

# GESCHÄFTSBERICHT

20  
22





**OTIF**

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

# Inhaltsverzeichnis

<b>Einführung</b>	<b>1</b>
<b>Ein Forum für einheitliches Eisenbahnrecht</b>	<b>2</b>
Internationale Organisationen und Verbände	6
Förderung und Unterstützung des Beitritts zum COTIF	7
Ausübung von Depositarfunktionen	7
<b>RID-Fachausschuss und Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung – Ständige Verbesserung der Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter</b>	<b>8</b>
Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	12
RID-Fachausschuss und seine Ständige Arbeitsgruppe	15
Zusammenarbeit mit anderen Organisationen	17
<b>Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen</b>	<b>18</b>
<b>Förderung einer sicheren technischen Interoperabilität</b>	<b>20</b>
Kontext der Tätigkeiten im Jahr 2022	20
Entwicklungen im Bereich der ER APTU	20
Entwicklungen im Anwendungsbereich der ER ATMF	22
Entwicklungen im Anwendungsbereich der ER EST	24
Überwachung und Bewertung der Umsetzung	25
Zusammenarbeit und Verbreitung	26
<b>Gewährleistung der ordnungsgemäßen Funktion des Sekretariats und der effizienten Erbringung von Dienstleistungen für die Mitgliedstaaten</b>	<b>28</b>
Kontrolle über die regelmäßigen Ausgaben und der Investitionsausgaben für das Renovierungsprojekt	28
Anpassung der Humanressourcen	30
Verbesserung der Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen des Personals	31
Pläne für die Renovierung des Sitzes und den vorübergehenden Umzug des Sekretariats	32
Fortsetzung der Vorbereitungen vor dem Inkrafttreten des Protokolls von Luxemburg	35
<b>Sicherstellung qualitativ hochwertiger Sprachdienstleistungen</b>	<b>36</b>
Rechtzeitige Ablieferung qualitativ hochwertiger Übersetzungen	36
Terminologiedatenbank und Redaktionsregeln	42
Dolmetschen	43
<b>Steigerung der Sichtbarkeit der OTIF</b>	<b>44</b>
Veröffentlichungen der OTIF	45
Digitale Werkzeuge	49

# Abkürzungen

## **ADN**

Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstrassen

## **ADR**

Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße

## **BLEVE**

Gasexplosion einer expandierenden siedenden Flüssigkeit

## **CER**

Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften

## **CFR49**

Code of Federal Regulations der Vereinigten Staaten – Transport

## **CIT**

Internationales Eisenbahntransportkomitee

## **COTIF**

Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr

## **COVID-19**

Coronavirus-Krankheit 2019

## **CSM**

Gemeinsame Sicherheitsmethode

## **CTE**

Fachausschuss für technische Fragen

## **DAK**

Digitale automatische Kupplung

## **DTLF**

Digital Transport and Logistics Forum

## **ECM**

Für die Instandhaltung zuständige Stelle

## **ECO**

Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit

## **ECOSOC**

Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen

## **eFTI**

Elektronische Frachtbeförderungsinformationen

## **ERA**

Eisenbahnagentur der Europäischen Union

## **ER 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 (Anhang F zum COTIF)

## **ER ATMF**

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

## **ER CIM**

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

## **ER CIV**

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

## **ER CUI**

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

## **ER CUV**

Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (Anhang D zum COTIF)

## **ER EST**

Einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr

## **ERFA**

Europäischer Verband der Schienengüterverkehrsbetreiber

## **ETV**

Einheitliche technische Vorschrift

**ETV WAG**  
ETV Güterwagen

**EU**  
Europäischen Union

**FVK**  
Faserverstärkte Kunststoffe

**GCC**  
Golf-Kooperationsrat

**GD MOVE**  
Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission

**GEN**  
Allgemeine Vorschriften

**INF**  
Infrastruktur

**JCGE**  
Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen

**LOC&PAS**  
Lokomotiven und Personenwagen

**MS**  
Mitgliedstaat(en)

**OECD**  
Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

**OSShD**  
Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen

**OTIF**  
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

**PRM**  
Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität

**RID**  
Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (Anhang C zum COTIF)

**RISC**  
Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit

**RNE**  
RailNetEurope

**SMGS**  
Abkommen über den internationalen Eisenbahngüterverkehr

**TAF**  
Telematikanwendungen für den Güterverkehr

**TCRC**  
Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität

**TSI**  
Technische Spezifikation für die Interoperabilität (Europäische Union)

**UIC**  
Internationaler Eisenbahnverband

**UIP**  
Internationale Union der Güterwagenhalter

**UN**  
Vereinte Nationen

**UNCITRAL**  
Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht

**UNECE**  
Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen

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

**UNIDROIT**  
Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts

**VS**  
Vertragsstaat(en)

**WG TECH**  
Arbeitsgruppe Technik des Fachausschusses für technische Fragen

**WPV**  
Weltpostverein

**WZO**  
Weltzollorganisation

Ein Forum für einheitliches  
Eisenbahnrecht

RID-Fachausschuss und  
Gemeinsame RID/ADR/ADN-  
Tagung – Ständige Verbesserung  
der Sicherheit bei der Beförderung  
gefährlicher Güter

Förderung  
einer sicheren technischen  
Interoperabilität Gewährleistung  
der ordnungsgemäßen Funktion  
des Sekretariats und der effizienten  
Erbringung von Dienstleistungen für  
die Mitgliedstaaten

Sicherstellung  
qualitativ hochwertiger  
Sprachdienstleistungen

Steigerung der Sichtbarkeit der  
OTIF

# Einführung

Wolfgang KÜPPER

Darf ich Sie bitten, vor der weiteren Lektüre zunächst noch einmal einen besonderen Blick auf das Deckblatt des Geschäftsberichts 2022 zu werfen?

Das Bild auf dem Deckblatt, das den Geschäftsbericht bereits seit einigen Jahren ziert, zeigt eine vereinfachte Darstellung des Wandteppichs im großen Sitzungssaal des OTIF-Gebäudes.

Das Motiv wurde von dem Schweizer Künstler Hans Erni entworfen, der Wandteppich wurde in Mechelen gewebt und war ein Geschenk Belgiens anlässlich des Bezugs des neuen Zentralamt-Gebäudes im Jahr 1966.

Alles, was auf dem Bild dargestellt ist, aber auch der Anlass des Geschenks passen sehr gut zu den OTIF-Aktivitäten im Jahr 2022!

## KOOPERATION/SCHULTERSCHLUSS

Internationaler Eisenbahnverkehr ist auf Kooperation, Verständigung und Frieden angewiesen. Trat zu Beginn des Jahres die COVID-19 Krise wieder völlig in den Hintergrund, so blieb auch die Arbeit der OTIF von dem Krieg in der Ukraine nicht unberührt. Es bleibt zu hoffen, dass die Waffen alsbald schweigen und die mühsam erarbeiteten Fortschritte im euro-asiatischen Schienengüterverkehr sowie die Kooperation von OTIF und OSJD nicht zu sehr unter den Kriegsfolgen leiden werden.

## TECHNISCHER FORTSCHRITT

Die auf dem Bild abgebildete Schraubenkupplung galt lange Zeit als modern und fortschrittlich. Im technischen Bereich ist die Einführung der digitalen automatischen Kupplung ein wichtiges Thema, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs zu erhöhen. Das Thema beschäftigte im Jahre 2022 sowohl die Abteilung für technische Interoperabilität als auch die Gefahrgutabteilung.

## BEWEGUNG

Auch das Gebäude der OTIF ist im Laufe der Zeit in die Jahre gekommen und bedarf dringend einer grundlegenden Renovierung. Im Jahr 2022 wurden mit dem Abschluss der Planungsphase und dem unerwartet schnellen Erhalt der Baugenehmigung wichtige Weichen für das Renovierungsprojekt gestellt.

Natürlich gab es auch weitere Arbeitsschwerpunkte im Jahr 2022: wichtige Beschlüsse des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit, neue Regelungen im Bereich der ER APTU und ATMF, Überarbeitung des Gefahrgutrechts (RID 2023) und Vorbereitung des Wechsels der Kontrolle bei dem zukünftigen Führer des Internationalen Registers im Zusammenhang mit dem Luxemburg Protokoll. Last but not least, das 130-jährige Jubiläum der Zeitschrift der OTIF, um nur einige Punkte zu nennen.

# Ein Forum für einheitliches Eisenbahnrecht

**Aleksandr KUZMENKO**

Leiter der Rechtsabteilung

2022 war ein weiterer Meilenstein in der Förderung und Entwicklung eines einheitlichen Eisenbahnrechts, insbesondere im Hinblick auf die Stärkung der Zusammenarbeit der OTIF mit den Interessengruppen. In diesem Teil des Geschäftsberichts werden die Arbeiten der Rechtsabteilung des Sekretariats der OTIF und die Arbeiten des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit vorgestellt.


Die Rechtsabteilung befasste sich mit verschiedenen Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Ausübung der Depositarfunktion, dem Beitritt zum Übereinkommen, der Auslegung und Anwendung des Übereinkommens selbst und der folgenden Anhänge: ER CIV, ER CIM, ER CUV und ER CUI.

Der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit arbeitet auf der Grundlage seines Arbeitsprogramms 2022–2024, das auf seiner 1. Tagung angenommen wurde und regelmäßig aktualisiert wird. Im Jahr 2022 fanden zwei Tagungen des Ausschusses statt. Die 2. Tagung fand vom 5. bis 7. April 2022 in Genf mit Unterstützung des Gastgeberlandes Schweiz statt, die 3. Tagung vom 4. bis 6. Oktober 2022 in London mit Unterstützung des Verkehrsministeriums des Vereinigten Königreichs.

## Rechtsfragen: Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten

Bei seiner 2. Tagung hatte der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit die Praktiken der OTIF im Zusammenhang mit der Annahme, Authentifizierung, den beglaubigten Abschriften und der Veröffentlichung des COTIF überwacht und bewertet. Als Ergebnis der Überwachung und Bewertung wurde festgestellt, dass es erhebliche Unterschiede zwischen der Praxis der Generalversammlung und des Revisionsausschusses und den Tagungen dieser beiden Organe gibt. Als Folgemaßnahme wurde beschlossen, dass Richtlinien ausgearbeitet werden müssen, die die von der Generalversammlung und dem





Revisionsausschuss zu befolgenden Verfahren bei der Änderung des COTIF festlegen. Bei seiner 3. Tagung nahm der Ad-hoc-Ausschuss den „[Leitfaden für die Anwendung der Verfahren zur Änderung des COTIF](#)“ (OTIF-22009-JUR 3) an und beauftragte das Sekretariat, diesen Leitfaden dem Revisionsausschuss und der Generalversammlung zur Prüfung und Billigung vorzulegen. Zweck dieses Leitfadens ist es, eine nicht rechtsverbindliche Anleitung zu geben mit dem Ziel, die in die Zuständigkeit der Generalversammlung und des Revisionsausschusses fallenden Verfahren zur Änderung des COTIF, die durch das COTIF und die entsprechende Geschäftsordnung festgelegt sind, zu straffen, zu standardisieren und eine einheitliche Anwendung sicherzustellen.

### **Rechtsfragen: Suspendierung und Beendigung des COTIF und/oder der Mitgliedschaft in der OTIF eines bestimmten Mitgliedstaats**

Im Anschluss an das schriftliche Verfahren vom 11. Juli 2022 über den Antrag des Vereinigten Königreichs beschloss der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit, einen neuen Punkt mit dem Titel „Suspendierung und Beendigung des COTIF und/oder der Mitgliedschaft eines bestimmten Mitgliedstaates in der OTIF“ in sein Arbeitsprogramm 2022–2024 aufzunehmen. Diesem neuen Punkt wurde eine hohe Priorität eingeräumt. Der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit hatte bereits bei seiner 3. Tagung ein Konzeptpapier zu diesem Thema geprüft. Es wurde jedoch beschlossen, die Diskussion über die Suspendierung und Beendigung des COTIF und/oder der Mitgliedschaft eines bestimmten Mitgliedstaats in der OTIF auf die 4. Tagung im April 2023 zu verschieben.

### **Rechtsfragen: Schnittstellen zwischen den Zoll- und Beförderungsvorschriften der ER CIM**

Im Anschluss an die Ergebnisse der im Juli 2021 eingeleiteten Umfrage legte die Rechtsabteilung ihre Stellungnahmen zu den Schnittstellen zwischen den Zoll- und den Transportvorschriften sowie ihre Überlegungen zu einer möglichen Änderung der Zollbestimmungen vor. Der Ad-hoc-Ausschuss beschloss an seiner 2. Tagung, dass die Artikel 6 § 7, 7 § 1 (Buchstabe n)), 10, 15, 17 § 1 und § 2 (Buchstabe a)), 30 § 4 und 36 der ER CIM nicht geändert werden müssen.

## Rechtsfragen: Digitalisierung im internationalen Verkehr, insbesondere der Beförderungspapiere im Güterverkehr

Bei seiner 2. Tagung hat der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit auf der Grundlage eines von der Rechtsabteilung vorbereiteten vorläufigen Konzeptpapiers inhaltliche Diskussionen über die Digitalisierung im internationalen Verkehr, insbesondere der Beförderungspapiere im Güterverkehr, aufgenommen. Im Anschluss an die Vorbesprechung wurde das Sekretariat beauftragt, eine Umfrage unter den OTIF-Mitgliedern über das auf elektronische Eisenbahnbeförderungspapiere anwendbare nationale Recht sowie eine Umfrage unter Interessengruppen über die Verwendung elektronischer Eisenbahnbeförderungspapiere im nationalen und internationalen Eisenbahnverkehr, ihre Erfahrungen damit und ihre weiteren Anforderungen an diese Dokumente durchzuführen.

Die Umfrage fand von Mai bis August 2022 statt. Die Ergebnisse wurden bei der 3. Tagung vorgestellt. Infolgedessen stellte der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit fest, dass keine unmittelbare Notwendigkeit besteht, die ER CIM in Bezug auf die elektronischen Eisenbahnbeförderungspapiere zu ändern. Darüber hinaus wurde das Sekretariat beauftragt, der 4. Tagung einen Vorschlag für mögliche Folgemaßnahmen zu elektronischen Eisenbahnbeförderungspapieren im Rahmen der ER CIM zu unterbreiten, der die Debatten dieser Tagung berücksichtigt.

## Rechtsfragen: Konnossement

Die Arbeitsgruppe der Rechtsexperten (eines der Vorgängergremien des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit) beauftragte bei ihrer 4. Tagung das Sekretariat, Umfragen mit den Mitgliedern der OTIF und den entsprechenden Interessengruppen darüber einzuleiten, ob es notwendig ist, die Möglichkeit der Verwendung von Beförderungspapieren mit Dispositionsfunktion unter den ER CIM einzuführen. Die Umfrage fand von Mai bis August 2022 statt. Die Ergebnisse wurden bei der 3. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit vorgestellt. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Umfrage und des Projekts von UNCITRAL über handelbare multimodale Beförderungspapiere vertrat der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit seine Entscheidung über die Notwendigkeit, die Verwendung eines handelbaren Dokuments für die Beförderung von Gütern im Rahmen der ER CIM zu regeln, sowie über die Möglichkeit einer Zusammenarbeit mit der OSShD zu diesem Thema. Das Sekretariat wurde jedoch beauftragt, sich an den Arbeiten von UNCITRAL zu den handelbaren multimodalen Beförderungspapieren zu beteiligen und dem Ad-hoc-Ausschuss darüber Bericht zu erstatten.

## Rechtsfragen: UNECE-Initiative „Einheitliches Eisenbahnrecht“

Der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit verfolgte die UNECE-Initiative „Einheitliches Eisenbahnrecht“. Allerdings wurde das Thema im Arbeitsprogramm 2022–2024 des Ausschusses als wenig prioritär eingestuft.

## Rechtsfragen: Verwendung einer geschlechtsneutralen Sprache in der OTIF

Nach ersten Diskussionen über die Verwendung geschlechtsneutraler Sprache auf der 1. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit führte das Sekretariat von Januar bis Februar 2022 eine informelle Umfrage über die Verwendung geschlechtsneutraler Sprache durch. Die Ergebnisse dieser Umfrage wurden auf der 2. Tagung vorgestellt und anschließend eingehend erörtert. Insbesondere bestätigte der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit, dass die Rechtsinstrumente der OTIF keine diskriminierende Wirkung haben und beschloss grundsätzlich, die Verwendung einer geschlechtsneutralen Sprache in den Rechtsinstrumenten der OTIF zu unterstützen. Darüber hinaus vertrat der Ad-hoc-Ausschuss die Auffassung, dass die Einführung einer geschlechtsneutralen Sprache zunächst auf die Bestimmungen von Rechtsinstrumenten des bindenden und nicht bindenden institutionellen Rechts beschränkt werden sollte, die sich an natürliche Personen richten oder sich auf bestimmte Rollen, Positionen oder Ämter beziehen. Schließlich wurde beschlossen, die Erstellung eines Leitfadens für die Verwendung geschlechtsneutraler Sprache innerhalb der Organisation zu unterstützen, um ihre einheitliche Verwendung zu gewährleisten. Der Entwurf des Leitfadens wird auf der 4. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit erörtert werden.

