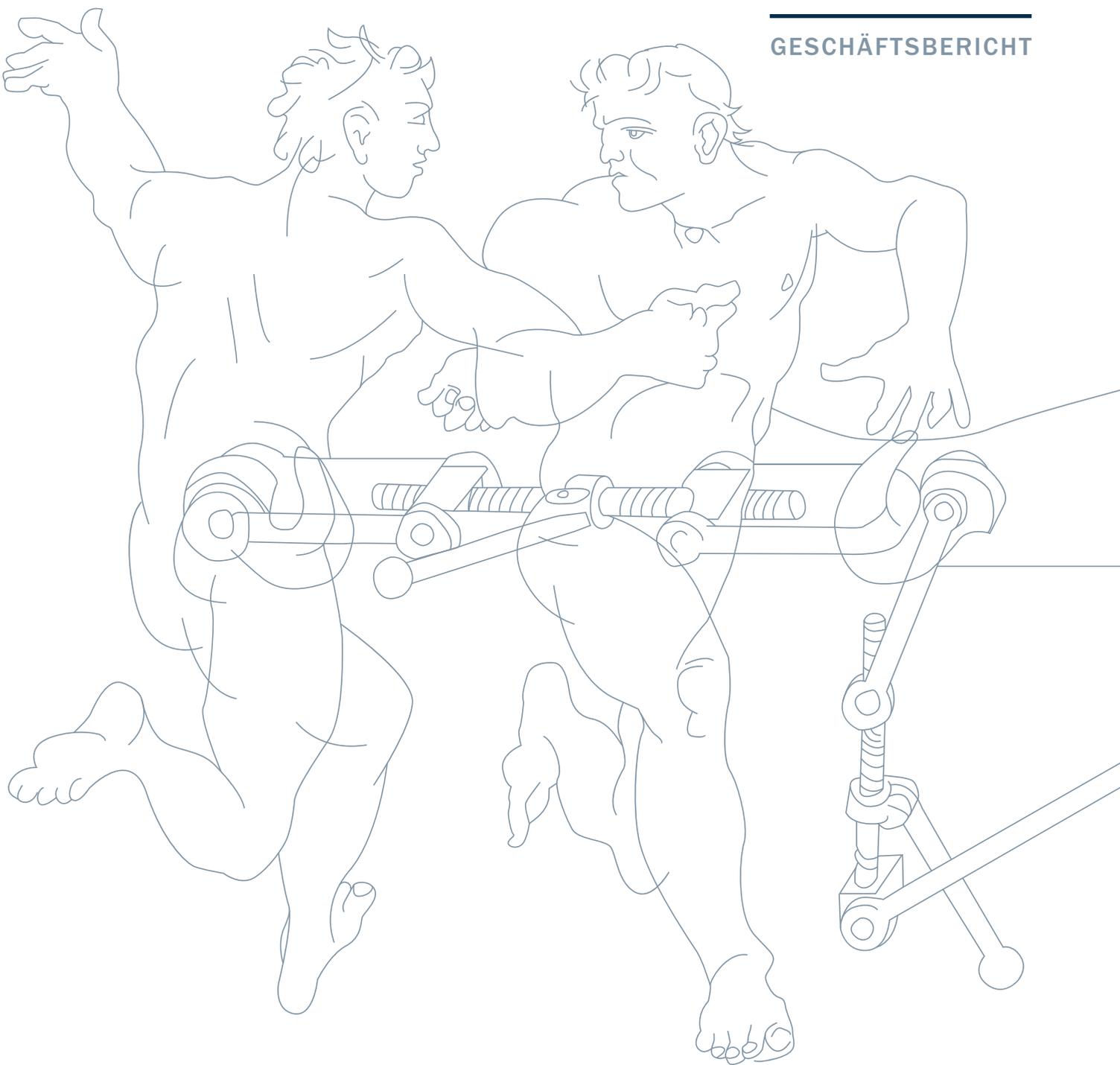




2019

GESCHÄFTSBERICHT



OTIF

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

EINLEITUNG

2019 war für die OTIF und insbesondere für die Mitarbeiter des Sekretariats ein außergewöhnlich arbeitsintensives Jahr und zudem ein Jahr des Umbruchs.

Das Hauptaugenmerk lag darauf, nach dem Ausscheiden des Generalsekretärs und trotz beschränkter personeller Ressourcen, die Funktionalität der Organisation zu gewährleisten.



Krzysztof KULESZA
Vorsitzender des
Verwaltungsausschusses



Wolfgang KÜPPER
Generalsekretär der
OTIF

Hierzu zählte die Vorbereitung und Durchführung der 14. Generalversammlung im Februar 2019 mit der Wahl des neuen Generalsekretärs für den Zeitraum 2019 bis Ende 2021 sowie von drei Tagungen (130., 131. und 132.) des ebenfalls neu zusammengetretenen Verwaltungsausschusses.

Aber auch inhaltlich stand das Sekretariat vor großen Herausforderungen:

Wichtige Teile des Arbeitsprogramms 2018–2019 wurden erfolgreich fortgeführt und auch im neuen Arbeitsprogramm 2020–2021 verankert.

Als „Highlight“ im Rahmen des Bereichs Recht mit der Kernaufgabe der Gewährleistung eines einheitlichen Eisenbahnrechts sind sicherlich die Feierlichkeiten (Symposium in Vilnius) zum 20. Jahrestag der Verabschiedung des Vilnius-Protokolls zu nennen, aber auch die Aufnahme der wichtigen Arbeiten der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten und des Ad-hoc-Ausschusses für Kooperation.

Auf dem Gebiet der technischen Interoperabilität verfolgten der Fachausschuss für technische Fragen und seine ständige Arbeitsgruppe WG TECH die Weiterentwicklung der Vorschriften für die Zulassung von Fahrzeugen zum internationalen Verkehr. Wichtige Basis für deren Arbeiten ist eine reibungslose Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union auf der Grundlage von in einer Verwaltungsvereinbarung aus dem Jahre 2013 festgehaltenen administrativen Regelungen. 2019 wurden bedeutende Fortschritte bei der Aktualisierung dieser Verwaltungsvereinbarung erzielt.

Auch im Bereich RID konnten die wichtigen Arbeiten zur dauernden Aktualisierung der Gefahrgutvorschriften (Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung, RID-Fachausschuss samt ständiger Arbeitsgruppe) gewährleistet werden, ebenso wie die Arbeiten zur Harmonisierung der Gefahrgutvorschriften des RID mit denen der OSShD (Anlage 2 zum SMGS). Da seit Kurzem Tankcontainer mit einem doppelt so großen Fassungsvermögen wie herkömmliche Tankcontainer für den Transport eingesetzt werden, haben wichtige Diskussionen darüber begonnen, inwieweit diese neue Praxis in der Gefahrgutgesetzgebung berücksichtigt werden muss. Daneben wurden auch wichtige Schritte zu einer möglichen Ausdehnung des geografischen Anwendungsbereichs des RID getätigt.

Der Schwerpunkt im Bereich Verwaltung und Finanzen lag neben der bereits beschriebenen reibungslosen Durchführung der Generalversammlung und des Verwaltungsausschusses auf der Beibehaltung der Ausgabenkontrolle und der Stabilität der Beiträge der Mitgliedstaaten. Hier ist es gelungen, die erfreulicherweise erreichte Stabilität der Beitragszahlungen weiter zu festigen. Daneben wurden erste Arbeiten hinsichtlich einer Renovierung des OTIF-Gebäudes und bei der Studie über die Beschäftigungsbedingungen des OTIF-Personals unternommen.

Die Kommunikationsabteilung der OTIF hat 2019 diverse Kommunikationsinstrumente verbessert, um die Öffentlichkeit stärker für die Arbeit der OTIF zu sensibilisieren. In diesem Zusammenhang verdienen die Organisation des Vilnius-Symposiums und die Produktion des neuen OTIF-Videos besondere Erwähnung.

Nicht zu vergessen sind schließlich auch die wichtigen Arbeiten der Übersetzungsabteilung der OTIF, die ebenfalls den außergewöhnlich hohen Arbeitsanfall routiniert und mit hohem Können bewältigte.


Krzysztof KULESZA


Wolfgang KÜPPER



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

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

CEFIC

Verband der Europäischen chemischen Industrie

CER

Gemeinschaft der Europäischen Bahnen

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 des COTIF)

COTIF

Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr

CTE

Fachausschuss für technische Fragen

ECM

Für die Instandhaltung zuständige Stelle

ER

Einheitliche Rechtsvorschriften

ERA

Eisenbahnagentur der Europäischen Union

EST

Einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr

ETV

Einheitliche technische Vorschriften

EU

Europäische Union

GCC

Golf-Kooperationsrat

JCGE

Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen

NVR

Nationales Fahrzeugregister

OSShD

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen

OTIF

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

RID

Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (Anhang C des COTIF)

SMGS

Abkommen über den internationalen Eisenbahn Güterverkehr (der OSShD)

TAF

Telematikanwendungen für den Güterverkehr

TSI

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität

UIC

Internationaler Eisenbahnverband

UIP

Internationale Union der Güterwagen-Halter

UIRR

Internationale Vereinigung für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße

UN

Vereinte Nationen

UNECE

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa

UNESCAP

Wirtschafts- und Sozialkommission der Vereinten Nationen für Asien und den Pazifik

UNIFE

Verband der europäischen Eisenbahnindustrie

WG TECH

Arbeitsgruppe des Fachausschusses für technische Fragen

WPV

Weltpostverein

WZO

Weltzollorganisation

ZIELE/HANDLUNGEN

Die OTIF als Forum für ein einheitliches internationales Eisenbahnrecht

OPERATIVE ZIELE

1. Einrichtung einer ständigen Arbeitsgruppe der Rechtsexperten
2. Entwicklung hin zu einem offenen, partnerschaftsbasierten Kompetenzzentrum
3. Überwachung der Anwendung und Umsetzung des COTIF

DAZUGEHÖRIGE HANDLUNGEN

Aufnahme der Arbeiten der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten in 2018

Kontaktierung und Unterstützung der ATMF-Vertragsstaaten bei der Mitteilung ihrer zuständigen Behörden

Unterstützung des Golf-Kooperationsrats (GCC) bei der Entwicklung seines Netzes

Festlegung eines OTIF-Überwachungssystems

Unterstützung der Gefahrgutbeauftragten bei der Überwachung der Einhaltung des RID

Ausweitung und Entwicklung der Anwendung des COTIF

OPERATIVE ZIELE

4. Aufnahme regionaler Ansätze in das Recht der OTIF
5. Unterstützung und Hilfe im Beitrittsprozess

DAZUGEHÖRIGE HANDLUNGEN

Entwicklung einer Strategie in Zusammenarbeit mit der EU zur Anpassung des rechtlichen Rahmens der OTIF an den Beitritt anderer regionaler Organisationen

Einrichtung einer Seite zu Beitrittsfragen auf der Website der OTIF

Ausrichtung mindestens eines Seminars pro Jahr zur Förderung von Beitritten

Förderung einer sicheren technischen Interoperabilität

OPERATIVE ZIELE

6. Förderung einer sicheren Interoperabilität von Zügen
7. Förderung der Digitalisierung im Eisenbahnverkehr
8. Förderung des Schienennetz-zugangs

DAZUGEHÖRIGE HANDLUNGEN

Vorschlag eines neuen Anhangs H zum COTIF über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr an die Generalversammlung

