

# ARBEITSPROGRAMM

2024–2025



**OTIF**

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr



**OTIF**

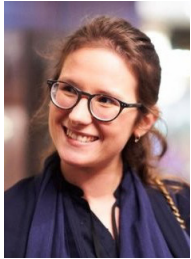
Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires  
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr  
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>Einführung</b>	<b>1</b>
<b>Allgemeine Ziele</b>	<b>2</b>
<b>Die OTIF als Forum für einheitliches Eisenbahnrecht</b>	<b>4</b>
<b>Förderung und Verwaltung des COTIF selbst und des einheitlichen Eisenbahnvertragsrechts</b>	<b>6</b>
1. Überwachung und Bewertung der Rechtsinstrumente der OTIF	9
2. Ausübung der Depositarfunktionen	11
3. Förderung und Unterstützung der Umsetzung und Anwendung des OTIF-Rechts	11
4. Förderung und Unterstützung des Beitritts zum COTIF	
<b>Ständige Verbesserung der Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter</b>	<b>12</b>
5. Berücksichtigung der weltweiten Entwicklungen bei allen Verkehrsträgern	12
5.1 UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter	12
5.2 Gemeinsame Gefahrgutvorschriften für den Landverkehr	13
6. Ständige Aktualisierung der Gefahrgutvorschriften für den Eisenbahnverkehr unter Berücksichtigung des Fortschritts in Wissenschaft und Technik	14
6.1 RID 2025	15
6.2 RID 2027	21
7. Erleichterung der Beförderung gefährlicher Güter über den Geltungsbereich des COTIF hinaus	22
8. Förderung der Anwendung des RID in Nicht-Vertragsstaaten	23
<b>Vom Fahrzeugaustausch zum tatsächlich internationalen Betrieb von Zügen</b>	<b>24</b>
9. Harmonisierung der technischen Anforderungen und Wahrung der Kompatibilität mit dem EU-Recht	25
10. Ausarbeitung der technischen Interoperabilitätsvorschriften entsprechend den vereinbarten Grundsätzen	26
11. Aktualisierung der den ER APTU nachgeordneten Vorschriften	28
12. Aktualisierung der ER ATMF	29
13. Entwicklung von Anlagen zu den ER EST	31
14. Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF	32
15. Gewährleistung der Kompatibilität zwischen dem RID und den ETV	33
<b>Gewährleistung der ordnungsgemäßen Funktion des Sekretariats und der effizienten Erbringung von Dienstleistungen für die Mitgliedstaaten</b>	<b>34</b>
16. Renovierung des OTIF-Gebäudes und Veränderungsmanagement	35
17. Sekretariat der Generalversammlung und des Verwaltungsausschusses	37
18. Sekretariat der Aufsichtsbehörde für das durch das Protokoll von Luxemburg geschaffene Internationale Register für Eisenbahnmaterial	38
19. Finanzielle Geschäftsführung	40
20. Personalplanung und -verwaltung	41
<b>Sicherstellung fristgerechter und qualitativ hochwertiger Sprachdienstleistungen</b>	<b>44</b>
21. Rechtzeitige Ablieferung qualitativ hochwertiger Übersetzungen	44
22. Gewährleistung einer guten sprachlichen Qualität aller OTIF-Texte	45
23. Format der Tagungen und Dolmetschen	46
24. Externe Kooperationen	46
<b>Konsolidierung und Stärkung der Sichtbarkeit und des Bekanntheitsgrades der OTIF</b>	<b>48</b>
25. Leitlinien und Handlungsrahmen	48
26. Gewährleistung der hybriden Präsenz der Organisation: Reichweite von 360 Grad	49
<b>Abkürzungen</b>	<b>50</b>



# EINFÜHRUNG



**Clio Liégeois**  
*Vorsitzende des VA*



**Wolfgang Küpper**  
*Generalsekretär der OTIF*

Im Spätsommer 2023 hat das Sekretariat der OTIF das Gebäude am Gryphenhübeliweg verlassen und ist in vorübergehende Räumlichkeiten am Stadtrand von Bern gezogen. Wir hoffen fest darauf, dass der Zeitraum für die Renovierung eingehalten werden und das Sekretariat Mitte 2025 an seinen modernisierten Stammsitz zurückkehren kann.

Auch wenn der Umzug bei laufendem Geschäft erfolgt ist und er auch keine unmittelbaren Auswirkungen auf die inhaltlichen Arbeiten der OTIF hat, so setzt er doch ein klares Signal: Die Organe der OTIF, ihre Mitgliedstaaten und der Sitzstaat setzen auf die OTIF und deren Zukunft! Ein wichtiges Zeichen der Kontinuität und Resilienz – nach innen und nach außen – in diesen ungewissen Zeiten der geopolitischen Umwälzungen.

