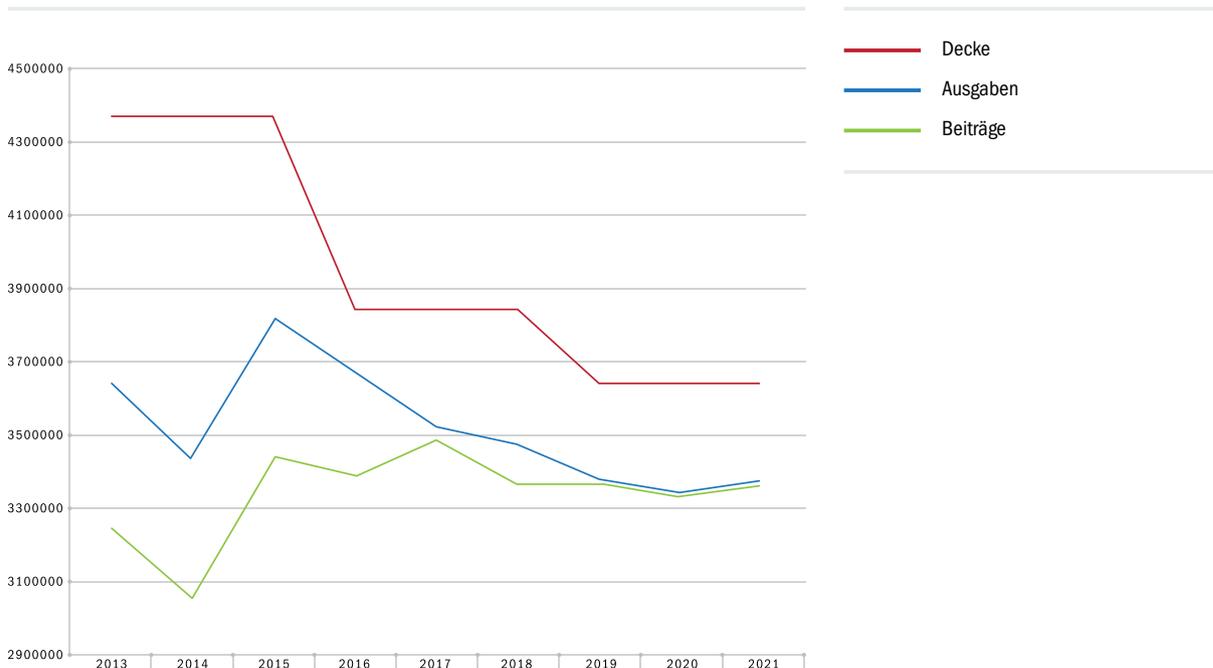
Nach der im Dezember 2017 auf der 128. Tagung des Verwaltungsausschusses verkündeten Entscheidung des Weltpostvereins, der OTIF keinen langfristigen Pachtvertrag mit Kaufoption anzubieten, prüfen könnte ein Umbauprojekt zur Anpassung des Gebäudes der Organisation an aktuelle Standards geprüft werden, das die gleichen Ziele wie das ursprüngliche Projekt verfolgt, nämlich die Sichtbarkeit der Organisation zu erhöhen und Synergien innerhalb des Sekretariats zu fördern.



I DIE OTIF 2017 IN ZAHLEN

Die Kontrolle der Ausgaben und die Stabilität der Beiträge der Mitgliedstaaten sind ständige Ziele. Die Ausgaben der Organisation liegen immer noch unter der von der 12. Generalversammlung festgesetzten Obergrenze von 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 stabilisierten sich ihrerseits zwischen 3,4 und 3,5 Mio. CHF.

Haushaltsentwicklungen 2013-2021 in CHF



Die finanzielle Situation der Organisation ist mit einem Betriebsvermögen von 6,6 Mio. CHF (was der Finanzierung ihrer Tätigkeit über zwei Geschäftsjahre entspricht) nach wie vor sehr zufriedenstellend gewesen. Der Bedarf an Betriebsvermögen blieb mit 241 000 CHF unter Kontrolle.