Entwicklung einer Strategie für den Entwurf von infrastrukturbezogenen Vorschriften

Förderung und Unterstützung der Umsetzung der ETV TAF in Zusammenarbeit mit unseren Partnern

Förderung und Unterstützung der Verwendung des elektronischen Frachtbriefs

Beginn der Diskussion zu Schienennetz-Zugangsbedingungen



Förderung einer sicheren Beförderung gefährlicher Güter

OPERATIVE ZIELE

9. Sicherstellung der ständigen Anpassung der Gefahrgutvorschriften an technische und wissenschaftliche Entwicklungen

10. Vereinfachung des digitalen Zugangs zur Förderung und Verbesserung der Anwendung der RID-Vorschriften

DAZUGEHÖRIGE HANDLUNGEN

Überarbeitung der Gefahrgutvorschriften für alle drei Landverkehrsträger

Förderung der Ausweitung der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung auf Anlage 2 zum SMGS

Unterstützung bei der Entwicklung von Programmen zur Verfügbarmachung des RID in digitaler Form

Lernen und Teilen

OPERATIVE ZIELE

11. Innovative Förderung unseres Know-hows und Weiterführung des sozialen Dialogs

12. Stärkung der Kommunikationsstrategie und Vergrößerung der Weiterbreitungsnetzwerke

DAZUGEHÖRIGE HANDLUNGEN

Verbesserung des Ausbildungsprogramms für unsere Mitgliedstaaten

Einrichtung von Berufsnetzwerken mit unseren Partnern für die Mitarbeiter der OTIF

Verstärkung der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Produktion audio-visueller Medien



INHALTSVERZEICHNIS

	EINLEITUNG	3
	ABKÜRZUNGEN	4
	ZIELE/HANDLUNGEN	6
	INHALTSVERZEICHNIS	9
1	DIE OTIF: FORUM FÜR EIN EINHEITLICHES EISENBAHNRECHT	10
	Symposium „20 Jahre Protokoll von Vilnius: Errungenschaften und Zukunftsperspektiven der OTIF“	10
	Arbeitsgruppe der Rechtsexperten	10
	Entwicklung der Zusammenarbeit	11
	Anwendung und Umsetzung von Rechtsinstrumenten	13
2	AUSWEITUNG UND ENTWICKLUNG DER ANWENDUNG DES COTIF	14
3	VERBESSERUNG UND FÖRDERUNG VON INTEROPERABILITÄT UND SICHERHEIT	16
	Koordinierung der Entwicklungen mit der Europäischen Union	16
	Fachausschuss für technische Fragen	17
	Arbeitsgruppe Technik	18
4	RID-FACHAUSSCHUSS UND GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG – SICHERE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER	20
	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	20
	RID-Fachausschuss und seine ständige Arbeitsgruppe	24
	Harmonisierung des RID der OTIF und der Anlage 2 zum SMGS der OSShD	27
	Partnerschaften mit den Organisationen der Vereinten Nationen	27
5	DAS SEKRETARIAT DER OTIF	28
	Verwaltung und Finanzen	28
	Übersetzen, Dolmetschen und Terminologie	30
	Größere Sichtbarkeit	32

1

DIE OTIF: FORUM FÜR EIN EINHEITLICHES EISENBAHNRECHT

Die Rechtsordnung der OTIF unterstützt ein modernes und sich ständig entwickelndes internationales Eisenbahnverkehrssystem. Leitgedanke der OTIF als Forum für ein einheitliches Eisenbahnrecht ist es, ein kohärentes internationales Recht zu erreichen.

SYMPOSIUM „20 JAHRE PROTOKOLL VON VILNIUS: ERRUNGENSCHAFTEN UND ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN DER OTIF“

Das Protokoll von Vilnius wurde von der 5. Generalversammlung der OTIF im Jahr 1999 angenommen und war eine wichtige Weichenstellung für die OTIF und die Entwicklung des internationalen Eisenbahnrechts. Zwanzig Jahre nach der Verabschiedung des Protokolls feierten die OTIF und die Beteiligten des Sektors dieses Jubiläum und begannen mit der Diskussion über die neuen Herausforderungen, denen im Bereich des Eisenbahnrechts begegnet werden muss.

ARBEITSGRUPPE DER RECHTSEXPERTEN

Die vom Generalsekretär Ende 2018 eingesetzte Arbeitsgruppe der Rechtsexperten (im Folgenden „Arbeitsgruppe“) nahm 2019 im Geiste des Dialogs und der Entschlossenheit ihre Arbeit auf. 2019 fanden zwei Tagungen der Arbeitsgruppe statt: am 26. März in Bern und am 30. Oktober in Vilnius.

Die Arbeitsgruppe hat eine rein beratende Rolle im Rechtsbereich. Sie unterstützt die übrigen Organe der OTIF, die sich in Rechtsfragen an sie wenden können. Ferner ist sie dafür verantwortlich, die wirksame Verwaltung des Übereinkommens sicherzustellen, einschließlich der Überwachung und Bewertung seiner Anwendung und Umsetzung. Sie kann Änderungsentwürfe zum COTIF vorbereiten und sie den zuständigen Organen unterbreiten. Die Arbeitsgruppe bietet ihren Mitgliedern damit ein Forum zum Austausch und zur Reflexion.

Auf ihrer ersten Tagung (Bern, 26. März 2019) nahm die Arbeitsgruppe ihre Geschäftsordnung an und bestimmte Belgien für einen Zeitraum von drei Jahren zum Vorsitz und Deutschland zum stellvertretenden Vorsitz. Die Arbeitsgruppe verabschiedete zudem auch ihr Arbeitsprogramm, das ein breites Themenspektrum von institutionellen Fragen des Völkerrechts bis hin zum Eisenbahntransportrecht abdeckt. Dieses Arbeitsprogramm ist ausreichend flexibel und kann nötigenfalls bei jeder Tagung aktualisiert werden.



Aleksandr KUZMENKO
Leiter der
Rechtsabteilung

ZIEL 1
EINRICHTUNG EINER STÄNDIGEN
ARBEITSGRUPPE DER
RECHTSEXPERTEN

Ein entscheidender Meilenstein des Jahres 2019 war die Diskussion der vorgeschlagenen Überwachungs- und Bewertungspolitik der OTIF hinsichtlich der Umsetzung und Anwendung ihres Rechtssystems. Mit der Zielsetzung, ein faires, diskriminierungsfreies und transparentes Verfahren für die Wahl des Generalsekretärs zu gewährleisten, begann die Arbeitsgruppe mit der Prüfung von Textentwürfen zu diesem Thema.

ENTWICKLUNG DER ZUSAMMENARBEIT

AD-HOC-AUSSCHUSS FÜR KOOPERATION

Der von der Generalversammlung auf ihrer 13. Tagung eingerichtete Ad-hoc-Ausschuss für Kooperation (nachstehend „Ad-hoc-Ausschuss“) nahm 2019 im Geiste des Dialogs und der Entschlossenheit seine Arbeit auf. 2019 fanden zwei Tagungen des Ad-hoc-Ausschusses statt: am 27. März in Bern und am 29. Oktober in Vilnius.

Der Ad-hoc-Ausschuss hat die Aufgabe, Entscheidungen über die Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen und Verbänden zu treffen. Er kann auch Beschlüsse über die Einrichtung und Auflösung beratender Kontaktgruppen mit anderen internationalen Organisationen und Verbänden treffen sowie über die Überwachung der Tätigkeiten dieser Kontaktgruppen.

Auf seiner ersten Tagung (Bern, 27. März 2019) nahm der Ad-hoc-Ausschuss seine Geschäftsordnung an und bestimmte Belgien für einen Zeitraum von drei Jahren zum Vorsitz und Polen zum stellvertretenden Vorsitz.

2019 konzentrierte der Ad-hoc-Ausschuss seine Arbeit insbesondere auf

- die Stärkung der Zusammenarbeit mit der OSShD,
- die Klarstellung der Rollen und Verantwortlichkeiten internationaler Verbände bei der Umsetzung und Anwendung der Rechtsordnung der OTIF,
- die Zusammenarbeit mit dem Weltpostverein zur Entwicklung der Eisenbahnbeförderung von Postsendungen.

ZUSAMMENARBEIT MIT INTERNATIONALEN ORGANISATIONEN UND VERBÄNDEN

OSShD

Die Kooperation mit der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) fußt auf dem Gemeinsamen Standpunkt vom 12. Februar 2003. Durch regelmäßige Kontakte auf der Ebene der Geschäftsleitungen 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.

Aufgrund unvorhergesehener und unvermeidbarer Umstände musste das für 2019 geplante jährliche Leitungstreffen zwischen dem Komitee der OSShD und dem Sekretariat der OTIF auf 2020 verschoben werden.

ZIEL 2
ENTWICKLUNG HIN
ZU EINEM OFFENEN,
PARTNERSCHAFTSBASIERTEM
KOMPETENZZENTRUM

CIT

Die Partnerschaft mit dem CIT ist aus folgenden Gründen von besonderer Bedeutung:

- Es ist 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;
- obwohl die Aufgabe des CIT in der Vertretung der Interessen seiner Mitglieder besteht, hat es eine privilegierte Position mit Blick auf die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM/CIV inne, da es unterstützende Dokumente wie den CIM-Frachtbrief und die Beförderungsausweise für CIV-Fahrgäste entwickelt, die in ganz Europa und darüber hinaus anerkannt werden.

Im Jahr 2019 nahm das Sekretariat der OTIF an den relevanten CIT-Tagungen als Beobachter teil.

SONSTIGE ORGANISATIONEN

Im Jahr 2019 setzte die OTIF ferner ihre Zusammenarbeit mit den folgenden internationalen Organisationen und Verbänden fort:

- GCC, insbesondere im Hinblick auf das Eisenbahnprojekt des GCC und den Beitritt der GCC-Mitgliedstaaten zum COTIF;
- UNECE, insbesondere im Hinblick auf die Beförderung gefährlicher Güter und das UNECE-Projekt zum einheitlichen Eisenbahnrecht;
- UNESCAP, insbesondere im Hinblick auf die Förderung des OTIF-Rechts in der Region Asien und Pazifik;
- WZO, insbesondere im Hinblick auf die Möglichkeit der Harmonisierung des für die Zollversandverfahren und Frachtbriefe erforderlichen Datensatzes;
- WPV, insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung der Eisenbahnbeförderung von Postsendungen. Am 24. Januar 2018 wurde diesbezüglich eine Gemeinsame Absichtserklärung mit dem Weltpostverein unterzeichnet.



ANWENDUNG UND UMSETZUNG VON RECHTSINSTRUMENTEN

Die Überwachung der Anwendung aller im Rahmen der Organisation geschaffenen Rechtsvorschriften und ausgesprochenen Empfehlungen ist ein im COTIF (Artikel 2) verankertes Ziel.

Die Überwachung der Umsetzung und der Anwendung der Rechtsinstrumente der OTIF gibt Aufschluss über deren Nutzung. Gleichermaßen wird auf der Grundlage der Überwachungsergebnisse eine Bewertung der Rechtsinstrumente der Organisation Aufschluss über deren Angemessenheit und die etwaige Notwendigkeit einer Überarbeitung geben.

