

# ARBEITSPROGRAMM

2022–2023



**OTIF**

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr



**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>2</b>
<b>Übergeordnete Ziele</b>	<b>2</b>
Beschlüsse der 15. Generalversammlung der OTIF	2
Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten	2
Komplementarität von Arbeitsprogramm und Langfriststrategie	3
Personelle und finanzielle Ressourcen	3
Digitalisierung	4
Angemessene Arbeitsmethoden für das Sekretariat der OTIF	5
<b>Forum für ein einheitliches Eisenbahnrecht</b>	<b>6</b>
Rechtsfragen: Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten	7
Rechtsfragen: Rechtsberatung	9
Internationale Zusammenarbeit	10
Langfriststrategie	10
Internationale Organisationen und Verbände	11
Förderung und Unterstützung des Beitritts zum COTIF	12
Ausübung der Depositarfunktion	12
<b>Ständige Verbesserung der Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter</b>	<b>14</b>
UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter	14
Gemeinsame Gefahrgutvorschriften für den Landverkehr	15
Eisenbahnspezifische Gefahrgutvorschriften	16
RID-Ausgabe 2023	17
RID-Ausgabe 2025	18
Zusammenarbeit mit der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)	22
Zusammenarbeit mit der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa	23
Zusammenarbeit mit dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC)	23
<b>Förderung einer sicheren technischen Interoperabilität</b>	<b>24</b>
Harmonisierung der technischen Anforderungen und Verfahren	24
Entwicklungen in Bezug auf die ER APTU	26
Entwicklungen in Bezug auf die ER ATMF	28
Entwicklungen in Bezug auf die ER EST (Anhang H)	29
Kompatibilität mit dem Recht der Europäischen Union	30
Überwachung und Bewertung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF	32
<b>Gewährleistung der ordnungsgemäßen Funktion des Sekretariats und der effizienten Erbringung von Dienstleistungen für die Mitgliedstaaten</b>	<b>34</b>
Anpassung der Personalressourcen und Haushaltskontrolle	35
Projektmanagement für die Renovierung des Sitzes und den vorübergehenden Umzug des Sekretariats	37
Fortsetzung der Vorbereitungen für das Inkrafttreten des Protokolls von Luxemburg	40
<b>Sicherstellung fristgerechter und qualitativ hochwertiger Sprachdienstleistungen</b>	<b>42</b>
Rechtzeitige Ablieferung qualitativ hochwertiger Übersetzungen	42
Gewährleistung einer guten sprachlichen Qualität aller OTIF-Texte	43
Zukünftiges Format der Tagungen und Dolmetschen	44
Externe Kooperationen	45
<b>Steigerung der Sichtbarkeit und des Bekanntheitsgrades der OTIF</b>	<b>46</b>
Leitlinien und Handlungsrahmen	46
Digitale Tools im Wandel	47
<b>Abkürzungen</b>	<b>48</b>

ÜBERGEORDNETE ZIELE  
FORUM FÜR EIN EINHEITLICHES  
EISENBAHNRECHT 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 FRISTGERECHTER  
UND QUALITATIV HOCHWERTIGER  
SPRACHDIENSTLEISTUNGEN  
STEIGERUNG DER SICHTBARKEIT UND  
DES BEKANNTHEITSGRADES  
DER OTIF

# EINFÜHRUNG



**Clio Liégeois**  
*Vorsitzende des VA*



**Wolfgang Küpper**  
*Generalsekretär der OTIF*

Trotz COVID-19-Pandemie ist es dem OTIF-Sekretariat gemeinsam mit den zuständigen Organen gelungen, die wesentlichen Teile des Arbeitsprogramms 2020–2021 abzuarbeiten. Mit den Beschlüssen der **15. Generalversammlung** wurden zudem wichtige Entscheidungen für die Zukunft getroffen, sowohl was die kommenden zwei Jahre und somit das neue Arbeitsprogramm betrifft als auch weit darüber hinaus bezüglich der Arbeiten an einer komplementären Langfriststrategie der OTIF. Es geht um die Frage, wo die OTIF 20 Jahre nach Vilnius steht und wo die Reise langfristig hingeht.

Die letzte Frage ist besonders wichtig, wenn wir uns die **aktuellen politischen Rahmenbedingungen** für den internationalen Eisenbahnverkehr ansehen. Für alle Bereiche (Personenfernverkehr, Güterverkehr einschließlich Gefahrgut, grenzüberschreitender Nahverkehr) zeichnet sich - auf der Grundlage der geplanten und auch bereits ergriffenen Maßnahmen der Regierungen weltweit zur Realisierung eines nachhaltigen Verkehrs - eine Renaissance des Schienenverkehrs ab. Die OTIF kann und sollte einen wichtigen Beitrag zur notwendigen Verkehrswende leisten.

Wie bislang ist **Kontinuität** für die Arbeit der OTIF von zentraler Bedeutung. Dies gilt sowohl für die operativen Abteilungen als auch für die unterstützenden Abteilungen. Glücklicherweise unterliegt die Arbeit der OTIF keinen tagespolitischen Zwängen und ist äußerst langfristig angelegt.

Neu ist, dass das Arbeitsprogramm erstmalig ein Kapitel mit **Querschnittsthemen**, die über die Zuständigkeiten der einzelnen Abteilungen hinausgehen, enthalten wird.

Im Zusammenhang mit dem Klimawandel, aber auch mit der COVID-19-Pandemie ist viel von **Resilienz** die Rede. Auch die OTIF sollte mit der erforderlichen Robustheit ausgestattet werden, um ihre spezifischen Aufgaben nach innen und außen erfüllen zu können. Diese Robustheit manifestiert sich besonders in der anstehenden Renovierung des Gebäudes, die die Arbeitsfähigkeit der OTIF und Wahrnehmung ihrer wichtigen Rolle zur Stärkung des internationalen Eisenbahnverkehrs für die nächsten Jahrzehnte garantiert.

# ÜBERGEORDNETE ZIELE



**Wolfgang Küpper**  
*Generalsekretär der OTIF*

## Beschlüsse der 15. Generalversammlung der OTIF

Die 15. Generalversammlung der OTIF im September 2021 hat die Weichen für die weitere generelle Ausrichtung der Arbeit der OTIF gestellt.

## Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten

Auf ihrer 15. Tagung hat die Generalversammlung einen „Beschluss zur Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten“ (OTIF-21002-AG 15) angenommen. Dieser Beschluss bestätigt erneut das Engagement der Organisation, ihr Ziel – den internationalen Eisenbahnverkehr in jeder Hinsicht zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern – zu erreichen. Der Beschluss stützt sich insbesondere auf die in Artikel 2 § 1 Buchst. e) COTIF festgelegte Aufgabe der Organisation, die Anwendung und Durchführung aller im Rahmen der Organisation geschaffenen Rechtsvorschriften und ausgesprochenen Empfehlungen (Rechtsinstrumente) zu überwachen.

Der Beschluss gilt für das gesamte Rechtssystem der OTIF, insbesondere für das Übereinkommen oder jeden anderen, von den Organen der OTIF angenommenen verbindlichen oder unverbindlichen Rechtsakt. Er wird somit einen Rahmen für die Arbeit der Organisation im Bereich des Eisenbahnrechts und in Bezug auf institutionelle und administrative Fragen bilden. Die in Artikel 13 §§ 1 und 2 COTIF genannten Organe der OTIF oder von diesen eingerichtete Organe (mit anderen Worten alle Organe der OTIF) sind berechtigt, die Überwachung und Bewertung der Anwendung eines bestimmten, in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Rechtsinstruments oder spezifischer Bestimmungen daraus einzuleiten. Der Generalsekretär kann die Überwachung und Bewertung jedes Rechtsinstruments einleiten.

Alle Ausschüsse der OTIF werden bei der Anwendung des „Beschlusses zur Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten“ eine zentrale Rolle spielen, insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung und Anwendung des COTIF selbst und seiner Anhänge.

## Komplementarität von Arbeitsprogramm und Langfriststrategie

Die Generalversammlung hat die Notwendigkeit einer Langfriststrategie der OTIF, die weit über das zweijährige Arbeitsprogramm hinausgeht, bekräftigt. Die Arbeit der OTIF kann sich nicht im Tagesgeschäft erschöpfen und muss, auf der Basis einer Bestandsaufnahme, eine klare Ausrichtung für die nächsten Jahrzehnte bekommen. Noch ist die Strategie nicht verabschiedet, aber die notwendige und gewünschte Verzahnung/ Komplementarität von Langfriststrategie und Arbeitsprogramm wird Letztgenanntes zukünftig erheblich beeinflussen.

## Personelle und finanzielle Ressourcen

Mit ihren Beschlüssen eröffnete die 15. Generalversammlung der OTIF die Möglichkeit, ihre wichtige Arbeit auch in Zukunft auf eine solide Grundlage zu stellen.

Dies betrifft zum einen die zusätzliche Flexibilität im Personalbereich. Ohne vom Weg der finanziellen Konsolidierung der Organisation abzuweichen, wurde die Obergrenze für die laufenden Ausgaben leicht angehoben. Dies wird es der OTIF ermöglichen, weiterhin gut ausgebildetes und motiviertes Personal zu beschäftigen und die Attraktivität der OTIF als Arbeitgeber zu erhalten.

Ebenso wichtig ist es, dass die Grunderneuerung des Sitzes der OTIF unverzüglich in Angriff genommen wird. Auch hier hat die Generalversammlung die entsprechenden Pläne des Sekretariats und die vorbereitenden Arbeiten des Verwaltungsausschusses zur Kenntnis genommen und genehmigt.

## Digitalisierung

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

Die Digitalisierung hat Auswirkungen auf alle Bereiche des Eisenbahnverkehrs und andere Verkehrsträger sowie auf angrenzende Bereiche wie den Zoll. Dies hat zur Folge, dass alle von der OTIF entwickelten Rechtsgebiete, insbesondere alle Anhänge zum Übereinkommen, auf ihre „Digitalisierungsfähigkeit“ hin geprüft und gegebenenfalls Anpassungen vorgenommen werden müssen. Darüber hinaus sollte so weit wie möglich im gesamten Rechtssystem der OTIF und mit angrenzenden Bereichen, wie beispielsweise dem Rechtssystem der OSShD, anderen Verkehrsträgern und dem Zoll, ein koordinierter und harmonisierter Ansatz gewährleistet sein.

## Angemessene Arbeitsmethoden für das Sekretariat der OTIF

Die Coronavirus-Pandemie hat die Arbeitsweise der OTIF erheblich verändert. Dies betrifft vor allem die individuelle Arbeit der einzelnen Bediensteten, die seit Beginn der Pandemie überwiegend in Telearbeit tätig sind. Die Telearbeit wurde allerdings bereits vor der Pandemie eingeführt, zunächst versuchsweise, dann dauerhaft für die Übersetzungsabteilung. Die bisherigen positiven Erfahrungen mit der Telearbeit sollen daher durch eine entsprechende interne Regelung auf alle Bediensteten übertragen werden.

Auch die Art und Weise, wie internationale Konferenzen und Tagungen abgehalten werden, welche die externe Arbeit der OTIF wesentlich bestimmen, hat sich grundlegend geändert. Konferenzen im Video- oder Hybridformat haben die Tagungen mit physischer Anwesenheit der Delegierten weitgehend ersetzt. Nach dem Ende der Pandemie wird es davon zwar sicherlich wieder mehr geben, und doch ist zu erwarten, dass geografisch von Bern weit entfernte Mitgliedstaaten und solche mit geringeren finanziellen Mitteln wahrscheinlich auch weiterhin per Video teilnehmen werden. Ferner tragen weniger (Flug-)Reisen auch zu einem geringeren CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der OTIF bei. Neben der Anwendung der einschlägigen Vorschriften müssen für solche Tagungen auch die erforderlichen technischen Systeme eingesetzt werden. Besonders hervorzuheben ist diesbezüglich, dass die OTIF komplizierte Rechtsetzungsarbeiten in drei Arbeitssprachen durchführt, was sehr hohe Anforderungen an die jeweiligen Systeme stellt.

# FORUM FÜR EIN EINHEITLICHES EISENBAHNRECHT



**Aleksandr Kuzmenko**  
Leiter der Rechtsabteilung

Die Anhänge zum COTIF bilden ein einheitliches Eisenbahnrecht für den internationalen Eisenbahnverkehr unter den Mitgliedern der OTIF. Um die Verwaltung und Weiterentwicklung dieses einheitlichen Eisenbahnrechts zu gewährleisten, wird vom COTIF selbst ein institutionelles System eingerichtet. Anders ausgedrückt bietet die OTIF damit ein Forum zur Verwaltung und Weiterentwicklung eines einheitlichen Eisenbahnrechts. Dies bedeutet aber auch, dass das institutionelle System selbst ebenfalls weiterentwickelt werden muss.