## Internationale Zusammenarbeit: Stärkere Einbindung der Interessengruppen innerhalb der OTIF

Im Bereich der internationalen Zusammenarbeit hat der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit der stärkeren Einbindung von Interessengruppen innerhalb der OTIF Priorität eingeräumt. Ziel der Arbeiten war die Entwicklung einer inklusiven und transparenten Politik zur Einbindung von Interessengruppen, um das COTIF zu fördern, das Eisenbahnrecht zu entwickeln und die bestehenden Rechtsinstrumente zu überwachen und zu bewerten. Bei seiner 2. Tagung nahm der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit eine **„Empfehlung zur Einbindung von Interessengruppen in die Arbeit der OTIF“** (OTIF-22002-JUR 2) an. Die Empfehlung legt einen transparenten, nichtdiskriminierenden, integrativen und effizienten Rahmen für die Einbindung von Interessengruppen in die Arbeit der OTIF fest.

Der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit beschloss, diese Empfehlung anzuwenden, um die Interessengruppen im Rahmen seiner Tätigkeit einzubeziehen. Die Liste der registrierten Interessengruppen des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit wird regelmäßig auf der [Website der OTIF](#) aktualisiert. Neben internationalen Verbänden können sich auch Akademiker, Forscher und Experten als Interessenvertreter registrieren lassen.

Der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit nahm bei seiner 3. Tagung den „[Leitfaden für die Zusammenarbeit mit internationalen Regierungsorganisationen](#)“ (OTIF-22008-JUR 3) an. Ziel dieses Leitfadens ist es, die Aktivitäten der OTIF zu straffen und kohärent zu gestalten, insbesondere die Tätigkeiten ihrer Organe und des Sekretariats die sich auf die Zusammenarbeit mit internationalen Regierungsorganisationen beziehen. Der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit beschloss, den folgenden internationalen Regierungsorganisationen (in alphabetischer Reihenfolge ihrer Akronyme und abgekürzten Titel) den Status eines ständigen Beobachters zu gewähren: ECO, GCC, OSShD, UNCITRAL, UNECE, UNESCAP, WPV und WZO.

## Langfriststrategie

In Übereinstimmung mit seinem Arbeitsprogramm 2022–2024 ist es auf der Grundlage des Beschlusses der Generalversammlung bei deren 15. Tagung Aufgabe des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit, den Generalsekretär bei der Ausarbeitung einer langfristigen Strategie zu unterstützen. Bei seiner 2. Tagung nahm der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit einen Aktionsplan für die Entwicklung der Langfriststrategie der OTIF an. Bei seiner 3. Tagung konzentrierte sich die Debatte auf die Hintergrundanalyse/ Bestandsaufnahme und Zielsetzungen. Die Debatten werden bei künftigen Tagungen des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit fortgesetzt.

## INTERNATIONALE ORGANISATIONEN UND VERBÄNDE

Die Erreichung der Ziele der OTIF hängt unter anderem von einer effektiven und effizienten Zusammenarbeit mit den einschlägigen internationalen Organisationen und Verbänden ab. Die meisten von ihnen sind entweder registrierte Interessengruppen oder Beobachter mit ständigem Beobachterstatus im Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit. Im Jahr 2022 fand die Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden sowohl in „virtueller“ Form als auch in Präsenz statt. Besonders erwähnenswert ist die

Zusammenarbeit mit den folgenden internationalen Organisationen und Verbänden (in alphabetischer Reihenfolge ihrer Akronyme und abgekürzten Titel): CIT, ECO, GCC, OECD, OSShD, RNE, UNCITRAL, UNECE, UNESCAP, WPV und WZO.

## FÖRDERUNG UND UNTERSTÜTZUNG DES BEITRITTS ZUM COTIF

51 Staaten und eine regionale Organisation für wirtschaftliche Integration sind Mitglieder der OTIF. 47 Staaten sind aktive, vollwertige Mitgliedstaaten der OTIF und Vertragsparteien des COTIF. Die Mitgliedschaft des Irak, des Libanon und Syriens ist ausgesetzt. Jordanien ist assoziiertes Mitglied der OTIF und ist nicht Vertragspartei des COTIF. Der Beitritt zum COTIF steht jedem Staat offen, auf dessen Gebiet Eisenbahninfrastruktur betrieben wird, sowie regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration, von denen mindestens ein Mitglied ein OTIF-Mitgliedstaat ist. Die Ausdehnung des geographischen Anwendungsbereichs des COTIF ist eine Priorität des OTIF-Sekretariats, das jede notwendige Unterstützung für den Beitritt leistet. Das Sekretariat und insbesondere die Rechtsabteilung beraten weiterhin verschiedene Interessengruppen über das Beitrittsverfahren (Vollmitgliedschaft, Mitgliedschaft von regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration und assoziierte Mitgliedschaft) und die Vorteile der Mitgliedschaft. Im Jahr 2020 hat die Republik Moldau das Verfahren für den Beitritt zum COTIF eingeleitet. In den Jahren 2021 und 2022 beriet das Sekretariat die Republik Moldau weiterhin bei der Erfüllung aller formalen Anforderungen zur Einleitung des formellen Beitrittsverfahrens gemäß Artikel 37 COTIF. Viel Arbeit wurde auch mit dem Kooperationsrat der Arabischen Golfstaaten (GCC) geleistet, der den Aufbau eines integrierten regionalen Eisenbahnnetzes zwischen seinen Mitgliedstaaten anstrebt: Saudi-Arabien, Bahrain, Vereinigte Arabische Emirate, Kuwait, Oman und Katar.

## AUSÜBUNG VON DEPOSITARFUNKTIONEN

Der Generalsekretär ist der Depositär des COTIF. Die Aufgaben des Depositärs sind administrativer und nicht politischer Natur. Bis zu einem gewissen Grad beinhaltet die Ausübung dieser Funktionen die unparteiische Ausübung von Kontrolle und Aufsicht. Im Jahr 2022 wurden insbesondere zu folgenden Punkten Depositarmitteilungen herausgegeben:

- Genehmigung der von der Generalversammlung bei ihrer 12. und 13. Tagung angenommenen Änderungen des COTIF,
- Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV und CIM,
- Liste der Eisenbahnstrecken CIV und CIM.

## ÜBERBLICK ÜBER DIE 2022 DURCHGE- FÜHRTEN TAGUNGEN

- 2. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit  
**5. bis 7. April**
- 3. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit  
**4. bis 6. Oktober**

# RID-Fachausschuss und Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung – Ständige Verbesserung der Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter

**Jochen CONRAD**  
Leiter der Abteilung Gefahrgut

In der Abteilung für die Beförderung gefährlicher Güter stand im Geschäftsjahr die Annahme und Notifizierung der zum 1. Januar 2023 in Kraft getretenen Änderungen des RID sowie die Veröffentlichung der RID-Ausgabe 2023 in allen drei Arbeitssprachen im Vordergrund. Trotz der COVID-19-Pandemie gelang es, das RID 2023 im vorgesehenen Zeitrahmen fertigzustellen. Das RID 2023 enthält unter anderem folgende Neuerungen:

- Im RID wird neu die Ein- und Ausfuhr von Gasen in vom Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten von Amerika zugelassenen wiederbefüllbaren Druckgefäßen geregelt. Diese Druckgefäße dürfen jedoch weiterhin nicht im Verkehr zwischen RID/ADR-Vertragsstaaten verwendet werden. Im Gegenzug werden auch die Vorschriften des United States Code of Federal Regulations (CFR49) geändert, um die Beförderung von RID/ADR-Druckgefäßen auch in den USA zuzulassen. Dadurch wird die Beförderung von hochwertigen und hochreinen Gasen erleichtert, die auf beiden Seiten des Atlantiks produziert werden. Die beschlossenen Regelungen können als Meilenstein angesehen werden, da nun erstmalig im CFR49 auf die Vorschriften des RID/ADR und im RID/ADR auf die Vorschriften des CFR49 Bezug genommen wird.

- Für besonders große Tankcontainer, die einen Fassungsraum von bis zu 73 500 Litern und eine Nutzlast von bis zu 66 Tonnen haben und die als Alternative zu Kesselwagen eingesetzt werden, werden die ersten spezifischen Vorschriften in das RID aufgenommen. Eine neue Begriffsbestimmung legt fest, dass sich besonders große Tankcontainer von herkömmlichen Tankcontainern durch einen Mindest Fassungsraum von 40 000 Litern unterscheiden. Durch diese neue Begriffsbestimmung lassen sich bestimmte Bauvorschriften, die bisher nur für Kesselwagen galten, auch besonders großen Tankcontainern zuordnen. Dabei ist insbesondere die Mindestwanddicke von Tanks hervorzuheben.
- Alle Erläuterungen von Abkürzungen und Akronymen, die im RID verwendet werden, werden aus dem Abschnitt 1.2.1 (Begriffsbestimmungen) 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. In Fußnoten wird erläutert, aus welchen fremdsprachlichen Begriffen die jeweilige Abkürzung abgeleitet wurde.
- Die Vorschriften für die Prüfung und Zulassung von Tanks für die Beförderung von Gasen der Klasse 2 und für die Beförderung von Stoffen anderer Klassen werden harmonisiert. In diesem Zusammenhang werden Anforderungen für die Zulassung und Überwachung von Prüfstellen, die bei der Prüfung und Zulassung von Tanks tätig werden, im Hinblick auf deren gegenseitige Anerkennung aufgenommen. In Zukunft werden auf der Website der OTIF Verzeichnisse aller von den zuständigen Behörden der RID-Vertragsstaaten zugelassenen Prüfstellen veröffentlicht. Sie dienen der Bestätigung, dass die aufgeführten Prüfstellen in der Lage sind, die Tätigkeiten, für die sie zugelassen sind, in jedem anderen RID-Vertragsstaat durchzuführen, und dass die ausgestellten Bescheinigungen und Bestätigungen im gesamten RID-Gebiet gültig sind. Da sich die RID-Vertragsstaaten in unterschiedlichen Stadien der Akkreditierung von Prüfstellen und Sachverständigen befinden, werden lange Übergangsfristen vereinbart, die eine schrittweise Umsetzung der neuen Aufgaben ermöglichen. Ein erläuterndes Dokument, das ein besseres Verständnis der ab 2023 geltenden Vorschriften ermöglichen soll und sich an Behörden, Prüfstellen, Wartungs- und Reparaturwerkstätten und alle an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligten Personen richtet, wird auf der Website der OTIF veröffentlicht.





- In das Kapitel 3.2 Tabelle A wird eine neue UN-Nummer für Cobaltdihydroxid-Pulver aufgenommen, das der Gewinnung von Cobalt, einem Mineral, das in verschiedenen medizinischen und technischen Anwendungen eingesetzt wird, dient. Die Beförderungsvorschriften für diese neue UN-Nummer tragen den besonderen Eigenschaften von Cobaltdihydroxid-Pulver Rechnung, das zwar die Gefahr der Inhalationstoxizität aufweist, die aber durch die hohe relative Dichte und die hygroskopischen, d. h. wasseranziehenden Eigenschaften des Stoffes, verringert wird.
- Recycling-Kunststoffe, die aus gebrauchten Industrieverpackungen gewonnen wurden, dürfen neu auch bei der Herstellung von starren Kunststoff-Großpackmitteln und Kombinationsgroßpackmitteln mit Kunststoff-Innenbehältern eingesetzt werden. In Zukunft soll die Verwendung von Recycling-Kunststoff noch weiter ausgedehnt werden, um auch Kunststoffe aus Haushaltssammlungen für die Produktion zuzulassen.
- Im RID wird klargestellt, dass die für Verpackungen geltende höchste Nettomasse von 400 kg nur in den Fällen eingehalten werden muss, in denen bauartgeprüfte Verpackungen verwendet werden müssen. In denjenigen Verpackungsanweisungen, in denen unter bestimmten Voraussetzungen auch die Verwendung von widerstandsfähigen Außenverpackungen, Schutzumschließungen oder Paletten ermöglicht wird, erfolgt ein Hinweis, dass die Begrenzung der Nettomasse nicht eingehalten werden muss.
- Bei der Beförderung von Abfällen wird für die Angaben im Beförderungspapier eine Schätzung der Abfallmenge auf der Grundlage des Nennvolumens der Verpackungen oder Container, in denen der Abfall enthalten ist, unter bestimmten Voraussetzungen zugelassen. Damit sollen Probleme beseitigt werden, die entstehen, weil am Verladeort (z. B. an Baustellen, Sanierungsorten) keine Wiegeeinrichtungen zur Verfügung stehen.



- Tankcontainer zur Beförderung von entzündbaren verflüssigten Gasen müssen künftig mit Sicherheitsventilen ausgerüstet sein, die sich bei einem definierten Überdruck selbsttätig öffnen. Dadurch soll ein so genannter BLEVE (Gasexplosion einer expandierenden siedenden Flüssigkeit) verhindert werden, der auftreten kann, wenn der Tank durch ein äußeres Feuer so stark erhitzt wird, dass die flüssige Phase in die Gasphase übertritt und der dadurch entstehende Überdruck zu einem Bersten des Tanks und des schlagartigen Austretens des Gases mit anschließender Entzündung am äußeren Brandherd führt. Für Kesselwagen bleibt es hingegen beim fakultativen Anbringen von Sicherheitsventilen, weil bei diesen eine Induzierung eines BLEVE durch Motor- oder Reifenbrand ausgeschlossen werden kann. Hingegen gelten für die an Kesselwagen auf freiwilliger Basis angebrachten Sicherheitsventile dieselben technischen Anforderungen. Mit Sicherheitsventilen ausgerüstete Tankcontainer und Kesselwagen müssen neu mit einem weißen quadratischen Kennzeichen mit der Angabe „SV“ für safety valve versehen sein, damit die Einsatzkräfte aus der Entfernung erkennen können, dass ein Sicherheitsventil vorhanden ist, und die Erstmaßnahmen danach ausgerichtet werden können.
- In das RID wird ein neues Kapitel 6.9 aufgenommen, das Bau-, Prüf- und Zulassungsvorschriften für weltweit einsetzbare ortsbewegliche Tanks aus faserverstärkten Kunststoffen (FVK) enthält. Als Grundlage diente das bisherige Kapitel 6.9, das bereits seit Anfang des Jahrtausends die Verwendung von FVK für Tankfahrzeuge des ADR und RID/ADR-Tankcontainer zuließ. Da das bisherige Kapitel 6.9 seither nicht mehr grundlegend überarbeitet wurde, musste die zwischenzeitliche technische Entwicklung abgebildet werden. RID/ADR-Tankcontainer aus FVK müssen künftig nach dem neuen Kapitel 6.9 gebaut werden. Eine zehnjährige Übergangsvorschrift stellt die weitere Verwendung bestehender FVK-Tankcontainer und solcher, die innerhalb dieser zehn Jahre auf der Grundlage bestehender und noch gültiger Baumusterzulassungen gebaut werden, sicher.

## 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 für die Beförderung gefährlicher Güter der OTIF in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat der Transportabteilung der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) wahrgenommen.

Die Gemeinsame Tagung hat 2022 zwei einwöchige Hybrid-Sitzungen abgehalten, bei denen eine persönliche Teilnahme als auch eine Teilnahme aus der Ferne ermöglicht wurde. Bei der einwöchigen Sitzung in Genf konnten nicht alle Sitzungstage vollständig gedolmetscht werden, so dass die Diskussionen teilweise auch in informellen Sitzungen ohne Verdolmetschung geführt wurden und die Beschlussfassung später in verdolmetschten offiziellen Sitzungen erfolgte.