Auf ihrer zweiten Tagung billigte die Arbeitsgruppe der Rechtsexperten unter anderem den Vorschlag für einen Beschluss zur Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten (Beschlussentwurf). Die Annahme dieses Systems ist dann Zuständigkeit der Generalversammlung. Für die Zwischenzeit empfahl die Arbeitsgruppe den Organen der OTIF die vorläufige Anwendung des Beschlussentwurfs und beschloss, ihn den Beteiligten (Interessengruppen) zur Verfügung zu stellen. Die nächste ordentliche Generalversammlung findet im September 2021 statt.

ZIEL 3

BEWERTUNG DER ANWENDUNG UND UMSETZUNG DES COTIF



2

AUSWEITUNG UND ENTWICKLUNG DER ANWENDUNG DES COTIF

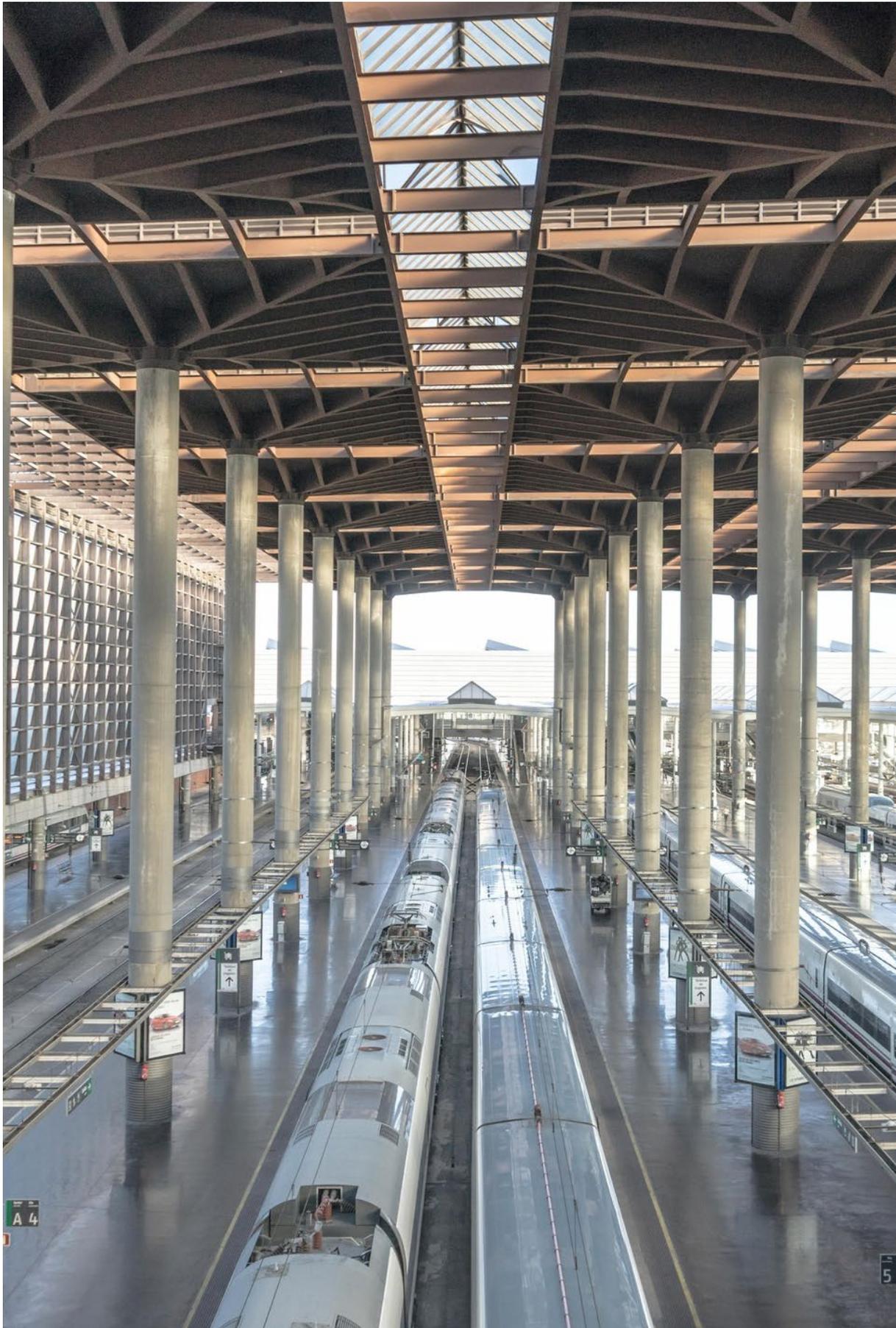
50 Staaten und eine regionale Organisation für wirtschaftliche Integration sind Mitglied der OTIF: 46 Staaten sind aktive Vollmitglieder der OTIF und Vertragsparteien des COTIF 1999. Die Mitgliedschaft des Irak, des Libanon und Syriens ruht. Jordanien ist assoziiertes Mitglied und keine Vertragspartei des COTIF. Der Beitritt zum COTIF steht jedem Staat, auf dessen Staatsgebiet Eisenbahninfrastruktur betrieben wird, und regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration, von denen mindestens ein Mitglied bereits Mitgliedstaat der OTIF ist, offen. Die Ausweitung des geografischen Anwendungsbereichs des COTIF ist eine Priorität des Sekretariats der OTIF, das jede erforderliche Unterstützung im Hinblick auf den Beitritt leistet.

Im Jahr 2019 erhielt das Sekretariat der OTIF einige Anfragen bezüglich des Beitrittsverfahrens, sowohl für die Vollmitgliedschaft als auch für die assoziierte Mitgliedschaft, und bezüglich des Rechtssystems der OTIF. Insbesondere mit dem GCC, der den Aufbau eines integrierten regionalen Eisenbahnnetzes in seinen Mitgliedstaaten (Bahrain, Katar, Kuwait, Oman, Saudi-Arabien und Vereinigte Arabische Emirate) anstrebt, wurde die Zusammenarbeit erheblich vorangetrieben.

Am 7. November 2018 stellte die Islamische Republik Afghanistan einen Antrag auf Beitritt zum COTIF und seinen Anhängen. Dieser Beitritt wurde am 1. Mai 2019 rechtswirksam.

Um das Beitrittsverfahren und die Unterschiede zwischen Vollmitgliedschaft und assoziierter Mitgliedschaft zu erläutern, wurde 2019 eine neue Seite auf der Website der OTIF zum Thema Beitritt aufgeschaltet.

ZIEL 5
UNTERSTÜTZUNG UND HILFE IM
BEITRITTSPROZESS



3

VERBESSERUNG UND FÖRDERUNG VON INTEROPERABILITÄT UND SICHERHEIT

Im Jahr 2019 war die Digitalisierung in vielen Bereichen ein wichtiges Thema, so auch bei der Eisenbahn. Und auch wenn die OTIF vielleicht nicht direkt an der Spitze innovativer digitaler Entwicklungen steht, sollten die Regeln des COTIF stabil genug sein, um dem Eisenbahnsektor Rechtssicherheit zu geben, und gleichzeitig flexibel genug, um ihm Innovationen und Digitalisierung zu ermöglichen, ohne durch unangemessene rechtliche Zwänge behindert zu werden. Für einige besondere Neuerungen kann eine Koordinierung auf internationaler Ebene erforderlich sein, z. B. für den digitalen Informationsaustausch in der ETV TAF, die gemeinsamen Spezifikationen für Fahrzeugregister und, in naher Zukunft, die koordinierte Entwicklung und Einführung digitaler automatischer Kupplungen für Güterwagen.

2019 war auch ein Jahr, in dem sich in der Europäischen Union mit der schrittweisen Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets und dem bevorstehenden Brexit große Veränderungen vollzogen haben. Obwohl diese Änderungen formell wenig rechtliche Auswirkungen auf die OTIF haben, können sie auf die einzelnen OTIF-Mitgliedstaaten, die direkt oder indirekt von den Änderungen betroffen sind, tiefgreifende Auswirkungen entfalten.

Dieser dynamische Kontext veranschaulicht die Bedeutung des COTIF als solide Rechtsgrundlage für den Einsatz von Fahrzeugen im internationalen Verkehr, unabhängig davon, welcher OTIF-Mitgliedstaat die Fahrzeuge zum internationalen Verkehr zugelassen hat.

KOORDINIERUNG DER ENTWICKLUNGEN MIT DER EUROPÄISCHEN UNION

Die technischen Vorschriften des COTIF basierten von Beginn an auf den in der EU entwickelten Vorschriften. Die Verabschiedung des 4. Eisenbahnpakets in der EU hat zu einem geänderten Rechtsrahmen der EU für Interoperabilität und Sicherheit geführt, einschließlich eines neuen Verfahrens für die Fahrzeuggenehmigung und die Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen, was eine Änderung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) erforderlich gemacht hat.

Als Folge der Verabschiedung des 4. Eisenbahnpakets sind die EU-Mitgliedstaaten dabei, einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu schaffen. Die EU-Netze werden schrittweise integriert, um einen nahtlosen nationalen und internationalen Verkehr zu er-



Bas LEERMAKERS
Leiter der Abteilung für
technische Interoperabilität

ZIEL 7
FÖRDERUNG DER DIGITALISIERUNG
IM EISENBAHNVERKEHR

möglichen. Abgesehen von der Harmonisierung und Integration in Bezug auf Interoperabilität und Sicherheit ist die Eisenbahnagentur der EU (ERA) zu einer zentralen Behörde mit klar definierten Kompetenzen für alle EU-Mitgliedstaaten geworden. Darüber hinaus führt die EU neue zentralisierte IT-Tools ein, um die Verwaltung zu erleichtern und den Bahnbetrieb effizienter zu gestalten. Für die COTIF-Vertragsstaaten, die auch Mitgliedstaaten der EU sind, wurde die ERA zudem zur zuständigen Behörde im Sinne von Artikel 5 ATMF benannt.

Insbesondere die Diskussionen im Fachausschuss für technische Fragen (CTE) und seiner Arbeitsgruppe (WG TECH) ergaben, dass es wichtig ist, ein gemeinsames Verständnis darüber zu erreichen, wie der rechtliche Rahmen des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums mit den Rechten und Pflichten aller OTIF-Mitgliedstaaten im Rahmen des COTIF korreliert.

FACHAUSSCHUSS FÜR TECHNISCHE FRAGEN

Der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) hat am 12. und 13. Juni 2019 in Bern seine 12. Tagung abgehalten. 29 Vertragsstaaten der OTIF waren vertreten. Die Europäische Union, die UIC, die OSShD, NB Rail, die CER und UNIFE waren ebenfalls durch Delegationen vertreten.

Im Rahmen seiner Zuständigkeit diskutierte der CTE die Annahme zweier Änderungsvorschläge. Einer davon betraf die Spezifikation des nationalen Fahrzeugregisters (NVR), der andere die Einheitliche technische Vorschrift über Telematikanwendungen für den Güterverkehr (ETV TAF). Aus verfahrenstechnischen Gründen war die Europäische Union nicht in der Lage, auf der Tagung im Namen ihrer Mitgliedstaaten abzustimmen. Folglich wurde die Abstimmung zu beiden Vorschlägen im zweiten Halbjahr 2019 in einem schriftlichen Verfahren durchgeführt und endete in beiden Fällen mit einem positiven Ergebnis.