Aktiv = Verwendung	2017	Passiv = Ressourcen
Feste Verwendung 1 417 kCHF	BV 6 577 kCHF	Feste Ressourcen 7 994 kCHF
Anlagevermögen 1 417 kCHF		Eigenkapital 7 181 kCHF Finanzschulden 0 kCHF Rückstellungen 813 kCHF
Umlaufvermögen 395 kCHF	BBV - 241 kCHF	Kurzfrist. Verbindlichkeiten 154 kCHF
Aktiver Kassenbestand 6 336 kCHF	NETTO 6 336 kCHF	Passiver Kassenbestand 0 kCHF
Flüssige Mittel 6 336 kCHF		

GESTEIGERTE PRÄSENZ UND SICHTBARKEIT DER OTIF

ZEITSCHRIFT FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

2017 konnte die Zeitschrift mit einer erhöhten Auflage aufwarten: 700 Kontakte erhalten die Veröffentlichung der OTIF mittlerweile, das entspricht einem Anstieg von 19 %. Die Mailingliste für dieses historische Kommunikationsmedium der OTIF wächst langsam, aber stetig. So hat das Sekretariat seit 2015 lediglich zwei Anträge auf Unterbrechung der Abonnements erhalten.

Die „Identität“ der Zeitschrift wurde in Form und Inhalt bestätigt: Sie informiert über die jüngsten institutionellen Neuerungen der Organisation und enthält gleichzeitig Artikel, die Reflexion und Perspektive verbinden.

Im Jahr 2017 wurden alle Ausgaben der Zeitschrift seit 2010, die nur in elektronischer Form existierten, in mehreren Exemplaren gedruckt, um physische Archive zu bilden, einen Beitrag zum Archiv der Organisation zu leisten und die Sonderverbreitung bestimmter Ausgaben zu ermöglichen.

PRESSEMITTEILUNGEN

Erscheinungsrhythmus und Zeitnähe waren auch 2017 die beiden Grundsätze für die Veröffentlichung der Pressemitteilungen „OTIF NEWS“. So wurden insgesamt 19 Pressemitteilungen veröffentlicht, von denen mehr als ein Drittel in der – hauptsächlich europäischen – Fachpresse weiterverbreitet wurden.

2017 stellten wir eine Verbesserung der Berichterstattung in quantitativer und qualitativer Hinsicht mit 50 % mehr Artikeln und einer besseren Wahrnehmung der Rolle der Organisation und des Übereinkommens fest.

Die Bekanntheit des RID wurde sowohl in Europa als auch in Asien und auf dem amerikanischen Kontinent bestätigt. Aufgrund seiner Art und seines Umfangs genießt es in der Presse eine außergewöhnliche Sichtbarkeit, Bedeutung und Autonomie.

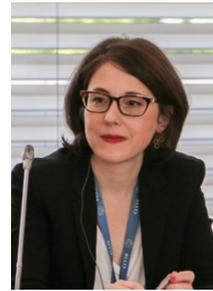
WEBSITE

Seit ihrer Aufschaltung im Dezember 2016 ist der Erfolg der neuen Website der OTIF ungebrochen. Über 500 Aktualisierungen wurden bisher bereits durchgeführt. Zügiges Handeln ist die Devise. So werden 95 % der Online-Anfragen oder -Updates am selben Tag oder spätestens innerhalb von 10 Stunden nach der Anfrage bearbeitet. Ziel ist es, die Nutzer der Website zufriedenzustellen, sei es in Bezug auf Nachrichten oder auf den Zugang zu Arbeitsdokumenten.

Im Jahr 2017 wurden 2 025 Nutzer pro Monat gezählt: 1 160 Nutzer pro Monat für die englische, 500 für die deutsche und 365 für die französische Seite.

20 % der Nutzer sind „Stammgäste“ und 80 % neue Besucher, ein hervorragendes Ergebnis, das die erhöhte Sichtbarkeit der Organisation, insbesondere in Suchmaschinen, bestätigt.