Die Frühjahrstagung 2022 war fast ausschließlich noch mit Themen der Revision 2023 des RID/ADR/ADN befasst. So mussten bei dieser Tagung noch alle Fragen in Zusammenhang mit der Kennzeichnung von mit Sicherheitsventilen ausgerüsteten Tankcontainern, die Aufnahme von besonderen Anforderungen an besonders große Tankcontainer, zahlreiche neue Verweise auf Normen und verschiedene Übergangsvorschriften behandelt werden. Im Rahmen dieser Tagung wurden von den Vertretern der Vereinigten Staaten von Amerika, des Vereinigten Königreichs und der Europäischen Union auch Erklärungen zum Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine abgegeben. So wurde die sofortige Beendigung der Aggression verlangt, die besondere Verantwortung Russlands als ständiges Mitglied des UN-Sicherheitsrates für die Wahrung des internationalen Friedens und der Sicherheit unterstrichen und die aus der Zerstörung der ukrainischen Infrastruktur resultierende eklatante Verletzung des gemeinsamen Ziels, durch eine bessere Verkehrspolitik Sicherheit, Nachhaltigkeit, soziale Integration und wirtschaftlichen Wohlstand zu fördern, hervorgehoben.

Die Herbsttagung 2022 befasste sich dann ausschließlich mit der Revision 2025 des RID/ADR/ADN. Unter den zahlreichen für 2025 vorgesehenen Änderungen lassen sich die nachfolgenden Themen hervorheben.

### Digitale Prüfberichte und elektronisch geführte Tankakte

Die Gemeinsame Tagung kam auf einen Antrag zurück, der bereits 2014 erstmals gestellt wurde und in dem gefordert wurde, dass die Führung der Tankakte auch in elektronischer Form erfolgen darf. Vor dem Hintergrund, dass zahlreiche Prüfstellen nur noch elektronisch erstellte Prüfbescheinigungen ohne jede Unterschrift versenden und Originalbescheinigungen in Papierform teilweise nur auf Nachfrage bzw. gegen Aufpreis erhältlich sind, genehmigte die Gemeinsame Tagung, dass die Tankakte alternativ in elektronischer Form geführt werden darf.

## Begriffsbestimmung von Flüssiggas (LPG)

Es wurde eine erste Diskussion zur Überarbeitung der Begriffsbestimmung von Flüssiggas (LPG) begonnen. Insbesondere der englische Begriff „liquefied petroleum gas“ stellt eine Verbindung zu Erdöl her, während die Flüssiggasindustrie zwischenzeitlich damit begonnen hat, Dimethylether erneuerbaren Ursprungs, das beispielsweise bei der Biomassevergasung gewonnen wird, als Mischungskomponente von Flüssiggas aufzunehmen. Auch aus Gründen der Anstrengungen im Kampf gegen den Klimawandel sollte die Beifügung von Stoffen nicht fossilen Ursprungs ermöglicht werden.

## Informelle Arbeitsgruppe über die Beförderung von geschmolzenem Aluminium

Eine informelle Arbeitsgruppe legte einen ersten Entwurf über sehr umfangreiche Vorschriften für den Bau, die Prüfung, die Kennzeichnung und den Betrieb von Tiegeln vor, in denen flüssiges Aluminium befördert wird. Flüssiges Aluminium gilt wegen seiner Beförderung unter hohen Temperaturen als Gefahrgut. Die Tiegel, in denen das flüssige Aluminium enthalten ist, wurden bisher nach den von der zuständigen Behörde des Ursprungslandes festgelegten Bedingungen gebaut. Da geschmolzenes Aluminium teilweise auch grenzüberschreitend befördert wird und bei Unfällen festgestellt wurde, dass die nationalen Anforderungen sehr unterschiedlich sind, erkannte man die Notwendigkeit, international abgestimmte Bauvorschriften in die Gefahrgutvorschriften aufzunehmen.

## Informelle Arbeitsgruppe über die Beförderung gefährlicher Abfälle

Die Vorschriften des RID/ADR/ADN eignen sich nur bedingt für die Beförderung von Abfällen. Eine informelle Arbeitsgruppe soll Vorschriften erarbeiten, welche die vorschriftenkonforme Beförderung von Abfällen erleichtern sollen. Diese Arbeitsgruppe befasst sich momentan mit folgenden Themen:

- In Sammlungen von gebrauchten Haushaltsverpackungen werden oft auch Druckgaspackungen (Aerosole) entsorgt, die gefährliche Produkte enthalten. Dies führt dazu, dass die erste Beförderung der Abfälle zur Sortieranlage nicht den Gefahrgutvorschriften entspricht. In diesem Zusammenhang kam es bereits zu Bränden in Müllfahrzeugen, in denen der Abfall zusammengepresst wird.
- Für Kunststoffverpackungen ist die chemische Verträglichkeit mit dem Füllgut nachzuweisen. Da die Zusammensetzungen von Abfallgemischen ständig variieren, sind die im RID/ADR/ADN enthaltenen Prüfungen der chemischen Verträglichkeit nicht zweckmäßig.

- In zusammengesetzten Verpackungen dürfen verschiedene Variationen von Innenverpackungen eingesetzt werden, ohne dass eine erneute Prüfung durchgeführt werden muss. Die Varianten von Innenverpackungen, die in Entsorgungseinrichtungen abgeliefert werden und anschließend zusammengepackt werden müssen, gehen jedoch über diese zugelassenen Variationen weit hinaus. Aus Sicherheitsgründen ist es zudem nicht realistisch, jede einzelne Verpackung, die Abfälle enthält, umzupacken.

## Fazit

Die vorstehend beschriebenen Änderungen geben kein vollständiges Bild der Aktivitäten der Abteilung für die Beförderung gefährlicher Güter 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.

## 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 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.

### 57. Tagung des RID-Fachausschusses

Die 57. Tagung des RID-Fachausschusses, bei der alle auf der 12. (Videokonferenz, 24. bis 26. November 2020), 13. (Genf/hybrid, 15. bis 18. November 2021) und 14. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Bern/hybrid, 23. Mai 2022) für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2023 vorgeschlagenen Änderungen angenommen wurden, fand am 24. Mai 2022 als Hybrid-Konferenz statt.

Der RID-Fachausschuss, dem die 14. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe mit einer Vorbereitung der letzten Beschlüsse der Gemeinsamen Tagung zu den Änderungen 2023 vorangegangen war, genehmigte einstimmig die vorgeschlagenen Änderungen. Die Notifizierungstexte wurden den RID-Vertragsstaaten am 1. Juli 2022 mit einer Depositarnotifikation zur Kenntnis gebracht. Da von den RID-Vertragsstaaten kein Widerspruch eingelegt wurde, konnten die Änderungen wie vorgesehen zum 1. Januar 2023 in Kraft gesetzt werden.

## 15. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses

Die 15. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wurde im Rahmen einer Hybrid-Sitzung am 23. und 24. November 2022 in Bern abgehalten. Sie befasste sich mit einem Fehlerverzeichnis zu den Notifizierungstexten für die Ausgabe 2023 des RID sowie mit verschiedenen Interpretationsfragen zum RID. Es erfolgte auch eine Berichterstattung über die Arbeiten in der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses, die am 22. November 2022 zusammengetreten war, um sich mit den im RID enthaltenen fahrzeugtechnischen Vorschriften zu befassen, die gegebenenfalls bei der Festlegung von Anforderungen an die digitale automatische Kupplung (DAK) berücksichtigt werden müssten.

Die Arbeitsgruppe war sich einig, dass die RID-Vorschrift, die für Kesselwagen einen Mindestabstand zwischen der Kopfträgerenebene und dem am weitesten vorstehenden Punkt am Tankkörper von 300 mm fordert, bei mit DAK ausgerüsteten Kesselwagen künftig entfallen kann.

Sie war sich auch einig, dass das Unterschreiten des momentan für Kesselwagen für sehr gefährliche Stoffe geforderten Arbeitsaufnahmevermögens von 800 kJ je Wagenende sicherheitstechnisch vertretbar ist. Bei den meisten Güterwagen wurde in der Vergangenheit bei der Konstruktion die so genannte UIC-Tasche, ein Freiraum im Untergestell des Wagens, berücksichtigt, die eine spätere Ausrüstung der Wagen mit Mittelpufferkupplungen ermöglichen sollte. Die UIC-Tasche bietet Raum für eine DAK AX mit einem Gesamtarbeitsaufnahmevermögen von 675 kJ. DAK AX sind Standard-DAK mit einem elastischen (reversiblen) Arbeitsaufnahmevermögen von 75 kJ und einem Energieverzehrelement mit einem plastischen (irreversiblen) Arbeitsaufnahmevermögen von 600 kJ. Wegen des eingeschränkten Raums ist derzeit kein höheres Arbeitsaufnahmevermögen möglich, ohne in den Bau des Untergestells eingreifen zu müssen.

Die Arbeitsgruppe empfahl auch, für Gaskesselwagen, für die bisher keine Energieverzehrelemente vorgeschrieben sind, statt DAK C mit einem Arbeitsaufnahmevermögen von 140 kJ generell DAK AX zu verwenden. Dies stellt eine kostengünstigere Lösung dar, weil das Arbeitsaufnahmevermögen von DAK C durch ein Hydraulikelement erzielt wird, das in der Instandhaltung sehr teuer ist. Darüber hinaus hängt die Wirkung des Hydraulikelements sehr stark von der Auflaufgeschwindigkeit ab.

Schwieriger gestaltete sich die Diskussion, ob eine Sondervorschrift, die für Kesselwagen zur Beförderung giftiger Gase und flüssiger Stoffe gilt, für die ein Berechnungsdruck von 15 oder 21 bar erforderlich ist, und die Maßnahmen zur Verhinderung einer Überpufferung oder zur Begrenzung der durch Überpufferungen hervorgerufenen Schäden enthält, vollständig entfallen kann. Der in der Sondervorschrift geforderte Widerstand gegen eine vertikale Kraft von 150 kN wird nach Aussage der Industrie von DAK erreicht. Darüber hinaus ist ein sicheres Verriegeln der DAK bis zu einer Geschwindigkeit von 36 km/h sichergestellt. Einige Delegationen bemängelten jedoch, dass die bauartbedingte Erfüllung einer in der bisherigen Sondervorschrift abgebildeten Maßnahme dazu führen könnte, dass eine Erhöhung der Wanddicke der Tankböden, ein Sandwich-Cover an Tankböden oder die Montage von Schutzschilden in Zukunft nicht mehr umgesetzt würden. Dadurch könnte die Sicherheit bei der Beförderung dieser besonders gefährlichen Stoffe verringert werden.

Die Arbeitsgruppe wird sich in Zukunft auch noch mit der durch die DAK sichergestellten elektrischen Energieversorgung befassen müssen, weil bei Gefahrgutwagen ein Explosionsschutz gewährleistet sein muss. Ein besonderes Augenmerk muss auch auf den so genannten Dominoeffekt geworfen werden, der in Nordamerika bei Entgleisungen festgestellt worden war, bei denen es wegen der starren Kupplung zu einem Umstürzen zahlreicher Wagen im Zugverband gekommen war. Diese Unfälle hatten zu einer Überarbeitung der Konstruktion von nordamerikanischen Kupplungen geführt, die nun ein Verdrehen der Kupplung zulassen, wodurch eine Übertragung des Drehmoments verringert wird.

Die Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ befasste sich auch mit besonders großen Tankcontainern. Sie nahm einen Erfahrungsbericht der chemischen Industrie zur Kenntnis, in dem dargelegt wurde, dass bei Untersuchungen von besonders großen Tankcontainern und Container-Tragwagen, die regelmäßig über Ablaufberge in Rangierbahnhöfen gefahren wurden, keine Ermüdungserscheinungen festgestellt wurden.

## ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN ORGANISATIONEN

### 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 mehrheitlich asiatische Staaten. Auf der Grundlage der Änderungen 2023 zum RID wurde auch die Anlage 2 zum SMGS geändert, deren geänderte Fassung zum 1. Juli 2023 in Kraft treten wird.

### UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter

Die Abteilung für die Beförderung gefährlicher Güter nahm an der 60. und 61. Tagung des Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter des Wirtschafts- und Sozialrates der Vereinten Nationen (ECOSOC) als Beobachter teil. Die bei diesen Tagungen getroffenen Entscheidungen wurden am 9. Dezember 2022 vom Expertenausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter und das Global harmonisierte System zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien des ECOSOC verabschiedet und fließen in die 23. überarbeitete Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter (UN-Modellvorschriften) ein. Sie werden im Rahmen der Harmonisierung in die RID-Ausgabe 2025 übernommen.

### Andere Organisationen

Die Abteilung für die Beförderung gefährlicher Güter nahm darüber hinaus an den Tagungen der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE), der Expertengruppe für die Beförderung gefährlicher Güter der Europäischen Kommission und der UIC-Expertengruppe für die Beförderung gefährlicher Güter teil.

### Vorstellung der Änderungen 2023 zum RID

Bei zwei Veranstaltungen wurden einem großen Publikum die Änderungen 2023 zum RID vorgestellt und Fragen zu den Hintergründen beantwortet.

## ÜBERBLICK ÜBER DIE 2022 DURCHGE- FÜHRTEN TAGUNGEN

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung  
**14. bis 18. März**

14. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe  
des RID-Fachausschusses  
**23. und 24. Mai**

57. Tagung des RID-Fachausschusses  
**24. Mai**

6. Sitzung der Gemeinsamen  
Koordinierungsgruppe aus  
Sachverständigen (zusammen mit der  
Abteilung TECH und der Europäischen  
Kommission)  
**6. September**

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung  
**12. bis 16. September**

19. Tagung der Arbeitsgruppe  
„Tank- und Fahrzeugtechnik“ des  
RID-Fachausschusses  
**22. November**

15. Tagung der Ständigen  
Arbeitsgruppe des RID-  
Fachausschusses  
**23. und 24. November**

# Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen

Die Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE) ist eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, die in einem koordinierten Verfahren die folgenden Gremien berät oder ihnen Anträge unterbreitet:

- RID-Fachausschuss und Fachausschuss für technische Fragen der OTIF sowie
- Ausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter und Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit der EU.

Ziel ist es, die RID-Vorschriften und die Rechtsvorschriften für die Interoperabilität und Sicherheit der Eisenbahn, insbesondere die ETV/TSI, aufeinander abzustimmen und kohärenter zu gestalten.

Die 5. Tagung der JCGE fand am 6. September 2022 in hybrider Form in Bern statt.

Die JCGE überprüfte die Entwicklung der Anforderungen an die Beanspruchungen, denen Kesselwagen bei der höchstzulässigen Beladung standhalten müssen. Diese Anforderungen sind sowohl im RID als auch in der TSI/ETV Güterwagen festgelegt. In der TSI/ETV wird auf die Norm EN 12663-2 verwiesen, die sich seit April 2022 in Überarbeitung befindet. Bis zur Fertigstellung der EN-Norm empfahl die JCGE, die TSI/ETV-Anwendungsleitfäden als Referenz zu verwenden.

Die JCGE diskutierte Ansätze zur Überarbeitung der RID-Sondervorschriften TE 22 (Energieverzehrelemente/Crashpuffer) und TE 25 (Überpufferungsschutz) im Hinblick auf die Einführung von digitalen automatischen Kupplungen (DAK). Die technischen Anforderungen für DAK wurden von einer thematischen Arbeitsgruppe zu DAK im Güterverkehr der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) entwickelt. Darüber hinaus hat das Sekretariat der OTIF an zwei von der ERA organisierten Workshops zur Harmonisierung der Anforderungen der TSI und des RID teilgenommen. Diese Arbeiten werden im Jahr 2023 fortgesetzt.



Ferner erwog die JCGE eine Überarbeitung der Sondervorschriften TE 22 und TE 25 im Zusammenhang mit der Bewältigung der mit besonders großen Tankcontainern verbundenen Rangierrisiken. Zur Ermittlung der Notwendigkeit möglicher Änderungen am RID und an den TSI/ETV werden weitere Studien durchgeführt.

Die JCGE überprüfte die Entwicklungen bei der Umsetzung der EU-Verordnung über elektronische Frachtbeförderungsinformationen aus dem Jahre 2020 (eFTI), der TSI/ETV betreffend Telematikanwendungen für den Güterverkehr (TAF) und des RID. Gemäß der eFTI-Verordnung müssen die EU-Mitgliedstaaten Informationen über die Beförderung beliebiger Güter über verschiedene Verkehrsträger hinweg in digitaler Form austauschen. Das in der TSI/ETV TAF in Bezug genommene technische Dokument enthält ein Datenmeldungsmodell für Sendungen und Gefahrgutinformationen, das mit den im RID geforderten Informationen harmonisiert ist. Im RID ist die Verwendung des elektronischen Datenaustauschs zur Erfüllung der Dokumentationsanforderungen des Kapitels 5.4 RID erlaubt, wofür auf der Website der OTIF ein Leitfaden veröffentlicht wurden.

