

GESCHÄFTSBERICHT

2020





OTIF

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

INHALTSVERZEICHNIS

Einführung	7
Die OTIF: Forum für ein einheitliches Eisenbahnrecht	8
Förderung und Unterstützung des Beitritts zum COTIF	8
Ausbau der Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden	9
Digitalisierung	12
Verwaltung und Festigung des Rechtssystems der OTIF	13
Ausübung der Depositarfunktion	13
Rechtliche Unterstützung für die Organe der OTIF	14
Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten	15
Förderung einer sicheren Beförderung gefährlicher Güter	16
Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	18
RID-Fachausschuss und seine Ständige Arbeitsgruppe	20
Harmonisierung des RID der OTIF und der Anlage 2 zum SMGS der OSSHd	23
Partnerschaften mit den Organisationen der Vereinten Nationen	24
Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen	26
Förderung einer sicheren technischen Interoperabilität	27
Kontext der Aktivitäten im Jahr 2020	27
Koordinierung der Entwicklungen mit der Europäischen Union	28
Fachausschuss für technische Fragen	30
Arbeitsgruppe Technik	32
Gewährleistung der ordnungsgemäßen Funktion des Sekretariats	34
Schaffung der notwendigen Instrumente zur Gewährleistung der Kontinuität der Sekretariatsdienste	34
Renovierung des Gebäudes – Machbarkeitsstudie	36
Erbringung effizienter Dienstleistungen für die Mitgliedstaaten	38
Aufrechterhaltung eines regelmäßigen Dialogs mit den Mitgliedstaaten	38
Ausgabenkontrolle	39
Vorbereitung und Inkrafttreten des Protokolls von Luxemburg	40
Sicherstellung qualitativ hochwertiger Sprachdienstleistungen	41
Rechtzeitige Ablieferung qualitativ hochwertiger Übersetzungen	41
Terminologiedatenbank und Redaktionsregeln	44
Videokonferenzen und Dolmetschen	45
Konsolidierung und Stärkung der Sichtbarkeit und des Bekanntheitsgrades der OTIF	46
Neues Erscheinungsbild der Publikationen	46
Digitale Präsenz	49

ABKÜRZUNGEN

ADN

Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

ADR

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

BLEVE

Gasexplosionen einer expandierenden siedenden Flüssigkeit

CEFIC

Europäischer Rat der chemischen Industrie

CER

Gemeinschaft der Europäischen Bahnen

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

COTIF

Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr

COVID 19

Coronavirus-Krankheit-2019

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 die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr

ECM

Für die Instandhaltung zuständige Stelle

ECOSOC

Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen

ER

Einheitliche Rechtsvorschriften

ERA

Eisenbahnagentur der Europäischen Union

ETV

Einheitliche technische Vorschriften

EU

Europäische Union

GCC

Golf-Kooperationsrat

IMDG-CODE

Internationaler Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen

JCGE

Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen

NVR

Nationales Fahrzeugregister

OECD

Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

OSShD

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen

OTIF

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

RID

Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter

SMGS

Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (der OSShD)

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

UNCITRAL

Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht

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

DIE OTIF: FORUM FÜR EIN
EINHEITLICHES EISENBAHNRECHT
VERWALTUNG UND FESTIGUNG
DES RECHTSSYSTEMS DER OTIF
SICHERSTELLUNG, DASS DAS RID DEN
AKTUELLEN STAND DER SICHERHEIT
UND DER TECHNIK ABBILDET
FÖRDERUNG EINER SICHEREN
TECHNISCHEN INTEROPERABILITÄT
GEWÄHRLEISTUNG DER
ORDNUNGSGEMÄSSEN
FUNKTION DES SEKRETARIATS UND
DER EFFIZIENTEN ERBRINGUNG
VON DIENSTLEISTUNGEN FÜR DIE
MITGLIEDSTAATEN SICHERSTELLUNG
QUALITATIV HOCHWERTIGER
SPRACHDIENSTLEISTUNGEN
KONSOLIDIERUNG UND STÄRKUNG
DER SICHTBARKEIT UND DES
BEKANNTHEITSGRADES DER OTIF

EINFÜHRUNG

2020, ein verlorenes Jahr für die OTIF? Wir beide meinen: Nein!

Vordergründig mag es so erscheinen, dass die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, die auch die Arbeit des OTIF-Sekretariats massiv beeinflusst haben, diesen Schluss zulassen.



Krzysztof KULESZA



Wolfgang KÜPPER

Keine physischen Sitzungen, keine Dienstreisen, kein diplomatisches Leben! Und zwei Themen hatten schlagartig absolute Priorität:

Schutz der Mitarbeiter und Gewährleistung der Arbeitsfähigkeit der Organisation.

Mit der Einrichtung eines Krisenmanagements, der umfassenden Ermöglichung von Telearbeit und der Nutzung digitaler Sitzungstechnik, die den besonderen Anforderungen der OTIF als Rechtssetzungsorganisation mit drei Arbeitssprachen gerecht wird, konnten beide Aufgaben gelöst werden.

Dies erlaubte es, wesentliche Aufgaben des Arbeitsprogramms 2020/2021 in Angriff zu nehmen und zu erledigen.

Im Bereich der Technik ist der Abschluss einer neuen Verwaltungsvereinbarung mit der Europäischen Kommission (GD MOVE) und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) beispielhaft zu nennen. Die neue Vereinbarung stellt sicher, dass die OTIF ihre wichtige Brückenfunktion zwischen EU und Nicht-EU- Staaten in der Praxis erfüllen kann.

Im Gefahrgutbereich konnte die zeitgerechte Anpassung des internationalen Eisenbahngefahrgutrechts – trotz des Ausfalls von Sitzungen – sichergestellt werden. Obwohl die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung im März und die Tagung des RID-Fachausschusses im Mai abgesagt werden mussten, war eine Notifizierung der Änderungen für die Ausgabe 2021 des RID möglich, so dass diese am 1. Januar 2021 in Kraft treten konnte.

Dem Rechtsdienst oblag u.a. die wichtige Aufgabe, die neuen Arbeitsmethoden (Videokonferenzen, schriftliche Verfahren etc.) anhand der Vorschriften des COTIF und der verschiedenen Geschäftsordnungen zu überprüfen. Das Ergebnis erlaubte glücklicherweise die Anwendung dieser Methoden, ohne das Erfordernis einer grundlegenden Anpassung der Vorschriften.

Die Pandemie hat zudem zu mehr Flexibilität in der Arbeitsweise (Telearbeit) und zu verstärkter Nutzung digitaler Techniken (Videokonferenzen) geführt. Hier lag die besondere Verantwortung der Verwaltungs- und Finanzabteilung, die das reibungslose Funktionieren der einzelnen Organe der OTIF und des Sekretariats ermöglichte.

Ein positiver Aspekt der neuen Arbeitsmethoden ist die Möglichkeit zur aktiven Partizipation von Mitgliedstaaten, die bislang aufgrund der räumlichen Entfernung nicht unmittelbar an den Arbeiten teilnehmen konnten.

Auch die Übersetzungsabteilung war durch die neuen Arbeitsmethoden besonders gefordert, z. B. im Bereich der Dolmetschung ohne physische Präsenz, aber auch bei der Erprobung der verschiedenen technischen Systeme.

Besondere Aufgabe der Kommunikationsabteilung war es, die Arbeit der OTIF mit Hilfe digitaler Medien zu verbreiten und die wichtigen Kontakte zu allen Mitgliedern und Partnern der OTIF auf diese Weise aufrechtzuerhalten.

Als Resümee kann daher festgehalten werden, dass die besonderen Herausforderungen im Jahr 2020 - nicht zuletzt auch durch die konstruktive und pragmatische Zusammenarbeit mit dem Verwaltungsausschuss - erfolgreich gemeistert werden konnten.

Krzysztof KULESZA

Wolfgang KÜPPER

DIE OTIF: FORUM FÜR EIN EINHEITLICHES EISENBAHNRECHT



Aleksandr KUZMENKO
Leiter der Rechtsabteilung

Die Rechtsordnung der OTIF unterstützt ein modernes und sich ständig entwickelndes internationales Eisenbahnverkehrssystem. Das übergeordnete Ziel der Organisation ist es, den internationalen Eisenbahnverkehr in jeder Hinsicht zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern.

FÖRDERUNG UND UNTERSTÜTZUNG DES BEITRITTS ZUM COTIF

51 Staaten und eine regionale Organisation für wirtschaftliche Integration sind Mitglied der OTIF. 47 Staaten sind aktive Vollmitglieder der OTIF und Vertragsparteien des COTIF. 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.

Das Sekretariat und insbesondere die Rechtsabteilung beraten weiterhin verschiedene Interessenten zum Beitrittsverfahren (Vollmitgliedschaft, Mitgliedschaft von regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration und assoziierte Mitgliedschaft) und klären über die Vorteile einer Mitgliedschaft auf.

Im Jahr 2020 hat die Republik Moldau das Beitrittsverfahren zum COTIF eingeleitet. Sobald alle gesetzlich vorgeschriebenen Informationen beim Depositar eingegangen sind, wird das Beitrittsverfahren gemäß Artikel 37 COTIF eröffnet. Das Sekretariat geht davon aus, dass das Beitrittsverfahren im Jahr 2021 erfolgreich abgeschlossen werden kann.

Auch die Arbeiten mit dem Kooperationsrat der Arabischen Staaten des Golfes (GCC), der den Aufbau eines integrierten regionalen Eisenbahnnetzes in seinen Mitgliedstaaten Bahrain, Katar, Kuwait, Oman, Saudi-Arabien und Vereinigte Arabische Emirate anstrebt, kamen ein gutes Stück voran.

AUSBAU DER ZUSAMMENARBEIT MIT INTERNATIONALEN ORGANISATIONEN UND VERBÄNDEN

Die Erreichung der Ziele der OTIF hängt unter anderem von einer wirksamen und effizienten Zusammenarbeit mit relevanten internationalen Organisationen und Verbänden ab.

Die Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden verlangsamte sich zu Beginn des Jahres 2020, vor allem aufgrund der COVID-19-Pandemie. Mit der erfolgreichen Umstellung auf neue Formen der Zusammenarbeit, vor allem durch verschiedene Videokonferenzplattformen, nahm die internationale Zusammenarbeit jedoch schnell wieder Fahrt auf und war intensiv und produktiv.

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. Die zentrale Arbeit bei der Vorbereitung und Leitung der Tagungen wird von der Vorsitzenden, Frau Clio Liégeois (Belgien) und dem stellvertretenden Vorsitzenden, Herrn Krzysztof Kulesza (Polen), geleistet. Die Rechtsabteilung fungiert als Sekretariat des Ad-hoc-Ausschusses.

Pandemiebedingt fand 2020 statt der ursprünglich geplanten zwei Tagungen nur eine Tagung des Ad-hoc-Ausschusses statt. Bei dieser Tagung im Oktober informierte das Sekretariat die Mitglieder der OTIF über die jüngsten Entwicklungen im Bereich der internationalen Zusammenarbeit und wurde beauftragt, die notwendigen Aktivitäten in Übereinstimmung mit den bei früheren Tagungen erteilten Mandaten fortzusetzen.

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 mit Blick auf die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM/CIV eine privilegierte Position 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 2020 nahm das Sekretariat der OTIF (Rechtsabteilung) an den Berner Tagen und als Beobachter an relevanten CIT-Tagungen in den Bereichen Güterverkehr, Personenverkehr, multimodaler Verkehr und Infrastrukturnutzung teil.