Die Generalversammlung und der Revisionsausschuss teilen sich die Zuständigkeit für die Änderung des Grundübereinkommens und seiner Anhänge (mit Ausnahme des Anhangs C zum COTIF). Gleichzeitig muss jedoch auch die Umsetzung und Anwendung der *geltenden* Vorschriften innerhalb der Organisation überwacht und bewertet werden. Darüber hinaus kann infolge der Überwachung und Bewertung und/oder neuer Anforderungen oder Bedürfnisse eine Änderung oder Ergänzung der bestehenden Rechtsinstrumente erforderlich werden.

Auf ihrer 15. Tagung richtete die Generalversammlung gemäß Artikel 13 § 2 COTIF für einen Zeitraum von drei Jahren einen Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit ein. Unbeschadet der Zuständigkeit der in Artikel 13 § 1 des Übereinkommens genannten Organe wurde für den Ad-hoc-Ausschuss das folgende Mandat beschlossen:

- a) Vorbereitung von Änderungs- oder Ergänzungsentwürfen zum Übereinkommen;
- b) Beratung in Rechtsfragen, entweder auf eigene Initiative oder auf Ersuchen der in Artikel 13 §§ 1 und 2 des Übereinkommens genannten Organe oder auf Ersuchen der von ihnen eingerichteten Organe;
- c) Förderung und Erleichterung der Anwendung und Umsetzung des Übereinkommens;
- d) Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten;
- e) Beschlussfassung über die Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen und Verbänden, einschließlich der Einrichtung und Auflösung beratender Kontaktgruppen mit anderen internationalen Organisationen und Verbänden, sowie der Überwachung der Tätigkeiten dieser Kontaktgruppen.

Auf seiner ersten Tagung am 9. und 10. November 2021 hat der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit sein Arbeitsprogramm für die Jahre 2022 bis 2024 angenommen. Das Arbeitsprogramm umfasst drei Tätigkeitsbereiche: Rechtsfragen, internationale Zusammenarbeit und Langfriststrategie. Der Bereich „Rechtsfragen“ ist der zentrale Tätigkeitsbereich und umfasst: a) die Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten und b) die Rechtsberatung. Das Arbeitsprogramm ist ehrgeizig, und so liegt es auf der Hand, dass es nicht in drei Jahren abgeschlossen werden kann und die Arbeit danach weitergehen wird. Auf seiner zweiten Tagung im Frühjahr 2022 wird der Ad-hoc-Ausschuss jedoch eine Prioritätseinstufung der verschiedenen Themen vornehmen. Im Folgenden werden die gegenwärtigen Ziele des Arbeitsprogramms für 2022–2024 vorgestellt.

Die Rechtsabteilung wird für die Generalversammlung und den Revisionsausschuss in Bezug auf das Verfahren zur Änderung des Übereinkommens selbst und seiner Anhänge A (ER CIV), B (ER CIM), D (ER CUV) und E (ER CUI) sowie für den Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit weiterhin die inhaltlichen Sekretariatsaufgaben wahrnehmen.

## Rechtsfragen: Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten

### COTIF und allgemeine Fragen:

- **Überwachung und Bewertung der Umsetzung des COTIF.** Unterstützung des Generalsekretärs bei der Überwachung und Bewertung der Umsetzung des Übereinkommens.
- **Schiedsgerichtsbarkeit.** Bewertung, ob das schiedsgerichtliche Verfahren im COTIF tatsächlich notwendig ist, und ggf. Vorschlag von Änderungen.
- **Datenbank zur Rechtsprechung und Bibliografie.** Aufbau einer Datenbank mit Rechtsprechung und Bibliografie zur Anwendung des COTIF.
- **Annahme, Authentifizierung, beglaubigte Abschriften und Veröffentlichung des COTIF.** Erläuterung der rechtlichen Anforderungen in Bezug auf die Annahme, Authentifizierung, beglaubigte Abschriften und Veröffentlichung des Übereinkommens. Soweit sinnvoll, Vereinheitlichung und Harmonisierung der einschlägigen Verfahren der Generalversammlung und des Revisionsausschusses.

## ER CIM

- **Schnittstellen zwischen Zoll- und Verkehrsvorschriften.** Bewertung von Schnittstellen zwischen Zoll- und Verkehrsvorschriften und gegebenenfalls Vorschlag für Folgemaßnahmen in Bezug auf Zollfragen im Zusammenhang mit dem Eisenbahngüterverkehr.
- **Digitalisierung des internationalen Verkehrs, insbesondere der Beförderungspapiere im Güterverkehr.** Neue Technologien, insbesondere die Digitalisierung, haben das Potenzial, Organisation und Verwaltung des Eisenbahnverkehrs zu verändern. Dabei birgt die Digitalisierung sowohl Verbesserungs- als auch Risikopotenzial. Ziel ist es, zu überwachen und zu bewerten, wie die Digitalisierung beziehungsweise welche ihrer spezifischen Aspekte durch die OTIF unterstützt und/oder geregelt werden sollten.
- **Konnossement.** Erwägung der Einführung der Möglichkeit der Verwendung von Beförderungspapieren mit Traditionspapierfunktion für die Beförderung von Gütern in die ER CIM.

## ER CUV

- **Haftung für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden (Artikel 7 ER CUV).** Überwachung und Bewertung der Haftungsbestimmungen für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden (Artikel 7 ER CUV).
- **Verbringung leerer Wagen.** Überwachung und Bewertung der Anwendung des COTIF auf die Verbringung leerer Wagen.

## Rechtsfragen: Rechtsberatung

### COTIF und allgemeine Fragen:

- **UNECE-Initiative zum einheitlichen Eisenbahnrecht.** Überwachung der UNECE-Initiative zur Vereinheitlichung des Eisenbahnrechts.
- **Netzzugangsbedingungen und grenzüberschreitende Zusammenarbeit zum Zweck der Regelung des internationalen Eisenbahnverkehrs.** Entwicklung eines unverbindlichen Rechtsrahmens für die Zugangsbedingungen zum Eisenbahnnetz und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zum Zweck der Regelung des internationalen Eisenbahnverkehrs.
- **Verwendung geschlechterneutraler Sprache bei der OTIF.** Einführung eines geschlechtsneutralen Sprachgebrauchs in die Rechtsinstrumente der OTIF.
- **Verwendung elektronischer Signaturen in der offiziellen Kommunikation zwischen der OTIF und ihren Mitgliedern.** Prüfung der rechtlichen Anforderungen für die Verwendung und Akzeptanz von elektronisch signierten Dokumenten (Vollmachten, Briefe, Genehmigungen, Vorbehalte, Depositarmitteilungen usw.) in der offiziellen Kommunikation zwischen der OTIF und ihren Mitgliedern.

## ER CUI

- **Einheitlicher Vertrag für internationale Zugtrassen.** Eine Erhöhung des Anteils der Eisenbahn im Güterverkehr ist nicht vorstellbar, solange der internationale Verkehr nicht wirklich flüssig ist, und insbesondere ein einfacher Mechanismus für die Zuweisung von Trassen eingerichtet wurde. Ausgehend von bestehenden internationalen Vorschriften wie den ER CUI, und dem Modell des auf den ER CUV basierenden AVV folgend, sollte vom Sektor mit Unterstützung der OTIF ein abgestimmter und einheitlicher Rechtsrahmen für die Nutzung internationaler Trassen errichtet werden.
- **Anwendung der ER CUI auf Serviceeinrichtungen.** Prüfung der Frage der Anwendung der ER CUI auf Serviceeinrichtungen. Insbesondere ist zu klären, ob und in welchem Umfang die ER CUI Anwendung finden.

## Internationale Zusammenarbeit

- **Überwachung und Förderung der Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden.** Überwachung und Ausbau der Zusammenarbeit der OTIF mit internationalen Organisationen und Verbänden, insbesondere mit solchen, die direkte Zuständigkeiten im Bereich des Eisenbahnverkehrs haben.
- **Stärkere Einbindung der Interessengruppen innerhalb der OTIF.** Entwicklung einer inklusiven und transparenten Politik zur Einbeziehung von Interessengruppen zwecks Förderung des COTIF, Entwicklung des Eisenbahnrechts und Überwachung und Bewertung bestehender Rechtsinstrumente.
- **Handbuch zum COTIF und dessen Umsetzung und Anwendung durch internationale Verbände.** Klärung der Rollen und Zuständigkeiten der internationalen Verbände in Bezug auf die Umsetzung und Anwendung des COTIF und damit Förderung und Erleichterung der einheitlichen Umsetzung und Anwendung des COTIF.

## Langfriststrategie

- **Entwicklung einer Langfriststrategie.** Unterstützung des Generalsekretärs bei der Ausarbeitung einer Langfriststrategie auf der Grundlage des Beschlusses der 15. Generalversammlung.

## Internationale Organisationen und Verbände

Die Erreichung der Ziele der OTIF hängt unter anderem von einer wirksamen und effizienten Zusammenarbeit mit relevanten internationalen Organisationen und Verbänden ab. In der Praxis erklärt sich der Bedarf an einem umfangreichen Kooperationsnetzwerk durch die folgenden Faktoren:

- Existenz von zwei internationalen Eisenbahnrechtssystemen, dem der OTIF und dem der OSShD;
- Aktivität internationaler Organisationen, die ein allgemeines Mandat für die wirtschaftliche Entwicklung von Handel und/oder Verkehr haben, im Bereich des Eisenbahnverkehrs;
- hohes Maß an Freiheit und Verantwortung, das privaten Akteuren und ihren Verbänden bei der Umsetzung des COTIF eingeräumt wird;
- internationales Eisenbahnrecht existiert nicht in einem vorschrittsleeren Raum, sodass Schnittstellen zu anderen Rechtsbereichen und Kohärenz geschaffen werden müssen.

Unter Berücksichtigung des gleichzeitigen Bestehens zweier Rechtssysteme und der Zunahme des interkontinentalen Eisenbahnverkehrs sollte die Zusammenarbeit mit der OSShD verstärkt werden, um die Harmonisierung der Vorschriften voranzutreiben und damit die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs zu verbessern.

Die Besonderheit der Rechtsordnung der OTIF besteht darin, dass insbesondere privaten Unternehmen, die am internationalen Eisenbahnverkehr beteiligt sind, eine weitgehende kommerzielle Freiheit und eine weitreichende Verantwortung für die Festlegung der erforderlichen Umsetzungsmaßnahmen eingeräumt wird. Ein solcher Ansatz bietet die notwendige Flexibilität und ermöglicht es der Eisenbahn, mit anderen Verkehrsträgern zu konkurrieren und den Bedürfnissen der globalisierten Verkehrsmärkte gerecht zu werden. Infolgedessen müssen die Rollen der relevanten internationalen Verbände bei der Anwendung und Umsetzung der Rechtsordnung der OTIF geklärt und die Zusammenarbeit mit ihnen verstärkt werden.

Der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit wird eine zentrale Rolle bei der Überwachung, Entwicklung und Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und Verbänden spielen.

## Förderung und Unterstützung des Beitritts zum COTIF

Ein einheitliches internationales Eisenbahnrecht gewährleistet Rechtssicherheit, senkt die Kosten und erleichtert so den internationalen Handel und den Personenverkehr. Ziel der OTIF ist es, den internationalen Eisenbahnverkehr zwischen Staaten unabhängig von ihrem politischen, rechtlichen oder wirtschaftlichen System in jeder Hinsicht zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern.

Die Erweiterung der Mitgliedschaft der OTIF wird den derzeitigen Mitgliedern und den Beitrittskandidaten zugutekommen. Die Förderung des Beitritts zum COTIF und die Unterstützung interessierter Staaten und Regionen ist daher eine ständige Priorität der OTIF.

Die Rechtsabteilung wird weiterhin rechtliche Beratung und Unterstützung beim Beitrittsverfahren zum COTIF leisten. Darüber hinaus wird sie interessierte Staaten und regionale Organisation für wirtschaftliche Integration bei der Umsetzung des COTIF selbst und der Anhänge A (ER CIV), B (ER CIM), D (ER CUV) und E (ER CUI) unterstützen.