Bei der Tagung der JCGE teilte die Eisenbahnindustrie der Europäischen Kommission und der ERA mit, dass die EU-Vorschriften zur Eisenbahnsicherheit und die entsprechenden RID-Vorschriften unterschiedlich ausgelegt werden könnten. Dies könnte sich auf die Art und Weise auswirken, wie Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber mit der Sicherheit und ihrer rechtlichen Verantwortung umgehen. Es könnte auch Unterschiede bei der Anwendung der Vorschriften in den verschiedenen Ländern geben. Das Thema bedarf weiterer Untersuchungen und Lösungen.

Schließlich erörterte die JCGE die Abschaffung oder Harmonisierung nationaler Vorschriften und betonte, dass mehr Klarheit in Bezug auf die nationalen Vorschriften für die Zulassung von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter erforderlich sei.

# Förderung einer sicheren technischen Interoperabilität

## Bas LEERMAKERS

Leiter der Abteilung für technische Interoperabilität

## KONTEXT DER TÄTIGKEITEN IM JAHR 2022

Im Laufe des Jahres 2022 wurden die Einschränkungen und Anpassungen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie nach und nach aufgehoben. Der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) und seine ständige Arbeitsgruppe WG TECH hielten all ihre Tagungen in einem hybriden Format ab, das eine Teilnahme in Präsenz oder online ermöglichte. Auch die meisten Partnerorganisationen organisierten ihre Tagungen weiterhin in einem hybriden Format oder als Online-Konferenz. Auf diese Weise konnten die Mitarbeitenden der Abteilung für technische Interoperabilität die Tätigkeiten genauer verfolgen, als dies möglich gewesen wäre, wenn sie vor Ort an allen Tagungen hätten teilnehmen müssen.

Sowohl bei den Tagungen als auch extern arbeitete das Sekretariat weiterhin eng mit den Mitgliedstaaten, der EU, den Sektorverbänden und anderen Partnern zusammen.

## ENTWICKLUNGEN IM BEREICH DER ER APTU

Die ER APTU sind die Grundlage, auf der der CTE die einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) annimmt. Die ETV müssen geändert werden, um eine kontinuierliche Anpassung an den technischen Fortschritt zu gewährleisten und die Gleichwertigkeit mit den entsprechenden in der EU angewandten technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) zu wahren.

Alle geltenden Bestimmungen, einschließlich der aufgehobenen, sind auf der Website der OTIF veröffentlicht unter [Referenztexte > Technische Interoperabilität > Vorschriften und sonstige Bestimmungen](#).

## ETV GEN-E und ETV GEN-G

Die WG TECH erarbeitete Vorschläge für die Revision der ETV GEN-E betreffend die Qualifikation und Unabhängigkeit von Prüforganen vom 1. Dezember 2011. Ziel war es, die Vorschriften zu vereinfachen und die ETV an die neuesten in der EU geltenden Bestimmungen anzupassen.

Die WG TECH erarbeitete ebenfalls Vorschläge für die Revision der ETV GEN-G betreffend die gemeinsame Sicherheitsmethode zur Evaluierung und Bewertung von Risiken vom 1. Dezember 2016. Die Revision würde den Anwendungsbereich der ETV GEN-G erweitern, sodass sie in Zukunft auch im Rahmen der ER EST angewendet werden kann. Diese Vorschläge beziehen sich hauptsächlich auf betriebliche und organisatorische Änderungen, einschließlich Änderungen des Sicherheitsmanagementsystems der Eisenbahnunternehmen.



Der CTE wird die Vorschläge für die Revision der ETV GEN-E und ETV GEN-G im Jahr 2023 prüfen.

## ETV TAF

Im Jahr 2022 hat der CTE eine überarbeitete Fassung der ETV betreffend Telematikanwendungen für den Güterverkehr (ETV TAF) angenommen und die alte Fassung aufgehoben. Die Revision gewährleistet weiterhin eine vollständige Äquivalenz im Sinne der ER APTU und ATMF zwischen den EU- und COTIF-Vorschriften. Diese Äquivalenz gewährleistet eine gemeinsame Rechtsgrundlage für den Datenaustausch im internationalen Verkehr aus der und in die EU und im Verkehr zwischen Nicht-EU-Vertragsstaaten, die die ETV TAF anwenden.

Zu den Änderungen gehören die Anforderung, dass die Nicht-EU-Vertragsstaaten das Sekretariat der OTIF über ihre nationale Kontaktstelle informieren müssen, die Hinzufügung von Bestimmungen über die Trassenzuweisung und die Zuglaufmeldungen sowie die Ersetzung der Bestimmungen über die Zugbildung durch einen Verweis auf die ETV betreffend Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität (ETV TCRC).

Die überarbeitete ETV TAF tritt am 1. Januar 2023 in Kraft.



## ENTWICKLUNGEN IM ANWENDUNGSBEREICH DER ER ATMF

### Überarbeitung der Anlage B zu den ER ATMF betreffend Abweichungen

Der CTE hat eine vollständige Überarbeitung von Anlage B zu den ER ATMF betreffend Abweichungen von der Anwendung der ETV angenommen und die vorherige Fassung aufgehoben.

Die überarbeitete Anlage B zu den ER ATMF enthält im Vergleich zur vorherigen Fassung vereinfachte Bestimmungen. Der Anwendungsbereich und die Regeln für Abweichungen wurden überarbeitet und die Zuständigkeiten der zuständigen Behörden der Vertragsstaaten wurden gestärkt. Alle Aufgaben und Funktionen des Generalsekretärs der OTIF wurden gestrichen.

Die Richtlinien für die Gewährung oder Ablehnung von Abweichungen sind in demselben Dokument wie die Vorschriften enthalten, was den zuständigen Behörden helfen dürfte, die Vorschriften einheitlich anzuwenden.

Die überarbeitete Anlage B zu den ER ATMF tritt am 1. Januar 2023 in Kraft.

### Austausch von Informationen über die Ursachen von Unfällen und Zwischenfällen

Der CTE hat ein Verfahren zum Austausch von Informationen über die Ursachen von Unfällen, Zwischenfällen und schweren Beschädigungen im internationalen Verkehr eingeführt. Die Rechtsgrundlage hierfür ist Artikel 16 § 4 ER ATMF. Zu diesem Zweck werden alle Vertragsstaaten aufgefordert, den Generalsekretär der OTIF über die Ursachen von Unfällen, Zwischenfällen und schweren Beschädigungen im internationalen Verkehr zu informieren, die sich auf ihrem Gebiet ereignet haben. Der Generalsekretär wiederum macht die gemeldeten Informationen über die Website der OTIF zugänglich und informiert alle zuständigen Behörden in einem Rundschreiben über die veröffentlichten Informationen.

Die Informationen sind auf der Website der OTIF öffentlich zugänglich unter [Tätigkeiten > Technische Interoperabilität > Unfallberichte/ Zwischenfallberichte](#).

## Überarbeitung der ER ATMF betreffend ECM

Im Jahr 2021 hielt der CTE eine Überarbeitung der ER ATMF betreffend die für Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) für erforderlich. Der Geltungsbereich der Zertifizierung der ECM sollte über Güterwagen hinaus ausgedehnt werden, sodass er alle Arten von Fahrzeugen einschließt. Darüber hinaus mussten die Verweise auf veraltete EU-Rechtsvorschriften entfernt oder aktualisiert werden.

Änderungen an den ER ATMF müssen vom Revisionsausschuss der OTIF beschlossen werden. Der CTE ersuchte daher den Revisionsausschuss, Artikel 3a § 5 und Artikel 15 § 2 der ER ATMF zu überarbeiten und die Erläuternden Bemerkungen entsprechend zu ändern.

Nach diesem Ersuchen gaben die Arbeitsgruppe der Rechtsexperten und ihr Nachfolgegremium, der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit, in der zweiten Hälfte des Jahres 2021 eine Stellungnahme zur Anerkennung von ECM-Zertifikaten ab. Der Ad-hoc-Ausschuss vertrat die Ansicht, dass der Begriff „gegenseitige Anerkennung“ für diese Zertifikate nicht verwendet werden sollte. Da dieser Begriff im Ersuchen des CTE verwendet wurde, führte dies zu einer Verzögerung der Abstimmung über die entsprechenden Dokumente.

Im Juli 2022 schlug der CTE einen neuen Wortlaut vor. Im Oktober 2022 nahm der Revisionsausschuss die Änderungen im schriftlichen Verfahren an. Voraussichtlich werden die Änderungen der ER ATMF am 1. November 2023 in Kraft treten.

Die angenommenen Texte sind auf der Website der OTIF verfügbar unter [Tätigkeiten > Revisionsausschuss > Berichte](#).

## Fahrzeugregister

Nach einem Beschluss des CTE erinnerte der Generalsekretär der OTIF die Vertragsstaaten an ihre Pflichten gemäß den Spezifikationen für Fahrzeugregister. Die Vertragsstaaten wurden außerdem aufgefordert, der OTIF ihre Eintragungsstelle und den Ort (Internetadresse) des Fahrzeugregisters mitzuteilen und den Generalsekretär darüber zu informieren, wie berechtigte Nutzer Zugang zu den gemeldeten Daten erhalten können.

Der Ausschuss forderte das Sekretariat der OTIF außerdem auf, diese Informationen auf der Website der OTIF in Form einer Liste aller Fahrzeugregister zu veröffentlichen, einschließlich Informationen darüber, wie die Eintragungsstelle jedes Vertragsstaates kontaktiert werden kann und wie berechtigte Nutzer Zugriffsrechte erhalten können.

Die gemeldeten Informationen sind verfügbar unter: [http://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3D-Technical-Interoperability/3D3-Registers/220405\\_Web\\_table\\_vehicle\\_registration\\_entities.pdf](http://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3D-Technical-Interoperability/3D3-Registers/220405_Web_table_vehicle_registration_entities.pdf)

## ENTWICKLUNGEN IM ANWENDUNGSBEREICH DER ER EST

Im September 2018 hat die 13. Tagung der Generalversammlung die ER EST angenommen. Die ER EST enthalten Vorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr. Sie enthalten allgemeine Grundsätze und Verantwortlichkeiten für den grenzüberschreitenden Betrieb von Zügen für Staaten, die die ER APTU und ATMF bereits vollständig anwenden. Die Vorschriften sind mit den EU-Bestimmungen zur Sicherheit des Eisenbahnsystems vereinbar. Das Inkrafttreten der ER EST steht noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung von zwei Dritteln der OTIF-Mitgliedstaaten.

Bei der Annahme der ER EST hat die Generalversammlung dem CTE empfohlen, Vorschläge für Anlagen zu den ER EST auszuarbeiten, bevor die ER EST in Kraft treten. Die Vorschläge könnten dann vom CTE unverzüglich nach Inkrafttreten der ER EST angenommen werden.

In einem ersten Schritt prüfte der CTE im Jahr 2022 Entwürfe für die ersten beiden Anlagen der ER EST.

Anlage A der ER EST würde eine gemeinsame Sicherheitsmethode (CSM) bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme festlegen, die von den Bescheinigungsbehörden bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen und von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern bei der Entwicklung, Umsetzung, Aufrechterhaltung und Verbesserung ihrer Sicherheitsanlagen anzuwenden ist.

Anlage B der ER EST würde eine gemeinsame Sicherheitsmethode (CSM) für die Kontrolle enthalten, die von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwenden ist.

Die Vorschlagsentwürfe für die Anlagen A und B der ER EST sind auf der Website der OTIF verfügbar unter [Tätigkeiten > Technische Interoperabilität > Fachausschuss für technische Fragen > Arbeitsdokumente > 2022](#).

In einem zweiten Schritt hat die WG TECH im Jahr 2022 mit der Ausarbeitung von Texten für Anlage C der ER EST begonnen, die ein harmonisiertes Verfahren für die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen betreffen. Der Entwurf des Vorschlags wird 2023 vom CTE geprüft werden.


## ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG DER UMSETZUNG

### Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF durch die OTIF-Mitglieder

Im Jahr 2021 begann der CTE mit der Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF durch die OTIF-Mitglieder. Er einigte sich auf ein schrittweises Vorgehen und begann mit einem Fragebogen, der an die Mitgliedstaaten und die EU verschickt wurde. Er enthielt 12 Fragen, die sich auf Folgendes bezogen:

- Ob und wie die Vertragsstaaten und die EU die ihnen obliegenden Bestimmungen, wie sie in den ER APTU und ATMF und deren Anhängen und ETV festgelegt sind, umgesetzt haben und anwenden;
- Anwendungsbereich der Bestimmungen, beispielsweise die Anzahl der Fahrzeuge und das Verkehrsaufkommen, die sich auf die ER APTU und ATMF stützen, als quantitative Maßnahme der Relevanz;
- Relevanz der Vorschriften, wie sie von den Beamten in den Vertragsstaaten und der EU wahrgenommen wird, als qualitative Maßnahme für die Relevanz.

Ziel dieses ersten Schritts der Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF war es, Informationen über die allgemeine, hochrangige Umsetzung der Bestimmungen durch die Vertragsstaaten und die EU zu erhalten.



Im Jahr 2022 überprüfte der CTE die Ergebnisse und Schlussfolgerungen des ersten Schritts. Die Antworten lieferten nützliche Informationen, die in das Arbeitsprogramm des CTE und die Tätigkeiten des Sekretariats einfließen. Der Ausschuss beschloss, seinen Ansatz zur Überwachung und Bewertung zu erweitern, mit folgenden Absichten:

- Versuch, einen besseren Überblick über den Einsatz von Fahrzeugen im internationalen Verkehr und über das Verkehrsaufkommen zu erhalten, indem die repräsentativen Gremien des Sektors (z.B. CER, ERFA, UIP und UIC) einbezogen werden;
- Verständnis, wie die Prüforgane in der Praxis die Regeln und Verfahren zur Bewertung von Fahrzeugen oder Fahrzeugtypen anwenden, um festzustellen, ob sie die ETV erfüllen;
- Verständnis, wie die zuständigen Behörden in der Praxis die Regeln und Verfahren für die Ausstellung von Fahrzeugzulassungen anwenden;
- Einholung einer Meinung darüber, ob die Einhaltung der ETV im Hinblick auf die Zulassung zur nationalen Verwendung in den Vertragsstaaten von Bedeutung ist.

Die WG TECH erarbeitete Vorschläge, die vom CTE im Jahr 2023 geprüft werden sollen.

## ZUSAMMENARBEIT UND VERBREITUNG

Die Abteilung für technische Interoperabilität pflegte die Beziehungen zu mehreren anderen Organisationen und erläuterte die Relevanz ihrer Arbeit bei mehreren Sitzungen außerhalb der OTIF.

Die Zusammenarbeit zwischen dem Sekretariat der OTIF, der ERA und der GD MOVE basiert auf einer Verwaltungsvereinbarung aus dem Jahr 2020. Im Rahmen ihres Aufgabenbereichs hat die Abteilung für technische Interoperabilität ihre Tätigkeiten weiterhin eng mit diesen beiden Partnern koordiniert. Sie nahm als Beobachter an den Arbeiten der ERA zur Weiterentwicklung der TSI teil, einschließlich der Anforderungen für Reisezugwagen, die digitale automatische Kupplung, Telematikanwendungen, ein Akkreditierungssystem für Bewertungsstellen und für die Erleichterung des kombinierten Verkehrs. Ziel dieser Teilnahme ist es, die Kompatibilität der Vorschläge mit dem COTIF zu



prüfen und zu gewährleisten, dass sie die Interoperabilität zwischen den EU- und Nicht-EU-Vertragsstaaten erleichtern würden. Darüber hinaus nahm sie als Beobachter an den Sitzungen des Ausschusses für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC) der Europäischen Union und an den Sitzungen seiner vorbereitenden Expertengruppe teil. Im RISC treffen sich die EU-Mitgliedstaaten mit der Europäischen Kommission, um ihre Meinung zu Vorschlägen für EU-Vorschriften abzugeben. Außerdem nahm sie als Beobachter an den Sitzungen des Digital Transport and Logistics Forum (DTLF) teil, einer EU-Initiative, die die Digitalisierung des Transport- und Logistiksektors vorantreiben soll. Das DTLF bringt Akteure aus dem öffentlichen und privaten Sektor zusammen, um die Entwicklung und Umsetzung digitaler Lösungen zu erleichtern, die die Effizienz, Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit des Sektors verbessern.

Die Abteilung für technische Interoperabilität nahm an mehreren Tagungen und Schulungsseminaren im Rahmen des EUMedRail-Projekts teil, das von der ERA koordiniert wurde. Sie förderte die Anwendung des COTIF und den Beitritt der Länder des südlichen Mittelmeerraumes zur OTIF.