Der CTE erörterte die Auswirkungen der Entwicklung eines zentralen Fahrzeugeinstellungsregisters (EVR) in der Europäischen Union, insbesondere in Bezug auf den Zugang zu sowie die Verbindung und den Datenaustausch mit den nationalen Fahrzeugregistern in Nicht-EU-Staaten. Er beauftragte die WG TECH, weitere Analysen durchzuführen und Vorschläge für die Zukunft der Fahrzeugregister zu unterbreiten.

Gemäß Artikel 12 APTU sind die Vertragsstaaten zur Mitteilung ihrer nationalen technischen Anforderungen verpflichtet. Der CTE diskutierte die von der WG TECH durchgeführte Analyse betreffend den Umgang mit und die Mitteilung von nationalen technischen Anforderungen in Relation zu den ETV und die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen. Die Diskussion ergab, dass sowohl die nationalen technischen Anforderungen als auch die Sonderfälle weiterhin notwendig sind und transparenter sein sollten. Der CTE billigte den analytischen Bericht und empfahl, ihn als erläuterndes Dokument auf der Website der OTIF zu veröffentlichen.

Der CTE erörterte und vereinbarte für die folgenden zwei Jahre die Prioritäten bei der Überarbeitung der ETV und anderer Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU, ATMF und EST.

Einige ETV sind erst kürzlich aktualisiert worden, um sie an die neuesten in der EU geltenden Vorschriften anzupassen. Für die noch zu aktualisierenden ETV beschloss der CTE, dass bei der Überarbeitung der ETV den für Güterwagen und deren Einsatz im internationalen Verkehr relevanten Bestimmungen, einschließlich der Bestimmungen über die Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM), Vorrang eingeräumt werden sollte. Grund hierfür ist, dass der Güterverkehr bei Weitem den größten Teil des internationalen Eisenbahnverkehrs ausmacht.

ZIEL 8
FÖRDERUNG DES
SCHIENENNETZZUGANGS

Um der von der Europäischen Union für die Prüfung von Legislativvorschlägen zum COTIF benötigten Zeit Rechnung zu tragen, kam der CTE überein, diese sechzehn Wochen statt wie bisher zwei Monate vor den Tagungen des CTE (gemäß Geschäftsordnung des CTE, Fassung 2009) zur Verfügung zu stellen. Dokumente, die keine Legislativvorschläge enthalten, müssen 8 Wochen vor der Tagung vorliegen. Um den neuen Fristen Rechnung zu tragen, aktualisierte der CTE seine Geschäftsordnung und bat die WG TECH, einen Vorschlag zur Annahme auf der Tagung 2020 vorzubereiten. In direkter Konsequenz wurde auch der Tagungskalender für die WG TECH überarbeitet, wodurch die traditionelle Februar-Tagung der WG TECH künftig im Juni, direkt im Anschluss an den CTE, stattfinden wird.

I ARBEITSGRUPPE TECHNIK

Die ständige Arbeitsgruppe WG TECH hat dreimal getagt:

- 37. Tagung, 5.–6. Februar 2019, Bern,
- 38. Tagung, 11.–12. September 2019, Bern,
- 39. Tagung, 19.–28. November 2019, Brüssel.

Delegationen der folgenden neun Mitgliedstaaten waren an den Tagungen vertreten: Belgien, Bosnien und Herzegowina, Deutschland, Italien, Nordmazedonien, Rumänien, Schweiz, Serbien und Vereinigtes Königreich.

Die Europäische Kommission, die ERA, die OSShD sowie die internationalen Nichtregierungsorganisationen und Verbände CER, NB-Rail, UIC, UIP und UNIFE waren ebenfalls vertreten.

Schwerpunkt der 37. Tagung war die Vorbereitung der 12. Tagung des CTE, deren Diskussionen und Ergebnisse oben zusammengefasst sind. Auf der 38. und 39. Tagung wurden die Dokumente vorbereitet, die auf der 13. Tagung des CTE im Jahr 2020 zur Annahme vorgeschlagen werden sollen, darunter insbesondere

- Änderungen an der ETV-Lärm, zur Angleichung an die EU-Vorschriften (Durchführungsverordnung (EU) 2019/774 der Kommission). Die Änderungen zielen hauptsächlich darauf ab, den Einsatz älterer Güterwagen einzuschränken, die aufgrund ihrer gusseisernen Bremsklötze, die auf die Laufflächen wirken, lärmintensiv sind. Um die Lärmbelästigung durch die Beschränkung des Einsatzes lärmintensiver Güterwagen zu begrenzen, wurde in der EU das Konzept der „leiseren Strecken“ eingeführt. Leisere Strecken sind Strecken, auf denen lärmintensive Güterwagen nicht mehr eingesetzt werden dürfen. Die Vorschläge für die ETV Lärm beinhalten ebenfalls das Konzept der „leiseren Strecken“, wobei es den Vertragsstaaten überlassen bleibt, ob sie auf ihren Netzen leisere Strecken festlegen oder nicht;
- Änderungen an der ETV Güterwagen, zur Angleichung an die EU-Vorschriften (Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission). Die Änderungen enthalten neue Anforderungen an automatische Umspurssysteme, Bestimmungen betreffend den Umgang mit und die Instandhaltung von sicherheitskritischen Komponenten, Verweise auf die Streckenkompatibilitätsprüfung und die Aktualisierung der Verweise auf Normen und andere Rechtstexte;
- überarbeitete Spezifikationen für Fahrzeugregister, im Anschluss an den Beschluss der EU über die Einrichtung eines zentralen europäischen Fahrzeugeinstellungsregisters (Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission). Ab dem 16. Juni 2021 werden die Standard-Software für das NVR und die zentrale Suchmaschine (ECVVR), auf die in der aktuellen NVR-Spezifikation der OTIF Bezug genommen wird, veraltet sein. Daher müssen im Rahmen des COTIF neue Spezifikationen für Fahrzeugregister ange-

nommen werden, um den weiteren Austausch von Fahrzeugdaten zu ermöglichen;

- Änderungen an der ECM-Verordnung (ATMF-Anlage A), zur Angleichung an die neuesten EU-Vorschriften (Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 der Kommission), indem der Geltungsbereich von der Zertifizierung von Güterwagen-ECM auf die Zertifizierung von ECM aller Fahrzeugtypen ausgedehnt wird. Darüber hinaus enthält der Vorschlag die Möglichkeit, untervergebene Instandhaltungsfunktionen und Anforderungen an das Management sicherheitskritischer Bauteile zu zertifizieren.

Neben der Vorbereitung von Dokumenten war die Arbeitsgruppe auch ein Forum zum Erfahrungsaustausch und zur Diskussion der weiteren Entwicklung und Auslegung der Regeln.

Das Vereinigte Königreich bereitete ein Arbeitsdokument vor, das darauf abzielte, den Geltungsbereich der gegenseitigen Anerkennung der OTIF/EU-Zertifizierung der ECM gemäß ATMF bzw. gemäß EU-Recht zu klären.

Die Europäische Kommission stellte die Grundsätze, Ziele und das Verfahren künftiger TSI-Revisionen vor.

Die Schweiz präsentierte ihre Erfahrungen mit dem ECM-Zertifizierungsprozess.

Schließlich entwarf die WG TECH in Übereinstimmung mit dem ihr vom CTE 12 erteilten Auftrag Änderungen der Geschäftsordnung des CTE (siehe Teil über den CTE). Mit diesen Änderungen würden der Inhalt der Bestimmungen mit den Geschäftsordnungen anderer OTIF-Gremien, d. h. Generalversammlung, Revisionsausschuss und RID-Fachausschuss, in Einklang gebracht.

TAGUNGEN 2019

WG TECH 37
5.-6. FEBRUAR, BERN

JCGE
6.-8. FEBRUAR, BERN

CTE 12
12.-13. JUNI, BERN

JCGE
9.-11. SEPTEMBER, BERN

WG TECH 38
11.-12. FEBRUAR, BERN

WG TECH 39
19.-20. NOVEMBER, BRÜSSEL

GEMEINSAME KOORDINIERUNGSGRUPPE AUS SACHVERSTÄNDIGEN (JCGE)

Zusammenarbeit zwischen RID-Experten und Experten des allgemeinen Eisenbahnrechts zur Verbesserung der Interoperabilität und Sicherheit

Tagungsdaten: 6.-7. Februar und 9.-11. September

Ziel der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE) ist es, für Fahrzeuge, die bei der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter und den damit verbundenen Operationen eingesetzt werden, zu einer kohärenten und einheitlichen Rechtsentwicklung des RID und des Eisenbahnrechts im Bereich Interoperabilität und Sicherheit beizutragen.

Die Gruppe setzt sich aus Gefahrgut- und Eisenbahnxperten aus den Mitgliedstaaten, Vertretern der Europäischen Kommission und der ERA sowie Vertretern der relevanten Industrieorganisationen und -verbände wie CEFIC, CER, UIC, UIP, UNIFE und UIRR zusammen.

Das Sekretariat der JCGE wird vom OTIF-Sekretariat und der Europäischen Kommission gemeinsam gestellt. Im Februar 2019 fand die erste (vorbereitende) Tagung der JCGE statt, auf der die Geschäftsordnung, in der der Aufgabenbereich und die Arbeitsmethoden der Gruppe festgelegt sind, diskutiert wurde. Eine zweite Tagung fand im September statt.

Das Hauptergebnis der JCGE-Tagungen im Februar und später im September war die Identifizierung und Priorisierung einer Liste von Themen, die kurz-, mittel- und langfristig behandelt werden müssen. Für jeden Punkt wurden ein oder mehrere Berichtersteller ernannt und beauftragt, über die neuesten Entwicklungen, Studien oder Ergebnisse anderer mit dem jeweiligen Thema befassten Arbeitsgruppen zu berichten.

Ein wichtiges Thema im Zusammenhang mit der Auslegung und dem Bau von Fahrzeugen für die Beförderung gefährlicher Güter war beispielsweise der Vergleich zwischen den Anforderungen an RID-Kesselwagen und den Anforderungen an die Tragwagen für besonders große Tankcontainer. Bevor diese aktuelle Frage jedoch auf einer JCGE-Tagung diskutiert werden kann, musste sie zunächst von den betroffenen Interessengruppen, der Forschung und den Experten der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses bewertet werden.

Im Einklang mit den Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe „Entgleisungsdetektion“ des RID-Fachausschusses ersuchte die JCGE die Europäische Kommission und die ERA, bei der Überarbeitung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Güterwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (TSI Güterwagen) Bestimmungen zur Entgleisungsdetektion aufzunehmen.

4

RID-FACHAUSSCHUSS UND GEMEINSAME RID/ ADR/ADN-TAGUNG – 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, die noch bei der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im März 2020 getroffen werden sollten, mussten wegen der Coronavirus-Pandemie (COVID-19) verschoben werden und können erst für die RID-Ausgabe 2023 berücksichtigt werden.

I GEMEINSAME RID/ADR/ADN-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 2019 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 21. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter. 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 nachfolgenden 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.