Auch das Arbeitsprogramm 2024–2025 der OTIF orientiert sich an dem aktuellen politischen Rahmen und dessen Auswirkungen auf den internationalen Eisenbahnverkehr. Weiterhin werden weltweit große Hoffnungen in den internationalen Eisenbahnverkehr gesetzt, um die Wende hin zu einem nachhaltigen Verkehr und einer grünen Mobilität und Wirtschaft zu schaffen.

Das Arbeitsprogramm setzt diese politischen Ziele in konkrete und ehrgeizige Arbeitspakete für die einzelnen Abteilungen der OTIF um:

- Im Zentrum des Vertragsrechts steht die Überwachung der vollständigen Umsetzung und Anwendung durch die Mitgliedstaaten, die Wahrnehmung der Depositarfunktion und die Erleichterung von zukünftigen Beitritten zur OTIF.
- Im Gefahrgutrecht steht dessen permanente Aktualisierung und Ausweitung weiterhin im Vordergrund.
- Im Bereich der technischen Interoperabilität gilt es, die weiteren Voraussetzungen für einen technisch reibungslosen und sicheren Grenzübergang von Zügen zu schaffen.
- Ein besonderes Augenmerk wird dem Inkrafttreten des Protokolls von Luxemburg zukommen und der Wahrnehmung der neuen Rolle der OTIF als Sekretariat der Aufsichtsbehörde.
- Damit alle Aufgaben auch einwandfrei erfüllt werden, bedarf es einer hochwertigen und zeitgenauen Übersetzung der Dokumente und nicht zuletzt einer professionellen Kommunikation der gesamten OTIF-Arbeiten.

### Förderung und Verwaltung des COTIF selbst und des einheitlichen Eisenbahnvertragsrechts

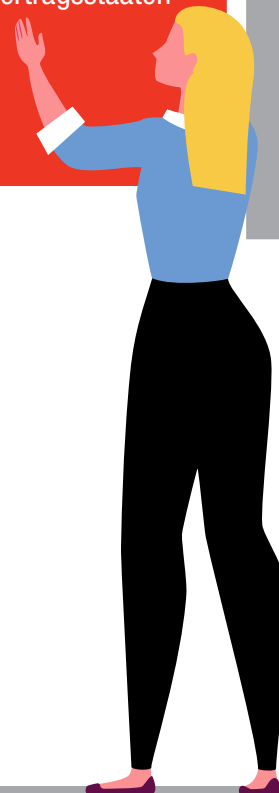
1. Überwachung und Bewertung der Rechtsinstrumente der OTIF
2. Ausübung der Depositarfunktionen
3. Förderung und Unterstützung der Umsetzung und Anwendung des OTIF-Rechts
4. Förderung und Unterstützung des Beitritts zum COTIF

### Ständige Verbesserung der Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter

5. Berücksichtigung der weltweiten Entwicklungen bei allen Verkehrsträgern
6. Ständige Aktualisierung der Gefahrgutvorschriften für den Eisenbahnverkehr unter Berücksichtigung des Fortschritts in Wissenschaft und Technik
7. Erleichterung der Beförderung gefährlicher Güter über den Geltungsbereich des COTIF hinaus
8. Förderung der Anwendung des RID in Nicht-Vertragsstaaten

### Vom Fahrzeugaustausch zum tatsächlich internationalen Betrieb von Zügen

9. Harmonisierung der technischen Anforderungen und Wahrung der Kompatibilität mit dem EU-Recht
10. Ausarbeitung der technischen Interoperabilitätsvorschriften entsprechend den vereinbarten Grundsätzen
11. Aktualisierung der den ER APTU nachgeordneten Vorschriften
12. Aktualisierung der ER ATMF
13. Entwicklung von Anlagen zu den ER EST
14. Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF
15. Gewährleistung der Kompatibilität zwischen dem RID und den ETV