Gemeinsam mit der Abteilung für Verwaltung und Finanzen vertrat die Abteilung für technische Interoperabilität das Sekretariat der OTIF bei den Sitzungen der UNECE-Expertengruppe für die dauerhafte Identifizierung von rollendem Eisenbahnmateriale. Diese Gruppe erarbeitete Regeln, wie eine eindeutige Nummer, die gemäß dem Protokoll von Luxemburg vergeben wird, in Zukunft auf Eisenbahnfahrzeugen angebracht werden soll. Diese Arbeit wurde im Jahr 2022 erfolgreich abgeschlossen.

Auf der Grundlage einer gemeinsamen Absichtserklärung mit dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) fand 2022 ein Verbindungstreffen auf Managementebene statt, das die Abteilung für technische Interoperabilität im Namen des Sekretariats der OTIF koordinierte.

Die Abteilung für technische Interoperabilität hat ihre Beziehungen zur Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) durch die Teilnahme am 5. Komitee und durch den Empfang eines OSShD-Vertreters bei den jeweiligen OTIF-Tagungen gepflegt.

## ÜBERBLICK ÜBER DIE 2022 DURCHGE- FÜHRTEN TAGUNGEN

14. Tagung des CTE  
**14. und 15. Juni**

46. Tagung der WG TECH  
**16. Juni**

5. Tagung JCGE (gemeinsam mit der  
RID-Abteilung und der Europäischen  
Kommission)  
**6. September**

47. Tagung WG TECH  
**7. September**

48. Tagung WG TECH  
**15. und 16. November**

# Gewährleistung der ordnungsgemäßen Funktion des Sekretariats und der effizienten Erbringung von Dienstleistungen für die Mitgliedstaaten

## Lunesterline ANDRIAMAHATAHITRY

Leiterin der Abteilung Verwaltung und Finanzen

Der die Abteilung Verwaltung und Finanzen betreffende Teil des Arbeitsprogramms 2022–2023, das auf der 135. Tagung des Verwaltungsausschusses verabschiedet wurde, nennt die Ziele der Abteilung in Bezug auf Finanzen und Humanressourcen, die geplante Renovierung des Sitzes und die Vorbereitungen auf das Inkrafttreten des Protokolls von Luxemburg.

Insgesamt wurden die für 2022 geplanten Ziele erreicht. In den folgenden Abschnitten werden die Erfolge für jedes Ziel detailliert beschrieben.

## KONTROLLE ÜBER DIE REGELMÄSSIGEN AUSGABEN UND DER INVESTITIONSAUSGABEN FÜR DAS RENOVIERUNGSPROJEKT

Auf ihrer 15. Tagung legte die Generalversammlung den Haushaltsrahmen für den Zeitraum 2022–2027 fest. Die Obergrenze beträgt jährlich 4,2 Millionen CHF für wiederkehrende Ausgaben und insgesamt 7,4 Millionen CHF für Ausgaben für die Projekte zur Renovierung des Sitzes und dem vorübergehenden Umzug des Personals. Der vom Verwaltungsausschuss genehmigte Voranschlag für 2022 hält die von der Generalversammlung festgelegten Ausgabenobergrenzen ein.

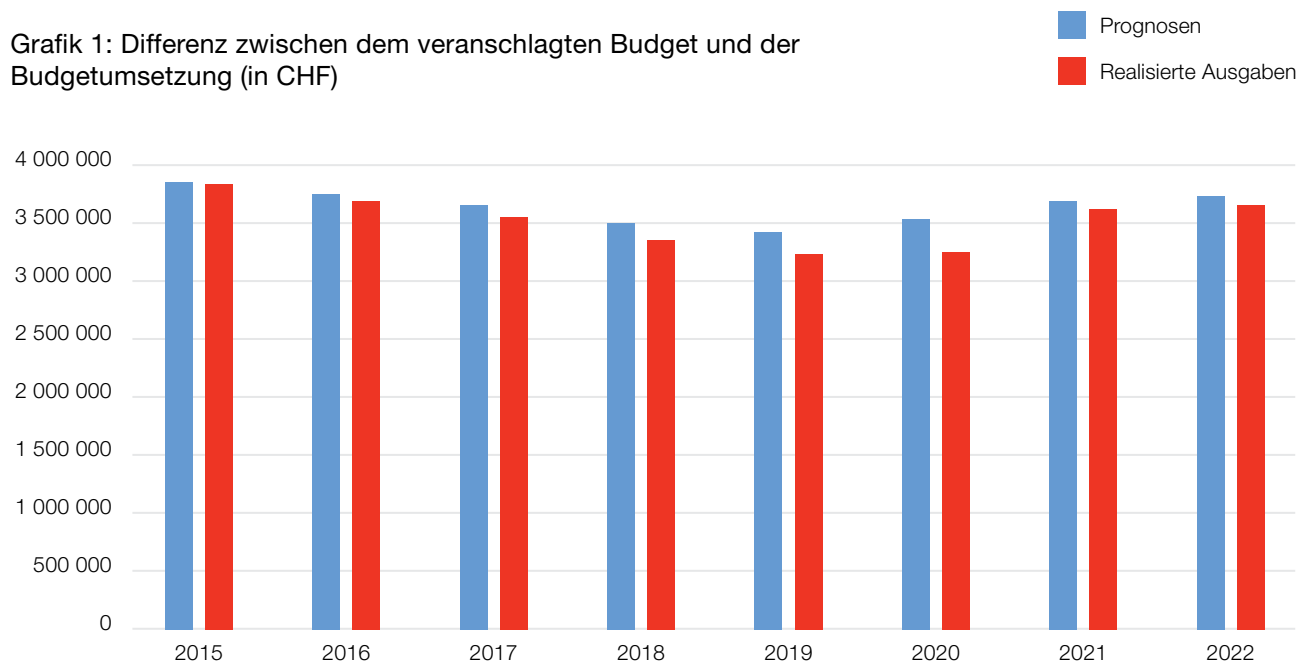
## Haushaltsleistung

Für 2022 genehmigte der Verwaltungsausschuss ein Budget von 3.721.779 CHF für wiederkehrende Ausgaben und 402.642 CHF für das Projekt zur Renovierung des Sitzes, d. h. insgesamt ein veranschlagtes Budget von 4.124.421 CHF.

Bei Abschluss des Haushaltsjahres 2022 beliefen sich die Ausgaben der Organisation auf rund 3,964 Millionen CHF, was einer Budgetumsetzungsrate von etwas mehr als 97 % des genehmigten Gesamtbudgets entspricht.

Die folgende Grafik zeigt, wie sich die Differenz zwischen dem veranschlagten Budget (ohne Renovierung) und dem umgesetzten Budget seit 2015 entwickelt hat.

Grafik 1: Differenz zwischen dem veranschlagten Budget und der Budgetumsetzung (in CHF)



## ANPASSUNG DER HUMANRESSOURCEN

Die Mitarbeiterzahl des Sekretariats im Jahr 2022 bleibt im Vergleich zum Jahr 2021 mit 21 Personen, die 19,3 Vollzeitäquivalenten (VZÄ) entsprechen, unverändert. Das Organigramm des Sekretariats ist online auf der Website der Organisation verfügbar.

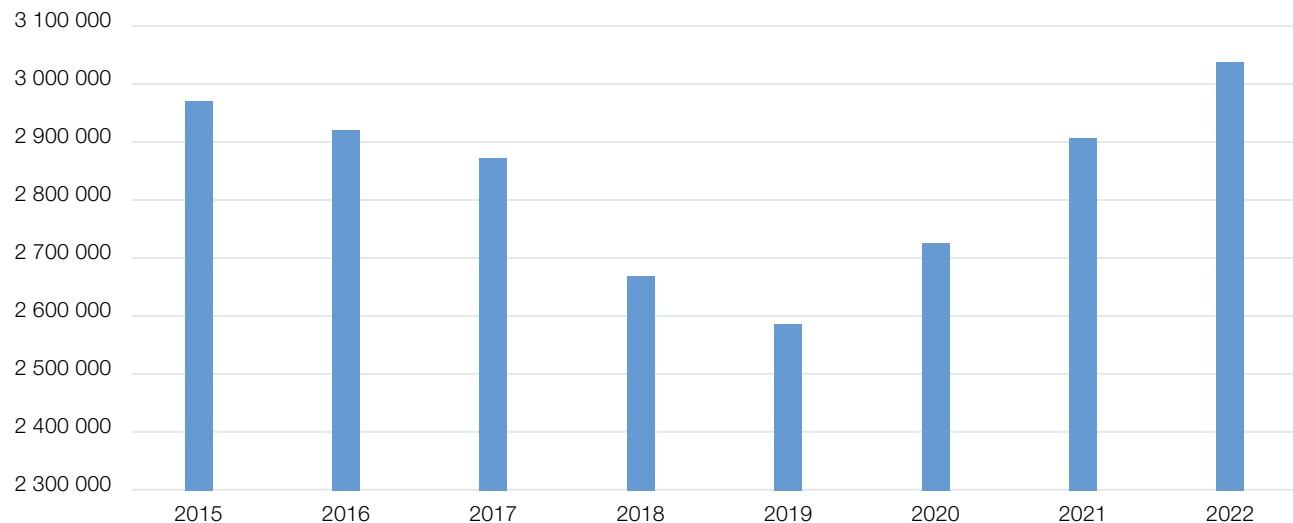
Im Jahr 2022 genehmigte der Verwaltungsausschuss die Einstellung von zwei Personen für die Verwaltungs- und Finanzabteilung und die Rechtsabteilung. Die eingestellten Personen werden jedoch erst 2023 in das Sekretariat eintreten.

### Stand der Personalausgaben

Im Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 beliefen sich die Personalausgaben auf 3,035 Millionen CHF, was etwas mehr als 75 % der Gesamtausgaben der Organisation von 3,980 Millionen CHF entspricht (gegenüber 78 % der Gesamtausgaben im Zeitraum von Januar bis Dezember 2021).

Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der Personalausgaben seit 2015.

Grafik 2: Entwicklung der Personalausgaben (in CHF)



## Einstellungen im Jahr 2022

Auf seiner 136. Tagung genehmigte der Verwaltungsausschuss die Schaffung einer zweijährigen Teilzeitstelle (60 %) für einen polyvalenten Verwaltungsassistenten / eine polyvalente Verwaltungsassistentin in der Abteilung Verwaltung und Finanzen, da das Renovierungsprojekt, der geplante Umzug des Sekretariats in temporäre Räumlichkeiten, die Umsetzung der Empfehlungen der Personalstudie, darunter die Überarbeitung einiger Bestimmungen des Personalstatuts, sowie die Vorbereitung des Inkrafttretens des Protokolls von Luxemburg einen enormen Organisationsaufwand erfordern und in den nächsten zwei Jahren eine hohe Arbeitsbelastung für die Abteilung Verwaltung und Finanzen mit sich bringen werden.

In derselben Tagung genehmigte der Verwaltungsausschuss auch die Schaffung der Stelle eines leitenden Rechtsberaters / einer leitenden Rechtsberaterin in der Rechtsabteilung mit Wirkung zum 1. Mai 2023. Der Stelleninhaber / Die Stelleninhaberin soll die Aufgaben und Funktionen der Rechtsexpertin übernehmen, die nach der Verlängerung ihres Vertrags zum 1. Januar 2024 in den Ruhestand treten wird.

## VERBESSERUNG DER ARBEITS- UND BESCHÄFTIGUNGSBEDINGUNGEN DES PERSONALS

Die neue interne Richtlinie zur Telearbeit für das gesamte Personal, wurde 2022 nach Austausch mit dem Personal angenommen. Der Zwischenbericht über die Prüfung der Humanressourcen wurde dem Verwaltungsausschuss auf seiner 136. Tagung vorgelegt.

### Ausweitung der Telearbeit auf das gesamte Personal

Aufgrund der außergewöhnlichen Umstände, die sich aus der Pandemie ergaben, und im Hinblick auf die Renovierung des Sitzes und den Umzug der Mitarbeitenden ist die Option der Telearbeit nach wie vor eine der besten Möglichkeiten, um die Qualität und Kontinuität der Dienstleistungen in der Zukunft zu gewährleisten.

Eine erste interne Richtlinie zur Telearbeit war vom Verwaltungsausschuss 2019 angenommen worden, ihre Anwendung war jedoch auf die Übersetzungsabteilung der OTIF beschränkt. Seit dem letzten Quartal 2021 wurden Gespräche mit dem Personalrat geführt, um die Möglichkeit der Telearbeit auf das gesamte Personal auszuweiten. Denn die Ausweitung der Möglichkeiten zur Telearbeit in einer Struktur von der Größe der OTIF

erfordert die Einführung gemeinsamer Regeln, um die Verbindung zwischen den einzelnen Personen im Homeoffice und dem übrigen Personal aufrechtzuerhalten, ebenso wie die Verbindung zwischen dem Sekretariat der OTIF und den Mitgliedstaaten.

Die neue interne Richtlinie zur Telearbeit für alle Mitarbeitenden wurde auf der 136. Tagung des Verwaltungsausschusses vorgestellt und trat am 1. Oktober 2022 in Kraft.

## **Studie zu Humanressourcen**

Die zweite Phase der Studie über den Personalbedarf und die Beschäftigungsbedingungen des Sekretariatspersonals wurde im März 2022 eingeleitet und im Juli 2022 abgeschlossen, wobei der Abschlussbericht im August 2022 vorgelegt wurde.

Die zweite Phase der Studie konzentrierte sich auf die Prüfung der Humanressourcen und der beruflichen Entwicklungsmöglichkeiten und umfasste eine Analyse des derzeitigen und künftigen Personalbedarfs unter Berücksichtigung der Aufgaben der Organisation und der Aussichten auf künftige Mitgliedschaften. Sie sollte auch die Ursachen für besondere Probleme, wie die Anhäufung von Überstunden und nicht genommenen Urlaubstagen, ermitteln.

Da der Abschlussbericht erst im August 2022 beim Sekretariat einging, wurde dem Verwaltungsausschuss bei der 136. Tagung der Zwischenbericht vorgelegt, der von der ausgewählten Beratungsfirma bereitgestellt worden war.

Der Abschlussbericht sowie die Schlussfolgerungen der Studie in Bezug auf Organisation, Arbeitsmethoden, Anwerbung und Bindung von Talenten werden auf der 137. Tagung des Verwaltungsausschusses im Mai 2023 vorgestellt und diskutiert.



## PLÄNE FÜR DIE RENOVIERUNG DES SITZES UND DEN VORÜBERGEHENDEN UMZUG DES SEKRETARIATS

Das Projekt zur Renovierung des Sitzes, das die Abteilung stark beschäftigt hat, ist bereits in die Wege geleitet worden. Die Vorprojekt- und die Projektphase der Bauarbeiten wurden gemäß dem vorgesehenen Umsetzungszeitplan abgeschlossen. Das im letzten Quartal 2022 eingeleitete Projekt für einen vorübergehenden Umzug kommt planmäßig voran.

### Stand des Projekts zur Renovierung des Sitzes

Das Projekt zur Renovierung des Sitzes machte im Jahr 2022 gute Fortschritte. Der Vertrag mit dem Generalplaner wurde wie geplant im Januar 2022 unterzeichnet.

Im Juni 2022 waren die Ziele der Vorprojekt- und Projektphase der Bauarbeiten mit der Fertigstellung der Konstruktions- und Materialentwürfe, der Entwürfe der Ingenieure und Fachpersonen sowie der Pläne erreicht. Ebenso wurden der detaillierte Zeitplan bis zur Schlüsselübergabe sowie die geschätzten Projektkosten dem Verwaltungsausschuss auf seiner 136. Tagung vorgelegt und von diesem genehmigt.

Die Dokumente für das Baubewilligungsgesuch wurden Ende Juni 2022 vom Generalsekretär unterzeichnet und am selben Tag den zuständigen Behörden vorgelegt. Das Baubewilligungsgesuch wurde von den zuständigen Berner Behörden im November 2022 genehmigt, zwei Monate früher als im Projektplan vorgesehen.

Es sei daran erinnert, dass der Verwaltungsausschuss auf seiner 134. Tagung eine Mischfinanzierung für die Renovierung des Sitzes genehmigt hatte: 20 % Reservefonds und 80 % Darlehen der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Das technische Dokument für den Darlehensantrag, das gemeinsam von der Leiterin der Verwaltungs- und Finanzabteilung und dem Projektleiter des Generalplaners verfasst wurde, wurde zusammen mit dem offiziellen Darlehensantrag am 2. September 2022 beim Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten der Schweizerischen Eidgenossenschaft eingereicht.