Jochen CONRAD
Leiter der Abteilung Gefahrgut

ZIEL 9
SICHERSTELLUNG DER
STÄNDIGEN ANPASSUNG DER
GEFAHRGUTVORSCHRIFTEN
AN TECHNISCHE UND
WISSENSCHAFTLICHE
ENTWICKLUNGEN

FREISTELLUNG VON LADUNGSORTUNGSEINRICHTUNGEN UND DATENSAMMLERN

Ladungsortungseinrichtungen ermöglichen die Bestimmung des Ortes, an dem sich die Ladung zu einem bestimmten Zeitpunkt befindet. Einfache Einrichtungen enthalten nur die Identifikationsnummer des Containers, die ausgelesen werden kann und dann mit der Position des Lesegerätes verknüpft wird. Höherwertigere Einrichtungen ermöglichen eine ständige Positionsbestimmung und können zusätzliche Sensoren haben, mit denen sich beispielsweise das Öffnen der Türen feststellen lässt. Die elektrische Energieversorgung wird bei vielen Ladungsortungseinrichtungen durch Lithiumbatterien oder Brennstoffzellen sichergestellt. Diese Einrichtungen kommen in einzelnen Versandstücken, in Umverpackungen oder in Wagen oder Containern zum Einsatz, und zwar unabhängig davon, ob in diesen Umschließungen gefährliche Güter oder normales Frachtgut befördert wird.

Um zu vermeiden, dass Ladungsortungseinrichtungen, die mit Lithiumbatterien betrieben werden, der UN-Nummer 3091 Lithium-Metall-Batterien in Ausrüstungen oder 3481 Lithium-Ionen-Batterien in Ausrüstungen zugeordnet werden müssen, wird im RID eine allgemeine Freistellung aufgenommen. Minimalanforderungen, die dabei eingehalten werden müssen, werden in Kapitel 5.5 aufgeführt, das bereits heute schon Sondervorschriften für Güterbeförderungseinheiten enthält, in denen nicht notwendigerweise gefährlichen Güter befördert werden. Diese Minimalanforderungen verlangen unter anderem, dass das Gerät während der Beförderung verwendet wird oder für eine Verwendung während der Beförderung bestimmt ist und dass die im Gerät enthaltenen gefährlichen Güter (wie Lithiumbatterien, Brennstoffzellen-Kartuschen) den im RID festgelegten Bau- und Prüfvorschriften entsprechen.

KLASSIFIZIERUNG UND VERPACKUNG MEDIZINISCHER ABFÄLLE

Das Bedürfnis nach neuen Klassifizierungs- und Verpackungsvorschriften für medizinische Abfälle, die ansteckungsgefährliche Stoffe der Kategorie A enthalten, entstand im Jahre 2014 nach dem epidemischen Ausbruch von Ebola in Westafrika. Ansteckungsgefährliche Stoffe der Kategorie A sind Stoffe, die bei einer Exposition bei sonst gesunden Menschen oder Tieren eine dauerhafte Behinderung oder eine lebensbedrohende oder tödliche Krankheit hervorrufen können. Auch heute ist dieses Thema nach Ausbruch der Coronavirus-Krankheit (COVID-19) von hoher Bedeutung.

Die nach der Verpackungsanweisung P 620 zugelassenen Verpackungen für ansteckungsgefährliche Stoffe der Klasse 6.2 sind nur für kleine Mengen ansteckungsgefährlicher Stoffe der Kategorie A, wie Kulturen oder Proben, oder für kleine Mengen klinischer Abfälle ausgelegt und eignen sich daher nicht für große Mengen von kontaminierten Abfällen, die unter anderem Schutz-ausrüstungen des medizinischen Personals (Handschuhe, Schutzmasken, Schürzen), verschiedenen Arten von saugfähigem Material, Bettwäsche oder Bekleidung von Patienten enthalten.

Für feste Abfälle, die aus der medizinischen oder veterinärmedizinischen Behandlung von durch ansteckungsgefährliche Stoffe der Kategorie A infizierten Menschen oder Tiere resultieren, wird eine neue weltweit geltende UN-Nummer (UN 3549) eingeführt. Die Verwendung dieser UN-Nummer für Abfälle, die aus biologischer Forschung stammen, oder für flüssige Abfälle wird ausdrücklich ausgeschlossen.

Darüber hinaus werden zwei neue Verpackungsanweisungen für die Beförderung dieser Art von Abfällen aufgenommen, die auf gewöhnliche und damit im Krisenfall schnell verfügbare Gefahrgutverpackungen gemäß Kapitel 6.1 bzw. Großverpackungen gemäß Kapitel 6.6 zurückgreifen. Beide Verpackungsanweisungen schreiben ein dreifaches Verpackungssystem vor, das aus einer Innen-, einer Zwischen- und einer Außenverpackung besteht. Im Gegensatz zu der im Kapitel 6.3 für Verpackungen für ansteckungsgefährliche Stoffe der Kategorie A vorgeschriebenen Fallhöhe bei der Fallprüfung von 9 m genügt nach den neuen Verpackungsanweisungen eine Fallhöhe von 1,8 m (Mindestfallhöhe für gefährliche Stoffe der Verpackungsgruppe I). Für Innenverpackungen, die scharfe oder spitze Gegenstände, wie Glasscherben oder Nadeln, enthalten, wird eine Durchstoßfestigkeit gefordert. Für die Innen- und Zwischenverpackungen wird der Gebrauch von flexiblen Verpackungen, wie Kunststoffsäcken, zugelassen. Obwohl nur feste Stoffe zur Beförderung in solchen Verpackungen zugelassen sind, kann es sein, dass diese Stoffe geringe Mengen an Flüssigkeiten (z. B. Körperflüssigkeiten, Exkrememente) enthalten. Aus diesem Grund müssen alle drei Verpackungsbestandteile flüssigkeitsdicht sein. Darüber hinaus muss genügend saugfähiges oder verfestigendes Material beigelegt werden.

AUFNAHME WEITERER NEUER UN-NUMMERN

Den UN-Nummern 0030, 0255 und 0456 sind elektrische Sprengkapseln zugeordnet, die der Auslösung von Sprengstoffen dienen. Die Auslösung erfolgt dabei durch elektrischen Strom. Daneben existieren in den Gefahrgutvorschriften auch nicht elektrische Sprengkapseln (UN-Nummern 0029, 0267 und 0455) und nicht elektrische Zündeinrichtungen für Sprengungen (UN-Nummern 0360, 0361 und 0500).

In der Praxis werden seit neuestem auch „elektronische“ Sprengkapseln eingesetzt, die Mikroprozessoren enthalten, die zur Festlegung der Auslösezeitpunkte programmiert werden können. Der Vorteil solcher Sprengkapseln besteht darin, dass die einzelnen Zündstufen genauestens festgelegt und dadurch beispielsweise in Steinbrüchen verbesserte Sprengergebnisse erzielt werden können.

Ein weiterer Vorteil ist die Sicherheit gegen elektromagnetische Einflüsse, die Sicherheit gegen Streuströme und die Sicherheit gegen unbefugte Nutzung, da eine einfache Initiierung mit elektrischem Strom nicht möglich ist.

Da eine Zuordnung zu den UN-Nummern 0030, 0255 und 0456, bei denen die Auslösung durch elektrischen Strom erfolgt, aus den dargestellten Gründen nicht sachgerecht wäre, wurde entschieden, die neuen UN-Nummern 0511, 0512 und 0513 und eine Begriffsbestimmung von „Sprengkapseln, elektronisch, programmierbar“ aufzunehmen.

BEFÖRDERUNG VON ABFALL-GASPATRONEN

Im RID sind seit einigen Jahren Vorschriften für Abfall-Druckgaspackungen enthalten, welche eine Beförderung zu Wiederaufarbeitungs- oder Entsorgungszwecken unter erleichterten Bedingungen ermöglichen. Druckgaspackungen sind Aerosolsprays, auch Treibgassprays genannt, die unter anderem für kosmetische Produkte, Haushaltsprodukte (z. B. Reinigungs-, Imprägnier- und Pflegemittel) oder für Farben und Lacke verwendet werden. Erleichterte Bedingungen sind beispielsweise die Beförderung unter der für neue Druckgaspackungen anwendbaren UN-Nummer 1950. Sie müssen dabei nicht gegen Bewegung und unbeabsichtigtes Entleeren geschützt werden, vorausgesetzt, es werden Maßnahmen getroffen, um einen gefährlichen Druckaufbau und die Bildung einer gefährlichen Atmosphäre zu verhindern. Darüber hinaus müssen die Verpackungen saugfähiges Material enthalten, welches in der Lage ist, eventuell

frei werdende Flüssigkeit aufzunehmen. Die Verpackungen müssen ausreichend belüftet sein, um die Bildung einer entzündbaren Atmosphäre und einen Druckaufbau zu verhindern.

Vergleichbare Regelungen existieren momentan nicht für UN 2037 Gefäße, klein, mit Gas (Gaspatronen), ohne Entnahmeeinrichtung, nicht nachfüllbar. Da Gaspatronen von ihrem Aussehen den Druckgaspackungen sehr ähnlich sind (siehe Abbildung), ist davon auszugehen, dass Privatpersonen nicht in der Lage sind, diese zu unterscheiden, und sowohl Druckgaspackungen als auch Gaspatronen in denselben Sammelbehältern auf öffentlichen Recyclinghöfen entsorgen.



Für die Beförderung von Abfall-Gaspatronen der UN-Nummer 2037 werden nun dieselben Erleichterungen vorgesehen wie für Abfall-Druckgaspackungen. Abfall-Gaspatronen, die mit nicht entzündbaren und nicht giftigen Gasen befüllt waren und durchstoßen wurden, unterliegen jedoch nicht den Vorschriften, weil von ihnen keine Gefahr mehr ausgeht.

LEITFADEN FÜR DIE VERWENDUNG EINES ELEKTRONISCHEN BEFÖRDERUNGSDOKUMENTS

Der Unterabschnitt 5.4.0.2 RID/ADR/ADN erlaubt die Verwendung des elektronischen Datenaustauschs zur Erfüllung der Dokumentationsvorschriften des Kapitels 5.4, sofern das Verfahren zur Erfassung, Speicherung und Verarbeitung der Daten den gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Beweiskraft und Verfügbarkeit während der Beförderung in einer Weise entspricht, die mindestens derjenigen der schriftlichen Dokumentation gleichwertig ist.

Die Telematik-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Taugung hatte einen Leitfaden erarbeitet, in dem geregelt wird, wie diese Gleichwertigkeit erzielt werden kann. Die Anwendung des Leitfadens ist freiwillig und kann für jeden Verkehrsträger getrennt angewendet werden. Sollte sich ein Vertragsstaat für die Anwendung entschließen, muss er den Leitfaden jedoch in seiner Gesamtheit anwenden, um die internationale Verfügbarkeit der Daten bei Gefahrgutkontrollen und Zwischenfällen sicherzustellen. Der Leitfaden wurde auf der Website der OTIF veröffentlicht.

ZIEL 10
VEREINFACHUNG DES DIGITALEN
ZUGANGS ZUR FÖRDERUNG UND
VERBESSERUNG DER ANWENDUNG
DER RID-VORSCHRIFTEN

MEHRFACHKENNZEICHNUNG VON VERPACKUNGEN, GROSSPACKMITTELN(IBC)UNDGROSSVERPACKUNGEN

Bei der Anwendung des Konzepts von Bauartzulassungen auf der Grundlage von Auslegungskriterien und Prüfanforderungen ist es möglich, dass bestimmte Bauarten und Konstruktionen von Verpackungen gleichzeitig die Vorschriften für Bauarten anderer Kategorien von Verpackungen, Großpackmittel (IBC) und Großverpackungen erfüllen.