GCC

2020 setzte das Sekretariat der OTIF die intensive Zusammenarbeit mit dem GCC, insbesondere im Hinblick auf das Eisenbahnprojekt des GCC und den Beitritt der GCC-Mitgliedstaaten zum COTIF, fort. Am 7. September 2020 hielten der Generalsekretär und die Rechtsabteilung eine Videokonferenz mit dem Titel „COTIF/OTIF Awareness Workshop: carriage of goods“ zur Vorstellung der Anhänge B (CIM), D (CUV) und E (CUI) des Übereinkommens ab. Dieser Workshop für Experten aus den Mitgliedstaaten des GCC war der erste von vier spezifischen Workshops zur Anwendung des COTIF und seiner Anhänge.

OECD

Das Sekretariat der OTIF, insbesondere die Rechtsabteilung, setzte die aktive Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen im Rahmen der von der OECD geleiteten Partnerschaft internationaler Organisationen für eine wirksame internationale Rechtsetzung (Partnership of international organisations for effective international rulemaking) fort. Am 3. September 2020 wurde von der OECD und dem Generalsekretär der OTIF eine gemeinsame Erklärung unterzeichnet.

OSShD

Die Zusammenarbeit mit der 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 und vice versa beweist, hat sich eine echte Partnerschaft entwickelt.

Im Jahr 2020 setzten das Sekretariat der OTIF und das Komitee der OSShD ihre Diskussionen über mögliche Bereiche und Methoden für eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen den beiden Organisationen und insbesondere über die Möglichkeit einer Sondersitzung mit Teilnahme mehrerer Mitglieder beider Organisationen fort.

UNCITRAL

Im Jahr 2020 nahm das Sekretariat erstmalig an Sitzungen zu multimodalen übertragbaren Beförderungspapieren teil.

UNECE

Im Jahr 2020 setzte das Sekretariat die Zusammenarbeit mit der UNECE, insbesondere im Hinblick auf die Beförderung gefährlicher Güter und das UNECE-Projekt zum einheitlichen Eisenbahnrecht, fort.

UNESCAP

Im Jahr 2020 setzte das Sekretariat die Zusammenarbeit mit der UNESCAP, insbesondere im Hinblick auf die Förderung des OTIF-Rechts in der Region Asien und Pazifik, fort.

WPV

Im Jahr 2020 setzte das Sekretariat der OTIF die Zusammenarbeit im Hinblick auf die Entwicklung der Eisenbahnbeförderung von Postsendungen fort; für diese Zwecke wurde das UPU-Rail Forum gegründet.

WZO

Im Jahr 2020 setzte das Sekretariat die Zusammenarbeit mit der WZO, insbesondere im Hinblick auf die Möglichkeit der Harmonisierung des für die Zollversandverfahren und Frachtbriefe erforderlichen Datensatzes, fort.

DIGITALISIERUNG

Die Digitalisierung entwickelt sich rasant und stellt den Eisenbahnsektor vor neue Chancen und Herausforderungen. Für die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs ist es von entscheidender Bedeutung, dass sowohl die nationalen, regionalen und internationalen Vorschriften als auch der Eisenbahnsektor selbst an die neuen Herausforderungen angepasst werden, um alle Vorteile der Digitalisierung ausschöpfen zu können.

Das Arbeitsprogramm 2019–2021 der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten enthielt einen Punkt zum Thema „Digitalisierung des internationalen Verkehrs, insbesondere der Beförderungspapiere im Güterverkehr“ mit folgendem Ziel und Arbeitsumfang:

„Neue Technologien, insbesondere die Digitalisierung, haben das Potenzial, Organisation und Verwaltung des Eisenbahnverkehrs zu verändern. Dabei birgt die Digitalisierung sowohl Verbesserungs- als auch Risikopotenzial. Ziel ist es, zu überwachen und zu bewerten, wie die Digitalisierung beziehungsweise welche ihrer spezifischen Aspekte durch die OTIF unterstützt und/oder geregelt werden sollten.“

Die Arbeitsgruppe der Rechtsexperten (siehe unten bezüglich Einsetzung dieser Gruppe) plante, diesen Punkt im Jahr 2021 zu behandeln.

VERWALTUNG UND FESTIGUNG DES RECHTSSYSTEMS DER OTIF



Aleksandr KUZMENKO
Leiter der Rechtsabteilung

AUSÜBUNG DER DEPOSITARFUNKTION

Der Generalsekretär ist Depositär des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF). Die Depositarfunktionen sind administrativer, nicht politischer Natur. Zu einem gewissen Grad umfassen diese Aufgaben auch die neutrale Ausführung von Kontroll- und Überwachungstätigkeiten.

Im Jahr 2020 hat der Depositär 50 Depositarmitteilungen herausgegeben, die insbesondere Folgendes betrafen:

- Genehmigung der von der 12. und 13. Generalversammlung angenommenen Änderungen am COTIF;
- Beitritt zum COTIF;
- Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV;
- Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM;
- Änderungen an der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID);
- Änderung von ETV.

RECHTLICHE UNTERSTÜTZUNG FÜR DIE ORGANE DER OTIF

Die vom Generalsekretär Ende 2018 eingesetzte Arbeitsgruppe der Rechtsexperten (im Folgenden „Arbeitsgruppe“) nahm 2019 im Geiste des Dialogs und der Entschlossenheit ihre Arbeit auf. Wichtige Arbeit bei der Vorbereitung und Leitung der Tagungen wird von der Vorsitzenden, Frau Clio Liégeois (Belgien), und der stellvertretenden Vorsitzenden, Frau Kerstin Leuftink (Deutschland), geleistet. Die Rechtsabteilung fungiert als Sekretariat der Arbeitsgruppe.

Pandemiebedingt fand 2020 statt der ursprünglich geplanten zwei Tagungen nur eine Tagung der Arbeitsgruppe statt. Im Rahmen informeller Beratungen über die Kontaktstellen der Arbeitsgruppe kam es jedoch vor und nach der Tagung zu einem effektiven Meinungsaustausch.

Auf der Grundlage der Beschlüsse der 13. Generalversammlung und des 131. Verwaltungsausschusses hat die Arbeitsgruppe in zwei Tagungen (Oktober 2019 und Oktober 2020) die folgenden Textvorschläge zur Annahme durch die Generalversammlung im Jahr 2021 vorbereitet:

- Vorschlag für eine Ordnung über die Wahl und die Beschäftigungsbedingungen des Generalsekretärs mit den dazugehörigen erläuternden Anmerkungen und
- Vorschlag zur Änderung der Geschäftsordnung der Generalversammlung [in Bezug auf die Wahl des Generalsekretärs] und dazugehörige erläuternde Anmerkungen.

Die Arbeitsgruppe bewertete das Recht und die Praxis der Teilnahme und Vertretung der Mitgliedstaaten in der OTIF. Auf der Grundlage der Bewertung beauftragte sie das Sekretariat mit der Ausarbeitung von Vorschlägen zur Änderung der die Vollmachten betreffenden Bestimmungen der Geschäftsordnung der Generalversammlung, um diese zu verbessern und zu präzisieren. Die Arbeitsgruppe wird entscheiden, ob sie der Generalversammlung einen Vorschlag zum Thema Vollmachten zur Annahme unterbreiten wird.

Schließlich nahm die Arbeitsgruppe den Antrag der Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) an, die rechtlichen Aspekte der gegenseitigen Anerkennung der nach ATMF ausgestellten ECM-Zertifikate (ECM = für die Instandhaltung zuständige Stelle) zu untersuchen. Ein Rechtsgutachten mit beratendem Charakter ist für 2021 geplant.

Zudem leistet die Rechtsabteilung auch auf SekretariatsEbene Rechtsberatung. Angesichts der durch die Pandemie hervorgerufenen Einschränkungen und Unsicherheiten wurde ein Rechtsgutachten erstellt, um eine systematische und kohärente Auslegung der bestehenden Regeln im Hinblick auf die Gewährleistung des rechtmäßigen Funktionierens der Organisation unter außerordentlichen Umständen sicherzustellen. Außerdem wurde der Generalsekretär in Bezug auf spezifische interne Vorschriften und Richtlinien sowie zum Entwurf der Langfriststrategie der OTIF rechtlich beraten.

ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG 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 Arbeitsgruppe hatte den Auftrag, ein Überwachungs- und Bewertungssystem für die Rechtsordnung der OTIF zu entwerfen. Die Annahme dieses Systems ist dann Zuständigkeit der Generalversammlung.

Auf ihrer zweiten Tagung im Oktober 2019 billigte die Arbeitsgruppe unter anderem den Vorschlag für einen Beschluss zur Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten. 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. Im Jahr 2021 wird die Arbeitsgruppe, falls erforderlich, den Beschlussentwurf überarbeiten und fertigstellen und anschließend der Generalversammlung zur Annahme unterbreiten.

FÖRDERUNG EINER SICHEREN BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER



Jochen CONRAD
Leiter der Abteilung
Gefahrgut

In der Abteilung RID stand im Geschäftsjahr die Annahme und Notifizierung der zum 1. Januar 2021 in Kraft getretenen Änderungen des RID sowie die Veröffentlichung der RID-Ausgabe 2021 in allen drei Arbeitssprachen im Vordergrund. Trotz der COVID-19-Pandemie und des damit zusammenhängenden Ausfalls zahlreicher Sitzungen gelang es, das RID 2021 im vorgesehenen Zeitrahmen fertigzustellen. Das RID 2021 enthält unter anderem folgende Neuerungen:

- Aufnahme einer allgemeinen Freistellung für Geräte, die während der Beförderung verwendet werden und die Einrichtungen zur Speicherung und Erzeugung elektrischer Energie enthalten. Dies können beispielsweise Datensammler und Ladungsortungseinrichtungen sein, die Lithiumbatterien enthalten, und auch an Wagen oder Containern angebracht sind, mit denen keine gefährlichen Güter befördert werden.
- Verweis auf überarbeitete Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Gaskesselwagen und von Kesselwagen zur Beförderung flüssiger Stoffe. Diese Checklisten umfassen nun alle Pflichten des Befüllers und Entladers, sollen Fehler beim Befüllen und Entleeren von Kesselwagen vermeiden und die Sicherheit bei der Beförderung erhöhen.

- Aufnahme von drei neuen UN-Nummern für elektronische Sprengkapseln. Dies sind Zündeinrichtungen zur Auslösung von Sprengstoffen, die Mikroprozessoren enthalten, mit denen die Auslösezeitpunkte programmiert werden können und die einen Schutz gegen elektromagnetische Einflüsse und Streuströme sowie eine Sicherheit gegen unbefugte Nutzung bieten.
- Aufnahme einer neuen UN-Nummer für medizinische Abfälle und gleichzeitige Einführung von zwei neuen Verpackungsanweisungen, mit denen große Mengen von Abfällen aus der medizinischen oder veterinärmedizinischen Behandlung, wie sie insbesondere bei Epidemien anfallen, sicher verpackt und befördert werden können.
- Überarbeitung der Verpackungsanweisung, die für neue und gebrauchte Batterien gilt, die kein Lithium enthalten. Diese Verpackungsanweisung ermöglicht auch eine sichere Beförderung von Altbatterien, die an Sammelstellen gesammelt und zum Recycling befördert werden.
- Veröffentlichung eines Leitfadens für die Verwendung eines elektronischen Beförderungspapiers bei der Beförderung gefährlicher Güter. Dieser Leitfaden stellt sicher, dass auch die Einsatzkräfte bei einem Unfall schnell über alle notwendigen Angaben verfügen.
- Möglichkeit der Mehrfachkennzeichnung von Gefahrgutverpackungen, wenn diese die Auslegungskriterien und Prüfanforderungen für mehrere Bauarten erfüllen.
- Erhöhung des höchstzulässigen Innendrucks von Druckgaspackungen (Aerosolen), wodurch ein Einsatz weniger umweltgefährdender Treibmittel ermöglicht wird.
- Klarstellung der notwendigen Prüfung, wenn bei einem ortsbeweglichen Tank die Prüffrist überschritten wurde oder wenn ein ortsbeweglicher Tank nach einem Einsatz für nicht gefährliche Stoffe erneut für die Beförderung gefährlicher Stoffe eingesetzt wird.

GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG

Die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung erarbeitet harmonisierte 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 Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) wahrgenommen.

Die Gemeinsame Tagung trat im Jahr 2020 nur zu einer einzigen Tagung im Herbst zusammen. Wegen der Risiken im Zusammenhang mit der Verbreitung des COVID-19-Virus musste die Frühjahrstagung kurzfristig verschoben werden. Um den daraus entstandenen Arbeitsrückstand aufzuholen, wurde die ursprünglich für eine Woche angesetzte Herbsttagung der Gemeinsamen Tagung um zwei zusätzliche Sitzungstage verlängert. Diese Tagung wurde in Form einer Videokonferenz (10. und 11. September) bzw. als Hybridsitzung, bei der sowohl eine physische Teilnahme als auch eine Teilnahme aus der Ferne möglich war (14. bis 18. September 2020), durchgeführt. Bei beiden Tagungsteilen kam eine webbasierte Mehrkanal-Plattform zum Einsatz, mit der eine Diskussion in den vier Arbeitssprachen (Deutsch, Englisch, Französisch und Russisch) ermöglicht wurde.

Wegen des Ausfalls der Frühjahrssitzung der Gemeinsamen Tagung standen 66 offizielle Dokumente und 64 informelle Dokumente auf der Tagesordnung. Trotz der schwierigen Bedingungen war es möglich, fast alle Dokumente zu behandeln. Die aus der Behandlung dieser Anträge resultierenden Änderungen zum RID sind für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2023 vorgesehen.

Unter den zahlreichen für 2023 vorgesehenen Änderungen lassen sich die nachfolgenden Themen hervorheben. Diese geben kein vollständiges Bild der Aktivitäten der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung ab, sondern fassen vor allem die wichtigsten technologischen Entwicklungen mit den größten Auswirkungen auf die Vorschriften zusammen. Hierdurch wird deutlich, in welchem Ausmaß die Vorschriften direkt mit den Entwicklungen des Sektors in Verbindung stehen.

ÄNDERUNG DES KAPITELS 1.2 RID/ADR

Alle Erläuterungen von Abkürzungen und Akronymen werden aus dem Abschnitt 1.2.1 (Begriffsbestimmungen) herausgelöst und in einen neuen Abschnitt 1.2.3 überführt. Dabei orientiert man sich am Internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG-Code), in dem diese Trennung bereits seit einiger Zeit besteht.

RISIKOMANAGEMENTRAHMEN FÜR DIE LANDBEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER

Die Eisenbahngentur der Europäischen Union (ERA) hat in Zusammenarbeit mit einigen Delegationen der Gemeinsamen Tagung Rahmenleitfäden zur Risikoabschätzung bei der Landbeförderung gefährlicher Güter entwickelt. Diese können für alle drei Landverkehrsträger angewendet werden und wurden zwischenzeitlich auf den Websites der Europäischen Kommission und der ERA veröffentlicht.

Diese Rahmenleitfäden, auf die im RID/ADR/ADN verwiesen werden wird, bieten allen Kategorien potenzieller Anwender, einschließlich Behörden, eine harmonisierte Methode zur Risikoabschätzung und einen harmonisierten Entscheidungsprozess sowie Grundsätze, die bei der Vorbereitung robuster Risikomanagemententscheidungen zu berücksichtigen sind.

INFORMELLE ARBEITSGRUPPE ÜBER DIE SENKUNG DES BLEVE-RISIKOS

Die informelle Arbeitsgruppe über die Senkung des BLEVE-Risikos hat in den vergangenen Jahren zahlreiche Sitzungen abgehalten. Sie stellte nun sechs konkrete Maßnahmen vor, um in Zukunft Gasexplosionen einer expandierenden siedenden Flüssigkeit (BLEVE) bei Unfällen zu verhindern. Diese Maßnahmen sind zum Teil präventiver Natur, um den Unfall an sich zu verhindern, und zum Teil abschwächender Natur, um die Auswirkungen eines bereits eingetretenen Unfalls zu minimieren und zu verhindern, dass der Unfall zu einem BLEVE führt. Vier Maßnahmen sind straßenverkehrsspezifisch und beziehen sich auf Einrichtungen am Tankfahrzeug, eine Maßnahme betrifft die Installation von Sicherheitsventilen an Tanks und ist damit auch für den Eisenbahnverkehr von Relevanz. Die Gemeinsame Tagung entschied, eine Maßnahme, welche das Einsetzen einer Gitterstruktur aus Aluminiumlegierung in den Tankkörper umfasst, aufgrund der Ungewissheit hinsichtlich ihrer Effizienz, der negativen Auswirkungen auf Wartung und Prüfungen sowie der sich aus der Verwendung dieser Werkstoffe ergebenden Kosten nicht weiter zu verfolgen.

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 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.

56. TAGUNG DES RID-FACHAUSSCHUSSES

Die 56. Tagung des RID-Fachausschusses, bei der alle Änderungen zum RID, die bei der zehnten (Krakau, 21. bis 23. November 2018) und elften Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Wien, 25. bis 28. November 2019) für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2021 vorgeschlagen wurden, angenommen werden sollten, war für den 27. Mai 2020 geplant. Wegen der COVID-19-Pandemie konnte auch diese Sitzung nicht stattfinden.

Da der Großteil der Änderungen bereits von der Ständigen Arbeitsgruppe diskutiert worden waren, war es unproblematisch, diese Änderungen dem RID-Fachausschuss im schriftlichen Verfahren zur Genehmigung vorzulegen. Schwieriger gestaltete es sich mit notwendigen Änderungen, die erst später festgestellt wurden. Dies waren notwendige Folgeänderungen, auf die das

Sekretariat gestoßen war, zusätzliche Änderungen, die von der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung vorgeschlagen wurden, Anpassungen in Zusammenhang mit der Revision von Normen und die Aktualisierung von Verweisen auf andere Anhänge des COTIF und auf die europäische Eisenbahngesetzgebung. Im Rahmen einer Videokonferenz wurde eine Konsultation zu diesen zusätzlichen Änderungen durchgeführt, um feststellen zu können, ob sie von den RID-Vertragsstaaten unterstützt werden. Im Anschluss daran konnte das schriftliche Verfahren gestartet werden, an dem insgesamt 33 Vertragsstaaten teilnahmen. Alle teilnehmenden Staaten stimmten für die Annahme der Änderungen.

Aufgrund des in vielen RID-Vertragsstaaten in Zusammenhang mit der Pandemie verhängten zeitweisen Lockdowns mussten im Jahr 2020 mehrere multilaterale Sondervereinbarungen abgeschlossen werden, um Probleme bei der Beförderung gefährlicher Güter zu vermeiden. So konnten beispielsweise keine Schulungen für Gefahrgutbeauftragte durchgeführt werden. Es mussten Übergangsregelungen gefunden werden, wie die Schulungsbescheinigungen der Gefahrgutbeauftragten trotz Ablauf ihrer Geltungsdauer weiterhin gültig bleiben. Es wurde auch eine Regelung für Kesselwagen und Tankcontainer getroffen, für die in der Zeit, in der auch viele Werkstätten geschlossen waren, die vorgeschriebene wiederkehrende Prüfung oder Zwischenprüfung nicht fristgerecht durchgeführt werden konnte. In Zusammenarbeit mit der Gasindustrie musste darüber hinaus eine Lösung gefunden werden, wie Gasflaschen für medizinische Gase weiterhin verwendet werden können, auch wenn sie zur wiederkehrenden Prüfung anstehen. Dabei war zu berücksichtigen, dass wegen der Corona-Krise die Nachfrage nach flüssigem Sauerstoff um ein Fünffaches und die Nachfrage nach Sauerstoffflaschen um ein Zehnfaches gestiegen sind. Darüber hinaus mussten in Krankenhäusern zusätzliche Lagertanks für Sauerstoff bereitgestellt werden. Die Dringlichkeit dieser multilateralen Sondervereinbarungen wurde durch die Anzahl an Staaten, die diesen beigetreten sind, unterstrichen.

12. TAGUNG DER STÄNDIGEN ARBEITSGRUPPE DES RID-FACHAUSSCHUSSES

Die ursprünglich für den 25. und 26. Mai 2020 vorgesehene 12. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe, die pandemiebedingt verschoben werden musste, fand vom 24. bis 26. November 2020 im Rahmen einer Videokonferenz statt.

BESONDERS GROSSE TANKCONTAINER

Die Ständige Arbeitsgruppe wurde über die Arbeiten der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ informiert, die am 6. und 7. Oktober 2020 eine Videokonferenz abgehalten hatte und die sich ausschließlich mit der sicherheitstechnischen Bewertung der von BASF durchgeführten Risikoanalyse zu besonders großen Tankcontainern befasst hatte. Eine technisch-wissenschaftliche Forschungseinrichtung in Deutschland hatte die Risikoanalyse einer Überprüfung unterzogen und verschiedene Unklarheiten und methodische Lücken festgestellt. Beispielsweise wurde in Frage gestellt, ob alle relevanten Unfallszenarien betrachtet wurden. Auch wurde der Umfang der Langzeitversuche als zu gering erachtet. Schließlich wurde bezweifelt, ob die Aussagen aus der BASF-Risikoanalyse ausreichen, um Regelwerksänderungen im Bereich des Füllungsgrades und der Schwallbewegungen hinreichend sicher zu belegen.

Die Ständige Arbeitsgruppe war sich einig, dass eine Begriffsbestimmung notwendig sein könnte, um besonders große Tankcontainer besser in den Vorschriften für den Bau, die Zulassung, die Verwendung und die Verladung berücksichtigen zu können. Zusätzliche Vorschriften könnten unter Berücksichtigung der Tatsache erforderlich sein, dass die bisherigen Vorschriften für Tankcontainer auf Grundlage eines Tankcontainers mit einem Fassungsraum von höchstens 36.000 Litern entwickelt worden sind und besonders große Tankcontainer mehr als doppelt so groß wie herkömmliche Tankcontainer sind und somit in Bezug auf das Volumen einem Kesselwagen entsprechen.

Die Ständige Arbeitsgruppe einigte sich darauf, der Gemeinsamen Tagung einen Vorschlag zu unterbreiten, für Domdeckel von Tankcontainern mit einem Fassungsraum von mehr als 40.000 Litern eine Druckfestigkeit von 4 bar vorzusehen. Diese Anforderung soll nicht für Tankcontainer gelten, die durch Trenn- oder Schwallwände in Abschnitte mit einem Fassungsraum von höchstens 7.500 Liter unterteilt sind. Die Anforderung von 4-bar-Mannlochdeckeln gilt bereits für Kesselwagen und soll Sprühaustritte aus den Domdeckeln infolge Flüssigkeitsschwall verhindern.

ANPASSUNG DER FÜR GEFAHRGUT- KESSELWAGEN GELTENDEN TECHNISCHEN ANFORDERUNGEN

In der Ständigen Arbeitsgruppe wurde eine Diskussion zur Anpassung der für Kesselwagen geltenden Sondervorschriften TE 22 und TE 25 sowie der Anforderung des Absatzes 6.8.2.1.29 angestoßen, damit diese Anforderungen unter anderem auch bei der Beförderung von Tankcontainern mit gefährlichen Gütern zur Anwendung kommen können. Die Sondervorschrift TE 22 fordert für Kesselwagen den Einsatz von Crashelementen, die eine Mindestenergieaufnahme von 800 kJ sicherstellen müssen, die Sondervorschrift TE 25 enthält Maßnahmen zur Verhinderung von Überpufferungen bzw. zur Begrenzung der Schäden durch Überpufferungen und der Absatz 6.8.2.1.29 regelt den Mindestabstand von 300 mm zwischen der Kopfträgerenebene und den am weitesten vorstehenden Punkt am Tankkörper.