## Projekt für den vorübergehenden Umzug des Sekretariats der OTIF während der Renovierungsarbeiten

Der Beginn der Renovierungsarbeiten ist für Januar 2024 geplant. Die ersten Vorbereitungsarbeiten wie die Sanierung des Geländes oder Maßnahmen zum Schutz der Kunstwerke am Sitz der OTIF werden jedoch etwa im September 2023 beginnen.

Während der Bauarbeiten müssen die Mitarbeitenden der OTIF in Büros umziehen, die vorübergehend angemietet werden. Der Umzug ist für August 2023 geplant.

Die Abteilung Verwaltung und Finanzen hatte ab November 2022 mehrere Immobilienagenturen kontaktiert. Die Spezifikationen für die Anmietung von Räumlichkeiten wurden geändert, um der Politik der Telearbeit Rechnung zu tragen. Infolgedessen wurde die Fläche der zu mietenden Büros nach unten korrigiert.

Im Anschluss an die Besichtigungen wurden drei verschiedene Räumlichkeiten ermittelt, die den Anforderungen des Sekretariats entsprachen. Die drei Optionen wurden den Mitarbeitenden bei einer Informationsveranstaltung für das Personal im Dezember 2022 vorgestellt.

Die ausgewählten Räumlichkeiten befinden sich unter der folgenden Adresse:

**Worbstrasse 201, 3073 Muri bei Bern.**

Der Generalsekretär informierte das Personal über den im Dezember 2022 gewählten Standort.



## FORTSETZUNG DER VORBEREITUNGEN VOR DEM INKRAFTTRETEN DES PROTOKOLLS VON LUXEMBURG

2021 hatte die 10. Tagung des vorbereitenden Ausschusses im schriftlichen Verfahren beschlossen, einer Kerngruppe, bestehend aus den Ko-Vorsitzenden des vorbereitenden Ausschusses, dem Generalsekretär und der stellvertretenden Generalsekretärin von UNIDROIT, dem Generalsekretär und der Leiterin der Abteilung Verwaltung und Finanzen der OTIF sowie dem Vorsitzenden der Rail Working Group, ein Mandat zu erteilen, um Verhandlungen mit dem kanadischen Unternehmen ISC und SITA über den vorgeschlagenen Wechsel der Kontrolle des Registerführers Regulis zu führen.

Die Verhandlungen wurden 2022 fortgesetzt und führten auch zu einer Einigung über die Änderungen der ursprünglichen Verträge von 2014, die notwendig geworden waren, um insbesondere den technologischen Entwicklungen seit 2014, aber auch der veränderten Rolle des Registers Rechnung zu tragen.

Bei den Verhandlungen wurden auch die Kosten für die OTIF zur Besetzung des Sekretariats der Aufsichtsbehörde für das Internationale Register aufgrund der veränderten wirtschaftlichen Bedingungen nach oben korrigiert. Es sei daran erinnert, dass gemäß dem Beschluss der 7. Generalversammlung die OTIF diese Funktion mit dem Inkrafttreten des Protokolls wahrnehmen wird. Der Verwaltungsausschuss wurde über die Ergebnisse der Verhandlungen informiert.

Im November 2022 genehmigte die 11. Tagung des vorbereitenden Ausschusses den Entwurf der Übertragungsvereinbarung und die Änderungen des Vertrags zur Einrichtung und Führung des Internationalen Registers der Internationalen Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung (rollendes Eisenbahnmaterial).

Es sei daran erinnert, dass das Protokoll von Luxemburg in den Unterzeichnerstaaten in Kraft tritt, wenn die beiden folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- Hinterlegung der vierten Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde durch einen Staat. Das Eisenbahnprotokoll wurde von Luxemburg, Gabun und Schweden ratifiziert; die Europäische Union trat ihm 2009 bei. Das Protokoll wurde von Italien, der Schweiz, Deutschland, Frankreich, Mosambik, dem Vereinigten Königreich und zuletzt 2021 von Spanien und Südafrika unterzeichnet;
- Hinterlegung einer Bescheinigung durch das Sekretariat (OTIF) beim Verwahrer (UNIDROIT), die bestätigt, dass das Internationale Register voll funktionsfähig ist.

# Sicherstellung qualitativ hochwertiger Sprachdienstleistungen

## RECHTZEITIGE ABLIEFERUNG QUALITATIV HOCHWERTIGER ÜBERSETZUNGEN

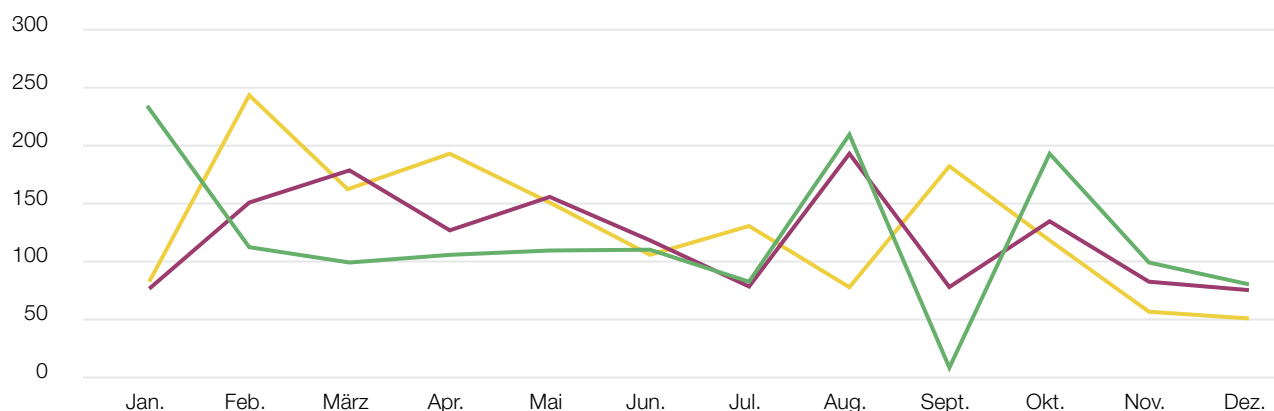
**Joana MEENKEN**  
Leiterin der Übersetzungsabteilung

Das Jahr 2022 kann für die Übersetzungsabteilung in gewisser Weise als „normales“ Jahr ohne besondere Vorkommnisse bezeichnet werden. Die bewährten Arbeitsweisen sowohl in Bezug auf die externen Kooperationen als auch in Bezug auf die hybride Form der Verdolmetschung wurden weiter fortgeführt. Auch in den Bereichen „Terminologie“ und „Redaktionsregeln“ konnten Fortschritte erzielt werden.

### Arbeitsanfall ausgedrückt in Grafiken

Die Entwicklung und Verteilung der Seitenzahlen<sup>1</sup> im Vergleich zum Vorjahr lässt sich wohl am einfachsten bildlich bzw. in konkreten Zahlen darstellen. Zu diesem Zweck folgt zunächst eine Gesamtübersicht aller drei Sprachen, gefolgt von einer getrennten Darstellung der übersetzten und lektorierten Seiten pro Sprache.

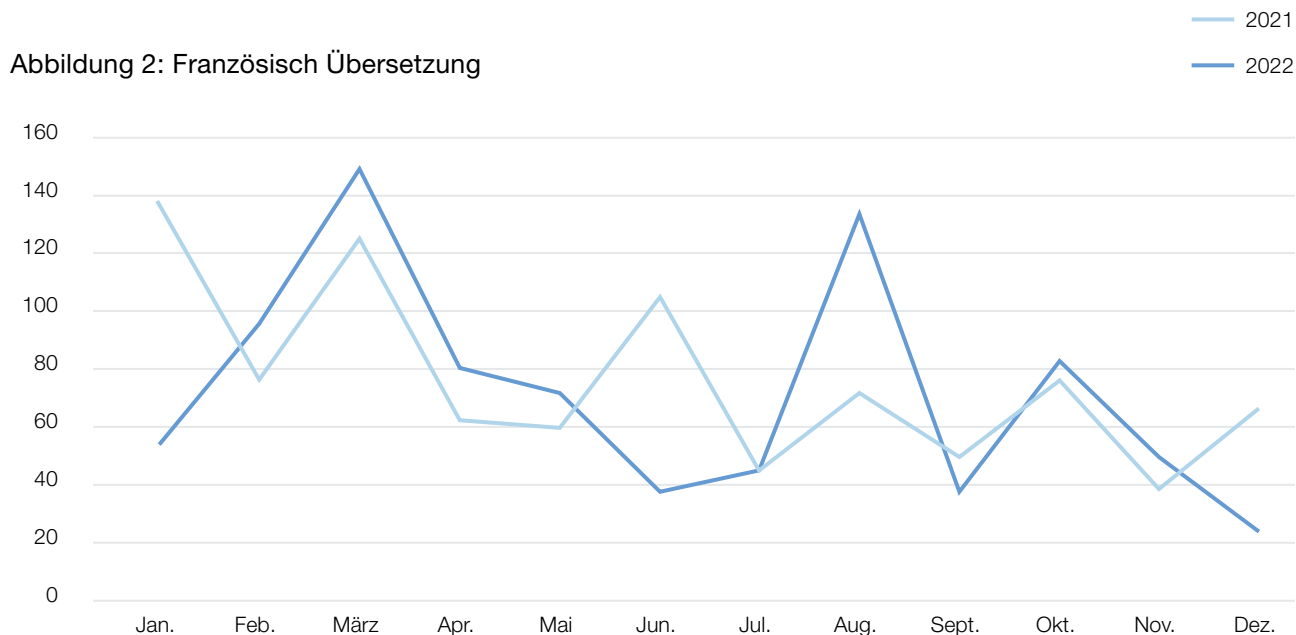
Abbildung 1: Gesamtübersicht aller drei Sprachen 2022



Quelle: eigene Darstellung. Angegeben sind hier wie auch in den nachstehenden Grafiken die über das Jahr verteilt angefallenen Seitenzahlen.

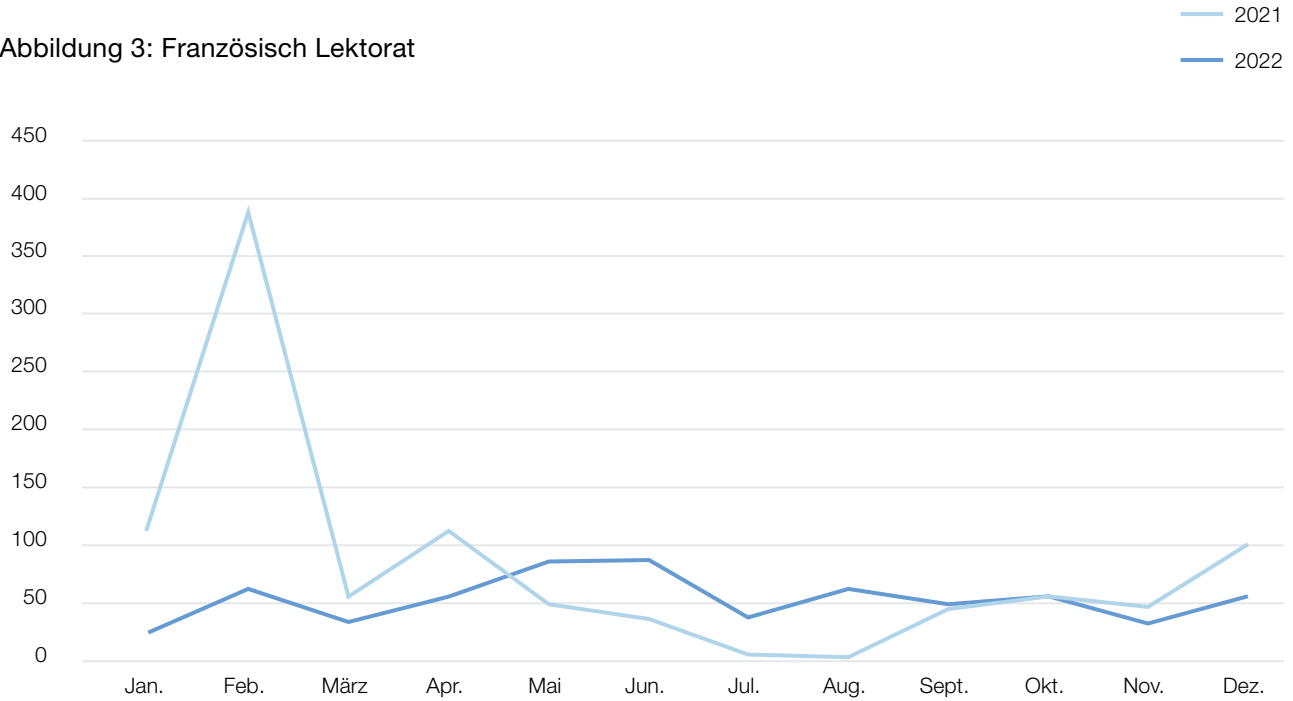
<sup>1</sup> Gerechnet wurde wie üblich mit genormten Seiten à 330 Wörtern. In anderen Organisationen variiert dieser Wert zwischen 250 und 350 Wörtern pro genormter Seite.

Insgesamt ist das Bild hier – wenn auch weniger stark ausgeprägt – ein ähnliches wie im Vorjahr; die Grafik zeigt, dass insbesondere für die französische und deutsche Sprache der Jahresbeginn besonders arbeitsintensiv ist.



Während die Kurven zwischen Januar und Februar, Mai und Juli sowie November und Dezember gegenläufig sind, verlaufen sie zwischen Februar und Mai sowie Juli und November überwiegend parallel zueinander. Grund für ersteres Phänomen zu Jahresbeginn ist der geringere Übersetzungsaufwand für den ersten Teil der Dokumente des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) im Januar und Februar. Die Spitze im März ist der Vorbereitung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit (JUR) sowie dem zweiten Teil der CTE-Dokumente geschuldet, diejenige im August geht weitestgehend auf das Konto der 3. Tagung des JUR-Ausschusses.

Abbildung 3: Französisch Lektorat

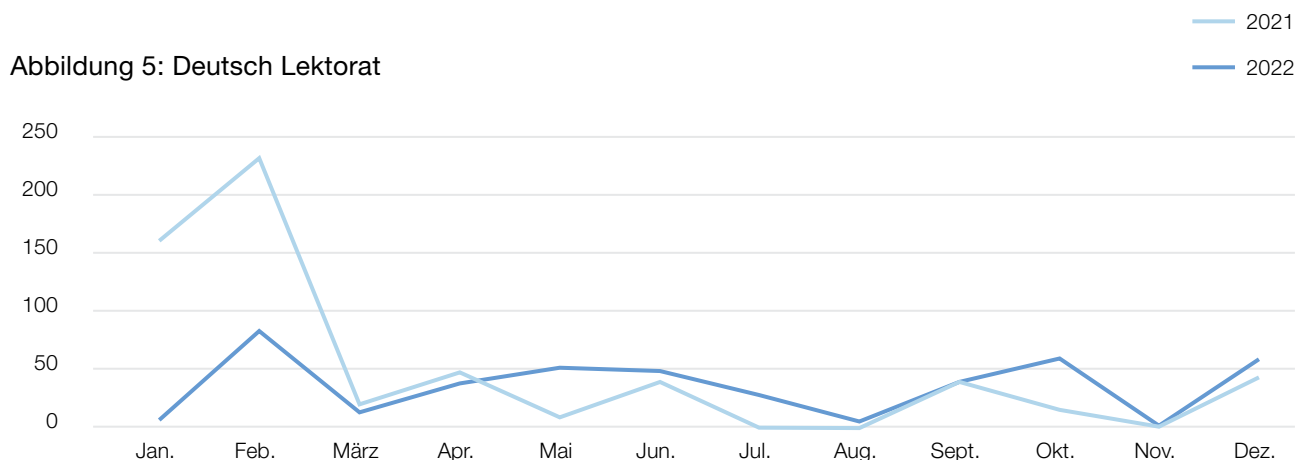


Im Lektoratsbereich lässt sich der im Vergleich zum Vorjahr erheblich gesunkene Arbeitsanfall für den ersten Teil der CTE-Dokumente noch deutlicher erkennen.