Verschiedene Verpacker setzen bereits Verpackungen mit mehr als einer Zulassung ein, die gleichzeitig die Auslegungskriterien und Prüfvorschriften verschiedener Bauarten erfüllen. Solche Verpackungen haben den Vorteil, flexibel eingesetzt werden zu können. Dabei kann es sich zum Beispiel um Verpackungen handeln, die sowohl für flüssige als auch für feste Stoffe zugelassen sind, oder um Großpackmittel, die gleichzeitig als Kisten zugelassen sind.

Nachdem festgestellt wurde, dass unter den zuständigen Behörden unterschiedliche Auffassungen über die Zulässigkeit solcher mehrfach zugelassenen Verpackungen bestehen, wurde die Möglichkeit der Mehrfachkennzeichnung in das Gefahrgutrecht aufgenommen.

ORTSBEWEGLICHE TANKS MIT ABGELAUFENER PRÜF- FRIST

In einigen Fällen werden weltweit einsetzbare ortsbewegliche Tanks erstmalig für die Beförderung von gefährlichen Gütern geprüft und zugelassen, anschließend aber zunächst für die Beförderung ungefährlicher Stoffe eingesetzt, ohne dass während dieses Einsatzes die nach Gefahrgutrecht erforderlichen Zwischenprüfungen durchgeführt werden. Auch bei ständig für den Gefahrguttransport eingesetzten ortsbeweglichen Tanks kann es passieren, dass die Fristen für die wiederkehrenden Prüfungen überschritten werden.

In den Gefahrgutvorschriften wurde klargestellt, dass ortsbewegliche Tanks, die den Zeitrahmen für ihre geplante wiederkehrende 5-Jahres- oder 2,5-Jahres-Prüfung überschritten haben, nur dann befüllt und zur Beförderung aufgegeben werden dürfen, wenn eine neue wiederkehrende 5-Jahres-Prüfung durchgeführt wird, die eine innere und äußere Untersuchung sowie eine Wasserdruckprüfung umfasst.

RID-FACHAUSSCHUSS UND SEINE STÄNDIGE ARBEITSGRUPPE

Der RID-Fachausschuss ist eines 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 Richtlinie 2008/68/EG 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 2019 trat die Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses zu einer einwöchigen Sitzung in Wien (Österreich) zusam-

men. Die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe müssen noch bei der Sitzung des RID-Fachausschusses im Mai 2020 genehmigt werden.

Im Vordergrund dieser Sitzung stand die Verabschiedung der von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung in den Jahren 2018 und 2019 angenommenen Änderungen. Darüber hinaus wurden Diskussionen zu folgenden Themen geführt:

CHECKLISTEN FÜR DAS BEFÜLLEN UND ENTLEREEN VON KESSELWAGEN

In der Ausgabe 2013 des RID wurde erstmals auf Checklisten für die Befüllung und Entleerung von Kesselwagen für flüssige Stoffe verwiesen, die von mehreren deutschen Verbänden ausgearbeitet wurden. Ziel dieser Checklisten ist es unter anderem, Tropfleckagen während der Beförderung zu vermeiden, da diese einen Feuerwehreinsatz auslösen und zu Streckensperrungen führen können.

In der Ausgabe 2019 des RID folgten dann Verweise auf Checklisten für die Befüllung und Entleerung von Gaskesselwagen, die auf der Basis der Checklisten für Flüssigkeiten erarbeitet wurden. Im Gegensatz zu den Checklisten für Flüssigkeiten deckten die Checklisten für Gaskesselwagen noch mehr Pflichten des Befüllers und des Entladers gemäß den Unterabschnitten 1.4.3.3 und 1.4.3.7 ab.

Eine informelle Arbeitsgruppe wurde damit betraut, die Checklisten für Kesselwagen zur Beförderung von flüssigen Stoffen auf der Grundlage der neu erarbeiteten Checklisten für Gaskesselwagen zu vervollständigen. Im RID 2021 wird nun auf überarbeitete Checklisten für die Befüllung und Entleerung von Kesselwagen für flüssige Stoffe Bezug genommen, die alle Pflichten des Befüllers und des Entladers abdecken. In diesem Zusammenhang wurden auch die Checklisten für die Befüllung und Entleerung von Gaskesselwagen nochmals leicht angepasst. Mit diesen Checklisten sollen Fehler beim Befüllen und Entleeren von Kesselwagen vermieden und die Sicherheit bei der Beförderung erhöht werden.

BESONDERS GROSSE TANKCONTAINER

Die Ständige Arbeitsgruppe wurde über die Diskussion in der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses informiert, die im Oktober 2019 eine zweitägige Tagung abgehalten hatte. Dort ging es insbesondere um die von einem deutschen Chemieunternehmen eingesetzten besonders großen Tankcontainer, die einen Fassungsraum von bis zu 73.500 Litern und eine Nutzlast von bis zu 66 Tonnen aufweisen. Diese besonders großen Tankcontainer, deren Ladekapazität der von zwei herkömmlichen Tankcontainern oder einem Drehgestell-Kesselwagen entspricht, werden auf innovativen Containertragwagen befördert, die insbesondere mit verstärkten Tragzapfen, mit Langhubpuffern und teilweise mit Scheibenbremsen ausgerüstet sind.

Die Technische Universität Berlin, die von dem deutschen Chemieunternehmen mit einer Risikobewertung beauftragt wurde, stellte folgenden Schlussfolgerungen der Risikobewertung vor:

- Die Fahrstabilität von mit besonders großen Tankcontainern beladenen innovativen Containertragwagen ist auf gerader Strecke, in Kurven und im Ablaufbetrieb mit der Fahrstabilität von Kesselwagen und herkömmlichen beladenen Containertragwagen vergleichbar.
- Bei den durchgeführten Tests sind keine gefährlichen Schwallbewegungen festgestellt worden, so dass eine Relevanz der Vorschrift des Absatzes 4.3.2.2.4 RID (Befüllung des Tankcontainers zu mindestens 80 % oder zu höchstens 20 % ihres Fas-

sungsraums) für Tankcontainer im Eisenbahnverkehr nicht gegeben ist.

- An den verstärkten Tragzapfen sind sowohl während der Langzeitversuche, die auch Fahrten über den Ablaufberg miteinschlossen, als auch nach den Crash-Tests keine Schäden festgestellt worden, so dass eine Eignung der verstärkten Tragzapfen für alle Tragwagen gegeben ist.
- Nach den Ablauftests sind keine Schäden an anderen Bauteilen festgestellt worden, wodurch eine Eignung der beladenen innovativen Containertragwagen für den Ablaufbetrieb gegeben ist.
- Auf Containertragwagen mit außenliegenden Längsträgern verladene besonders große Tankcontainer bieten bei Flankenfahrten, bei denen ein solcher Wagen von einem Kesselwagen seitlich getroffen wird, eine höhere Sicherheit, weil die Kraftübertragung im unteren Drittel über die außenliegenden Längsträger erfolgt und in der Folge auch die Krafteinwirkung in den Tankkörper reduziert wird. Die daraus resultierenden geringeren Hebelkräfte führen auch zu einem reduzierten Kipprisiko. Das Sicherheitsniveau der Beförderung in Kesselwagen ohne außenliegende Längsträger wird damit sogar übertroffen.
- Die in der Risikobewertung untersuchten Mindestwanddicken haben bei Frontalkollisionen keinen Einfluss auf die Sicherheit, weshalb eine Anpassung der Vorschriften für die Mindestwanddicke nicht notwendig ist.
- Der in Absatz 6.8.2.1.29 RID für Kesselwagen geforderte Mindestabstand zwischen der Kopfträgerebene und dem am weitesten vorstehenden Punkt am Tankkörper führt zu keinem Sicherheitsvorteil gegenüber den besonders großen Tankcontainern, weshalb diese Vorschrift weder für herkömmliche Tankcontainer noch für besonders große Tankcontainer erforderlich ist.
- Das Schutzziel der Sondervorschriften für die Ausrüstung TE 22 (Energieverzehrelemente) und TE 25 (Überpufferungsschutz) könnte durch eine signifikante Erhöhung des Abstands zwischen Puffer und Tankboden erzielt werden.

Da nicht alle für eine sicherheitstechnische Bewertung durch die Staatenvertreter notwendigen Dokumente fristgerecht vorlagen, muss die Diskussion im Rahmen der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ noch fortgesetzt werden.

Zwei Themen, bei denen im Rahmen der Diskussion in der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ Unterschiede in den Vorschriften für Tankcontainer und in den Vorschriften für Kesselwagen festgestellt wurden, wurden von der Ständigen Arbeitsgruppe abgeschlossen: Zum einen handelt es sich dabei um die Befestigung von angeschweißten Bauteilen und zum anderen um die Druckfestigkeit von Verschlüssen, zwei Anforderungen, die momentan nicht für Tankcontainer gelten.

Da beide Anforderungen jedoch bereits heute auch bei Neubauten herkömmlicher Tankcontainer berücksichtigt werden, wird der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung ein Antrag unterbreitet, mit dem die unterschiedliche Vorschriftenlage für Tankcontainer und Kesselwagen ausgeräumt wird.

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

Das Sekretariat der OTIF bemüht sich bereits seit längerer Zeit erfolgreich, die Harmonisierung des RID und der Anlage 2 zum SMGS, die in den Mitgliedstaaten der OSShD (Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen) zur Anwendung kommt, voranzutreiben. Mitgliedstaaten der OSShD sind neben einigen Staaten Europas viele asiatische Staaten. Die intensiven Bemühungen des Sekretariats der OTIF und anderer beteiligter Akteure haben dazu geführt, dass nach einer zweijährigen Abwesenheit von harmonisierten Vorschriften die mit dem RID harmonisierte Ausgabe 2019 der Anlage 2 zum SMGS am 1. Juli 2019 in Kraft getreten ist.

Im Rahmen der Harmonisierung wurde im Jahr 2019 die Ständige Arbeitsgruppe unter anderem über den Stand der auf Ebene der OSShD durchgeführten Arbeiten an einem neuen Kapitel 6.20 für die Anlage 2 zum SMGS informiert. In dieses neue Kapitel sollen alle Vorschriften für Kesselwagen der Spurweite 1520 mm aus dem heutigen Kapitel 6.8 der Anlage 2 zum SMGS überführt werden. Dadurch könnte das Kapitel 6.8 der Anlage 2 zum SMGS vollständig mit dem Kapitel 6.8 des RID harmonisiert werden und würde für Kesselwagen der Spurweite 1435 mm sowie für Tankcontainer gelten.

In diesem Zusammenhang wurden Fragen diskutiert, die bei den oben erwähnten Arbeiten aufgetreten sind und die auch für Normalspur-Kesselwagen von Interesse sind.

Im Oktober 2019 wurde auf der Website der OTIF die Ausgabe 2019 des RID in russischer Sprache veröffentlicht. Da die Anlage 2 zum SMGS bisher nur in russischer und chinesischer Sprache herausgegeben wird, stellt die russische Übersetzung des RID eine wesentliche Erleichterung für die Harmonisierungsarbeiten dar.

PARTNERSCHAFTEN 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 22. überarbeitete Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter (UN-Modellvorschriften) ein und werden im Rahmen der Harmonisierung in die RID-Ausgabe 2023 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.