## Ausübung der Depositarfunktion

Der Generalsekretär ist Depositär des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF). Die Depositarfunktionen sind administrativer, nicht politischer Natur. Sie umfassen u. a. das Empfangen und sichere Aufbewahren jeglicher Urkunden und Mitteilungen in Bezug auf das COTIF, wie

- Ratifizierungen,
- Erklärungen und Vorbehalte,
- Rücknahmen von Erklärungen und Vorbehalten,
- Genehmigungen der von der Generalversammlung angenommenen Änderungen am Übereinkommen,
- Beitrittsanträge zum COTIF,
- Mitteilungen von Linien zur See oder auf Binnengewässern, die den CIV/CIM unterstellt werden sollen usw.

Zu einem gewissen Grad umfassen diese Aufgaben auch die neutrale Ausführung von Kontroll- und Überwachungstätigkeiten. Der Generalsekretär ist dabei der Praxis des Generalsekretärs der Vereinten Nationen in dessen Funktion als Verwahrer multilateraler Verträge gefolgt. Seine eigene Praxis als Depositär hat sich mit dem Inkrafttreten des COTIF, geändert durch das Protokoll von Vilnius 1999 (1.7.2006), entwickelt und wurde im „Leitfaden zu Vertragshandlungen aufgrund des COTIF. Der Generalsekretär der OTIF in seiner Funktion als Depositär des COTIF“ zusammengefasst und am 20. November 2017 veröffentlicht. Der Depositär wendet den Leitfaden konsequent an und ergänzt oder überarbeitet ihn erforderlichenfalls.

Auf ihrer 13. Tagung beauftragte die Generalversammlung den Generalsekretär, die Mitgliedstaaten auf Antrag und nach Möglichkeit bei der Durchführung der nationalen Verfahren zu unterstützen, die für das Inkrafttreten der von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen erforderlich sind.

Die Rechtsabteilung nimmt im Auftrag des Generalsekretärs die Aufgaben des Depositors für das COTIF selbst und die Anhänge A (ER CIV), B (ER CIM), D (ER CUV) und E (ER CUI) wahr.

## VORLÄUFIGER ZEITPLAN

2. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses  
für Rechtsfragen und internationale  
Zusammenarbeit  
**April 2022**

3. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses  
für Rechtsfragen und internationale  
Zusammenarbeit  
**Oktober 2022**

4. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses  
für Rechtsfragen und internationale  
Zusammenarbeit  
**Frühling 2023**

5. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses  
für Rechtsfragen und internationale  
Zusammenarbeit  
**Herbst 2023**

# STÄNDIGE VERBESSERUNG DER SICHERHEIT BEI DER BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER



**Jochen Conrad**

*Leiter der Abteilung Gefahrgut*

Die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) wird wie das Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) und das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) alle zwei Jahre überarbeitet. Damit wird eine relativ schnelle Anpassung an den aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik sichergestellt.

Die Fortentwicklung des RID erfolgt in mehreren Etappen. Zunächst erfolgt alle zwei Jahre eine Harmonisierung mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter, die vom UN-Expertenunterausschuss erarbeitet werden. Parallel dazu laufen die Arbeiten der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung, deren Aufgabe es ist, harmonisierte Gefahrgutvorschriften für alle Landverkehrsträger (Schiene, Straße und Binnenwasserstraßen) zu entwickeln. Die eisenbahnspezifischen Anforderungen werden vom RID-Fachausschuss und seiner Ständigen Arbeitsgruppe festgelegt.

## UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

Der Expertenunterausschuss der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter erarbeitet weltweite Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter, die in einem zweiten Schritt von den zuständigen internationalen Organisationen in die Gefahrgutvorschriften der verschiedenen Verkehrsträger (See, Luft, Schiene, Straße, Binnenwasserstraßen) übernommen werden. Dieser Ausschuss, an dessen Arbeiten das Sekretariat der OTIF beratend teilnimmt, wird im Jahr 2022 die Arbeiten an der 23. Revision der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter abschließen. Im Jahr 2023 wird dieser Ausschuss die Arbeiten an der 24. Revision der UN-Empfehlungen in Angriff nehmen, die dann in der Ausgabe 2027 des RID für den Eisenbahnverkehr nachvollzogen werden wird.

Für die Übernahme der Änderungen aus der 23. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen hat die Gemeinsame Tagung eine Arbeitsgruppe eingesetzt, deren Aufgabe es ist, Vorschläge zur erarbeiten, wie die für die UN-Empfehlungen beschlossenen Änderungen in das RID/ADR/ADN 2025 integriert werden können. Diese Arbeitsgruppe wird bei einer dreitägigen Tagung im April 2023 auf der Grundlage eines von den Sekretariaten der UNECE und der OTIF zu erarbeitenden Entwurfs einen Vorschlag für die Übernahme der vom UN-Expertenausschuss im Dezember 2022 zu verabschiedenden Änderungen in das RID/ADR/ADN ausarbeiten. Dadurch können Detaildiskussionen in der Gemeinsamen Tagung vermieden werden.

## Gemeinsame Gefahrgutvorschriften für den Landverkehr

Die für alle Landverkehrsträger (Schiene, Straße und Binnenwasserstraßen) gemeinsam geltenden Gefahrgutvorschriften werden von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung erarbeitet. Das Sekretariat der Gemeinsamen Tagung wird von der Abteilung RID des Sekretariats der OTIF in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat der Transportabteilung der UNECE wahrgenommen.

Für das Biennium 2022-2023 der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung, das mit der Frühjahrssitzung 2022 beginnt, sind insgesamt fünf Tagungswochen vorgesehen. Die in diesem Biennium getroffenen Beschlüsse der Gemeinsamen Tagung fließen in die Ausgabe 2025 des RID, des ADR und des ADN ein. Jährlich ist dabei mit über 50 offiziellen Dokumenten, die in allen Arbeitssprachen der OTIF und darüber hinaus in Russisch veröffentlicht werden, und mit etwa 100 informellen Dokumenten, die gewöhnlich nur in englischer Sprache zur Verfügung gestellt werden, zu rechnen.

## Eisenbahnspezifische Gefahrgutvorschriften

Die eisenbahnspezifischen Gefahrgutvorschriften werden vom RID-Fachausschuss und seiner Ständigen Arbeitsgruppe erarbeitet.

Die Vorschriften für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter unterliegen ständigen Novellierungen und müssen durch die EU-Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland auch im innerstaatlichen Verkehr der EU-Mitgliedstaaten angewandt werden. Die vom RID-Fachausschuss verabschiedeten Vorschriften wirken damit weit über die OTIF hinaus und sichern auch die Bedeutung der Organisation für den gesamten Sektor. Der RID-Fachausschuss tagt nur einmal im Biennium, um die Entscheidungen seiner Ständigen Arbeitsgruppe zu genehmigen. Seine nächste Tagung ist für Mai 2022 vorgesehen, bei der eine endgültige Genehmigung aller Texte für die RID-Ausgabe 2023 erfolgen wird.

Die Ständige Arbeitsgruppe, welche die Entscheidungen des RID-Fachausschusses vorbereitet, wird im Biennium 2022-2023 eine zweitägige und zwei einwöchige Tagungen abhalten. Während die zweitägige Tagung im Mai 2022 den Abschluss der Arbeiten für die RID-Ausgabe 2023 bildet, werden bei den einwöchigen Tagungen im November 2022 und im November 2023 eisenbahnspezifische Vorschriften für eine Inkraftsetzung im Jahr 2025 diskutiert. Nach der Sitzung im November 2023, bei der die Prüfung der von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung beschlossenen Änderungen für die Ausgabe 2025 im Vordergrund stehen wird, erfolgt eine Abstimmung unter den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, deren Ergebnisse in die abschließende Sitzung des RID-Fachausschusses im Jahr 2024 einfließen werden.

Zur Förderung der Harmonisierungsarbeiten von RID und Anlage 2 zum SMGS werden zu den Tagungen des RID-Fachausschusses und seiner ständigen Arbeitsgruppe auch die Mitgliedstaaten der OShD eingeladen und eine russische Verdolmetschung sichergestellt.

## RID-Ausgabe 2023

Die RID-Ausgabe 2023, die bei der Tagung des RID-Fachausschusses im Mai 2022 beschlossen werden wird, wird folgende Neuerungen umfassen:

- Aufnahme eines neuen Abschnitts 1.2.3, in dem die im RID verwendeten Abkürzungen erläutert werden.
- Möglichkeit der Verwendung wiederbefüllbarer Druckgefäße, die vom Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten von Amerika zugelassen wurden, zur Einfuhr von Gasen in den RID-Raum und zur Ausfuhr aus diesem. Gleichzeitig werden RID/ADR-Druckgefäße in den Gefahrgutvorschriften der USA für den Import und Export von Gasen zugelassen.
- Gemeinsame Anforderungen an die Zulassung und Überwachung von Prüfstellen, die im Rahmen der Zulassung und Prüfung von Druckgefäßen und Tanks tätig werden, im Hinblick auf deren gegenseitige Anerkennung.
- Aufnahme der neuen UN-Nummer 3550 für Cobaltdihydroxid-Pulver, einem Zwischenprodukt bei der Herstellung von Cobalt, das unter anderem für die Produktion von Lithiumbatterien benötigt wird.
- Erleichterungen für die Beförderung von Abfällen, die gefährliche Stoffe enthalten.
- Möglichkeit des Einsatzes von Recycling-Kunststoffen bei der Herstellung von Großpackmitteln (IBC) und Großverpackungen.
- Zwingende Ausrüstung von Tankcontainern zur Beförderung entzündbarer verflüssigter Gase mit Sicherheitsventilen zur Verminderung des Risikos eines BLEVE (Gasexplosion einer expandierenden siedenden Flüssigkeit).
- Neue Vorschriften für den Bau, die Zulassung und die Prüfung von ortsbeweglichen Tanks aus faserverstärkten Kunststoffen (FVK). Die Vorschriften für FVK-Tankcontainer, die im europäischen Landverkehr eingesetzt werden, dienen als Grundlage für diese neuen Vorschriften und werden aus den Vorschriften entfernt. Damit gelten nun einheitliche Vorschriften für europaweit und weltweit einsetzbare Tankcontainer aus faserverstärkten Kunststoffen.
- Möglicherweise gelingt es auch noch, eine Begriffsbestimmung für besonders große Tankcontainer und Anforderungen an die Mindestwanddicke dieser neuartigen Transportbehälter aufzunehmen.

## RID-Ausgabe 2025

Entscheidungen zu folgenden Themenbereichen werden möglicherweise in die RID-Ausgabe 2025 einfließen:

### Natriumbatterien

Natrium-Ionen-Batterien sind eine kostengünstige Alternative zu Lithium-Ionen-Batterien, da der notwendige Rohstoff praktisch unbegrenzt zur Verfügung steht. Natrium-Ionen-Batterien sind im Gegensatz zu Lithium-Ionen-Batterien tiefentladefest und können bis auf 0 Volt entladen werden, ohne dass dies die Leistung der Batterie beeinträchtigt. Eine vollständige Entladung stellt einen wichtigen Faktor für die Batteriesicherheit dar, da der Ladezustand einen signifikanten Einfluss auf die Wärmefreisetzungsrate und damit auf die thermische Stabilität einer Batterie während der Beförderung hat.

Die Arbeiten zu Beförderungsvorschriften für Natriumbatterien konnten wegen der COVID-19-Pandemie im letzten Biennium nicht zeitgerecht abgeschlossen werden. Für die Aufnahme in die RID-Ausgabe 2025 können erste Erfahrungen aus einer multilateralen Sondervereinbarung, die von verschiedenen RID-Vertragsstaaten zur Überbrückung der Zwischenzeit gegengezeichnet wurde, berücksichtigt werden.

### Lithiumbatterien

Die von Lithiumbatterien ausgehenden Gefahren hängen hauptsächlich mit der Menge des in ihnen enthaltenen Lithiums und des verwendeten Elektrolyten zusammen. Die Gefahrgutvorschriften enthalten Bedingungen, unter denen Lithiumbatterien freigestellt werden können. Bei der Festlegung von Grenzwerten stützte man sich in der Vergangenheit auf Batterien, die in Mobiltelefonen, Notebooks oder Elektrowerkzeugen eingesetzt werden. Die Technologie hat sich seither sehr stark weiterentwickelt, so dass Lithiumbatterien mit der gleichen Menge an aktiven Substanzen mehr Energie bereitstellen können. Dies führt dazu, dass Batterien für die oben genannten Geräte heute eine wesentlich höhere Nennenergie aufweisen und nicht mehr freigestellt werden können. Sofern diese keine nachteiligen Auswirkungen auf die Sicherheit hat, soll versucht werden, die für Freistellungen geltenden Grenzwerte anzuheben.