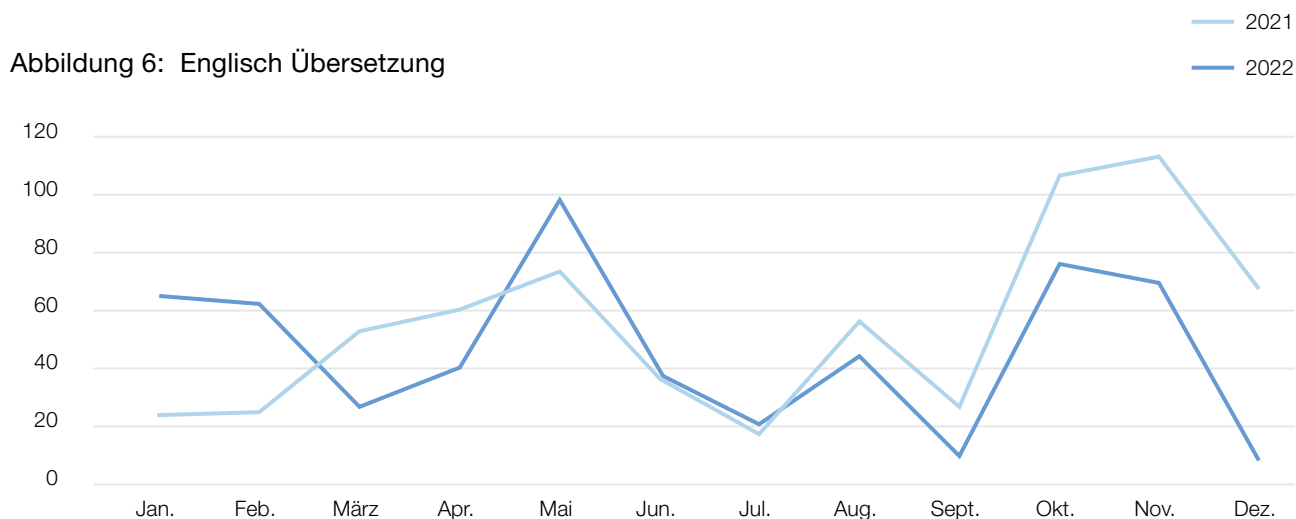
Abbildung 4: Deutsch Übersetzung

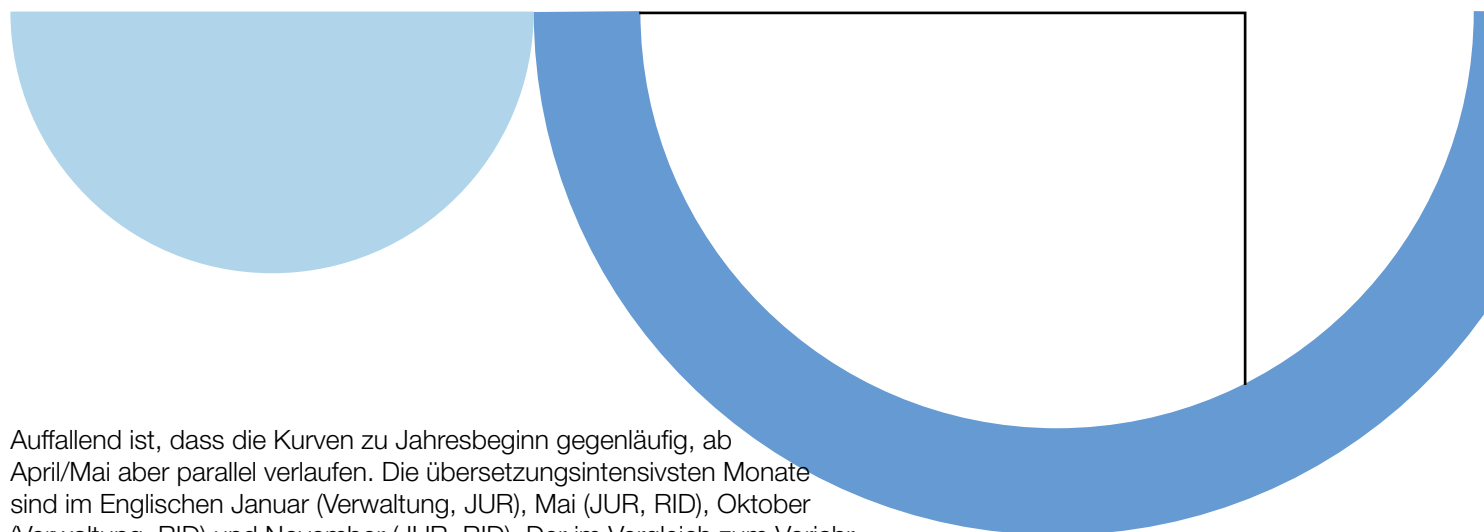


Bis auf den Dezember verlaufen die Kurven etwas versetzt und mit unterschiedlich hohen Ausschlägen überwiegend parallel. Wie im Französischen ist auch hier zu Jahresbeginn der geringere Arbeitsanfall für den ersten Teil der CTE-Dokumente ersichtlich. Die arbeitsreichsten Monate sind Februar (JUR, Verwaltung, CTE), März (CTE, JUR), April (CTE, RiD – Gemeinsame Tagung, Verwaltung) sowie September (JUR). Insgesamt lässt sich wie im Vorjahr erkennen, dass der Arbeitsanfall im ersten Halbjahr insgesamt deutlich höher ist als im zweiten.



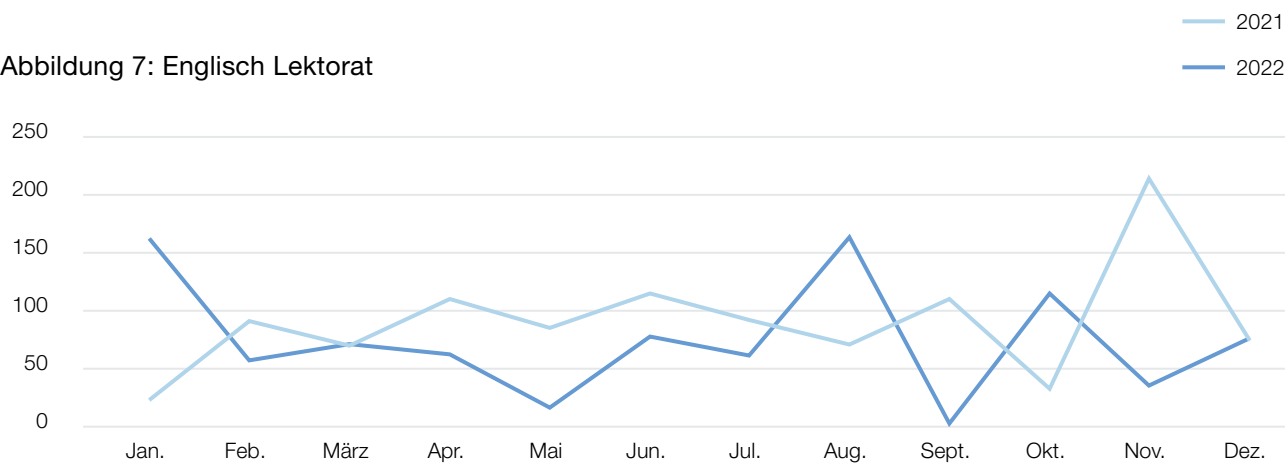
Neben der Spitze zum Jahresbeginn, für die die Erklärung unter den Abbildungen 2 und 3 gegeben ist, fällt auf, dass sich im Deutschen der Lektoratsanfall mit wenigen Ausschlägen nach oben oder unten relativ gleichmäßig über das Jahr verteilt, wobei wie im Vorjahr deutlich mehr Arbeit im Übersetzungsbereich anfällt.





Auffallend ist, dass die Kurven zu Jahresbeginn gegenläufig, ab April/Mai aber parallel verlaufen. Die übersetzungsintensivsten Monate sind im Englischen Januar (Verwaltung, JUR), Mai (JUR, RID), Oktober (Verwaltung, RID) und November (JUR, RID). Der im Vergleich zum Vorjahr etwas gestiegene Übersetzungsaufwand ist der Tatsache geschuldet, dass 2022 in der Rechtsabteilung mehr auf Französisch und in der Verwaltungs- und Finanzabteilung mehr auf Deutsch verfasst wurde.

Abbildung 7: Englisch Lektorat



Im Englischen liegt die höchste Arbeitsbelastung im Gegensatz zu den anderen beiden Sprachen nicht am Jahresanfang, sondern am Jahresende. Dies erklärt sich dadurch, dass in Vorbereitung verschiedener Tagungen, diverse auf Englisch formulierte Texte im November/Dezember Korrektur gelesen werden müssen, bevor sie dann zu Jahresbeginn in die Übersetzung gehen.

Die Kurve ist, wenn auch teilweise verschoben und mit unterschiedlich starken Ausschlägen, dennoch weitestgehend parallel. Zudem lassen sich Jahresbeginn und Jahresende zusammenfügen, d. h. die weitere Entwicklung lässt sich erahnen. Die Spitzen (2022) im Januar, August und Oktober gehen allesamt auf Arbeitsaufträge der Abteilungen Recht, Technik und Verwaltung (August) zurück.

## Arbeitsanfall ausgedrückt in Zahlen

Nach dieser bildlichen Darstellung folgt nachstehend ein in Ziffern ausgedrückter Vergleich der Seitenzahlen zwischen den Jahren 2020, 2021 und 2022.

	FRANZÖSISCH			DEUTSCH			ENGLISCH		
	Übersetzung	Lektorat	Gesamt	Übersetzung	Lektorat	Gesamt	Übersetzung	Lektorat	Gesamt
2020	549	575	1124	898	347	1245	469	824	1293
2021	898	1004	1902	1351	557	1908	722	1096	1818
2022	844	620	1464	1193	443	1636	560	889	1449

Infolge des in Deutsch und Französisch nur leicht gesunkenen Arbeitsanfalls, der sich zudem nicht gleichmäßig über das Jahr verteilt, wurde die Kooperation mit den externen Übersetzerinnen und Übersetzern fortgeführt, sodass diese die Übersetzungsabteilung in Stoßzeiten weiterhin spürbar entlasten konnten. Insgesamt wurden für Deutsch 244 Seiten<sup>2</sup> (Vorjahr 173) und für Französisch 122 Seiten (Vorjahr 98) ausgelagert.

Die Erfahrungen mit der Reaktivität und der Qualität der ausgelagerten Übersetzungen sind auch im Jahre 2022 positiv. Insbesondere dank der Flexibilität, die diese Lösung bietet, als auch im Ergebnis einer Analyse der über das Jahr verteilt anfallenden Auslagerungen und der dadurch hervorgerufenen Kosten, wurde beschlossen, diese Lösung für den Moment beizubehalten.

## Prozentuale Verteilung nach Bereich

Neben der Darstellung der 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	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
VERWALT.	13,8%	20,3%	24,1%	13,9%	13,1%	21,7%	3,4%	12,5%	<b>45,7%</b>	22,2%	17,6%	11,7%
KOMM.	11,4%	1%	15,6%	<b>37,4%</b>	6,5%	4,3%	29,2%	<b>42%</b>	5,6%	8,7%	6,6%	1,5%
RECHT	32,4%	<b>31,4%</b>	13,4%	18,6%	<b>34,8%</b>	<b>33%</b>	1,9%	8,7%	24,5%	<b>40,5%</b>	<b>49,8%</b>	<b>41,8%</b>
GEFAHRGUT	4,3%	14,1%	0,1%	3,2%	15,1%	10,8	0%	0%	20,1%	27,8%	12,3%	2,7%
TECHNIK	<b>37,3%</b>	23,9%	<b>46,8%</b>	16,3%	25%	23%	<b>65,4%</b>	20,8%	0%	0%	10,4%	41,5%
SONSTIGES	0,8%	9,3%	0%	3,5%	5,5%	7,2%	0%	15,8%	4,1%	0,8%	3,2%	0,8%

Anhand obenstehender Tabelle wird deutlich, dass in den einzelnen Sprachen je nach Abteilung/Bereich sehr unterschiedliche Anforderungen in Bezug auf Übersetzung und Lektorat angefallen sind. Teilweise sind die Zahlen mit denen des Vorjahres vergleichbar, teilweise weichen sie aber auch deutlich ab.

<sup>2</sup> Nicht berücksichtigt sind die von der Gefahrgut-Abteilung übernommenen deutschen Übersetzungen.

In Bezug auf die *französische Sprache* fällt auf, dass bei der Übersetzung 2022 genau wie im Vorjahr in den Bereichen „Recht“ und Technik“ der Arbeitsanfall am größten ist. Im Bereich „Verwaltung“ ist ein Anstieg zu verzeichnen, da in der Verwaltungs- und Finanzabteilung 2022 mehr auf Englisch verfasst wurde. Parallel dazu verläuft der Rückgang beim Lektorat sowie auch der beachtliche Rückgang im Bereich „Verwaltung“ im Englischen. Der erhebliche Anstieg in „Sonstiges“ ist der außerordentlichen Übersetzung eines FIPOI-Dokuments in Zusammenhang mit dem Renovierungsvorhaben ins Französische geschuldet. Die Verschiebung im Lektoratsaufwand zwischen den Bereichen „Kommunikation“ und „Technik“ ist dem bereits mehrfach angeführten geringeren Volumen im Bereich „Technik“ geschuldet.

Die *Übersetzungszahlen im Deutschen* sind überwiegend stabil. Im Bereich „Gefahrgut“ hat die Abteilung auch im Jahre 2022 einen Großteil der Dokumente selbst ins Deutsche übersetzt, da alle deutschsprachigen Unterlagen für die Gemeinsame Tagung von der OTIF zu erstellen sind, während die Übersetzungen ins Englische und Französische mit Ausnahme der deutschsprachigen Originale von den Vereinten Nationen übernommen werden. Wie üblich werden im Deutschen i. d. R. lediglich alle offiziellen Veröffentlichungen systematisch Korrektur gelesen, woraus sich mit 42 % der höchste Wert beim Lektorat im Bereich „Kommunikation“ ergibt.

Bei Betrachtung der *englischen Zahlen* fällt ins Auge, dass 2022 der Bereich „Recht“ in allen Belangen für den größten Arbeitsanfall verantwortlich ist. Die Halbierung des Volumens (Übersetzung) im Bereich „Verwaltung“ ist bereits durch den parallelen Anstieg der Zahlen im Französischen weiter oben erklärt. Ein erwähnenswertes Kuriosum bleiben die 0 % bei der Übersetzung im Bereich Technik, die der Tatsache geschuldet sind, dass alle drei Mitglieder der Technikabteilung auf Englisch redigieren. Der gut 30%ige Anstieg beim Lektorat „Technik“ geht darauf zurück, dass der Großteil der CTE-Unterlagen im Januar 2022 Korrektur gelesen wurde; im Vorjahr hatte dies bereits im Dezember 2020 stattgefunden.

## TERMINOLOGIEDATENBANK UND REDAKTIONSREGELN

Aus dem Bereich „Terminologie“ gibt es 2022 folgende erfreuliche Entwicklungen zu berichten:

- Teilnahme der Terminologin der OTIF an einem mehrtägigen Terminologie-Seminar mit dem Titel „Multilingual digital terminology today. Design, representation formats and management systems“ in Padua;
- Integration aller in Kapitel 1.2 RID definierten Begriffe in die Terminologiedatenbank der OTIF (FR, EN, DE, RU), einschließlich der Neuerungen der Ausgaben 2021 und 2023 des RID;



- Hinzufügung der arabischen Sprache in die Grundstruktur der Datenbank (im Hinblick auf die mögliche Übersetzung des RID ins Arabische), einschließlich einiger erster arabischer Begriffe;
- Einführung erster von Querverweisen zwischen den Term-Einträgen.

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 in Übereinstimmung mit dem auf der 2. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit getroffenen Beschluss<sup>3</sup> mit den Recherchen und der Ausarbeitung des Kapitels zur geschlechtergerechten Sprache begonnen.

## DOLMETSCHEN

Im Gegensatz zu den beiden Vorjahren, in denen es noch reine Videokonferenzen gab, wurden 2022 alle mehrsprachigen Tagungen der OTIF in hybridem Format durchgeführt. Dies galt auch für die Verdolmetschung, die zum Teil vor Ort und zum Teil mittels *remote interpreting* aus der Ferne erfolgte. Dabei kamen die beiden Videokonferenz-Plattformen Zoom und Interpretfy zum Einsatz. Aus Sicht des Dolmetscheteams hatte sich 2021 – insbesondere bei reinen Videokonferenzen – Interpretfy aufgrund der „virtuellen Kabine“ als bestes Tool herausgestellt, wobei diese kostspielige Lösung im Jahr 2022 bei überwiegender Anwesenheit der Dolmetscher vor Ort nicht mehr zwingend erforderlich war. Die Tatsache, dass 2022 wieder mehr Delegierte vor Ort an den Tagungen teilgenommen haben, hat sich positiv auf die Tonqualität ausgewirkt, da auch nach mehrjähriger Erfahrung Ton- und Verbindungsprobleme bei Videokonferenzen augenscheinlich nicht auszumerken sind.