TAGUNGEN 2019

VORBEREITENDE SITZUNG
DER NEUEN GEMEINSAMEN
KOORDINIERUNGSGRUPPE AUS
SACHVERSTÄNDIGEN (JCGE)
6. BIS 8. FEBRUAR, BERN

GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG
18. BIS 22. MÄRZ, BERN

AD-HOC-ARBEITSGRUPPE FÜR DIE
HARMONISIERUNG DES RID/ADR/
ADN MIT DER 21. AUSGABE DER UN-
EMPFEHLUNGEN FÜR DIE BEFÖRDERUNG
GEFÄHRLICHER GÜTER
24. BIS 26. APRIL, GENÈVE

GEMEINSAME KOORDINIERUNGSGRUPPE
AUS SACHVERSTÄNDIGEN
(JOINT COORDINATING GROUP OF
EXPERTS - JCGE)
9. UND 10. SEPTEMBER, BERN

GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG
17. BIS 26. SEPTEMBER, GENÈVE

ARBEITSGRUPPE "TANK- UND
FAHRZEUGTECHNIK" DES RID-
FACHAUSSCHUSSES
14. UND 15. OKTOBER, LUDWIGSHAFEN

11. TAGUNG DER STÄNDIGEN
ARBEITSGRUPPE DES RID-
FACHAUSSCHUSSES
25. BIS 28. NOVEMBER, WIEN

5 | DAS SEKRETARIAT DER OTIF

I VERWALTUNG UND FINANZEN

Neben der Beibehaltung der Ausgabenkontrolle und der Beitragsstabilität, die ständige Ziele sind, hatte die Verwaltungs- und Finanzabteilung sich für den Zeitraum 2018–2019 als operative Ziele die innovative Förderung des Know-hows und die Weiterführung des sozialen Dialogs vorgenommen.

Darüber hinaus beschäftigte sich die Abteilung auch mit weiteren Projekten, wie dem Standortwechsel der OTIF und dem Protokoll von Luxemburg zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials.

Des Weiteren setzten sich die Mitarbeiter der Verwaltungs- und Finanzabteilung mit großem Engagement für den Erfolg der außerordentlichen Generalversammlung und der drei Tagungen des Verwaltungsausschusses ein, die 2019 stattfanden.



Lunesterline
ANDRIAMAHATAHITRY
Leiterin der Abteilung
Verwaltung und Finanzen

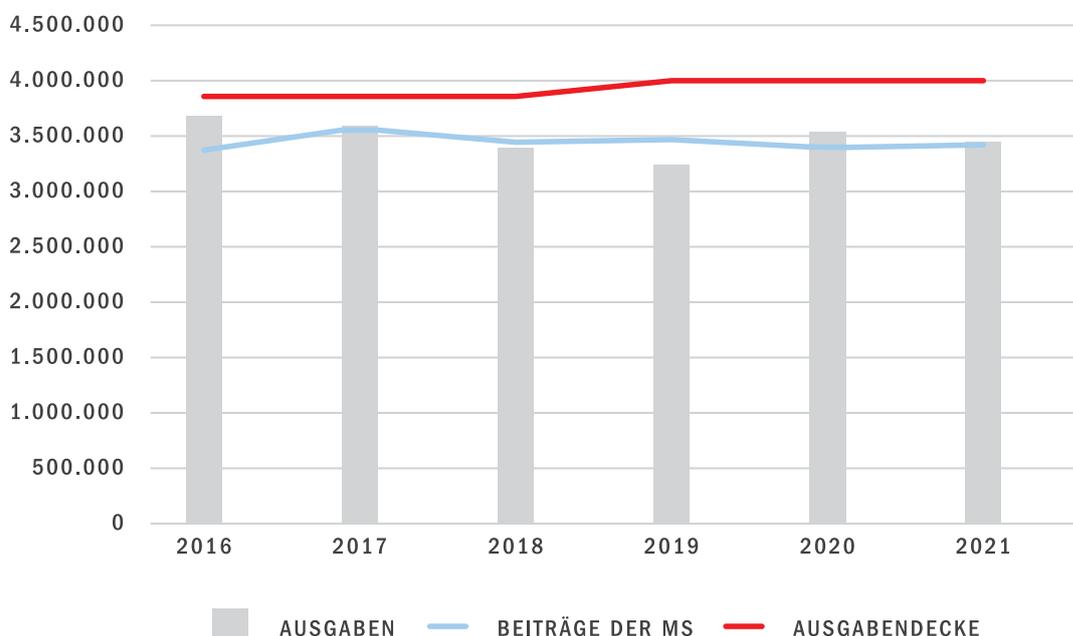
BEIBEHALTUNG DER AUSGABENKONTROLLE UND DER BEITRAGSSTABILITÄT

2019 lagen die Ausgaben der Organisation mit rund 3,219 Millionen CHF weiterhin unter der von der 13. Generalversammlung für den Zeitraum 2019–2024 festgelegten Obergrenze von 4 Millionen CHF.

Die Beiträge der Mitgliedstaaten, die die wichtigste und nahezu einzige Einnahmequelle der Organisation zur Deckung der Ausgaben sind, stabilisierten sich zwischen 3,4 und 3,5 Millionen CHF.

In diesem Zusammenhang verdient auch die gute Verwaltung der Konten, die von der Eidgenössischen Finanzkontrolle bei der Rechnungsprüfung 2018 und 2019 hervorgehoben worden war, an dieser Stelle gesonderte Erwähnung.

Die nachstehende Grafik zeigt die Entwicklung der Ausgaben der Organisation seit 2016.



INNOVATIVE FÖRDERUNG UNSERES KNOW-HOWS UND WEITERFÜHRUNG DES SOZIALEN DIALOGS

Das Arbeitsprogramm 2018–2019 sah vor, durch gezielte Ausbildungsaktivitäten zu den Kernaufgaben der Organisation, insbesondere zum internationalen Eisenbahnverkehrsrecht, die internen Fähigkeiten zu fördern.

Dieses Ziel konnte nur partiell erreicht werden. Der Rückgang der Mitarbeiterzahl im Jahr 2019 in Verbindung mit der Zunahme der Arbeitsbelastung hat sich auf die für Weiterbildungen zur Verfügung stehende Zeit ausgewirkt. Zwar konnten alle Mitarbeiter über den Zeitraum 2018–2019 an mindestens einer Weiterbildung teilnehmen, jedoch behandelten diese Weiterbildungen andere Themen als das internationale Eisenbahnverkehrsrecht.

Der soziale Dialog mit dem Personalverband wurde fortgesetzt; dieser wurde u. a. zur Aufgabenstellung für die Studie über die Sozialleistungen konsultiert.

In Bezug auf die Telearbeit der Übersetzer wurde der ursprüngliche Richtlinienentwurf geändert, um den vom Verwaltungsausschuss geäußerten Empfehlungen Rechnung zu tragen.

Die vorerst nur für die Übersetzer geltende vorläufige Telearbeitsrichtlinie der OTIF wurde schließlich der 132. Tagung des Verwaltungsausschusses vorgelegt. Sie wird Ende Dezember 2020 im Hinblick auf ihre Anpassung und Verbesserung und evtl. auch auf ihre Anwendbarkeit auf andere Sekretariatsmitarbeiter evaluiert werden.

DAS PROTOKOLL VON LUXEMBURG ALS WEITERES PROJEKT

Das Protokoll von Luxemburg zum Übereinkommen von Kapstadt behandelt die Rechte an rollendem Eisenbahnmaterial und begründet ein System für die Geltendmachung und Hierarchisierung der von Gläubigern an Eisenbahnmaterial gehaltenen Rechten.

Für die Zwecke der Förderung des Eisenbahnverkehrs auf internationaler Ebene sieht das Protokoll von Luxemburg die Errichtung eines internationalen Registers und einer Aufsichtsbehörde für dieses Register vor. Sekretariat der Aufsichtsbehörde wird die OTIF sein.

In Erwartung des Inkrafttretens des Protokolls wurde durch die Resolution Nr. 1 der Diplomatischen Konferenz ein vorbereitender Ausschuss mit vollen Befugnissen als vorläufige Aufsichtsbehörde eingerichtet. 2019 hat das Sekretariat der OTIF seine vertieften Diskussionen mit dem vorbereitenden Ausschuss fortgeführt, um die Textentwürfe zur Geschäftsordnung der Aufsichtsbehörde einerseits und zu ihrer Satzung andererseits zu konsolidieren.

Die endgültigen Fassungen beider Texte wurden dem Verwaltungsausschuss im Juni 2019 vorgelegt und genehmigt. Bei derselben Tagung billigte der Verwaltungsausschuss auch die Auswahlkriterien, die bei der Benennung von drei Mitgliedstaaten zur Vertretung der OTIF in der Aufsichtsbehörde anzuwenden sind, sowie die Bedingungen für die Ausstellung der Bescheinigung über die volle Funktionsfähigkeit des besagten Internationalen Registers.

ZIEL 11
INNOVATIVE FÖRDERUNG UNSERES
KNOW-HOWS UND WEITERFÜHRUNG
DES SOZIALEN DIALOGS

ÜBERSETZEN, DOLMETSCHEN UND TERMINOLOGIE

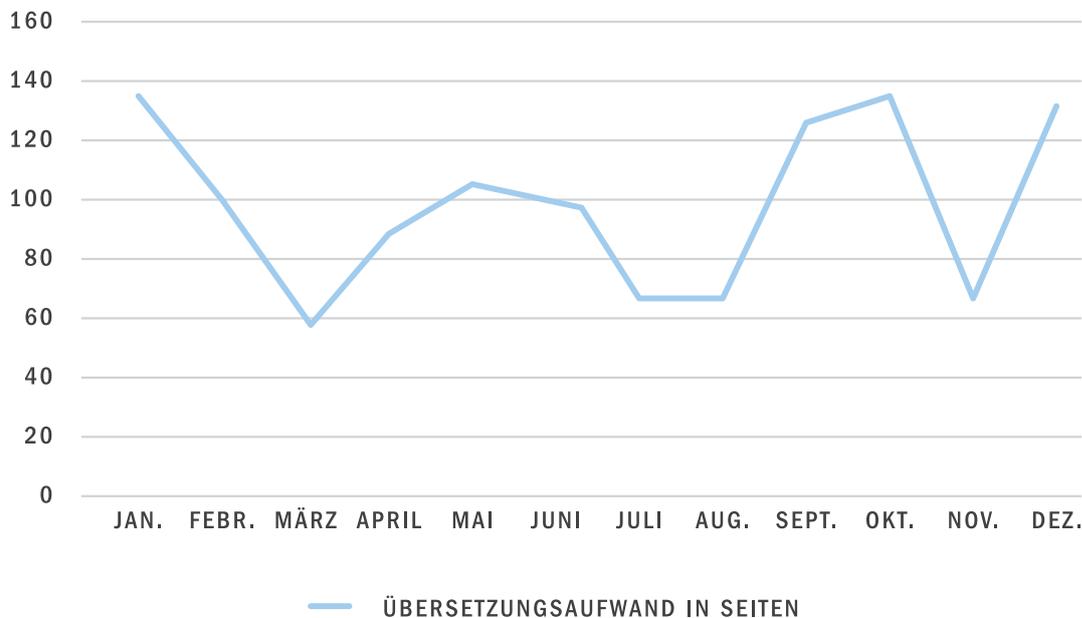
Wie üblich war auch im Jahr 2019 der Arbeitsanfall in der Übersetzungsabteilung im ersten Halbjahr insgesamt betrachtet größer als im zweiten Halbjahr. Es fällt jedoch auf, dass der Aktivitätsabfall zwischen den ersten und den letzten sechs Monaten im Betrachtungsjahr weniger stark ausfiel als in den Vorjahren. Ein möglicher Grund hierfür mag die recht intensive Vorbereitung des Vilnius-Symposiums im Oktober 2019 gewesen sein.