Große Lithiumbatterien oder große Geräte, die Lithiumbatterien enthalten, dürfen nur einzeln in Großverpackungen verpackt werden. Vor dem Hintergrund der wachsenden Anzahl von batteriebetriebenen Kraftfahrzeugen und der rasant ansteigenden Produktion von Lithiumbatterien besteht der Wunsch der Batterieindustrie, auch mehrere Batterien in einer Großverpackung zuzulassen. Nach Ansicht der Industrie stellen Großverpackungen mit mehreren Lithiumzellen und -batterien, die ordnungsgemäß voneinander isoliert sind, kein größeres Risiko dar als zahlreiche kleinere Verpackungen, die die gleiche Anzahl von Zellen enthalten und auf einer Palette gestapelt sind. Zur Klärung der Verantwortlichkeiten und der Prüfvorschriften für solche Großverpackungen sind noch weitere Arbeiten erforderlich.

## Verwendung von Recycling-Kunststoffen

Die weltweiten Initiativen zur Begrenzung der negativen Auswirkungen menschlicher Aktivitäten auf die Umwelt (z. B. „Green Deal“ der Europäischen Union) haben auch Auswirkungen auf die Produktion von Kunststoffverpackungen. Die von der Europäischen Union eingeführte neue Abgabe auf Verpackungen aus nicht recyceltem Kunststoff führt dazu, dass Hersteller und Verwender von Kunststoffverpackungen ihre traditionellen Produktionsverfahren ändern müssen. Es werden Wege gesucht, die Menge von neuen Kunststoffen zu reduzieren und den Anteil an recycelten Kunststoffen in den Produktionsprozessen zu erhöhen.

Momentan enthalten die Vorschriften für die Herstellung von Kunststoffverpackungen für die Beförderung gefährlicher Güter nur sehr begrenzte Möglichkeiten für den Einsatz von Recycling-Kunststoffen. So dürfen derzeit nur Kunststoffe aus gebrauchten Industrieverpackungen wiederverwendet werden, während Recycling-Kunststoffe aus Haushaltssammlungen nicht zugelassen sind. Es werden Wege gesucht, den Rezyklatanteil an diesen Kunststoffverpackungen zu erhöhen, ohne dabei die Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter zu gefährden.

## Bedienungsausrüstungen aus faserverstärkten Kunststoffen

Heute werden Ventile, Druckentlastungseinrichtungen und Einsteigeöffnungen für alle Arten von ortsbeweglichen Tanks aus metallenen Werkstoffen hergestellt. Insbesondere bei der Beförderung von ätzenden Stoffen haben diese Einrichtungen eine kürzere Lebensdauer als der Tankkörper. Eine informelle Arbeitsgruppe des UN-Expertenunterausschusses wird sich mit der Frage befassen, ob für Bedienungsausrüstungen in Zukunft auch faserverstärkte Kunststoffen (FVK) zum Einsatz kommen können.

## Weiterentwicklung der Vorschriften zur Energieaufnahme und zum Überpufferungsschutz

Das RID enthält wenige fahrzeugtechnische Vorschriften für die Beförderung sehr gefährlicher Güter. Dazu gehören Anforderungen an eine erhöhte Energieaufnahme durch plastische Verformung und Maßnahmen zur Verhinderung von Überpufferungen bzw. zur Begrenzung der Schäden bei Überpufferungen. Im RID sollen künftig nur noch Schutzziele definiert und bezüglich der technischen Anforderungen auf die Einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) basierend auf Anhang F zum COTIF (ER APTU) bzw. die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) verwiesen werden.

Bei dieser Umgestaltung der Vorschriften muss überlegt werden, wie diese Anforderungen auch bei der Beförderung von besonders großen Tankcontainern und beim künftigen Einsatz von digitalen automatischen Kupplungseinrichtungen umgesetzt werden können.

## Weitere Anforderungen an besonders große Tankcontainer

Das RID enthält Anforderungen an die Beschleunigung, denen Tankcontainer und ihre Befestigungseinrichtungen standhalten müssen. Bei der Risikoanalyse von besonders großen Tankcontainern wurden Beschleunigungswerte gemessen, die höher sind als die, die für ISO-Tankcontainer im RID vorgeschrieben sind. Wenn ein freies Verkehren von Tragwagen mit besonders großen Tankcontainern über Rangierbahnhöfe mit Ablaufbergen ermöglicht werden soll, müssen diese höheren Beschleunigungen im RID festgeschrieben werden.

## Veröffentlichung von Interpretationen zum RID

Die Behandlung von Auslegungsfragen ist ein ständiger Tagesordnungspunkt der Tagungen der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses. Diese Interpretationen sollen künftig auf der Website der OTIF veröffentlicht werden. Dies ist insbesondere in den Fällen wichtig, in denen die Beantwortung von Auslegungsfragen nicht zu einer Änderung der Vorschriften führt. Gleichzeitig soll aber auch überlegt werden, ob eine systematische Aufzeichnung der Hintergründe von Änderungen des RID und der damit verbundenen Diskussionen vorgenommen werden sollte.

## Bau- und Prüfvorschriften für Kesselwagen mit einer Spurweite von 1520 mm

In manchen RID-Vertragsstaaten kommen neben Kesselwagen der Spurweite 1435 mm auch solche der Spurweite 1520 mm zum Einsatz. Die Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ wird eine genauere Untersuchung des Kapitels 6.20 der Anlage 2 SMGS, das Bauvorschriften für Kesselwagen der Spurweite 1520 mm enthält, vornehmen, um festzustellen ob und wie dieses Kapitel in das RID integriert werden kann.

## Zusammenarbeit mit der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)

Seit 2012 besteht eine enge Zusammenarbeit zwischen der Abteilung RID und dem Komitee der OSShD mit dem Ziel, die Harmonisierung von RID und der Anlage 2 zum SMGS, dem Gefahrgutrecht der OSShD-Mitgliedstaaten, sicherzustellen. Diese Zusammenarbeit führt zu einer wesentlichen Erleichterung des Gefahrguttransports zwischen diesen beiden Rechtsregimen.

Um diese Harmonisierung zu fördern, werden zu den Sitzungen der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses auch die Mitgliedstaaten der OSShD eingeladen. Die Abteilung RID kann im Gegenzug an allen Sitzungen der Kommission der OSShD zur Fortentwicklung der Anlage 2 zum SMGS und seiner Arbeitsgruppen mit beratender Stimme teilnehmen. Da die Arbeitssprachen des Komitees der OSShD (Chinesisch und Russisch) und des Sekretariats der OTIF (Deutsch, Englisch und Französisch) nicht deckungsgleich sind, wird das RID seit 2015 auch in die russische Sprache übersetzt und auf der Website der OTIF zur Verfügung gestellt.

Nahezu alle für das RID verabschiedeten Änderungen werden auch in der Anlage 2 zum SMGS nachvollzogen und ein halbes Jahr später in Kraft gesetzt. Die Ständige Arbeitsgruppe wird im Gegenzug prüfen, ob die Bauvorschriften für Breitspur-Kesselwagen in das RID aufgenommen werden können (siehe oben).

## Zusammenarbeit mit der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa

Mit der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa wird seit Jahrzehnten eine sehr enge Zusammenarbeit in der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung praktiziert, deren Aufgabe es ist, Vorschriften zu entwickeln, die für alle drei Landverkehrsträger gelten. Das Sekretariat der Gemeinsamen Tagung wird von der Abteilung RID des Sekretariats der OTIF gemeinsam mit dem Sekretariat der Transportabteilung der UNECE wahrgenommen.

Die WP.15 ist das zuständige Organ der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) für die Fortentwicklung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), dessen Entscheidungen durch die EU-Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland ebenfalls im innerstaatlichen Verkehr der EU-Mitgliedstaaten angewandt werden müssen. Die Abteilung RID des Sekretariats der OTIF nimmt an den Sitzungen der WP.15 beratend teil, um auf harmonisierte Vorschriften für den europäischen Landverkehr hinzuwirken.

## Zusammenarbeit mit dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC)

Die Expertengruppe „Beförderung gefährlicher Güter“ der UIC formuliert Stellungnahmen der Eisenbahnen zu den der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung und dem RID-Fachausschuss unterbreiteten Anträgen und erarbeitet eigene Anträge. Die Abteilung RID des Sekretariats der OTIF nimmt an den zweimal im Jahr stattfindenden zweitägigen Tagungen beratend teil.

## VORLÄUFIGER ZEITPLAN

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung  
**Bern, 14. bis 18. März 2022**

14. Tagung der Ständigen  
Arbeitsgruppe des  
RID-Fachausschusses  
**Bern, 23. und 24. Mai 2022**

56. Tagung des  
RID-Fachausschusses  
**Bern, 25. Mai 2022**

5. Tagung der Gemeinsamen  
Koordinierungsgruppe aus  
Sachverständigen (JCGE)  
(gemeinsam mit Abteilung TECH  
organisiert)  
**Bern, 6. September 2022**

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung  
**Genf, 12. bis 16. September 2022**

15. Tagung der Ständigen  
Arbeitsgruppe des RID-  
Fachausschusses  
**21. bis 25. November 2022**

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung  
**Bern, eine Woche im März 2023**

6. Tagung der Gemeinsamen  
Koordinierungsgruppe aus  
Sachverständigen (JCGE)  
(gemeinsam mit Abteilung TECH  
organisiert)  
**ein Tag im September 2023**

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung  
**Genf, 2 Wochen im September 2023**

16. Tagung der Ständigen  
Arbeitsgruppe des  
RID-Fachausschusses  
**eine Woche im November 2023**

# FÖRDERUNG EINER SICHEREN TECHNISCHEN INTEROPERABILITÄT

## Vom Fahrzeugaustausch zum tatsächlich internationalen Betrieb von Zügen



**Bas Leermakers**

*Leiter der Abteilung für technische Interoperabilität*

Um die Dekarbonisierung unterstützen zu können, muss die Eisenbahn eine zuverlässige, nachhaltige und schnelle Beförderung von Gütern und Personen gewährleisten. Hierfür müssen die nationalen Eisenbahnsysteme stärker aufeinander abgestimmt und miteinander verbunden werden, damit nicht nur Fahrzeuge im internationalen Verkehr ausgetauscht werden, sondern auch ganze Züge grenzüberschreitend und wirklich international verkehren können. Eine der elementaren Voraussetzungen ist die gegenseitige Akzeptanz des Rollmaterials im internationalen Verkehr, die mit den ER APTU und ATMF angestrebt wird. Künftig soll den Eisenbahnunternehmen auf der Grundlage der ER EST auch der Betrieb ihrer Züge staatenübergreifend möglich sein. Der Fachausschuss für technische Fragen, der von der Abteilung für technische Interoperabilität der OTIF betreut wird, befasst sich mit den Rechtsvorschriften im Rahmen der ER APTU, ATMF und EST.

### Harmonisierung der technischen Anforderungen und Verfahren

Technische Vorschriften für die Akzeptanz von Fahrzeugen sind für den internationalen Eisenbahnverkehr unabdingbar. Ohne die internationale gegenseitige Anerkennung von Eisenbahnfahrzeugen müssten alle Güter an jeder Grenze umgeladen werden. Aus diesem Grund haben sich die damaligen nationalen Eisenbahngesellschaften vor einem Jahrhundert in Form der RIV- und RIC-Übereinkommen auf standardisierte Fahrzeuge geeinigt, die von allen Seiten akzeptiert wurden. In Bezug auf die technischen Bestimmungen sind die ER APTU und ATMF die völkerrechtlichen Nachfolger dieser RIV- und RIC-Übereinkommen.