Insbesondere wurde darauf hingewiesen, dass bei digitalen automatischen Kupplungen, die zu einer Stärkung des Eisenbahngüterverkehrs führen sollen, die in der Sondervorschrift TE 22 geforderte Energieaufnahme von 800 kJ nicht erreicht werden kann. Auch bei Container-Tragwagen kann diese Forderung konstruktionsbedingt nicht umgesetzt werden.

Es wurde vereinbart, zunächst Schutzziele zu formulieren, die in das RID anstelle von konkreten Vorschriften aufgenommen werden sollen. Die konkreten technischen Bestimmungen sollten dann in den TSI (ERA), den ETV (OTIF) und/oder in Normen (CEN) festgelegt werden.

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. Auf der Grundlage der Änderungen 2021 zum RID wurde auch die Anlage 2 zum SMGS geändert, deren geänderte Fassung zum 1. Juli 2021 in Kraft treten wird.

Die Anlage 2 zum SMGS wird ab dem 1. Juli 2022 über ein neues Kapitel 6.20 verfügen, das Bau-, Prüf- und Zulassungsvorschriften für Kesselwagen der Spurbreite 1520 mm enthält. In Zusammenhang mit den Arbeiten an diesem Kapitel wurden mehrere Fragen diskutiert, die auch die Bau- und Prüfvorschriften für Normalspur-Kesselwagen betrafen. Der Vertreter Russlands hatte der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses und der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung verschiedene Anträge unterbreitet, mit dem Ziel, die Bau- und Prüfvorschriften für Kesselwagen zwischen RID und Anlage 2 SMGS weiter zu harmonisieren und an den neuesten Stand der technischen Forschung und Entwicklung anzupassen.

PARTNERSCHAFTEN MIT DEN ORGANISATIONEN DER VEREINTEN NATIONEN

Die Abteilung RID nahm an der 56. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter des Wirtschafts- und Sozialrates der Vereinten Nationen (ECOSOC) als Beobachter teil. Die bei dieser Tagung 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.

Wegen der COVID-19-Pandemie musste auch die Arbeitsweise dieses Ausschusses angepasst werden. Kommentare zu Dokumenten, die der ursprünglich im Juli vorgesehenen 56. Tagung unterbreitet wurden, konnten über eine Online-Plattform ausgetauscht werden. Anstelle der Tagung selbst fand eine informelle Videokonferenz statt, um eine Diskussion derjenigen Anträge zu ermöglichen, zu denen seitens der Autoren eine Diskussion ausdrücklich gewünscht wurde. Diese Vorgehensweise ermöglichte es den Autoren, ihre Anträge auf der Grundlage der eingegangenen Kommentare zu überarbeiten, damit diese bei der Tagung im Dezember, der letzten Tagung des Bienniums 2019/2020, angenommen werden können.

Auch vor der auf den Dezember 2020 verschobenen Tagung wurde den Delegationsleitern die Möglichkeit eingeräumt, die überarbeiteten Vorschläge auf der Online-Plattform zu kommentieren. Dadurch war bereits vor Tagungsbeginn relativ klar, welche Dokumente ohne weitere Diskussionen zur Verabschiedung reif sind, zu welchen Dokumenten noch Diskussionen notwendig sind und für welche Dokumente in diesem Biennium keine Entscheidung getroffen werden kann.

Durch dieses Verfahren war es möglich, zahlreiche Arbeiten abzuschließen und die daraus resultierenden Änderungen in der 22. überarbeiteten Ausgabe der UN-Modellvorschriften zu berücksichtigen.

So konnte beispielsweise ein neues Kapitel mit Bau-, Prüf- und Zulassungsvorschriften für ortsbeweglichen Tanks aus faserverstärkten Kunststoffen verabschiedet werden, das eine informelle Arbeitsgruppe seit 2017 auf der Grundlage des für RID/ADR-Tankcontainer aus faserverstärkten Kunststoffen geltenden Kapitels 6.9 RID/ADR entwickelt hatte.

Die RID-Abteilung war auch an der 108. Tagung der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15), dem Entscheidungsgremium der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) für Änderungen am 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. Wegen der Pandemie musste im Jahr 2020 die Mai-Tagung der WP.15 ausfallen.

ÜBERBLICK ÜBER DIE 2020 DURCHGEFÜHRTEN TAGUNGEN

13. MAI (VIDEOKONFERENZ)

Konsultation zu den für 2021 vorgesehenen Änderungen im RID

8. UND 9. SEPTEMBER (VIDEOKONFERENZ)

Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (*Joint Coordinating Group of Experts – JCGE*)

10. UND 11. SEPTEMBER SOWIE 14. BIS 18. SEPTEMBER (VIDEOKONFERENZ)

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

6. UND 7. OKTOBER (VIDEOKONFERENZ)

18. Tagung der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses

24. BIS 26. NOVEMBER (VIDEOKONFERENZ)

12. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses

GEMEINSAME KOORDINIERUNGS- GRUPPE AUS SACHVERSTÄNDIGEN

Ziel der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE) ist es, in Bezug auf 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 Experten der Mitgliedstaaten in den Bereichen Gefahrguttransport und technische Interoperabilität/Sicherheit, 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.

Die einzige Tagung der JCGE im Jahr 2020 fand am 8. und 9. September per Videokonferenz statt.

Ein wichtiges Thema im Zusammenhang mit der Auslegung und dem Bau von Fahrzeugen für die Beförderung gefährlicher Güter war die Neuordnung der Anforderungen an RID-Kesselwagen, um sie auch auf Tragwagen für besonders große Tankcontainer anwenden zu können. Darüber hinaus beriet die Gruppe über vorgeschlagene Anforderungen an die Widerstandsfähigkeit von Kesselwagen und erörterte, wie solche Anforderungen in Zukunft zwischen den zuständigen Behörden gemäß RID und den benannten Stellen gemäß TSI/ETV (allgemeines Eisenbahnrecht) behandelt werden sollten.

Die JCGE wurde gebeten zu prüfen, wie die Inbetriebnahmeüberprüfung gemäß den künftigen RID-Vorschriften in das Registrierungsverfahren für Kesselwagen oder die Übertragung der Registrierung integriert werden könnte, insbesondere wenn die EU-Genehmigung für das Inverkehrbringen von der ERA erteilt wird.

Auch die Koordinationsverfahren zwischen RID und allgemeinem Eisenbahnrecht für die Meldung von Unfällen und Zwischenfällen sowie für statistische Zwecke standen auf der Tagesordnung. Ziel ist es, die Meldung von Ereignissen nicht nur im Schienenverkehr, sondern auch verkehrsträgerübergreifend zu harmonisieren. Eine informelle, von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung eingesetzte Arbeitsgruppe hat die Aufgabe, die Anforderungen für die Meldung von Zwischenfällen bei der Gefahrgutbeförderung zu überarbeiten. Parallel dazu hat die ERA „gemeinsame Sicherheitsmethoden“ (CSM) entwickelt, um das Sicherheitsniveau und die Sicherheitsleistung von Eisenbahnbetreibern auf nationaler und EU-Ebene zu bewerten. Eine gute Zusammenarbeit zwischen der UNECE, den Arbeitsgruppen der OTIF und der ERA ist daher unerlässlich, um eine einheitliche Berichterstattung zu gewährleisten.

FÖRDERUNG EINER SICHEREN TECHNISCHEN INTEROPERABILITÄT



Bas LEERMAKERS
Leiter der Abteilung für
technische Interoperabilität



KONTEXT DER AKTIVITÄTEN IM JAHR 2020

Im Jahr 2020 bestand die größte Herausforderung der Abteilung für technische Interoperabilität darin, die Weiterentwicklung der Vorschriften des COTIF trotz der Hindernisse durch die Coronavirus-Pandemie voranzutreiben. Der Fachausschuss für technische Fragen war gezwungen, seine für 2020 angesetzte Tagung auf 2021 zu verschieben, und alle übrigen Sitzungen mussten per Videokonferenz abgehalten werden.

Trotz dieser Einschränkungen arbeitete das Sekretariat weiterhin eng mit den Mitgliedstaaten, der Europäischen Union und den Sektorverbänden zusammen, um erhebliche Verzögerungen bei der Ausarbeitung der Vorschriften zu vermeiden. Es wurde ein pragmatischer Ansatz vereinbart, mit dem die ursprünglich für die Annahme durch den Fachausschuss für technische Fragen im Juni 2020 vorbereiteten Vorschläge im schriftlichen Verfahren angenommen wurden. Vor dieser Abstimmung im schriftlichen Verfahren wurden die endgültigen Fassungen der Vorschläge einer außerordentlichen Endprüfung durch die Arbeitsgruppe Technik unterzogen. Alle Vorschläge wurden im September 2020 angenommen.

Darüber hinaus wurde im September 2020 eine neue trilaterale [Verwaltungsvereinbarung](#) zwischen dem Sekretariat der OTIF, der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union geschlossen. Dies war ein wichtiger Meilenstein, mit dem die Koordination zwischen den Unterzeichnern weiter gestärkt werden kann.

Im Jahr 2020 gab es in Europa zwei Entwicklungen mit erheblichen Auswirkungen auf die technische Interoperabilität unter dem COTIF. Zum einen den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union und zum anderen den Abschluss der rechtlichen Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets der Europäischen Union. Beide Entwicklungen unterstreichen die Bedeutung des COTIF als stabiler und neutraler Rechtsrahmen, auf dessen Grundlage Fahrzeuge zum internationalen Verkehr zugelassen und darin eingesetzt werden können.

KOORDINIERUNG DER ENTWICKLUNGEN MIT DER EUROPÄISCHEN UNION

Die technischen Vorschriften des COTIF basierten von Beginn an auf den in der EU entwickelten Vorschriften. Erstens konnte die OTIF mit diesem Ansatz von den Erfahrungen profitieren, die auf EU-Ebene mit der Harmonisierung von Interoperabilitäts- und Sicherheitsanforderungen gesammelt wurden. Zweitens ersparte sich die OTIF so auch die enormen Ressourcen, die für die Entwicklung detaillierter Vorschriften von Grund auf erforderlich sind. Und schließlich wird so die Kompatibilität zwischen den EU- und COTIF-Vorschriften sichergestellt, sodass diejenigen Mitgliedstaaten der OTIF, die auch Mitgliedstaaten der EU sind, beide Rechtssysteme anwenden können.

Als Folge der Verabschiedung des 4. Eisenbahnpakets sind die EU-Mitgliedstaaten dabei, einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu schaffen. Die nationalen Eisenbahnsysteme der EU werden schrittweise integriert, um einen nahtlosen nationalen und internationalen Verkehr zu ermöglichen. 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. Für die COTIF-Vertragsstaaten, die auch Mitgliedstaaten der EU sind, wurde die ERA zudem zur zuständigen Behörde im Sinne von Artikel 5 ATMF benannt. Darüber hinaus führt

die EU neue zentralisierte IT-Tools ein, um die Verwaltung zu erleichtern und den Bahnbetrieb auf EU-Ebene effizienter zu gestalten.

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. Die entsprechenden einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) der OTIF werden derzeit überarbeitet, um die Kompatibilität mit den TSI weiterhin zu gewährleisten.