Im Vergleich zum Vorjahr ist ein leichter Rückgang der Gesamtseitenzahlen zu verzeichnen (rund 1 300 Seiten in 2018 gegenüber rund 1 170 Seiten in 2019). Eine Entwicklung, die der Tatsache geschuldet ist, dass die Vorbereitung der außerordentlichen Tagungen der Generalversammlung und des Verwaltungsausschusses in das letzte Quartal des Jahres 2018 fiel.

Auf die einzelnen Monate heruntergerechnet waren die vier arbeitsintensivsten Monate Januar, September, Oktober und Dezember, wohingegen im März, Juli, August und November am wenigsten Übersetzungsarbeit zu leisten war.



Joana MEENKEN
Leiterin der
Übersetzungsabteilung

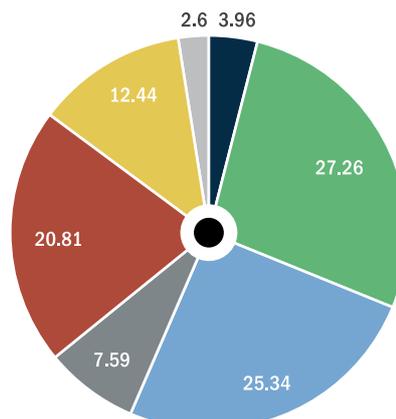


* Dargestellt ist hier der Durchschnitt der pro Sprache berechneten Seiten..

Neben der insgesamt angefallenen Seitenzahl mag auch die Verteilung auf die einzelnen Tätigkeitsbereiche der OTIF interessant erscheinen. Diesbezüglich ergibt sich folgendes Bild.

PROZENTUALE VERTEILUNG

- GENERALVERSAMMLUNG
- VERWALTUNG
- RECHT
- TECHNIK
- RID
- KOMMUNIKATION
- SONSTIGES



Der Bereich „Verwaltung“ erscheint hier u. a. deswegen an erster Stelle, weil nicht nur der Verwaltungsausschuss darunter gezählt wird, sondern auch die interne Verwaltung wie etwa interne Dienstanweisungen usw. Zudem fiel im Bereich „Verwaltung“ 2019 die Übersetzung der umfassenden Studie von Ernst & Young an.

Die Tatsache, dass der Bereich „Sonstiges“ im Vergleich zum Vorjahr vom ersten auf den letzten Platz gefallen ist, liegt an der neuen Zuteilung. Es wird nicht mehr nach Organ/Arbeitsgruppe gezählt, sondern vorwiegend nach Abteilung. Unter „Sonstiges“ wird nun nur noch das gezählt, was nirgendwo sonst unterzubringen war.

Auf zweitem und drittem Posten landeten 2019 die Bereiche „Recht“ und „RID“. Dies ist nicht verwunderlich, da jeweils zwei Tagungen der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten und des Ad-hoc-Ausschusses für Kooperation vorbereitet werden mussten, für die, da es sich jeweils um die ersten beiden Tagungen handelte, ungemein viel an neuen Dokumenten produziert werden musste.

Im Bereich „RID“ waren hauptsächlich die Gemeinsamen Tagungen im März und September sowie die Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses im November vorzubereiten. Wie jedes Jahr hat uns die Abteilung Gefahrgut auch 2019 wieder tatkräftig bei den Übersetzungen ins Deutsche unterstützt, da der Zeitplan so gelagert ist, dass die Vorbereitung der Gemeinsamen Tagung immer in besonders arbeitsintensive Monate der Übersetzungsabteilung fällt. Der ungewöhnlich geringe Übersetzungsanteil im Bereich „Technik“ ist der Tatsache geschuldet, dass die Annahme eines Großteils der neu zu entwickelnden bzw. zu überarbeitenden technischen Vorschriften auf die 13. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) im Juni 2020 verschoben wurde. Da die für die Vorbereitung des CTE zuständige Arbeitsgruppe Technik nur auf Englisch arbeitet, müssen die Texte immer erst für den CTE selbst ins Deutsche und Französische übersetzt werden. Für das Jahr 2020 wird hier ein deutlich höherer Anteil erwartet.

TERMINOLOGIE UND DOLMETSCHEN

Neben der eigentlichen Übersetzungsarbeit fiel selbstverständlich auch noch ein erheblicher Terminologieaufwand an, der – soweit nicht während des Übersetzungsprozesses bereits geschehen – in den weniger bewegten Zeiten des Jahres erledigt werden musste. Im Bereich Terminologie und Textvereinheitlichung wurden 2019 zwei neue Großprojekte beschlossen: die Erstellung einer gemeinsamen Terminologiedatenbank für das Sekretariat der OTIF und die Ausarbeitung interner Redaktionsregeln der OTIF (siehe das im Dezember 2019 vom Verwaltungsausschuss genehmigte Arbeitsprogramm für 2020–2021).

Was die Dolmetschtage im Jahr 2019 anbelangt, können folgende Zahlen genannt werden:

ENGLISCH 22 | DEUTSCH 16 | FRANZÖSISCH 16

VERWALTUNG

In Bezug auf die Arbeitsorganisation ist zu sagen, dass wie bereits Ende 2018 zwei Mitglieder des Teams ihre Arbeit vor Ort in den Räumlichkeiten der OTIF verrichteten und ein Mitglied in Telearbeit aus dem Ausland.

I GRÖßERE SICHTBARKEIT

In der ersten Hälfte des Jahres 2019 arbeitete die Kommunikationsabteilung des OTIF-Sekretariats mit reduzierter Personalstärke. Dennoch wurden das regelmäßige und rechtzeitige Erscheinen der Veröffentlichungen und die Aktualisierung der Website der Organisation sichergestellt und Projekte entworfen.

ZEITSCHRIFT FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

2019 hat das Sekretariat der OTIF vier Ausgaben der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr herausgegeben, wie üblich im März, Juni, September und Dezember.

Die Beiträge der Zeitschrift wurden intern, zum Teil von den operativen Abteilungen und zum Teil von der Kommunikationsabteilung verfasst.

Inhaltlich wurde mit der Einführung der neuen Unterrubrik „Depositarmittelungen“ eine Entwicklung hin zum ursprünglichen Zweck der Zeitschrift vollzogen, die gemäß COTIF neben den für die Anwendung des Übereinkommens notwendigen und zweckdienlichen Informationen auch amtliche Mitteilungen enthalten muss.

Die Reichweite der Zeitschrift wurde 2019 weiter ausgebaut und die Versandliste auf über 800 Kontakte erweitert.

OTIF-NEWS/PRESSEMITTEILUNGEN

Im Jahr 2019 wurden 16 Pressemitteilungen verfasst, von denen einige in der Presse weiterverbreitet wurden.

Unter anderem dank der Reaktionsfähigkeit der Übersetzungsabteilung wurden die Pressemitteilungen meist zeitgleich mit dem im Text berichteten Ereignis veröffentlicht.

WEBSITE

Bei der Website war zügiges Handeln die Devise. So wurden Upload- oder Aktualisierungsaufträge am selben Tag oder spätestens innerhalb von 24 Stunden nach Auftragseingang bearbeitet. Ziel war es, die Nutzer der Website zufriedenzustellen, sei es in Bezug auf die neuesten Nachrichten, die Referenztexte oder die Arbeitsdokumente. Insgesamt wurden über 600 Aktualisierungen und Uploads von Dokumenten durchgeführt.

Der Zugang zu den Arbeitsdokumenten wurde geändert, um die Arbeitsdokumente für das laufende Jahr besser sichtbar zu machen.

Alle Sprachfassungen zusammengenommen, wurden 2019 pro Monat rund 600 Besucher der OTIF-Website mehr registriert als 2018. So wurden 2019 insgesamt 37.000 Besucher gezählt. Mehr als 58,5 % der Besucher nutzten dabei die englische Fassung der Website.

Meist aufgerufene Seiten nach Sprache:

FRANZÖSISCH

Startseite
RID 2019
COTIF 1999
Gefährliche Güter
RID 2017
Die OTIF
Neueste Dokumente
Sekretariat
Referenztexte
Mitglieder

DEUTSCH

Startseite
RID 2019
Gefährliche Güter
Neueste Dokumente
Die OTIF
Arbeitsdokumente 2019*
Berichte*
COTIF 1999
Sekretariat
Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

ENGLISCH

Startseite
RID 2019
Gefährliche Güter
COTIF 1999
Mitglieder
RID 2017
Übereinkommen
Die OTIF
Arbeiten bei der OTIF
Neueste Dokumente



Sarah PUJOL
Kommunikationsbeauftragte

ZIEL 12
STÄRKUNG DER
KOMMUNIKATIONSSTRATEGIE
UND VERGRÖßERUNG DER
WEITERVERBREITUNGSNETZWERKE

*(Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung)

SOZIALE NETZWERKE

Die Organisation war auf LinkedIn und Twitter präsent. Zahlreiche Beiträge haben diverse Reaktionen hervorgerufen und wurden etwa „geliked“ oder geteilt.

Die Zahl der „Follower“ der Organisation und ihrer Beiträge nahm im Laufe des Jahres 2019 stetig zu. Darüber hinaus wurde die OTIF auch in zahlreichen Beiträgen ihrer Partner sowie diverser Akteure des Eisenbahnsektors erwähnt.

Die aktive Präsenz der OTIF hat natürlich zu einer größeren Sichtbarkeit der Organisation geführt.

VIDEO

Das Video „COTIF, what for?“ wurde 2019 veröffentlicht und massiv geteilt (Website, soziale Netzwerke, Veranstaltungen, Präsentationen). Der Inhalt wurde in interner Zusammenarbeit, das Grafikdesign von einem externen Animationsgrafiker unter Anleitung des Sekretariates entworfen.

„COTIF, what for?“ ist das erste Video der OTIF und Startschuss für die Absicht der Organisation, den audiovisuellen Kommunikationszweig auszubauen.

„20 JAHRE PROTOKOLL VON VILNIUS: ERRUNGENSCHAFTEN UND ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN DER OTIF“

Am 28. und 29. Oktober 2019 veranstaltete die OTIF gemeinsam mit dem litauischen Ministerium für Verkehr und Kommunikation, dem litauischen Ministerium für auswärtige Angelegenheiten und der litauischen Eisenbahn in Vilnius das Symposium „20 Jahre Protokoll von Vilnius: Errungenschaften und Zukunftsperspektiven der OTIF“.

Die Mitgliedstaaten der OTIF sowie die Interessengruppen und Partner der Organisation sind der Einladung der Veranstalter gefolgt und haben an den folgenden Veranstaltungen teilgenommen:

- Besuch des Grenzbahnhofs Kena,
- Tag der Reflexion und Diskussion, bestehend aus 3 Sitzungen und Diskussionsrunden in Anwesenheit des stellvertretenden litauischen Ministers für Verkehr und Kommunikation, Gytis Mažeika,
- offizielles Abendessen.



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