# DER ENTWICKLUNG TECHNISCHER VORSCHRIFTEN ZUGRUNDE LIEGENDE PRINZIPIEN

Gemäß dem Beschluss des Fachausschusses für technische Fragen auf seiner 11. Tagung (12.–13. Juni 2018) werden die folgenden Grundsätze für die Weiterentwicklung der technischen Bestimmungen des COTIF herangezogen:

1. Die Harmonisierung der technischen und betrieblichen Vorschriften ist am sinnvollsten, wenn sie auf möglichst breiter geografischer Ebene umgesetzt wird. Daher ist es wichtig, neue Vertragsstaaten anzuwerben. Die Bestimmungen des COTIF sollten in verschiedenen geografischen Gebieten und zwischen Staaten, die unterschiedliche Rechtssysteme haben können, sinnvoll und nützlich sein. Auch der Aufbau des Eisenbahnsystems kann variieren, von wettbewerbsorientierten, offen zugänglichen bis hin zu integrierten, auf staatlichen Monopolen basierten Modellen. Das COTIF sollte als Brücke zwischen diesen unterschiedlichen Modellen fungieren.
2. Die Kompatibilität zwischen den technischen Bestimmungen des COTIF und den Bestimmungen des EU-Rechts sowie die fortwährende gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen, die nach gleichwertigen Bestimmungen zugelassen oder genehmigt wurden, sind wichtige Ziele.
3. Die Staaten können den für sie geeigneten Grad der Interoperabilität wählen, d. h. nur den Grenzübertritt von Fahrzeugen oder auch den ganzen Züge. Die technischen Vorschriften sollten den Anforderungen auf allen Ebenen gerecht werden und daher entsprechend flexibel sein. Gleichzeitig ist jedoch auch die Entwicklung weitreichender Interoperabilitätsbestimmungen gerechtfertigt, die nur zwischen Staaten angewendet werden können, die den grenzüberschreitenden Betrieb ganzer Züge erleichtern wollen.
4. Die Kompatibilität mit dem EU-Recht muss gewahrt bleiben. Dabei können nicht zwangsläufig alle Aspekte übernommen werden, da der allgemeine Anwendungsbereich des COTIF eingehalten werden muss. Elemente aus dem EU-Recht, die nur mit der Marktöffnung verbunden sind, sei es für Dienstleistungen oder für Waren, sollten beispielsweise nicht übernommen werden, da es dafür keine Grundlage im COTIF gibt.
5. Es besteht vielleicht die Möglichkeit, einige bestehende COTIF-Bestimmungen, die bereits aus dem EU-Recht übernommen wurden, zu vereinfachen, z. B. diejenigen betreffend die Fahrzeugzulassung/-genehmigung (bestehend aus Prüfungen, Erklärungen, Bescheinigungen usw.). So könnte in Abstimmung mit den Sektororganisationen beispielsweise analysiert werden, ob die Anzahl der verschiedenen Ebenen im Zusammenhang mit der Fahrzeugzulassung (Interoperabilitätskomponentenebene, Teilsystemebene und Fahrzeugebene) tatsächlich sinnvoll ist oder reduziert werden könnte.
6. Die technischen Bestimmungen des COTIF sollten mit dem möglichen Beitritt weiterer regionaler Organisationen für wirtschaftliche Integration vereinbar sein, die die Bedingungen des Artikels 38 COTIF erfüllen. Unter der Voraussetzung, dass die entsprechenden Bedingungen erfüllt sind, sollten diese Organisationen ähnliche Rechtsbeziehungen zum COTIF unterhalten können wie die EU derzeit. In diesem Zusammenhang sollte die Machbarkeit in Bezug auf folgende Aspekte analysiert werden:
  - die aktuelle Symmetrie zwischen EU-Recht und ATMF gemäß Artikel 3a ATMF,
  - die Notwendigkeit eines zweispaltigen Layouts der ETV gemäß Artikel 8 § 9 APTU.
7. Jede Machbarkeitsanalyse oder jeder Vorschlag zur Änderung dieser Bestimmungen sollte von konkreten Alternativvorschlägen begleitet werden, die sicherstellen, dass keine Funktionalität verloren geht, sowie von einer Analyse der Vor- und Nachteile der vorgeschlagenen Änderungen.
8. Die technischen Bestimmungen sollten bestehen aus:
  - verbindlichen Vorschriften zur Gewährleistung der Interoperabilität, jedoch beschränkt auf das, was für die Ziele des Übereinkommens und den Anwendungsbereich seiner Anhänge wesentlich ist. Dieses Prinzip ist in den bestehenden ETV fest verankert;
  - gegebenenfalls Empfehlungen für effiziente und harmonisierte Lösungen, deren Anwendung freiwillig ist. Beispiele hierfür sind Anhang C der ETV/TSI Güterwagen und die Entwürfe für austauschbare Reisezugwagen.

Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt detaillierte Bestimmungen in Form von einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) und in Form von Anlagen zu den ER ATMF an. Diese Bestimmungen müssen regelmäßig aktualisiert werden, um den praktischen Erfahrungen und dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen. Darüber hinaus ist der Fachausschuss für technische Fragen dafür zuständig, die Äquivalenz zwischen den Bestimmungen der ETV und den entsprechenden, in den TSI enthaltenen Vorschriften der Europäischen Union in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit zu erklären.

## Entwicklungen in Bezug auf die ER APTU

In den ER APTU ist das Verfahren geregelt, nach dem für Eisenbahnmaterial technische Normen für verbindlich erklärt und einheitliche technische Vorschriften angenommen werden. Die ER ATMF legen das Verfahren fest, nach dem Fahrzeuge zum Einsatz oder zur Verwendung im internationalen Verkehr zugelassen werden. Auf dieser Grundlage akzeptieren die Mitgliedstaaten gegenseitig Zertifikate und andere Nachweise für die Einhaltung der fahrzeugspezifischen Vorschriften. Die COTIF-Vorschriften orientieren sich am Eisenbahnbesitzstand der Europäischen Union und sind mit diesem kompatibel.

Am 1. Januar 2022 sind vierzehn ETV in Kraft. Sechs davon betreffen allgemeine Vorschriften, z. B. über die Bewertungsverfahren, die Definition der Teilsysteme und die Qualifikation der Prüforgane. In acht ETV werden Anforderungen an Fahrzeuge, Infrastruktur, Telematikanwendungen, Zugbildung und Streckenkompatibilitätsprüfungen festgelegt.

Kurzform	Gegenstand	Inkrafttreten der letzten Fassung
ETV GEN-A	Grundlegende Anforderungen	1.12.2017
ETV GEN-B	Teilsysteme	1.6.2019
ETV GEN-C	Technisches Dossier	1.12.2017
ETV GEN-D	Bewertungsverfahren (Module)	1.10.2012
ETV GEN-E	Prüforgan – Qualifikationen und Unabhängigkeit	1.12.2011
ETV GEN-G	Gemeinsame Sicherheitsmethode zur Evaluierung und Bewertung von Risiken	1.12.2016
ETV WAG	Güterwagen	1.1.2022
ETV LOC&PAS	Lokomotiven und Personenwagen	1.1.2022
ETV LÄRM	Fahrzeuge – Lärm	1.4.2021
ETV	Kennzeichnung von Eisenbahnzeugen	1.4.2021
KENNZEICHNUNG		
ETV PRIM	Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität	1.1.2022
ETV TAF	Telematikanwendungen für den Güterverkehr	1.6.2020
ETV TCRC	Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität	1.1.2022
ETV INF	Infrastruktur	1.1.2022

Die Europäische Union überarbeitet derzeit mehrere bestehende TSI, um beispielsweise digitale automatische Kupplungen und Entgleisungsdetektoren zu definieren und den multimodalen Verkehr zu erleichtern. Diese Arbeiten können in der Folge – aller Voraussicht nach 2023 – zu entsprechenden Änderungsvorschlägen der ETV an den Fachausschuss für technische Fragen führen.

## Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen

In den letzten Jahren wurde die Kompatibilität und Kohärenz zwischen den Bestimmungen der ER ATMF und APTU und den Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter (RID, Anhang C des COTIF) untersucht. Zu diesem Zweck arbeiten Sachverständige auf dem Gebiet des RID und Sachverständige auf dem Gebiet der Interoperabilität und Sicherheit in der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE) zusammen. Ziel ist es, das RID und die technischen Interoperabilitätsvorschriften, insbesondere die ETV und die entsprechenden TSI, aneinander anzugleichen. Die JCGE bietet hierzu eine Diskussionsplattform mit Schwerpunkt auf folgenden Themen:

- Prüfung der Notwendigkeit und Angleichung neuer Anforderungen und Normen, die Innovation und neue Technologien (z. B. Digitalisierung, elektronische Dokumente, Telematikanwendungen, Entgleisungsdetektoren und digitale automatische Kupplung) berücksichtigen;
- Koordinierungsprozesse zwischen dem RID und den Interoperabilitäts- und Sicherheitsvorschriften in Bezug auf die Meldung von Unfällen/ Zwischenfällen und Statistiken;
- gemeinsame Definitionen für die am Betrieb und an der Instandhaltung von Fahrzeugen beteiligten Akteure.

An den Diskussionen nehmen sowohl Vertreter der Mitgliedstaaten als auch der Sektorverbände teil.

Die JCGE kann selbst keine verbindlichen Entscheidungen treffen, wohl aber den jeweiligen Ausschüssen eine Änderung des RID oder der ETV empfehlen.

## Entwicklungen in Bezug auf die ER ATMF

Am 1. Januar 2022 sind vier auf den ER ATMF basierende Rechtstexte in Kraft.

<b>Titel</b>	<b>Inkrafttreten der letzten Fassung</b>
ATMF-Anlage A betreffend Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM)	1.4.2021
ATMF-Anlage B betreffend Anforderungen und Verfahren für Abweichungen von der Anwendung von ETV zu strukturellen oder funktionalen Teilsystemen	1.1.2014
Einheitliches Muster für Zertifikate, mit denen die technische Zulassung eines Fahrzeugs oder eines Fahrzeugtyps gemäß Artikel 12 § 1 nachgewiesen wird	1.12.2012
Spezifikationen der Fahrzeugregister gemäß Artikel 13 ATMF	1.4.2021

Der Fachausschuss für technische Fragen wird 2022 eine Analyse und Überprüfung von ATMF-Anlage B vornehmen, was zur Annahme von Änderungen führen kann.

Darüber hinaus wird der Fachausschuss für technische Fragen weiter nach Möglichkeiten zur Erleichterung der internationalen Suche und des internationalen Abrufs von Fahrzeugdaten aus den Fahrzeugregistern suchen.

# Entwicklungen in Bezug auf die ER EST

## (Anhang H)

Im September 2018 wurde auf der 13. Tagung der Generalversammlung ein neuer Anhang H (nachstehend wird das Akronym ER EST verwendet) verabschiedet.

Zweck der ER EST ist es, allgemeine Sicherheitsgrundsätze und Verantwortlichkeiten für die Interoperabilität, d. h. für den Grenzübergang vollständiger Züge, festzulegen. Damit könnte die Effizienz des Eisenbahnverkehrs durch Verkürzung der Transitzeiten und Senkung der Kosten infolge weniger Stopps und organisatorischer Schnittstellen erheblich gesteigert werden. Die Bestimmungen der ER EST sind von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern anzuwenden. Die Bestimmungen basieren auf und entsprechen denen zum Eisenbahnsystem der Europäischen Union.

Um die Interoperabilität wirksam umzusetzen, müssen die Staaten zusätzlich zur Anwendung der ER EST Netzzugangsvereinbarungen (einschließlich Regelungen zur Erteilung von Genehmigungen, Entgelten und Fahrwegzuweisung) für Züge schließen, die aus einem Staat kommend auf der Infrastruktur eines anderen Staates verkehren sollen.

Das Inkrafttreten der ER EST steht z. Z. noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung von zwei Dritteln der OTIF-Mitgliedstaaten. Nach Eingang der erforderlichen Anzahl an Genehmigungen wird es etwa ein Jahr dauern, bis der Anhang in Kraft tritt.

Zum Zweck einer einheitlichen Umsetzung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften werden die Anlagen der ER EST insbesondere folgende Aspekte behandeln:

- eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Anforderungen an ein Sicherheitsmanagementsystem, die von den Sicherheitsbescheinigungsbehörden bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen und von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern bei der Entwicklung, Einführung, Aufrechterhaltung und Verbesserung ihrer Sicherheitsmanagementsysteme anzuwenden ist;
- eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, die von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwenden ist;
- die erforderlichen Verbindungen zur gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken, die von den Eisenbahnunternehmen, den Infrastrukturbetreibern und den für die Instandhaltung zuständigen Stellen bei jeder technischen, betrieblichen oder organisatorischen Änderung des Eisenbahnsystems anzuwenden ist;
- eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung, die von den Überwachungsbehörden anzuwenden ist.

Darüber hinaus wird der Fachausschuss für technische Fragen prüfen, ob harmonisierte Bestimmungen für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen aufgenommen werden können.

Die Generalversammlung empfiehlt dem Fachausschuss für technische Fragen, noch vor Inkrafttreten der ER EST Vorschläge für Anlagen hierzu auszuarbeiten. Die Vorschläge könnten dann vom Fachausschuss für technische Fragen unverzüglich nach Inkrafttreten der EST angenommen werden. Ähnlich wie bei der Entwicklung von ETV werden die CSM auf der Grundlage der besten Praktiken entwickelt, die die Gesetzgebung der Europäischen Union bietet. Im Jahr 2021 hat der Fachausschuss für technische Fragen mit der Ausarbeitung dieser Anlagen begonnen und wird diese Arbeit 2022–2023 fortsetzen.