In dieser Hinsicht ist wichtig, dass der einheitliche europäische Eisenbahnraum in einer Weise entwickelt wird, die mit dem COTIF kompatibel ist. Es muss daher sichergestellt werden, dass alle OTIF-Mitgliedstaaten, unabhängig von ihrer EU-Mitgliedschaft, weiterhin von ihren im COTIF festgeschriebenen Rechten profitieren und ihren Verpflichtungen gemäß COTIF nachkommen können. Die Koordination mit den EU-Institutionen während des Entwurfs- und Entscheidungsprozesses von EU-Vorschriften ist in diesem Zusammenhang unerlässlich und stellt eine wichtige Aufgabe der Abteilung für technische Interoperabilität der OTIF dar. Die neu geschlossene Verwaltungsvereinbarung ist für diese Koordination von großer Bedeutung.

FACHAUSSCHUSS FÜR TECHNISCHE FRAGEN

Auf der Grundlage der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF werden vom Fachausschuss für technische Fragen detaillierte Vorschriften, insbesondere in Form von ETV, angenommen. Diese detaillierten Vorschriften umfassen technische Bauanforderungen und Verfahren zur Prüfung der Übereinstimmung mit den Vorschriften. Zu diesem Zweck erkennen alle Vertragsstaaten die gemäß diesen Vorschriften ausgestellten Prüfungsnachweise sowie technische Zertifikate und Bescheinigungen gegenseitig an und akzeptieren sie, unabhängig davon, in welchem Vertragsstaat sie ausgestellt wurden.

Der Fachausschuss für technische Fragen musste seine 13. Tagung wegen der Coronavirus-Pandemie von 2020 auf 2021 verschieben. Nichtsdestoweniger konnten mehrere Bestimmungen im schriftlichen Verfahren verabschiedet werden, darunter:

- 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 das Konzept der „leiseren Strecken“ eingeführt. Leisere Strecken sind Strecken, auf denen lärmintensive Güterwagen nicht mehr eingesetzt werden dürfen. Die Vertragsstaaten können auf ihren Netzen leisere Strecken ausweisen, auf denen laute, ältere Güterwagen ab einem bestimmten Datum nicht mehr fahren dürfen;
- Änderungen an der ETV Güterwagen zur Angleichung an die EU-Vorschriften (Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission). Die Änderungen enthalten neue Anforderungen an automatische Umspursysteme, 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 (EVR, Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission). Ab dem 16. Juni 2021 werden die Standard-Software für nationale Fahrzeugregister (NVR) und die zentrale Suchmaschine (ECVVR), auf die in der aktuellen NVR-Spezifikation der OTIF Bezug genommen wird, veraltet sein. Die überarbeiteten OTIF-Spezifikationen lassen den Staaten die Wahl, ob sie ein eigenes NVR einrichten, das EVR nutzen oder mit einem oder mehreren anderen Staaten ein gemeinsames Register einrichten und nutzen wollen. Jedes Register muss jedoch den spezifizierten Anforderungen an Datenformat und Zugriffsrechte genügen;
- Änderung der Vorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) (ATMF-Anlage A). Zweck dieser Überarbeitung war die Angleichung der OTIF-Vorschriften 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 sehen die neuen Vorschriften die Möglichkeit vor, untervergebene Instandhaltungsfunktionen und Anforderungen an das Management sicherheitskritischer Bauteile zu zertifizieren;
- begrenzte Überarbeitung der ETV Kennzeichnung.

Alle Bestimmungen wurden am 30. September 2020 formell verabschiedet und anschließend vom [Generalsekretär mitgeteilt](#). Inkrafttretensdatum ist der 1. April 2021.

ARBEITSGRUPPE TECHNIK

Die ständige Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) tagt in der Regel dreimal pro Jahr mit dem Ziel, Arbeitsdokumente mit Beschlussvorschlag für den Fachausschuss für technische Fragen vorzubereiten. 2020 fanden alle drei Tagungen per Videokonferenz statt:

- 40. Tagung am 17. und 18. Juni 2020,
- 41. Tagung am 9. und 10. September 2020,
- 42. Tagung am 17. und 18. November 2020.

Delegationen der folgenden dreizehn Mitgliedstaaten waren an den Tagungen vertreten: Belgien, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Iran, Italien, Marokko, Österreich, Rumänien, Schweden, Schweiz, Serbien und Vereinigtes Königreich.

Außerdem waren die Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission und die Eisenbahnagentur der Europäischen Union bei jeder Tagung vertreten. Die folgenden Organisationen und Verbände nahmen ebenfalls an den Tagungen teil: Ständiges Sekretariat der Verkehrsgemeinschaft, CER, NB-Rail, UIC und UIP.

Auf der 40. Tagung wurde mit der Prüfung neuer Arbeitsdokumente, die für die Verabschiedung beim nächsten Fachausschuss für technische Fragen im Jahr 2021 vorbereitet werden sollen, begonnen und eine Endprüfung der Dokumente, über die im schriftlichen Verfahren abgestimmt werden sollte, vorgenommen. Über letztere hätte der Ausschuss normalerweise im Juni 2020 abgestimmt, aber leider machte, wie oben erwähnt, die Coronavirus-Pandemie diese Tagung unmöglich.

Bei der 41. und 42. Tagung wurden dem Fachausschuss für technische Fragen im Jahr 2021 zu unterbreitende Beschlussvorschläge diskutiert und vorbereitet. Darunter:

- eine neue ETV zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität (ETV TCRC). In dieser neuen ETV sind die von den Eisenbahnunternehmen zu prüfenden Parameter der Fahrzeuge und der Infrastruktur sowie die zur Prüfung dieser Parameter anzuwendenden Verfahren festgelegt;

- eine neue ETV zur Infrastruktur (ETV INF). Der Zweck dieser neuen ETV ist es, die Kompatibilität zwischen benachbarten Strecken und Netzen zu fördern. In der ETV INF werden die für die Kompatibilität mit Fahrzeugen relevanten Eisenbahninfrastrukturparameter und spezifische Methoden zur Überprüfung dieser Parameter beschrieben;
- die Änderung der Einheitlichen technischen Vorschrift zum Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ (ETV WAG). Der Vorschlag umfasst neue Vorschriften für Fälle, in denen vorhandene Güterwagen oder Typen von Güterwagen geändert werden, einschließlich der Festlegung, ob die Änderungen in den betreffenden Fällen eine neue Zulassung zum internationalen Verkehr erfordern oder nicht;
- die Änderung der ETV zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ (ETV LOC&PAS). Der Vorschlag enthält ähnliche Bestimmungen wie derjenigen betreffend die ETV WAG und darüber hinaus neue Elemente, die durch die am 1. März 2019 in Kraft getretene Überarbeitung der ER APTU erforderlich wurden;
- die Änderung der ETV zur Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (ETV PRM). Der Vorschlag beinhaltet eine Klarstellung des technischen Anwendungsbereichs, redaktionelle Änderungen und eine Aktualisierung der Verweise auf andere Rechtstexte.

TAGUNGEN 2020

17. UND 18. JUNI

40. Tagung der WG TECH

8. UND 9. SEPTEMBER (SIEHE RID-TEIL)

Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JOGE)

9. UND 10. SEPTEMBER

41. Tagung der WG TECH

17. UND 18. NOVEMBER

42. Tagung der WG TECH

GEWÄHRLEISTUNG DER ORDNUNGSGEMÄSSEN FUNKTION DES SEKRETARIATS



**Lunesterline
ANDRIAMAHATAHITRY**
Leiterin der Abteilung
Verwaltung und Finanzen



Neben den laufenden Zielen eines effizienten Betriebs des Sekretariats und der Bereitstellung effektiver Dienstleistungen für die Mitgliedstaaten war die Verwaltungs- und Finanzabteilung im Jahr 2020 an weiteren Projekten beteiligt, wie z. B. der Renovierung des Sitzes der OTIF und dem Protokoll von Luxemburg zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials.

SCHAFFUNG DER NOTWENDIGEN INSTRUMENTE ZUR GEWÄHRLEISTUNG DER KONTINUITÄT DER SEKRETARIATSDIENSTE

In Reaktion auf die COVID-19-Pandemie musste das Sekretariat der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) seine Arbeitsinstrumente und -methoden anpassen.

Bereits im Februar führten Diskussionen über die Risiken der Ausbreitung des Virus und die Folgen für die Aktivitäten der Organisation zur Bildung eines Krisenstabs, an dem die Verwaltungs- und Finanzabteilung maßgeblich beteiligt war.

Die vom Krisenstab getroffenen Entscheidungen stellten die Kontinuität der Dienste sicher. In dieser Hinsicht war die IT Dreh- und Angelpunkt der für Telearbeit und Videokonferenzen einzurichtenden Ausrüstungen.

Neben dem Verwaltungsausschuss leistete die Verwaltungs- und Finanzabteilung auch bei der Organisation von Hybrid- und Videokonferenztagungen von anderen Organen und Arbeitsgruppen administrative, IT-bezogene und logistische Unterstützung.

EINFÜHRUNG DER TELEARBEIT

Die vorläufige Telearbeitsrichtlinie für die Übersetzer ist wie geplant zum 1. Januar 2020 endgültig in Kraft getreten.

Ursprünglich sollte das Telearbeits-Pilotprojekt auf die Übersetzer beschränkt sein, aber aufgrund der Ausnahmesituation Anfang 2020 in Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie mussten ab März 2020 alle Mitarbeiter auf Beschluss des Generalsekretärs von zu Hause aus arbeiten.

Die Ausweitung der Telearbeit auf das gesamte Personal des OTIF-Sekretariats wurde positiv aufgenommen. Genau wie die Übersetzer begrüßte auch das übrige Personal den positiven Aspekt einer besseren Vereinbarkeit von Privat-/Familien- und Berufsleben.

Das gesamte Personal der OTIF konnte dank der verfügbaren Computertechnologie auch aus der Ferne effizient arbeiten. Weitere von den Mitarbeitern hervorgehobene positive Aspekte sind der Erwerb neuer Fähigkeiten im Zusammenhang mit Kommunikationstechnologien wie Videokonferenzsystemen.

Die Ausweitung der Telearbeit auf das gesamte Personal während der COVID-19-Krise stellte die Kontinuität der Dienste zu einer Zeit, als die Gesundheitsrisiken hoch und Schulen und Kindergärten generell geschlossen waren, sicher. Im Sekretariat hat es seit Beginn der Pandemie keinen Fall von COVID-19 gegeben.

Die Auswertung der vorläufigen Telearbeitsrichtlinie für die Übersetzer hat ergeben, dass die Telearbeit eine geeignete Arbeitsweise für Übersetzer ist.

Eine fundierte Auswertung der Effektivität oder Effizienz der Telearbeit für alle Mitarbeiter während der durch COVID-19 begründeten Ausnahmesituation ist zu diesem Stadium noch nicht verfügbar. Es handelte sich bei der Ausweitung der Telearbeit um eine außergewöhnliche Maßnahme, die ohne vorherige Definition von Kriterien ergriffen wurde, die einen objektiven Vergleich mit der Zeit vorher ermöglicht hätten.

Zum Verfassenszeitpunkt dieses Berichts befinden wir uns noch immer mitten in der Pandemie. Daher wird der nächste Schritt die Entwicklung einer endgültigen Richtlinie sein, die für alle Mitarbeiter gilt.

Der Personalverband wird an der Ausarbeitung der Telearbeitsrichtlinie für das gesamte Personal beteiligt sein, mit dem Ziel, sie im Laufe des Jahres 2021 endgültig fertigzustellen.

MODERNISIERUNG DER IT-INFRASTRUKTUR

Die Informations- und Kommunikationstechnologien tragen nicht nur zur Verbesserung der Arbeitsabläufe und der Leistung des Sekretariats bei, sondern spielen insbesondere auch bei der Erbringung von Dienstleistungen für die Mitgliedstaaten eine Schlüsselrolle. Sie sind ein wesentliches Instrument, das den einzelnen Abteilungen des Sekretariats dabei hilft, ihre Aufgaben effektiv zu erfüllen.