Folgende Tabelle beinhaltet einen Vergleich der Konferenztage in den drei Arbeitssprachen der OTIF seit 2019:

	2019	2020	2021	2022
ENGLISCH	22	15	19	20
DEUTSCH	16	11	19	19
FRANZÖSISCH	16	11	19	19

Die Tabelle zeichnet ein positives und im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändertes Bild. Auch 2022 haben alle vorgesehenen Tagungen stattgefunden. Die Differenz von einem Konferenztag zwischen der englischen und der französischen und deutschen Kabine ist darauf zurückzuführen, dass die Sitzungen der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE) lediglich ins Englische verdolmetscht werden.

<sup>3</sup> Siehe Dokument „OTIF-22001-JUR 2 Décisions 07.04.2022 / Beschlüsse 07.04.2022 / Decisions 07.04.2022“.

# Steigerung der Sichtbarkeit der OTIF

**Sarah PUJOL**  
Kommunikationsbeauftragte

Das Jahr 2022 markiert den Beginn des Zweijahreszyklus des neuen Arbeitsprogramms 2022–2023. Vor diesem Hintergrund hat sich die Kommunikationsabteilung das Ziel gesetzt, den Rhythmus der OTIF-Veröffentlichungen aufrechtzuerhalten und die Dynamisierung der digitalen Werkzeuge weiter voranzutreiben.

Als „Support“-Abteilung unterstützt die Kommunikationsabteilung die operativen Abteilungen der OTIF. So übernimmt sie im Auftrag der anderen Abteilungen verschiedene Aufgaben, unter anderem in den Bereichen der Veranstaltungsplanung, der Koordination der Publikationen der OTIF und der Veröffentlichung von Dokumenten auf der Website der Organisation.

Darüber hinaus beantwortet die Kommunikationsabteilung externe Anfragen zu den Archiven der Organisation.

## VERÖFFENTLICHUNGEN DER OTIF

### Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Die Zeitschrift ist eine in Artikel 23 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vorgesehene Veröffentlichung. Sie berichtet über die Tätigkeiten der Organe der OTIF und des Sekretariats der OTIF und beinhaltet für die Anwendung des COTIF nützliche Informationen, wie beispielsweise letzte Änderungen. Ferner enthält sie Analysen zu die Aktualität des Eisenbahnrechts bestimmenden Fragen. Die Zeitschrift wird auf der Website der OTIF veröffentlicht.

Im Jahr 2022 feierte die Zeitschrift, deren erste Ausgabe am 1. Januar 1893 erschien, ihr 130. Jubiläum. Zu diesem Anlass wurde ein Logo für die Titelseite der Zeitschrift entworfen.



Juni 2022



September 2022



Dezember 2022

## 2022: 130. JAHR DER HERAUSGABE DER ZEITSCHRIFT FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR!

- **JANUAR 1893:** Erste Ausgabe der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr in deutscher und französischer Sprache. Ab 1893 monatliches Erscheinen der Zeitschrift.  
Inhalt: Informationen, die für die Akteure des internationalen Güterverkehrs von Interesse sind.
- **1923:** Erscheinungsfrequenz und Inhalt der Zeitschrift werden präziser und offiziell festgelegt. Zeitschrift erscheint monatlich in zwei Sprachen. Mit Inkrafttreten der Übereinkommen I.Ü.G und I.Ü.P betrifft ihr Inhalt die für die Anwendung dieser beiden internationalen Übereinkommen (Güterverkehr, Beförderung von Reisenden und Gepäck) erforderlichen Informationen.
- **1977:** Herausgabe der Zeitschrift alle zwei Monate.
- **1980:** Erscheinungsrhythmus nicht mehr offiziell festgelegt. Die Zeitschrift erscheint weiterhin regelmäßig, allerdings neu in einem freien Rhythmus. Erscheinen wechselweise zweimonatlich oder vierteljährlich, je nach Bedarf der Organisation und Aktualität des OTIF-Rechts.
- **2000er Jahre:** Fotos halten korrelierend mit der digitalen Revolution (Einführung von Digitalkameras und des ersten Kameratelefon), die das Drucken von Fotos einfacher machte, Einzug in die Zeitschrift.
- **2002:** Zeitschrift wird nunmehr in drei Sprachen (Deutsch, Französisch und Englisch) herausgegeben, nachdem Englisch mit COTIF 1999 zur Arbeitssprache wurde.
- **2012:** Zeitschrift wird nur noch digital herausgegeben. Ab 2012 wird die Zeitschrift nicht mehr gedruckt. Sie wird elektronisch und steht kostenlos online auf der OTIF-Website zur Verfügung.
- **2016:** Die Ausgaben der Zeitschrift vor 2012 werden nach und nach online gestellt und auf der OTIF-Website verfügbar gemacht.



## Pressemitteilungen

In den Pressemitteilungen werden Verlautbarungen und Aktivitäten wiedergegeben, die die Organisation öffentlich machen möchte.

Im Jahr 2022 wurden 21 Pressemitteilungen veröffentlicht.

- 
21. MÄRZ 2022 [Gemeinsame Erklärung des Generalsekretärs der OTIF und des Vorsitzenden des Komitees der OSShD](#)
- 
28. APRIL 2022 [Technische Interoperabilität als gemeinsames Ziel mit der EU – die ERTMS-Konferenz 2022](#)
- 
3. MAI 2022 [Zum Anlass der jährlichen Generalversammlung der Rail Working Group](#)
- 
12. MAI 2022 [Gefährliche Güter: Zielgerade für das RID 2023](#)
- 
17. MAI 2022 [Elektronische Beförderungspapiere und übertragbare Beförderungspapiere im Eisenbahnverkehr: die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM auf dem Prüfstand](#)
- 
19. MAI 2022 [Middle East Rail 2022](#)
- 
7. JUNI 2022 [14. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen](#)
- 
9. JUNI 2022 [Berner Tage 2022](#)
- 
20. JUNI 2022 [Rücknahme der Vorbehalte Estlands](#)
- 
30. JUNI 2022 [Ausgabe 2023 des RID](#)
- 
21. JULI 2022 [Offizieller Besuch in Aserbaidschan](#)
- 
25. JULI 2022 [Registrierte Interessengruppe im Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit werden](#)
- 
22. AUGUST 2022 [136. Tagung des Verwaltungsausschusses der OTIF](#)
- 
29. AUGUST 2022 [Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen: 5. Tagung](#)
- 
21. SEPTEMBER 2022 [Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit: 3. Tagung in London](#)
- 
18. OKTOBER 2022 [Neuer Ständiger Vertreter Belgiens](#)
- 
9. NOVEMBER 2022 [Veröffentlichung des RID 2023](#)
- 
15. NOVEMBER 2022 [Abschlusskonferenz EUMedRail](#)
- 
18. NOVEMBER 2022 [Glückwünsche zur Wahl](#)
- 
24. NOVEMBER 2022 [Die OTIF beim Verkehrsausschuss der UNESCAP](#)
- 
1. DEZEMBER 2022 [Das Eisenbahnprotokoll von Luxemburg: Vorbereitender Ausschuss](#)

Journalisten der Fach- und der allgemeinen Presse werden regelmäßig über Pressemitteilungen über die Aktivitäten der OTIF informiert. Im Jahr 2022 waren es die folgenden beiden Pressemitteilungen, die am meisten Aufmerksamkeit erregt haben und weitergeleitet wurden:

- die gemeinsame Erklärung OTIF-OSShD und
- die Rücknahme der Vorbehalte Estlands.

## Geschäftsbericht und Arbeitsprogramm

Die Kommunikationsabteilung gestaltet die Layouts für den Geschäftsbericht und das Arbeitsprogramm des Sekretariats der OTIF. Darüber hinaus koordiniert die Abteilung auch die Herausgabe.

Der Geschäftsbericht 2021, der 2022 genehmigt und veröffentlicht wurde, war eine Antwort auf das Arbeitsprogramm 2020–2021.



Das grafische Erscheinungsbild des Arbeitsprogramms wurde für den Zeitraum 2022–2023 weiterentwickelt. Das Arbeitsprogramm wurde 2022 genehmigt und veröffentlicht.

## Videos

Ende 2022 erschien ein „Beste Wünsche“-Video (<https://vimeo.com/780292258>). Aus Budgetgründen beschränkte sich das Sekretariat auf die Produktion dieses einen Videos.

## DIGITALE WERKZEUGE

### Soziale Netzwerke

Die Organisation ist auf Flickr, LinkedIn und Twitter präsent.

Auf Flickr veröffentlicht die Abteilung regelmäßig neue Fotos zu den Aktivitäten der OTIF.

Auf LinkedIn hat die OTIF die meisten Abonnenten. Im Jahr 2022 kamen 252 neue Abonnenten hinzu, gegenüber 180 im Jahr 2021 und 129 im Jahr 2020.

Die „Engagement-Rate“ ist die Anzahl der Interaktionen von Nutzern (Gefällt mir, Kommentare, Teilen) geteilt durch die Reichweite der Beiträge (die Anzahl der Aufrufe). Damit ist sie ein Leistungsindikator und gehört zu den Statistiken, die regelmäßig untersucht werden müssen, um festzustellen, ob die digitale Kommunikationsstrategie wirksam ist. Auf LinkedIn liegt diese Rate im Betrachtungsjahr durchschnittlich bei 9 %; im Jahr 2021 waren es 6,8 %, 2020 5,6 %. Ab über 5 % wird eine Engagement-Rate im Allgemeinen als gut angesehen; dies bedeutet, dass die Gemeinschaft aktiv ist und zum Bekanntheitsgrad der OTIF beiträgt.

2022 hat sich die Anzahl der Beiträge auf LinkedIn fast verdoppelt, wobei gilt: Je aktiver man selbst, desto aktiver auch die Gemeinschaft der Abonnenten.

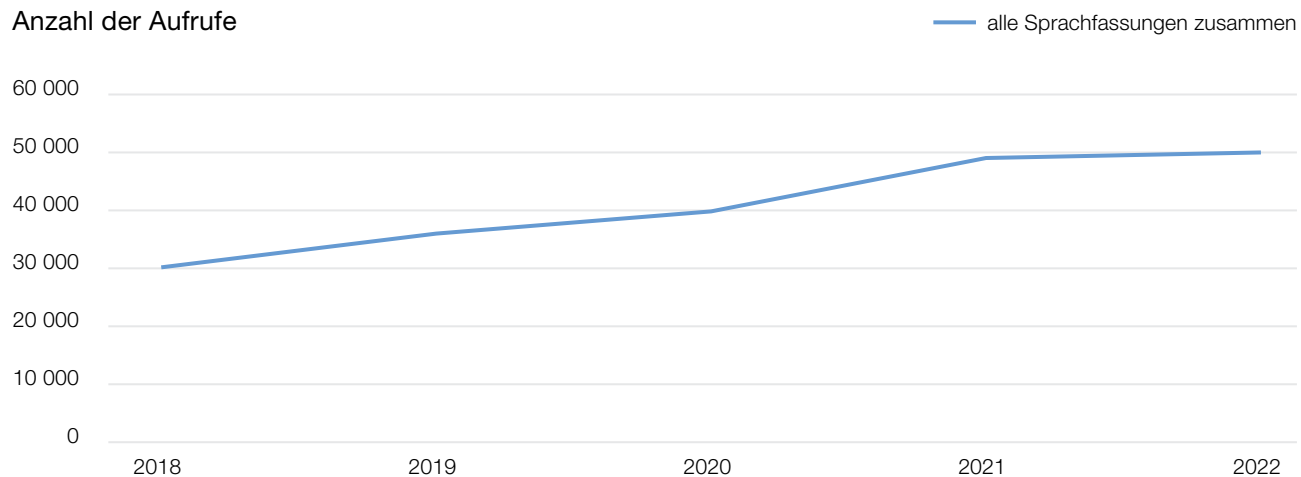
### Website

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.

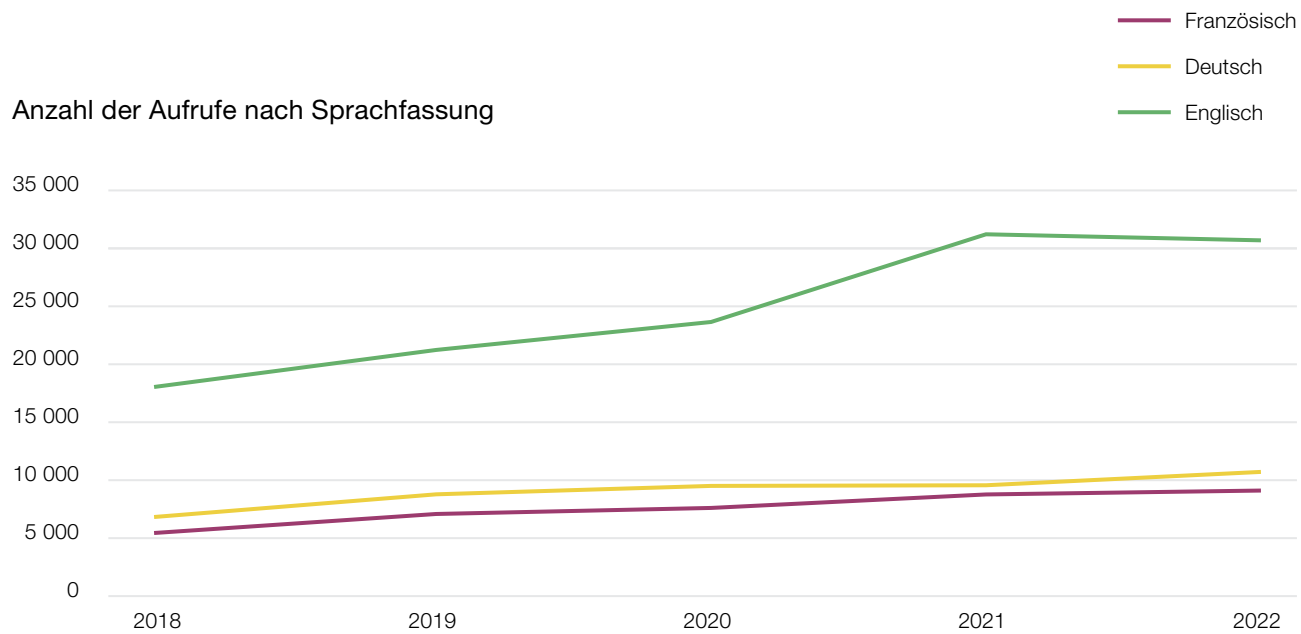
In diesem Geschäftsbericht 2022, wie auch in den vorherigen und nachfolgenden schreiben wir „die Website“, um das Verständnis zu vereinfachen, ohne die Quantität und Qualität der geleisteten Arbeit zu schmälern. Daher ist es wichtig zu präzisieren, dass die Pflege der Website durch die Kommunikationsabteilung mit Unterstützung des Webmasters und der Übersetzungsabteilung um den Faktor 3 zu multiplizieren ist.

Im Jahr 2022 wurde die Website über 50 000 Mal besucht. Verglichen mit dem Vorjahr bedeutet dies eine Stabilisierung.

### Anzahl der Aufrufe



### Anzahl der Aufrufe nach Sprachfassung





Meist aufgerufene Seiten nach Sprache:

FRANZÖSISCH	DEUTSCH	ENGLISCH
Startseite	Startseite	Startseite
RID 2023	RID 2023	RID 2023
COTIF 1999	Gefährliche Güter	COTIF 1999
News/Pressemitteilungen 2022	Neueste Dokumente	Übereinkommen (Präsentation des COTIF)
Neueste Dokumente	COTIF 1999	Mitglieder
Die OTIF	News/Pressemitteilungen 2022	Gefährliche Güter
Arbeiten bei der OTIF	Arbeitsdokumente 2022 / Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	Die OTIF
Gefährliche Güter	Notifizierungen der Mitgliedstaaten (RID 2023)	News/Pressemitteilungen 2022
Mitglieder	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	Vorschriften und sonstige Bestimmungen (technische Interoperabilität)
Notifizierungen der Mitgliedstaaten (RID 2023)	Die OTIF	Arbeiten bei der OTIF

Die Website wird sehr regelmäßig und schnell – entsprechend den technischen Anforderungen, Neuigkeiten und den Aktivitäten der operativen Abteilungen der Organisation – aktualisiert. Mehr als 850 Aktualisierungen und Uploads von Dokumenten wurden 2022 von der Kommunikationsabteilung der OTIF vorgenommen.

Im letzten Quartal 2022 führte die Kommunikationsabteilung eine Umfrage unter den Nutzern der Website durch, um die Zufriedenheit zu messen und die Erwartungen besser zu verstehen. Die Ergebnisse sind insgesamt positiv und zeigen Verbesserungsmöglichkeiten auf.



---

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