## Kompatibilität mit dem Recht der Europäischen Union

Die OTIF ist an der Entwicklung von mit den COTIF-Vorschriften harmonisierten TSI und sonstigen EU-Vorschriften beteiligt. Hierzu nehmen Mitarbeiter des Sekretariats der OTIF an den Arbeitsgruppen der Eisenbahngentur der Europäischen Union (ERA) und am Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit der Europäischen Kommission teil. Ferner informieren ERA und Europäische Kommission auf den Tagungen der OTIF-Arbeitsgruppen über die Entwicklungen in der EU. Außerdem konsultiert die ERA mit Hilfe des Sekretariats der OTIF die Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF zu entsprechenden Textvorschlägen und gibt ihnen so vor deren Fertigstellung die Möglichkeit für Feedback. Und schließlich werden Prüforgane und Zertifizierungsstellen aus Nicht-EU-Staaten zu Kooperationstreffen mit ihren Pendanten in der EU eingeladen.

Durch diese verschiedenen Ebenen der Beteiligung können die Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF auf dem Laufenden bleiben und ihre Ansichten über die Weiterentwicklung der Interoperabilitäts- und Sicherheitsvorschriften in der EU einbringen. Diese Beteiligung ist unerlässlich, da viele der EU-Vorschriften als Grundlage für die Entwicklung der technischen Vorschriften des COTIF dienen werden.

Zum Verfassenszeitpunkt dieses Arbeitsprogramms sind 25 der 43 die ER APTU und ATMF anwendenden Staaten auch Mitgliedstaaten der EU. Im Jahr 2011 ist die EU dem COTIF beigetreten und hat sich gemäß der Beitrittsvereinbarung verpflichtet. Die technischen Interoperabilitätsbestimmungen des COTIF basieren auf EU-Recht und sind mit diesem kompatibel. Diese Kompatibilität ist sowohl für Fahrzeuge aus Nicht-EU-Staaten, die in der EU eingesetzt werden, als auch für EU-Fahrzeuge, die außerhalb der EU eingesetzt werden, essentiell. Gegenwärtig errichtet die EU einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, mit dem Ziel, alle Hindernisse beim Überschreiten der Grenzen zwischen den EU-Mitgliedstaaten effektiv zu beseitigen. Der Eisenbahngentur der Europäischen Union (ERA) wurde die Rolle einer zentralen Behörde übertragen, die zentralisierte Aufgaben wahrnimmt und befugt ist, den Eisenbahnunternehmen Fahrzeuggenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen auszustellen.

Im Gegensatz zum einheitlichen europäischen Eisenbahnraum ist das COTIF ein Vertrag zwischen souveränen Staatsparteien und wird grundsätzlich auf nationaler Ebene um- und durchgesetzt. Das COTIF findet nur auf den internationalen Verkehr Anwendung. Die OTIF verfügt nicht über eine zentrale Behörde. Zwar hat die OTIF einen Generalsekretär, der vom Sekretariat der OTIF unterstützt wird, doch spielt dieser keine Rolle bei der Umsetzung des COTIF durch die Mitgliedstaaten oder bei der Anwendung des COTIF durch die Akteure des Eisenbahnsektors.

Die konzeptionellen Unterschiede zwischen den EU-Vorschriften zur Einrichtung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums und dem COTIF erschweren die Übertragung einiger EU-Vorschriften in das COTIF. Das Sekretariat der OTIF wird seine intensive Abstimmung mit den Mitgliedstaaten der OTIF, der ERA und den Sektororganisationen fortsetzen, um sicherzustellen, dass die Interessen sowohl der EU- als auch der Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF sowie aller Akteure des internationalen Eisenbahnverkehrs berücksichtigt werden.

Daher sollte die Anwendung der technischen Vorschriften des COTIF zwischen Vertragsstaaten, die auch Mitglieder der EU sind, und ihren Nachbarn ebenso wirksam bleiben wie zwischen zwei oder mehreren Vertragsstaaten, die nicht Mitglieder der EU sind.

## Überwachung und Bewertung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF

Bei seiner 13. Tagung (22.–23. Juni 2021) hat der Fachausschuss für technische Fragen die schrittweise Überwachung und Bewertung der Umsetzung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF eingeleitet. In einem ersten Schritt wird er sich dabei auf Folgendes konzentrieren:

1. Das Niveau der Umsetzung und Anwendung durch die Vertragsstaaten der ihnen obliegenden Bestimmungen der ER APTU, ATMF, deren Anlagen und der ETV;
2. den Anwendungsbereich der Bestimmungen, wie z. B. die Anzahl der Fahrzeuge und das Verkehrsaufkommen, die sich auf die ER APTU und ATMF stützen, als quantitatives Maß für die Relevanz;
3. die Relevanz der Vorschriften in der Wahrnehmung der Beamten der Vertragsstaaten als qualitatives Maß für die Relevanz.

Beim ersten Punkt, der Umsetzung und Anwendung durch die Vertragsstaaten, wird der Fokus auf den in den ER APTU und ATMF festgelegten Bestimmungen liegen, für die in erster Linie der Vertragsstaat verantwortlich ist.

In Bezug auf den zweiten Punkt wird als quantitatives Maß für die Relevanz das Ziel verfolgt, einen Überblick über die Anzahl der im grenzüberschreitenden Verkehr eingetragenen oder eingesetzten Fahrzeuge auf der Grundlage der ER APTU und ATMF zu gewinnen.

Zum dritten Punkt, der wahrgenommenen Relevanz der Vorschriften, werden offene Fragen gestellt werden, um Möglichkeiten zur Verbesserung der Vorschriften oder ihrer Umsetzung oder Anwendung zu ermitteln.

In einem zweiten Schritt wird die Umsetzung der Anlagen und ETV durch die Beteiligten im betrieblichen und technischen Bereich, wie Eisenbahnunternehmen, für die Instandhaltung zuständige Stellen, Halter und Prüforgane, überwacht und bewertet, einschließlich der korrekten Anwendung der Verfahren.

## VORLÄUFIGER ZEITPLAN

14. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen

**Juni 2022**

46. Tagung der Arbeitsgruppe Technik

**Juni 2022**

5. Tagung der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen

**September 2022**

47. Tagung der Arbeitsgruppe Technik

**September 2022**

48. Tagung der Arbeitsgruppe Technik

**November 2022**

15. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen

**Juni 2023**

49. Tagung der Arbeitsgruppe Technik

**Juni 2023**

6. Tagung der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen

**September 2023**

50. Tagung der Arbeitsgruppe Technik

**September 2023**

51. Tagung der Arbeitsgruppe Technik

**November 2023**

# GEWÄHRLEISTUNG DER ORDNUNGSGEMÄSSEN FUNKTION DES SEKRETARIATS UND DER EFFIZIENTEN ERBRINGUNG VON DIENSTLEISTUNGEN FÜR DIE MITGLIEDSTAATEN



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

Die Hauptaufgabe der Verwaltungs- und Finanzabteilung der OTIF besteht darin, den Generalsekretär und die anderen Abteilungen bei der Ausübung ihrer Tätigkeiten durch administrative Unterstützung zu entlasten. Ferner ist sie auch für die Vorbereitung und Organisation der Tagungen der Generalversammlung und des Verwaltungsausschusses zuständig.

Zusätzlich zu diesen Aufgaben wurde die Abteilung damit beauftragt, die Umsetzung des Protokolls von Luxemburg zu begleiten.

In jüngster Zeit sind zudem einige zeitlich begrenzte Projekte, wie die Renovierung des Sitzes der OTIF und der vorübergehende Umzug des Personals während der Renovierung hinzugekommen.

**D**as Arbeitsprogramm der Verwaltungs- und Finanzabteilung für die nächsten zwei Jahre knüpft im Bereich der Personalressourcen und der Vorbereitung auf das Inkrafttreten des Luxemburg-Protokolls an das Arbeitsprogramm 2020–2021 an. Darüber hinaus wird auch die Arbeit an anderen wichtigen Themen wie der Aufrechterhaltung des Dialogs mit den Mitgliedstaaten und der Modernisierung des IT-Systems fortgesetzt.

Des Weiteren wird das Projekt zur Renovierung des Sitzes die Abteilung während des Zweijahreszeitraums stark beschäftigen und Gelegenheit bieten, Arbeitsmethoden zu überdenken, sei es durch die Ausweitung der Möglichkeit der Telearbeit auf das gesamte Personal oder die Einführung einer effizienten und nachhaltigen Archivierungsmethodik.

## Anpassung der Personalressourcen und Haushaltskontrolle

### ZIEL 1 | Fortschritte bei der Telearbeit für das gesamte Personal

Das Pilotprojekt zur Telearbeit für die Übersetzer, das ab dem 1. Januar 2020 umgesetzt wurde, hat im letzten Quartal 2020 zu einer positiven Bewertung geführt.

Gleichermaßen hat sich während der COVID-19-Pandemie auch die Ausdehnung der Telearbeit auf das gesamte Sekretariatspersonal als möglich herausgestellt. Durch die fortschreitende Digitalisierung und immer solidere Erfahrungen mit diversen verfügbaren IT-Tools kann die Kontinuität des Sekretariatsbetriebs gewährleistet werden.

Die außergewöhnlichen Umstände infolge der Pandemie dauern nun schon über ein Jahr an, und im Hinblick auf die Renovierung des Sitzes und den Umzug des Personals ist die Option der Telearbeit nach wie vor eine der besten Möglichkeiten zur fortlaufenden Gewährleistung des Sekretariatsbetriebs.

Im letzten Quartal 2021 wurden zur Erarbeitung einer einheitlichen internen Richtlinie Gespräche mit den Vertretern des Personalverbandes aufgenommen. Effektiv erfordert die Ausdehnung dieser Arbeitsform bei einer Organisation von der Größe der OTIF die Festlegung gemeinsamer Regeln, um die Verbindung zwischen dem Telearbeiter und dem übrigen Personal sowie die Verbindung zwischen dem Sekretariat der OTIF und den Mitgliedstaaten aufrechtzuerhalten.

Die interne Richtlinie zur Telearbeit für das gesamte Personal wird dem Verwaltungsausschuss voraussichtlich im Laufe des Jahres 2022 vorgelegt.

## ZIEL 2 | Umsetzung der Studie über den Personalbedarf und die Beschäftigungsbedingungen des Sekretariatspersonals

2021 wurde eine Studie über den Personalbedarf und die Beschäftigungsbedingungen des Sekretariatspersonals in Auftrag gegeben, mit der zwei Hauptziele verfolgt wurden:

- Prüfung der Beschäftigungsbedingungen (Vergütungs- und Sozialleistungssystem und Karriereaussichten) des OTIF-Personals durch Ermittlung der Stärken und Schwächen sowie des vorhandenen Verbesserungspotenzials für eine Organisation der Größe der OTIF. Diese Prüfung umfasst eine Analyse der Bestimmungen des Personalstatuts, die unter anderem an die Entwicklungen im Arbeitsrecht angepasst werden müssen;
- Prüfung des Personalbedarfs unter Berücksichtigung der tatsächlichen Arbeitsbelastung, der voraussichtlichen Beitritte, aber auch der zusätzlichen Aufgaben, die die OTIF mit dem Inkrafttreten des Luxemburg-Protokolls übernehmen wird.

Diese Studie wurde wie folgt in zwei Phasen unterteilt:

- Phase 1: Beschäftigungsbedingungen und Sozialleistungen – 2021 mit einem Bericht im Dezember abgeschlossen.
- Phase 2: Personalbedarf und eingehende Analyse der Personalsituation der OTIF – für 2022 geplant.

Der von der ausgewählten Beratungsfirma vorgelegte Bericht über Phase 1 wird dem Verwaltungsausschuss vorgelegt. Dies wird voraussichtlich zur Überarbeitung mehrerer Artikel des aktuellen Personalstatuts führen und eine Modernisierung der Bestimmungen ermöglichen.

Phase 2 der Studie begann im Dezember 2021 und wird in der ersten Hälfte des Jahres 2022 abgeschlossen. Der Bericht über Phase 2 wird noch im selben Jahr erwartet und wird dem Verwaltungsausschuss als Grundlage für Diskussionen über die Möglichkeit einer Überprüfung des Personalbestands oder sogar des Organigramms des Sekretariats dienen.

Der soziale Dialog mit den Personalvertretern wird fortgesetzt, um die Konsensbildung im Rahmen des Managements des organisatorischen Wandels zu fördern.