Im Jahr 2020 sind Videokonferenzen – sowohl intern als auch mit den Mitgliedstaaten oder anderen OTIF-Partnern – zum wichtigsten Modus Operandi geworden. Die Organisation hat für beide Sitzungsräume der OTIF eine leistungsstarke audiovisuelle Ausrüstung angeschafft.

Im Laufe des Jahres wurden mehrere Tests mit verschiedenen Plattformen durchgeführt, um z. B. die Effizienz von Videokonferenz-Tagungen mit Simultanverdolmetschung sicherzustellen und die Wahl einer Plattform zu ermöglichen, die den Anforderungen internationaler Tagungen entspricht (IT-Sicherheit, Vertraulichkeit usw.).

Ganz allgemein war die COVID-19-Pandemie ein Beschleuniger für die Umstellung der Arbeitsweisen und eine Gelegenheit, den Papierverbrauch zu reduzieren. Innerhalb des Sekretariats sind diesbezüglich Diskussionen im Gange, um die Dematerialisierung der internen Verfahren voranzutreiben.

Darüber hinaus wurde wie geplant im August 2020 eine Ausschreibung für die Erbringung von Beratungsleistungen mit Blick auf die Festlegung einer Strategie für die Informations- und Kommunikationstechnologien zur Planung der notwendigen Investitionen veröffentlicht.

Der Beratungsauftrag wurde an die Firma vergeben, die in ihrem Angebot, das in der 133. Tagung des Verwaltungsausschusses vorgestellt wurde, eine solide Strategie mit einem dreijährigen Investitionsplan vorlegte.

RENOVIERUNG DES GEBÄUDES – MACHBARKEITSSTUDIE

Unter der Aufsicht der Leiterin der Verwaltungs- und Finanzabteilung wurde ein Projektteam eingerichtet, das unabhängig vom jeweiligen Rang aus Mitarbeitern der verschiedenen Abteilungen mit Erfahrung im Bau oder in der Renovierung von Gebäuden zusammengestellt wurde und das für die Genehmigung des Business Case und für die Festlegung der Hauptlinien der Leistungsbeschreibung verantwortlich war.

In der zweiten Jahreshälfte 2020 wurde auf der Grundlage der vom Projektteam erstellten Leistungsbeschreibung eine Ausschreibung für die Auswahl einer Bauherrenassistenz gestartet, d. h. eines Fachmanns mit Erfahrung in ähnlichen Projekten, der die Durchführbarkeit der Arbeiten analysieren, die damit verbundenen Kosten schätzen und die Organisation bei der Auswahl und anschließenden Überwachung der Unternehmen unterstützen soll, die an der Renovierung des Sitzes der OTIF beteiligt sein werden.

Der Auftrag wurde im Dezember 2020 an ein Unternehmen vergeben, das über mehr als 60 Jahre Erfahrung in der Planung, Beratung und im Management aller Phasen eines Hochbau- oder Sanierungsprojekts verfügt.

Die erste Phase des Auftrags der Bauherrenassistenz besteht in der Ermittlung des Umfangs der Renovierungsarbeiten, der Festlegung des Zeitplans und der Schätzung der Kosten. Diese Informationen werden für die Präsentation von Finanzierungsszenarien im Verwaltungsausschuss verwendet.

Zum Verfassenszeitpunkt dieses Berichts ist die Gebäudeinspektion durch die Bauherrenassistenz bereits abgeschlossen. Die ersten Schlussfolgerungen haben die Notwendigkeit aufgezeigt, die erforderlichen Maßnahmen zur Verstärkung der Gebäudestruktur zwecks Erfüllung der Erdbebensetze des Sitzstaates durch einen Spezialisten ermitteln zu lassen. Angesichts des Baujahres des Gebäudes und der in den 1960er Jahren verwendeten Materialien werden auch Proben auf das Vorhandensein von Schadstoffen (z. B. Asbest) untersucht.

ERBRINGUNG EFFIZIENTER DIENSTLEISTUNGEN FÜR DIE MITGLIEDSTAATEN

AUFRECHTERHALTUNG EINES REGELMÄSSIGEN DIALOGS MIT DEN MITGLIEDSTAATEN

Die Interaktion zwischen dem Sekretariat und den Mitgliedstaaten findet hauptsächlich bei den Tagungen der verschiedenen im COTIF aufgeführten oder von der Generalversammlung eingerichteten Organe statt.

Die Verwaltungs- und Finanzabteilung organisiert die Tagungen zweier im COTIF aufgeführter Organe (Verwaltungsausschuss und Generalversammlung) und setzt deren Beschlüsse um. Letztere tagt alle drei Jahre, die nächste reguläre Tagung ist für September 2021 geplant. Der Verwaltungsausschuss tagt gemäß COTIF mindestens einmal im Jahr.

Im Jahr 2020 haben mehrere Länder aufgrund der Gesundheitsrisiken im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie restriktive Maßnahmen für Auslandsreisen eingeführt. Auch musste die OTIF aufgrund der Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) und des Sitzstaates, dessen Behörden empfahlen, Sitzungen ab einer bestimmten Personenzahl zu vermeiden, mehrere zwischen März und Juni 2020 geplante Tagungen verschieben oder absagen.

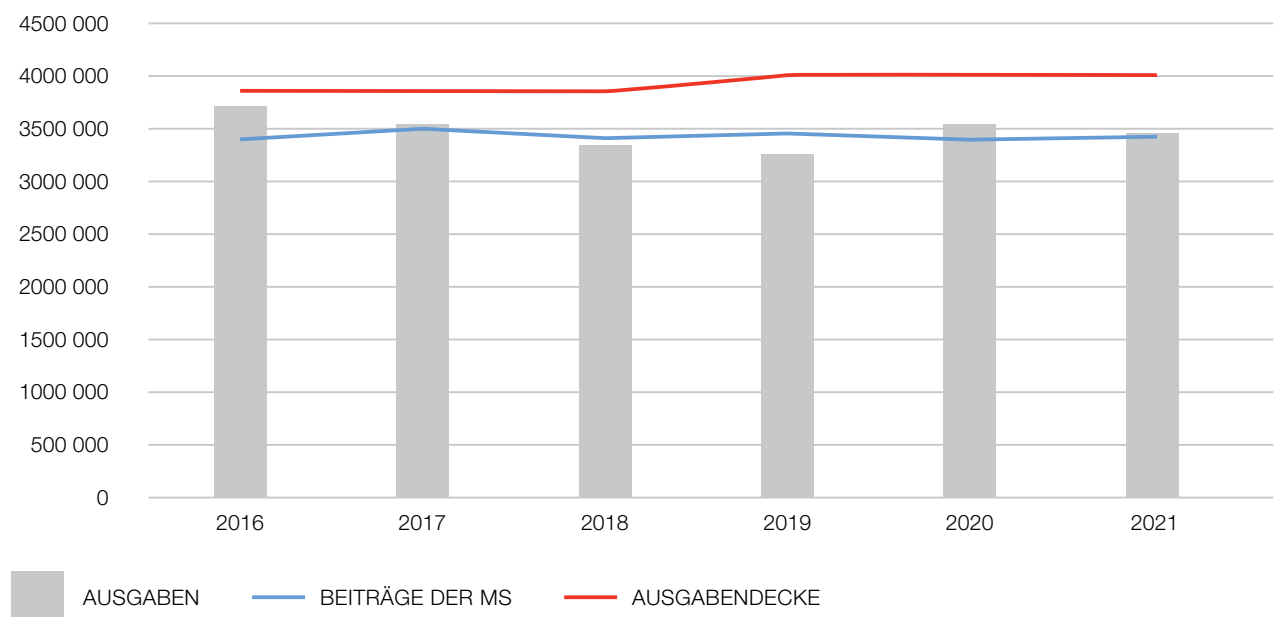
Als Ad-hoc-Lösung konnten Beschlüsse zunächst im schriftlichen Verfahren getroffen werden. So z. B. im Juni 2020 die Genehmigung des Jahresabschlusses der Organisation und des Berichts des Rechnungsprüfers durch den Verwaltungsausschuss.

Sobald dann die Durchführung von Hybrid- oder Videokonferenztagungen möglich wurde, konnte der Ausschuss auch „digital“ tagen. Auf der Tagung im November 2020 wurden wichtige Beschlüsse u. a. zum Haushalt, zur langfristigen Strategie der Organisation und zur der Vorbereitung der 15. Generalversammlung getroffen.

AUSGABENKONTROLLE

2010 lagen die Ausgaben der Organisation mit rund 3,22 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.

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



Der Rückgang der Ausgaben im Jahr 2021 ist teilweise auf die Absage oder Verschiebung von Aktivitäten aufgrund der COVID-19-Pandemie zurückzuführen.

Allerdings ist auch zu beachten, dass im Vergleich zu den Vorjahren im Jahr 2020 mehr Leistungen ausgeschrieben wurden. Durch diese Ausschreibungsverfahren konnte das Sekretariat entweder die Preise stabilisieren oder durch Verhandlungen die Leistung verbessern oder die Preise senken.

VORBEREITUNG UND INKRAFTTRETEN DES PROTOKOLLS VON LUXEMBURG

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.

In Übereinstimmung mit dem Beschluss der 7. Generalversammlung (23. und 24. November 2005) stellt die OTIF nach Inkrafttreten des Protokolls das Sekretariat der Aufsichtsbehörde.

Aufgrund von COVID-19 und den Reisebeschränkungen wurde die Arbeit zur Förderung des Protokolls auf Eis gelegt. Bisher haben erst drei Staaten das Protokoll ratifiziert: Luxemburg, Gabun und Schweden. Für das Inkrafttreten des Protokolls ist eine vierte Ratifizierung erforderlich.

In Erwartung des Inkrafttretens des Protokolls werden Fortschritte bei der Schaffung eines Nummerierungssystems gemacht, das der eindeutigen Identifizierung der Fahrzeuge im Register dienen soll. Auf Initiative Luxemburgs und der Rail Working Group (RWG) wurde unter der Leitung der UNECE eine Arbeitsgruppe aus von den Staaten oder den verschiedenen für den Eisenbahnverkehr zuständigen Organisationen oder Verbänden, darunter auch die OTIF, benannten Experten eingerichtet. Die Arbeitsgruppe hat 2020 zweimal getagt. Nach Abschluss ihrer Arbeit wird sie Empfehlungen zum Nummerierungs- und Kennzeichnungssystem für das Rollmaterial im Rahmen des zukünftigen Registers vorlegen.

Im Jahr 2020 setzte das Sekretariat der OTIF die Gespräche mit den Parteien des Protokolls von Luxemburg, insbesondere mit dem vorbereitenden Ausschuss, in dem Bestreben fort, den Vereinbarungsentwurf zwischen der künftigen Aufsichtsbehörde und der OTIF in ihrer Rolle als deren Sekretariat voranzubringen.