Neben der Startseite aller drei Sprachfassungen sind die drei meistbesuchten Seiten: 1- „RID 2017“, 2- „Gefährliche Güter“ und 3- „COTIF 1999“. Im Durchschnitt wurden im Jahr 2017 monatlich



Sarah PUJOL
Kommunikationsbeauftragte

ZIEL 12
Einrichtung einer allgemeinen
Kommunikationsstrategie

ZIEL 11
Fortlaufende Bereitstellung eines
vollständigen Ensembles an Werkzeugen
und Ausbildungsmöglichkeiten für unsere
Mitgliedstaaten

11 127 Seiten konsultiert (wiederholte Besuche eines Nutzers werden berücksichtigt).

NEUHEITEN: BROSCHÜRE UND LEITFADEN

Wie im Arbeitsprogramm 2016-2017 vorgesehen, hat die Organisation eine Broschüre herausgebracht, deren Hauptzweck darin besteht, die OTIF und das COTIF bekannt zu machen. Die Broschüre enthält eine allgemeine Darstellung mit Fokus auf der starken Identität der OTIF, einer Organisation, die aus der Vergangenheit stammt und in die Zukunft blickt.

Das COTIF wird in seiner praktischen, operativen Komponente beschrieben, das den internationalen Verkehr ermöglicht und erleichtert. Gerade für die breite Öffentlichkeit ist der Fahrschein, das berühmte Ticket, eines der praktischen Hilfsmittel des internationalen Reisens. Als Einladung zu einer internationalen Reise hat die Kommunikationsabteilung eine Broschüre in Form eines Fahrkartenhefts mit mehreren Fahrkarten vorgeschlagen, die einzelne der im Handbuch für internationale Eisenbahn-Fahrausweise (MIRT) des CIT bestimmte Elemente enthalten.

Die Broschüre wurde bewusst leicht und handlich konzipiert. Sie war sehr erfolgreich. Dieses neue Kommunikationsmedium, das sowohl Subjekt als auch Objekt des Eisenbahnverkehrs ist, hat seinen Auftrag erfüllt, die OTIF und das COTIF anzusprechen, ins Blickfeld zu rücken und bekannt zu machen.

Schließlich arbeitete die Kommunikationsabteilung in enger Zusammenarbeit mit der Rechtsabteilung an der Gestaltung des „Leitfadens zu Vertragshandlungen aufgrund des COTIF“, wobei sie sich für ein originelles Druckformat entschied. Ziel dahinter war es, die Arbeit der Rechtsexperten der OTIF zu würdigen. Das Dokument ist an alle Mitgliedschaft der OTIF versandt und verbreitet worden.

AKTUELLER STAND

WAS HAT STATTEGEFUNDEN

19 Pressemitteilungen

Neue Broschüre

Über 500 Aktualisierungen

Suche nach Videos und potenziellen externen Anbietern

Juni 2017: Neues Einstellungsverfahren

September 2017: Führungskräfte-seminar zur Strategie der OTIF

Dezember 2017: Unterzeichnung eines Abkommens zwischen ATCE und OTIF

Dezember 2017: Audit des internen Kontrollsystems

Ganzes Jahr 2017: Auslagerung der Buchhaltung

WAS HAT SICH GEÄNDERT

Mehr von der Presse übernommene Pressemitteilungen

Erleichterung der Förderung der OTIF

Einrichtung von Google Analytics mit drei Prüfprotokollen, je einem pro Sprachfassung

Wirkungsvolle Einstellungspolitik

Arbeitsprogramm 2018-2019

Neues Verfahren zur Beilegung von Personalstreitigkeiten

WAS IST GEPLANT

1. Halbjahr: Druck aller Pressemitteilungen von Beginn an

Aktualisierung und Neuausgabe der Broschüre

Ganzes Jahr: Verbesserung der Website

2. Halbjahr: Entwicklung eines Videos (Konzept intern, Realisierung extern)

Anfang 2018: Bericht von PwC

Herausgeber:

OTIF - Zwischenstaatliche
Organisation für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

Konzept, Gestaltung:
Sarah Pujol,
Valerio Compagnone

Redaktion:
OTIF Sekretariat

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 Bern

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 Bern

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