**ZIEL 3** | Beibehaltung und Kontrolle des Budgets für wiederkehrende Ausgaben und für Investitionsausgaben für das Renovierungsprojekt innerhalb der von der 15. Generalversammlung genehmigten Höchstbeträge

Die 15. Generalversammlung hat den Höchstbetrag, den die wiederkehrenden Ausgaben im Zeitraum 2022–2027 erreichen dürfen, auf 4.200.000 CHF pro Jahr festgelegt.

Darüber hinaus hat sie für die Dauer der Projekte (Renovierung des Sitzes und vorübergehender Umzug des Personals) einen Ausgabenhöchstbetrag von 7.400.000 CHF bewilligt.

Der Verwaltungsausschuss wird sicherstellen, dass die jährlichen Haushaltspläne des Sekretariates geeignet sind, um die in dem von ihm genehmigten Arbeitsprogramm 2022–2023 festgelegten Ziele unter Einhaltung des von der Generalversammlung genehmigten Haushaltsrahmens zu erreichen.

Was die Investitionsausgaben betrifft, so wird der Verwaltungsausschuss regelmäßig über die Umsetzung des Renovierungsprojekts, aber auch über wesentliche Nachträge, falls erforderlich, informiert. Dem Ausschuss wird ein Vorschlag zur Anpassung diverser Bestimmungen der Finanz- und Buchführungsordnung an ein mehrjähriges Projektmanagement unterbreitet.

## Projektmanagement für die Renovierung des Sitzes und den vorübergehenden Umzug des Sekretariats

Die Vorprojektphase ist 2021 einerseits mit der Auswahl einer Bauherrenvertretung, die das im Sekretariat eingesetzte Projektteam unterstützen soll, und andererseits mit der Durchführung von zwei Vorstudien gut vorangekommen: Die erste dieser Studien betrifft die Diagnose von Asbest und Schadstoffen im Gebäude unter Berücksichtigung des Baujahres, die zweite (obligatorisch durchzuführende Studie) die Festigkeit des Gebäudes im Falle eines Erdbebens.

Zu den Hauptzielen für die Periode 2022–2023 gehören im Jahr 2022 die intensive Zusammenarbeit mit dem Generalplaner und die Einleitung des Kreditantragsverfahrens bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

## ZIEL 1 | Vertragsabschluss mit dem Generalplaner

Aufgabe des Generalplaners wird einerseits die Präzisierung des Projekts und Vorbereitung aller notwendigen Unterlagen für den Erhalt der Baugenehmigung und des Darlehens der Schweizerischen Eidgenossenschaft sein und andererseits die Vorbereitung der Ausschreibungsunterlagen für die Auswahl des Unternehmens oder der Unternehmen, die die eigentlichen Renovierungsarbeiten durchführen sollen.

Während des gesamten Projekts wird der Generalplaner sicherstellen, dass das Projekt gut auf die aktuellen und zukünftigen Bedürfnisse der OTIF abgestimmt ist, und wird zudem als Vermittler für andere Interessengruppen, einschließlich des OTIF-Personals, fungieren.

Das Ziel für 2022 besteht darin, den Vertrag mit dem Generalplaner spätestens im Januar 2022 abzuschließen, damit das Baubewilligungsgesuch im dritten Quartal 2022 bei der Stadt Bern eingereicht werden kann.

## ZIEL 2 | Aushandlung des Darlehens der Schweizerischen Eidgenossenschaft für die Renovierung

Auf seiner 134. Tagung genehmigte der Verwaltungsausschuss eine Mischfinanzierung für die Renovierung des Sitzes: 20 % Reservefonds und 80 % Darlehen der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

In Bezug auf das Darlehen hat sich das Sekretariat im März 2021 beim Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten nach Informationen über die den internationalen Organisationen vom Sitzstaat angebotenen Hilfen erkundigt.

Das Departement für auswärtige Angelegenheiten hat das Verfahren für den Erhalt eines solchen Darlehens, das dem Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft vorgelegt und von diesem genehmigt werden muss, erläutert.

Da das Verfahren recht langwierig ist, muss das Sekretariat den Antrag zusammen mit dem vom Generalplaner erstellten Vorentwurf des Projekts bis August 2022 beim Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten einreichen.

Eine strategische Arbeitsgruppe, die auf Initiative der FIPOI (Immobilienstiftung für internationale Organisationen) eingerichtet wurde und sich aus der Vertreterin des Eidgenössischen Departements für auswärtige Angelegenheiten, Sachverständigen der FIPOI, dem Generalsekretär und der Leiterin der Verwaltungs- und Finanzabteilung zusammensetzt, wird in den Jahren 2022 und 2023 regelmäßig zusammentreffen, um sich über den Status des Darlehens auszutauschen.

Die Verwaltungs- und Finanzabteilung wird während des gesamten Verfahrens bis zum Erhalt des Darlehens (planungsgemäß 2024) die Hauptkontaktstelle für die FIPOI und das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten sein.

### ZIEL 3 | Vorübergehender Umzug des Personals während der Renovierungsarbeiten

Während der Renovierungsarbeiten, die derzeit für 2023 geplant sind, muss das Personal der OTIF zur Gewährleistung des fortlaufenden Betriebs in vorübergehend angemietete Büros umziehen. Es ist geplant, den Umzug als Projekt zu organisieren.

Das Projekt umfasst den vorübergehenden Umzug des Personals und die Wiederinbetriebnahme der Räumlichkeiten nach Abschluss der Bauarbeiten, den Umzug eines Teils des Mobiliars in Lagerräume, die Suche nach temporären Räumlichkeiten und alles Übrige, was notwendig ist, um die temporären Büros insbesondere in Bezug auf die IT betriebsbereit zu machen.

Eine weitere Herausforderung des Umzugs wird in der Verwaltung der Archive bestehen. Die exponentielle Zunahme, die zunehmende Digitalisierung sowie die Vielfalt der vom Sekretariat erstellten Dokumente werfen sowohl die Frage nach der Archivierungsmethodik in Papier- und elektronischer Form (Aufbewahrungsdauer der Dokumente, Zugang zu diesen Informationen auch durch die Mitgliedstaaten usw.) als auch die Frage nach der Klassifizierung der Dokumente und den Depositaraufgaben des Generalsekretärs auf.

Die neue Archivierungsmethodik muss vor dem für 2023 geplanten vorübergehenden Umzug des Personals für die Dauer der Renovierungsarbeiten eingeführt werden, um während dieser Zeit, in der der Speicherplatz für Papierarchive begrenzt sein wird, einen kontinuierlichen Zugang zu den Informationen zu gewährleisten.

## Fortsetzung der Vorbereitungen für das Inkrafttreten des Protokolls von Luxemburg

Das Protokoll von Luxemburg tritt in den Unterzeichnerstaaten in Kraft, sobald die beiden folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- Hinterlegung der vierten Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde. Das Eisenbahnprotokoll wurde bisher 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 im Jahr 2021 von Spanien unterzeichnet;
- Hinterlegung einer Bescheinigung des Sekretariates der Aufsichtsbehörde (OTIF) über die volle Funktionsfähigkeit des Internationalen Registers beim Depositär (UNIDROIT).

Gemäß Beschluss der 10. Generalversammlung wird das Sekretariat der OTIF mit dem Inkrafttreten des Eisenbahnprotokolls von Luxemburg die Funktion des Sekretariates der Aufsichtsbehörde<sup>1</sup> übernehmen.

Im Rahmen der Vorbereitung auf das Inkrafttreten des Protokolls wurden bereits mehrere Dokumente vom Verwaltungsausschuss genehmigt: darunter der Entwurf der Satzung und der Entwurf der Geschäftsordnung der Aufsichtsbehörde.

---

<sup>1</sup> Zusammensetzung und Rolle der Aufsichtsbehörde sind in Artikel XII des Protokolls von Luxemburg zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials festgelegt.

Der Entwurf der Registerordnung des Internationalen Registers für internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung (rollendes Eisenbahnmaterial) wurde vom vorbereitenden Ausschuss am 8. April 2021 genehmigt.

Weitere Dokumente sind in der Diskussion und werden 2022 fertiggestellt:

- Entwurf einer Vereinbarung zwischen der OTIF und der Aufsichtsbehörde über die Aufgaben, Rechte und Verpflichtungen der OTIF als Sekretariat der Aufsichtsbehörde. Diese Vereinbarung sollte sich auf den Entwurf der Satzung und den Entwurf der Geschäftsordnung der Aufsichtsbehörde stützen und eine Schätzung der Kosten für die Sekretariatsaufgaben enthalten;
- Entwurf einer Übertragungsvereinbarung des Vertrags für die Einrichtung und Verwaltung des Internationalen Registers für internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung (rollendes Eisenbahnmaterial). 2021 wurde aus dem Vorsitzenden des vorbereitenden Ausschusses, dem Generalsekretär und der stellvertretenden Generalsekretärin von UNIDROIT, dem Generalsekretär und der Leiterin der Verwaltungs- und Finanzabteilung der OTIF sowie dem Vorsitzenden der Rail Working Group ein Team für die Aushandlung einer Übertragungsvereinbarung zum 2014 unterzeichneten Vertrag zwischen dem vorbereitenden Ausschuss einerseits und Regulis SA andererseits gebildet.

Im Jahr 2022 wird das Sekretariat der OTIF auch weiterhin gemeinsam mit UNIDROIT die Sitzungen des vorbereitenden Ausschusses organisieren und das Protokoll durch die Teilnahme an Informationsveranstaltungen zum Protokoll bewerben.

Unmittelbar nach Inkrafttreten des Protokolls wird die OTIF die drei Mitgliedstaaten benennen, die die Organisation in der Aufsichtsbehörde vertreten werden. Das Sekretariat wird sodann für die Vorbereitung der ersten Sitzung der Aufsichtsbehörde zuständig sein.

# SICHERSTELLUNG FRISTGERECHTER UND QUALITATIV HOCHWERTIGER SPRACHDIENSTLEISTUNGEN



**Joana Meenken**

*Leiterin der Übersetzungsabteilung*

## Rechtzeitige Ablieferung qualitativ hochwertiger Übersetzungen

Die Besonderheit der OTIF als zwischenstaatliche Organisation mit drei Arbeitssprachen und sprachlich wie begrifflich ganz unterschiedlichen Themenfeldern stellt an die Übersetzungsabteilung hohe Anforderungen. Als „Querschnittsabteilung“, die Dienste für alle übrigen Abteilungen der OTIF und alle Organe des COTIF erbringt, sehen sich die Übersetzer stets diversen Anforderungen unterschiedlicher Natur gegenüber: Zum einen müssen alle sich aus dem COTIF, Geschäftsordnungen oder interner Planung ergebende Fristen eingehalten werden, zum anderen müssen die Übersetzungen, wie auch das Dolmetschen in den Sitzungen der Organe der OTIF, den sprachlichen Ansprüchen des diplomatischen, rechtlichen, technischen oder auch finanzwirtschaftlichen Sprachgebrauchs genügen. Die Erfüllung dieser Kernaufgabe der Übersetzungsabteilung, die gut 90 % der Arbeit ausmacht, hat – wie bereits in der Vergangenheit – auch in den kommenden zwei Jahren oberste Priorität, der alles Übrige nachgeordnet wird. Nichtsdestoweniger werden, ganz im Sinne der sprachlichen Einheitlichkeit, folglich auch die beiden im Jahr 2020 begonnenen Dauerprojekte weiter fortgeführt. Zudem kommt, wie weiter unten erläutert, mit der möglichen Einführung geschlechtsneutraler Sprache in die (Rechts)texte der OTIF noch ein weiteres arbeitsreiches Thema auf die Übersetzer zu.

## Gewährleistung einer guten sprachlichen Qualität aller OTIF-Texte

### Erstellung einer gemeinsamen Terminologiedatenbank für das Sekretariat der OTIF

Nachdem dieses Projekt 2020 neu begonnen wurde (siehe Arbeitsprogramm 2020–2021) und systematisch hauptsächlich von einer Mitarbeiterin der Übersetzungsabteilung als Terminologin nach deren zeitlichen Verfügbarkeiten betreut wird, ist die Terminologiedatenbank nach wie vor ein internes Projekt der Übersetzungsabteilung und wurde noch nicht mit dem Sekretariat geteilt.