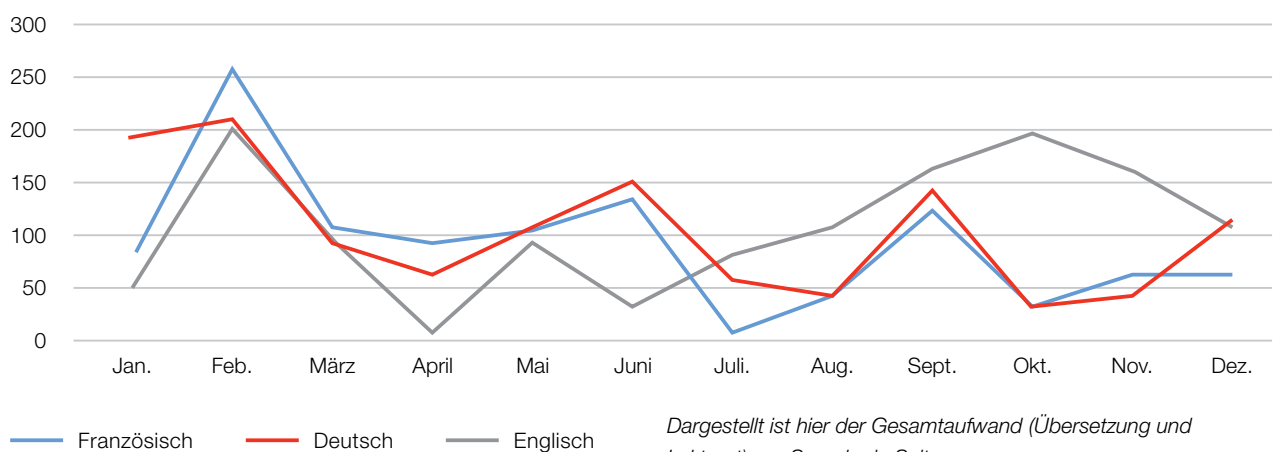
SICHERSTELLUNG QUALITATIV HOCHWER- TIGER SPRACHDIENST- LEISTUNGEN

Das Jahr 2020 war auch für die Übersetzungsabteilung ein außergewöhnliches Jahr. Die Pandemie hat dazu geführt, dass im Sekretariat der OTIF quasi über Nacht neue Arbeitsmethoden die Regel wurden. Der Digitalisierungsschub brachte für die Übersetzer und Dolmetscher der OTIF neue Herausforderungen und neben ihrer üblichen Tätigkeit auch weitreichende neue Aufgaben (s. Teil „Videokonferenzen und Dolmetschen“) mit sich.

Wenden wir uns aber mit ein paar Zahlen zunächst einmal dem Kernarbeitsfeld der Übersetzer zu.

RECHTZEITIGE ABLIEFERUNG QUALITATIV HOCHWERTIGER ÜBERSETZUNGEN

ÜBERSETZUNG UND LEKTORAT



Die obige Tabelle zeigt die Auslastung der einzelnen Sprachen über das Jahr hinweg. Zu beachten ist, dass hier nicht zwischen übersetzten und lektorierten Seiten unterschieden wird. Mit rund 900 Seiten fiel im Deutschen der höchste Übersetzungsbedarf an; mit 825 Seiten im Englischen der höchste Lektoratsbedarf. Im Französischen hielt sich beides mit rund 600 Seiten recht gut die Waage. Die Gesamtseitenzahlen (Übersetzen und Lektorat gemeinsam) liegen in allen drei Sprachen mit Werten zwischen 1125 und 1300 recht dicht beisammen.



Joana MEENKEN
Leiterin der
Übersetzungsabteilung



Die im Vergleich zum Vorjahr niedriger erscheinenden Seitenzahlen sind auf eine neue Berechnungsmethode zurückzuführen. 2020 haben wir uns nach dem zweithöchsten ermittelten Wert an Wörtern pro genormter Seite (330¹) gerichtet. Insgesamt ist das Textvolumen also gleichgeblieben oder sogar leicht gestiegen.

Auf die einzelnen Monate heruntergerechnet waren die insgesamt gesehen arbeitsintensivsten Monate Februar, Mai/Juni, September und im Allgemeinen das Jahresende sowie der Jahresanfang, wobei zwischen den einzelnen Sprachen durchaus auch leichte Verschiebungen auszumachen sind. Trotz mitunter großer Unterschiede können die Monate April und Juli/August als am wenigsten ausgefüllt betrachtet werden.

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

	FRANZÖSISCH		DEUTSCH		ENGLISCH	
	Übersetzung	Lektorat	Übersetzung	Lektorat	Übersetzung	Lektorat
VERWALTUNG	10,8 %	21,9 %	23,9 %	7,36 %	40,5 %	4,7 %
KOMMUNIKATION	22 %	40,8 %	17,7 %	50,4 %	16,8 %	11,8 %
RECHT	20,5 %	0,6 %	15,3 %	4,5 %	7,6 %	43,8 %
RID	21,5 %	2,1 %	24,2 %	0 %	33,5 %	9,6 %
TECHNIK	22,3 %	34,6 %	16,9 %	37,9 %	0 %	20,3 %
SONSTIGES	2,8 %	0 %	2,1 %	0 %	1,5 %	9,8 %

An obenstehender Tabelle wird deutlich, dass in den einzelnen Sprachen je nach Abteilung/Bereich sehr unterschiedliche Anforderungen in Bezug auf Übersetzung und Lektorat angefallen sind.

Im Bereich *Verwaltung* wird ein Großteil der Dokumente auf Französisch verfasst. Der höchste bzw. zweithöchste Übersetzungsanfall in Englisch und Deutsch belegen dies. Infolge der pandemiebedingten Absage der Frühjahrstagung des Verwaltungsausschusses fielen in diesem Bereich 2020 insgesamt etwas weniger Seiten an als üblich. Für 2021 wird aufgrund der anstehenden Generalversammlung mit deutlich mehr Volumen gerechnet.

¹ In anderen Organisationen variiert dieser Wert zwischen 250 und 350 Wörtern pro genormter Seite.

Im Bereich *Kommunikation* fallen insbesondere für Französisch und Deutsch mit 40,8 und 50,4 Prozent sehr hohe Werte beim Korrekturlesen auf. Dies liegt hauptsächlich daran, dass alle offiziellen Veröffentlichungen (Zeitschrift, Geschäftsbericht usw.) einem finalen Lektorat durch die Übersetzer der OTIF unterzogen werden. Im Deutschen schlägt dies besonders stark zu Buche, da es sich dabei neben den überarbeiteten ETV (s. Technik) um die einzigen Texte handelt, die systematisch Korrektur gelesen werden. Im Englischen hingegen deutlich weniger, da aufgrund der Tatsache, dass der englische Übersetzer der einzige englische Muttersprachler der Organisation ist, im Englischen insgesamt sehr viel mehr Korrekturaufwand anfällt. Mit der Sonderausgabe der Zeitschrift zum Vilnius-Symposium gab es 2020 etwas mehr zu tun als in den Vorjahren.

Mit einer Ausnahme fallen die Werte im Bereich *Recht* vergleichsweise niedrig aus. Dies hängt damit zusammen, dass zum einen 2020 pandemiebedingt jeweils nur eine Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Kooperation und der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten stattfand und zum anderen die meisten Arbeitsunterlagen dieser beiden Rechtsgremien bereits aus früheren Tagungen in allen drei Arbeitssprachen vorlagen. Der hohe Lektoratsbedarf im Englischen (höchster Wert) erklärt sich dadurch, dass die Rechtsabteilung in ihrer Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen und Partnern – zumindest in einem ersten Schritt – sehr viel auf Englisch arbeitet.

Im Bereich *RID* war das Textvolumen konstant. Die Absage der Gemeinsamen Tagung im März 2020 hat nicht zum Wegfall der entsprechenden Dokumente geführt, da diese bereits im Dezember und Januar übersetzt worden waren. Auch die Vorbereitung der Dokumente für den abgesagten RID-Fachausschuss im Mai hat sich zumindest zum Teil einfach auf die zweite Jahreshälfte und die Vorbereitung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses verschoben. Wie jedes Jahr hat uns die Abteilung Gefahrgut auch 2020 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.

Im Bereich *Technik* war wie vermutet 2020 wieder deutlich mehr zu tun als 2019. Für den für Juni 2020 geplanten Fachausschuss für technische Fragen waren insbesondere fünf umfangreiche Rechtstexte der OTIF (ETV, ECM-Verordnung, Fahrzeugregister) umfassend überarbeitet oder neu geschrieben worden und mussten im Anschluss lektoriert und übersetzt werden.

Die Tatsache, dass der Wert unter *Sonstiges* beim Lektorat im Englischen deutlich höher ausfällt als in allen anderen Fällen, ist darauf zurückzuführen, dass jegliche Art der Korrespondenz mit externen Partnern der Organisation, die keinem der übrigen Themengebiete zugerechnet werden kann, oft nur auf Englisch stattfindet.

TERMINOLOGIEDATENBANK UND REDAKTIONSREGELN

Neben der eigentlichen Übersetzungsarbeit fiel auch 2020 wieder ein erheblicher Terminologieaufwand an, der – soweit nicht während des Übersetzungsprozesses bereits geschehen – in den weniger bewegten Zeiten des Jahres erledigt werden musste. Die Terminologin der OTIF hat sich 2020 insbesondere mit der Gefahrgutterminologie befasst und mit der Erstellung einer separaten RID-Terminologiedatenbank begonnen. Bisher hat sie 105 vollständige Termeinträge (Begriff, Definition, Erläuterungen) in vier Sprachen (FR, DE, EN, RU) erstellt. Auch die allgemeine Datenbank wurde weiter gepflegt, indem rund 40 neue Einträge hinzugefügt sowie zahlreiche bestehende Einträge vervollständigt und korrigiert wurden. Ziel ist es weiterhin, die Datenbank in Zukunft auch den übrigen Sekretariatsmitarbeitern zur Verfügung zu stellen.

In Bezug auf das zweite 2019 beschlossene Großprojekt, die internen Redaktionsregeln der OTIF (siehe das im Dezember 2019 vom Verwaltungsausschuss genehmigte Arbeitsprogramm für 2020–2021), wurde 2020 zunächst auf Französisch ein erstes Grundgerüst entworfen, das im Anschluss in allen drei Sprachen ergänzt wurde und wird.

VIDEOKONFERENZEN UND DOLMETSCHEN

Im Bereich der Form der Abhaltung von Tagungen hat sich 2020 wohl mit am meisten geändert und die OTIF-Dolmetscher waren davon auch in ganz besonderem Maße betroffen. Alle Tagungen in 2020 wurden entweder als Videokonferenz oder in hybrider Form organisiert. Beides erforderte eine rapide Anpassung an vollständig neue Arbeitsweisen (remote interpreting u. a.). Obwohl das Ganze insgesamt betrachtet als Erfolg gewertet werden kann, musste doch zuweilen mit technischen Problemen und/oder schlechter Ton- und Bildqualität gekämpft werden.

Um am Ende die sowohl für den Bedarf der OTIF-Organe als auch für die Dolmetscher bestmögliche Lösung zu finden, hat sich die Übersetzungsabteilung von Beginn an dieses Themas angenommen und sich intensiv darum bemüht, einen möglichst weitreichenden Vergleich der einzelnen Toolanbieter zu erreichen. Hierzu wurde zu zahlreichen Videokonferenz-Plattformen (Interprefy, VoiceBoxer, Interactio, Zoom) Kontakt aufgenommen und zahlreiche Tests z. T. auch mit Teilnahme der externen OTIF-Dolmetscher organisiert.

In Bezug auf die Dolmetschtage zeigt die folgende Tabelle einen Vergleich der drei Arbeitssprachen der OTIF zwischen den Jahren 2020 und 2019:

	2019	2020
ENGLISCH	22	15
DEUTSCH	16	11
FRANZÖSISCH	16	11

Der Rückgang der Tage von 22 auf 15 und von 16 auf 11 hat nichts mit einem etwaigen Rückgang der Aktivität der Organisation zu tun, sondern ist schlicht auf die pandemiebedingte Absage diverser OTIF-Tagungen zurückzuführen. Für 2021 werden hier wieder höhere Zahlen erwartet.