Durch die rasanten technologischen Entwicklungen über die letzten beiden Jahre seit Beginn des Projekts hinweg, bieten sich uns heute zudem neue Möglichkeiten für das „Teilen“ der Datenbank. Neben der bereits bekannten Lösung *MultiTerm Workflow* ist das aktuell vielversprechendste Tool *Trados Live Terminology*, eine Cloud-basierte Lösung, mit der MultiTerm<sup>2</sup>-Datenbanken in wenigen Schritten in die Cloud hochgeladen und mit externen Nutzern geteilt werden können. Ein entscheidender Vorteil einer solchen Cloud-Lösung wäre, dass die Termbank auch den freiberuflich gelegentlich für OTIF arbeitenden Übersetzern (siehe hierzu auch Unterkapitel zum Thema externe Kooperationen) einfach zugänglich gemacht werden könnte.

Es ist geplant, die Entwicklungen um MultiTerm Workflow und Trados Live Terminology im Auge zu behalten und die Tools auf ihre Vor- und Nachteile (verglichen miteinander und gegebenenfalls mit anderen Lösungen) hin zu überprüfen. Dabei spielt selbstverständlich auch die Datensicherheit eine ganz entscheidende Rolle. Insbesondere wenn man bedenkt, dass die Daten einer Organisation, und darunter auch die organisationseigene Terminologie, ein nicht zu unterschätzendes Kapital darstellen.

Inhaltlich werden in den kommenden zwei Jahren sowohl die allgemeine Terminologiedatenbank als auch die 2020 neu geschaffene spezialisierte RID-Termbank permanent weiter gepflegt und erweitert werden, da Grundvoraussetzung für eine sekretariatsinterne Veröffentlichung der Termbanken zunächst ihre inhaltliche und formale Richtigkeit ist.

Aufgrund der bereits mehrfach erwähnten eingeschränkten personellen Ressourcen in der Übersetzungsabteilung und unserer vielfältigen anderen Prioritäten kann kein konkreter Zeitplan aufgestellt werden, es wird aber wie bisher stets im Rahmen des Geschäftsberichts über den Fortschritt des Projekts und gegebenenfalls über neue Entwicklungen informiert.

---

<sup>2</sup> Für weitere Informationen zu *Trados Studio* und *MultiTerm*, den von der Übersetzungsabteilung seit 2012 verwendeten Übersetzungs- und Terminologieprogrammen siehe Arbeitsprogramm 2020–2021.

## Ausarbeitung interner Redaktionsregeln der OTIF

Auch an diesem im Jahre 2020 ins Leben gerufenen Dauerprojekt (siehe Arbeitsprogramm 2020–2021), dessen Grundgerüst steht, wird in den kommenden beiden Jahren weitergearbeitet werden.

Da noch nicht sehr bald mit einer Fertigstellung des gesamten Werkes zu rechnen ist, wird sich die Übersetzungsabteilung zunächst auf ein bestimmtes Kapitel, das dem geschlechtergerechten Sprachgebrauch bei der OTIF gewidmet ist, konzentrieren. Das Thema der geschlechtergerechten Sprache wurde im Frühjahr 2021 als prioritäres Thema in das dreijährige Arbeitsprogramm der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten aufgenommen und von deren Nachfolgeorgan (Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit) im November 2021 als solches bestätigt (siehe oben).

Noch ist unklar, ob und in welcher Form das Thema für die Rechtstexte der OTIF weiterverfolgt wird, aber um vorbereitet zu sein, wird als Teil des internen „Redaktionsleitfadens“ ein Kapitel zur geschlechtergerechten Sprache in Texten ohne Rechtswirkung der OTIF verfasst. Dieses kann dann bei Bedarf auch entsprechend vervollständigt und als eigenständiges Kapitel (sekretariatsintern) veröffentlicht werden.

## Zukünftiges Format der Tagungen und Dolmetschen

Der in den letzten zwei Jahren von der COVID-19-Pandemie vorangetriebene Digitalisierungsschub lässt sich nicht rückgängig machen. Und dies wäre auch nicht wünschenswert. Vielmehr bieten die neuen technologischen Möglichkeiten der OTIF und ihren Mitgliedern für die Organisation ihrer Tagungen eindeutige Vorteile.

Da sich jedoch noch nicht alle Beteiligten vollständig an diese neue Arbeitsweise gewöhnt haben und auch noch nicht über die erforderliche qualitativ hochwertige Ausrüstung verfügen, muss die Übersetzungsabteilung in enger Zusammenarbeit mit den übrigen Abteilungen, mit den externen Dolmetschern der OTIF und unter Berücksichtigung der Entwicklungen auf dem Gebiet die Kriterien sowohl für vollständige mehrsprachige Videokonferenzen als auch für mehrsprachige Hybridtagungen abstecken und dabei für die jeweils bestmöglichen Arbeitsbedingungen der Dolmetscher sorgen.

In diesem Zusammenhang wird in den kommenden zwei Jahren konstant der Markt der Videokonferenz-Plattformen überwacht und geprüft, welche Tools bei mehrsprachigen Konferenzen anderer Organisationen und der Privatwirtschaft zum Einsatz kommen. Gleichzeitig muss unter Berücksichtigung der Tatsache, dass Videokonferenzen insbesondere für die Dolmetscher um ein Vielfaches anstrengender sind als Präsenztagungen, ein Rahmen für solche digitalen Veranstaltungen (einschließlich maximaler Dauer, Qualitätsanforderungen in Bezug auf Ton/Video) festgelegt werden.

## Externe Kooperationen

Infolge der über die letzten Jahre stetig steigenden Arbeitsauslastung in der Übersetzungsabteilung (s. auch Geschäftsberichte 2019 und 2020) wurden im Mai 2021 zunächst auf ein Jahr befristet Verträge mit zwei externen Übersetzern geschlossen. Ziel dieser Verträge ist, eine einerseits flexible aber andererseits doch stabile Art der Zusammenarbeit zu gleichbleibenden Bedingungen zu schaffen, und der OTIF so die Möglichkeit zu geben, kurzfristig auf Engpässe bei der Übersetzung in einzelne Sprachen zu reagieren.

Es ist geplant, diese Zusammenarbeit noch mindestens um ein weiteres Jahr zu verlängern. Die Gründe hierfür sowie das Für und Wider dieser flexiblen Lösung sind nachstehend aufgeführt:

- Das von den Autoren der Texte erhaltene Feedback und auch die in der Abteilung selbst gemachten Erfahrungen mit den externen Übersetzern sind durchweg positiv;
- es empfiehlt sich, die Zusammenarbeit noch mindestens auf ein „normales“ Jahr ohne Generalversammlung auszudehnen (besser vermutlich zwei Jahre), um zu sehen, wie sich der Arbeitsanfall weiterentwickelt und ob diese flexible Lösung auf Dauer ausreichend ist. Da in den kommenden Jahren mit dem erwarteten Inkrafttreten des Luxemburg Protokolls und mit dem eventuellen Start des Datenbankprojekts der Rechtsabteilung mittel- und langfristig deutlich mehr Arbeit auf die Übersetzer der OTIF zukommen wird, könnte es sein, dass diese flexible Zusammenarbeitslösung auf Dauer den Bedarf nicht decken kann oder zu kostspielig wird. In jedem Fall müssen bei der Auswertung Berechnungen angestellt und die Kosten mit denen einer permanenten personellen Verstärkung in der Übersetzungsabteilung verglichen werden;
- der Übersetzungsbedarf schwankt z.T. ganz erheblich innerhalb der einzelnen Abteilungen und kann sich im Extremfall für eine Tagung eines Organs von einem Jahr auf das nächste auch mal vervierfachen, daher ist Flexibilität ein absolutes Muss;
- es muss jedoch auch der Fall längerer Abwesenheiten (Krankheit, Mutterschaft, sonstige unvorhersehbare Gründe) bedacht und abgesichert werden.

# STEIGERUNG DER SICHTBARKEIT UND DES BEKANNTHEITSGRADES DER OTIF



**Sarah Pujol**  
*Kommunikationsbeauftragte*

**D**ie OTIF ist eine Organisation mit alten Ursprüngen, einer dynamischen Gegenwart und vielversprechenden Aussichten für die Zukunft.

Die Aufgabe der Kommunikationsabteilung des Sekretariats der OTIF besteht insbesondere darin, die Rolle der Organisation verständlich zu machen und ihre Sichtbarkeit zu erhöhen.

## Leitlinien und Handlungsrahmen

Vier unerschütterliche Grundsätze leiten die Arbeit der Kommunikationsabteilung des Sekretariats der OTIF. Diese Grundsätze bilden die Leitlinien für die Kommunikationsstrategie der OTIF:

- Gewährleistung der Kohärenz der Mitteilungen und Veröffentlichungen, sowohl inhaltlich als auch in der Präsentation,
- Aufrechterhaltung eines modernen und zeitgemäßen Images,
- Regelmäßigkeit der Mitteilungen,
- Messung, Evaluierung und Verbesserung der Kommunikationstools.

## AKTIONEN DER ABTEILUNG KOMMUNIKATION

### △ 1. ATTRAKTIVITÄT

Modernes Image: Website, Videos, überarbeitetes Erscheinungsbild der Publikationen

### ▽ 4. BEOBACHTUNG

Auswerten, bewerten, verbessern: Beobachtungstools, Umfragen, Website

### △ 3. REGELMÄSSIGKEIT

Regelmäßigkeit der Mitteilungen: Beibehaltung des Publikationsrhythmus

### ▽ 2. KOHÄRENZ

Kohärenz des Images, der Mitteilungen und Veröffentlichungen

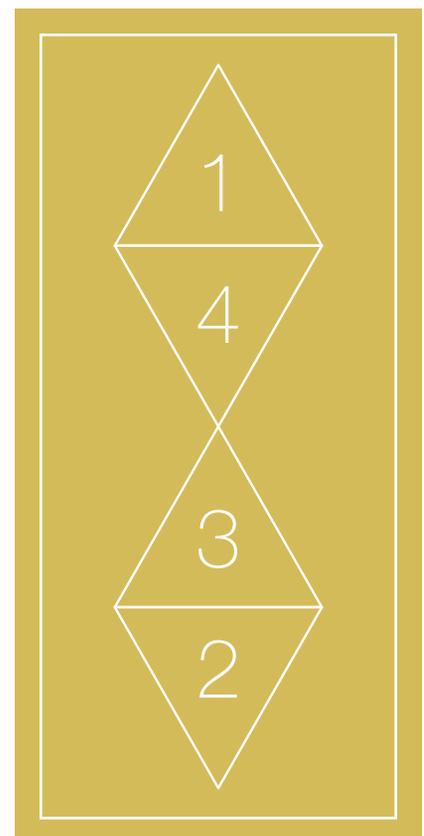
## Digitale Tools im Wandel

Die Präsenz in sozialen Netzwerken, die Weiterentwicklung der Website und die Erstellung und Verbreitung von Videos sind Möglichkeiten zur Gewährleistung der digitalen Präsenz der Organisation. Während der Jahre 2022–2023 wird die Kommunikationsabteilung weiterhin Videos erstellen und im Internet – insbesondere in den sozialen Netzwerken – verbreiten.

Die OTIF wird in den sozialen Netzwerken präsent sein, vorrangig auf LinkedIn und Twitter. Entsprechend ihrem Status als zwischenstaatliche Organisation wird sie neutral bleiben und auch „Posts“ und „Tweets“ aus anderen Quellen teilen.

Bereits 2020–2021 wurde die Navigation auf der Website der Organisation, dem Kernstück der Digitalen Agenda verbessert. Infolge einer externen Umfrage und einer internen Konsultation wird die Website aber auch in den kommenden zwei Jahren weiterentwickelt und in Bewegung bleiben.

## DIE VIER GRUNDSÄTZE DER KOMMUNIKATION



# ABKÜRZUNGEN

---

## **ADN**

Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen

## **ADR**

Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße

## **APTU**

Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist

## **ATMF**

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

## **CIM**

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern

## **CIV**

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen

## **COTIF**

Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr

## **CUV**

Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr

## **ECM**

Für die Instandhaltung zuständige Stelle

## **e-FIT**

Elektronische Frachtbeförderungsinformationen

## **ER**

Einheitliche Rechtsvorschriften

## **ERA**

Eisenbahnagentur der Europäischen Union

## **EST**

Einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr

## **ETV**

Einheitliche technische Vorschriften

## **EU**

Europäische Union

## **GCC**

Golf-Kooperationsrat

## **IT**

Informationstechnologien

## **JCGE**

Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen

## **OSShD**

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen

## **OTIF**

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

## **RID**

Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter

## **RISC**

Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und-sicherheit

## **SMGS**

Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (der OSShD)

## **TSI**

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität

## **UIC**

Internationaler Eisenbahnverband

## **UN**

Vereinte Nationen

## **UNECE**

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa

## **UNIDROIT**

Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts

---

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