KONSOLIDIERUNG UND STÄRKUNG DER SICHTBARKEIT UND DES BEKANNTHEITSGRADES DER OTIF



Sarah PUJOL
Kommunikationsbeauftragte

Das Jahr 2020 war der Beginn des Zweijahreszyklus des neuen Arbeitsprogramms 2020–2021. Vor diesem Hintergrund hatte es sich die Kommunikationsabteilung zur Aufgabe gemacht, das Layout der OTIF-Publikationen zu überarbeiten und zu modernisieren. Wie an anderer Stelle dieses Geschäftsberichts bereits mehrfach erwähnt, war das Jahr 2020 auch durch den Beginn der COVID-19-Pandemie geprägt, eine Pandemie, die den Einsatz neuer Informations- und Kommunikationstechnologien unabdingbar und zwingend erforderlich machte. In diesem Zusammenhang war die digitale Präsenz der Organisation von entscheidender Bedeutung.

NEUES ERSCHEINUNGSBILD DER PUBLIKATIONEN

Die grafischen und inhaltlichen Vorschläge der Kommunikationsabteilung werden – nach systematischer Konsultation der anderen Abteilungen des Sekretariats – von der Management-Runde angenommen. Es ist wichtig, dass die Kommunikationsmittel der Organisation intern mehrheitlich unterstützt werden.

Die im Dezember 2019 veröffentlichten neuen visuellen Codes der OTIF wurden mit dem Arbeitsprogramm 2020–2021 eingeweiht, welches so den Grundstein für ein modernisiertes, minimalistisches und übersichtliches Design legte, mit dem die Lesbarkeit der Inhalte verbessert wird.

ZEITSCHRIFT FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

Dem üblichen Publikationsmuster folgend erschien die Zeitschrift vierteljährlich und zwar wie gewohnt im März, Juni, September und Dezember.

Darüber hinaus wurde 2020 eine Sonderausgabe der Zeitschrift herausgegeben. In dieser Ausgabe wurden alle Beiträge des Symposiums zusammengestellt, das Ende Oktober 2019 in Vilnius, Litauen, stattgefunden hatte. Insgesamt zwölf renommierte Autoren beschrieben in diesem Rahmen Errungenschaften und Zukunftsperspektiven der OTIF und der Eisenbahn 20 Jahre nach der Unterzeichnung des Protokolls von Vilnius.

Von der ersten Ausgabe der Zeitschrift 2020 an kamen die Leser bereits in den Genuss des neuen Designs und Layouts dieser offiziellen Publikation.

Die visuelle Identität der Titelseite wurde weiterentwickelt und unterstreicht nun noch besser den offiziellen Charakter der Zeitschrift. Beibehalten wurde das Inhaltsverzeichnis auf der Titelseite, das dem Leser den Inhalt direkt zugänglich macht. Im Inneren der Zeitschrift wurde die Schriftart geändert und grafische Objekte wurden hinzugefügt, um den Lesekomfort und die Kohärenz zu verbessern.

Die Reichweite der Zeitschrift ist 2020 im Vergleich zu 2019 gleich geblieben. Weiterhin gab es über 800 Empfänger.

Nach Änderungen an Inhalt (2019) und Layout (2020) der Zeitschrift wollte das Kommunikationsteam die Meinung der Leser einholen. Und so wurde im letzten Quartal 2020 eine dreisprachige Online-Zufriedenheitsumfrage gestartet. Die Ergebnisse und Anregungen waren positiv, ermutigend und konstruktiv.

Über 70 % der Befragten waren mit dem neuen Titelseiten-Design zufrieden (30 % sehr zufrieden). 75 % der Leser halten ein direkt auf der Titelseite befindliches Inhaltsverzeichnis für nützlich (26 %) oder sehr nützlich (49 %). Ähnlich verhält es sich mit der Wiedereinführung der Rubrik „Depositarmitteilungen“, die von 36 % der Befragten als sehr nützlich und von 33 % als nützlich angesehen wird, was insgesamt 69 % Zustimmung ergibt.

Insgesamt findet die überwiegende Mehrheit der Befragten die Artikel der Zeitschrift interessant, klar und gut geschrieben. Eine große Mehrheit der Leser scheint mit der Zeitschrift zufrieden zu sein. Einige Befragte machten auch Vorschläge zu Format und Inhalt der Zeitschrift. Diese Vorschläge werden 2021 untersucht werden.

PRESSEMITTEILUNGEN

2020 wurden 24 Pressemitteilungen veröffentlicht, ein Drittel mehr als im Vorjahr. Dieser Anstieg ist auf die Pandemie und die daraus resultierende Notwendigkeit einer gesteigerten Kommunikation zurückzuführen.

Auch Design und Layout der OTIF-Pressemitteilungen wurden in Anlehnung an das Arbeitsprogramm und die Zeitschrift überarbeitet, um sie am Bildschirm besser lesbar zu machen.

Das Kommunikationsteam verfügt über ein statistisches Tool, mit dem es die Anzahl der Besucher der Website und der online zur Verfügung gestellten Dokumente verfolgen kann. Dank dieses Tools ist es möglich, das Interesse der Internetnutzer an einzelnen Pressemitteilungen zu messen.

Dieses Interesse der Internetnutzer in Kombination mit dem Interesse der Presse, die im Jahr 2020 mehr Pressemitteilungen weitergeleitet hat als im Jahr 2019, ermöglicht es, ein Ranking der meistgelesenen und/oder weitergeleiteten Pressemitteilungen zu erstellen:

1. „Veröffentlichung der neuen Ausgabe des RID“ (4. November 2020)
2. „Gemeinsame Erklärung zur globalen Lieferkettenkontinuität während der COVID-19-Pandemie“ (15. Mai 2020)
3. „OTIF-GD MOVE-ERA: Unterzeichnung der zweiten Verwaltungsvereinbarung. Langfristige Zusammenarbeit“ (30. September 2020)
4. „Beim Weltwirtschaftsforum in Davos“ (21. Januar 2020)
5. „Die OTIF bei den ‚Berner Tagen‘“ (17. Februar 2020)
6. „3. Tagung der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE)“ (21. August 2020)
7. „Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung“ (26. August 2020)
8. „Konsultationstag des Weltverkehrsforums“ (29. Januar 2020)

POWERPOINT-PRÄSENTATIONEN

Die letzten Tools, die 2020 grafisch überarbeitet wurden, waren die PowerPoint-Präsentationen der OTIF.

Die neue minimalistische Präsentationsvorlage verfügt im Vergleich zur Vorlage von 2015 über völlig „aufgeräumte“ Folien. Weniger Fotos, weniger wiederkehrende grafische Objekte, weniger Farben, um Platz für Text, Illustrationen, Diagramme und Karten zu schaffen. Diese neue, verschlankte Vorlage ist einfacher zu lesen und zu mailen.

Intern wurde anschließend ein Benutzerleitfaden zur neuen Präsentationsvorlage herausgegeben und an die Mitarbeiter des Sekretariats verteilt.

2020 haben die über Videoplattformen organisierten Präsentationen und Besprechungen zugenommen. Dies hat die Notwendigkeit der digitalen Präsenz der OTIF verstärkt.

DIGITALE PRÄSENZ

Die digitale Präsenz der Organisation basiert zum einen auf dem Gedanken der Kurzzeitigkeit und zum anderen auf dem Status einer zwischenstaatlichen Organisation.

WEBSITE

Technisch gesehen gibt es drei Websites der OTIF. Alle drei sind unabhängig voneinander, um die Risiken der Nichtverfügbarkeit zu minimieren: Selbst wenn eine der Websites „ausfällt“, bleiben die beiden anderen online und erreichbar.

In diesem Geschäftsbericht 2020, wie auch in den vorherigen und nachfolgenden schreiben wir „die Website“, um das Verständnis zu vereinfachen, ohne die Quantität und Qualität der geleisteten Arbeit zu schmälern. Daher ist es wichtig zu präzisieren, dass die Pflege der Website durch das Kommunikationsteam mit Unterstützung des Webmasters und der Übersetzungsabteilung um den Faktor 3 zu multiplizieren ist.

Im Jahr 2020 wurde die Website von mehr als 40.000 Internetnutzern besucht. Das sind über 300 zusätzliche monatliche Besucher im Vergleich zu 2019. Wie im Jahr Vorjahr besuchten auch im Jahr 2020 58 % der Internetnutzer die Seite auf Englisch.

Meist aufgerufene Seiten nach Sprache:

FRANZÖSISCH	DEUTSCH	ENGLISCH
Startseite	Startseite	Startseite
RID 2021	RID 2021	RID 2021
COTIF 1999	Neueste Dokumente	Gefährliche Güter
Neueste Dokumente	Gefährliche Güter	COTIF 1999
Die OTIF	Notifizierungen der Mitgliedstaaten (RID)	Übereinkommen
Gefährliche Güter	Arbeitsdokumente 2020 (Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung)	Neueste Dokumente
Referenztexte	Die OTIF	Mitglieder
Arbeitsdokumente 2020 (12. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses)	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	Die OTIF
News/Pressemittelungen 2020	COTIF 1999	Arbeiten bei der OTIF
Arbeiten bei der OTIF	Berichte (Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung)	Notifizierungen der Mitgliedstaaten (RID)

Die Website wird sehr regelmäßig und schnell – entsprechend den technischen Anforderungen, Neuigkeiten und den Aktivitäten der operativen Abteilungen der Organisation – aktualisiert. Mehr als 800 Aktualisierungen und Uploads von Dokumenten wurden 2020 vom Kommunikationsteam der OTIF vorgenommen.

SOZIALE NETZWERKE

Mit einer Präsenz auf Flickr, LinkedIn und Twitter war die Organisation im Jahr 2020 in den sozialen Netzwerken aktiver und sichtbarer.

Erhöhte Aktivität und der Kontext der Pandemie haben zu einem deutlichen Anstieg der Abonnentenzahl in beiden sozialen Netzwerken geführt. In allen Netzwerken betrug der Anstieg mehr als ein Drittel.

Die „Engagement-Rate“, d. h. die Anzahl der Nutzerinteraktionen (Likes, Kommentare, Shares) geteilt durch die Reichweite des Beitrags, liegt auf LinkedIn bei 5,6 %. Dies ist im Vergleich zu anderen Organisation im Eisenbahnbereich auf LinkedIn eine gute Zahl.

Im Durchschnitt postete die Organisation zweimal pro Monat in sozialen Netzwerken. Dieser Durchschnitt steigt seit 2018 stetig an und das Ziel ist es, mit den verfügbaren Ressourcen innerhalb des Kommunikationsteams und vor dem Hintergrund des Status der OTIF eine noch höhere Rate zu erzielen.

Auch die Mitarbeiter der Organisation trugen zur Reichweite der OTIF in den sozialen Netzwerken bei, indem sie häufig Neuigkeiten der OTIF teilten. Abschließend ist anzumerken, dass die OTIF, das COTIF und das RID von den Interessengruppen und Partnern der Organisation häufig erwähnt wurden.

VIDEOS

Im Jahr 2020 hat das Kommunikationsteam fünf Videos produziert, die direkt auf der OTIF-Website und auf der Vimeo-Plattform angeschaut werden können. Die Videos berichten über das Symposium, das Ende Oktober 2019 in Vilnius stattfand. Alle Videos wurden vollständig „im Haus“ produziert, d. h. Aufnahme, Vertonung, Schnitt, Aufbereitung, Effekte und Verbreitung fanden intern statt. Selbstverständlich erforderte dies viel Energie, Präzision und Zeit.

Schließlich hat das Kommunikationsteam im letzten Quartal 2020 mit der Produktion eines neuen Videos begonnen, das in der ersten Hälfte des Jahres 2021 veröffentlicht werden soll.

Herausgeber:

OTIF - Zwischenstaatliche Organisation für den
internationalen Eisenbahnverkehr
Konzept, Gestaltung: Sarah Pujol,
Valerio Compagnone



OTIF

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

Gryphenhübeliweg 30 CH-3006 Bern

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