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

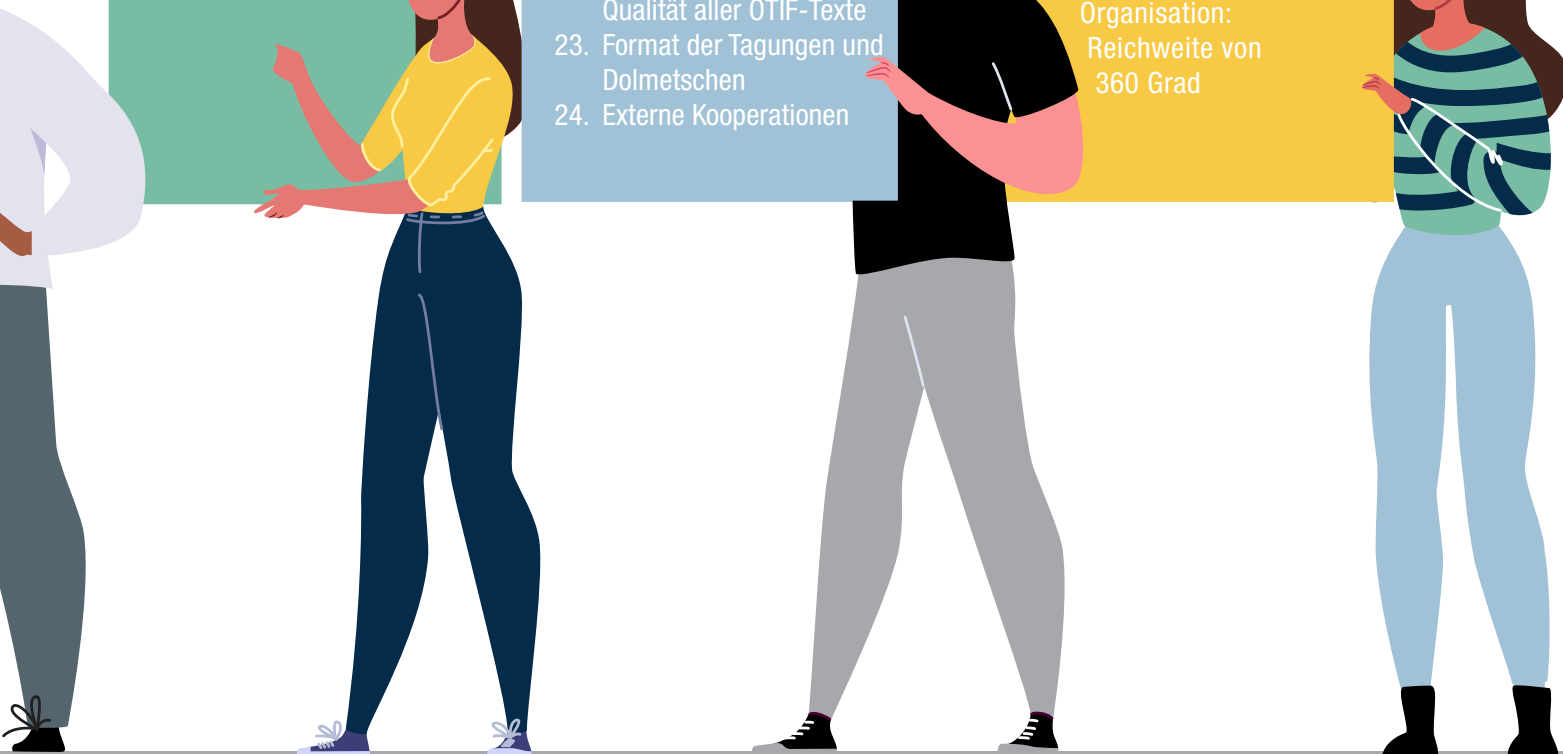
- 16. Renovierung des OTIF-Gebäudes und Veränderungsmanagement
- 17. Sekretariat der Generalversammlung und des Verwaltungsausschusses
- 18. Sekretariat der Aufsichtsbehörde für das durch das Protokoll von Luxemburg geschaffene Internationale Register für Eisenbahnmaterial
- 19. Finanzielle Geschäftsführung
- 20. Personalplanung und -verwaltung

**Sicherstellung fristgerechter und qualitativ hochwertiger Sprachdienstleistungen**

- 21. Rechtzeitige Ablieferung qualitativ hochwertiger Übersetzungen
- 22. Gewährleistung einer guten sprachlichen Qualität aller OTIF-Texte
- 23. Format der Tagungen und Dolmetschen
- 24. Externe Kooperationen

**Konsolidierung und Stärkung der Sichtbarkeit und des Bekanntheitsgrades der OTIF**

- 25. Leitlinien und Handlungsrahmen
- 26. Gewährleistung der hybriden Präsenz der Organisation: Reichweite von 360 Grad



# DIE OTIF ALS FORUM FÜR EINHEITLICHES EISENBAHNRECHT



**Wolfgang Küpper**  
*Generalsekretär der OTIF*

## Kontext und übergeordnete Ziele

Allgemeine Rahmenbedingungen für den internationalen Eisenbahnverkehr

Es bestehen weiterhin große Hoffnungen in den Verkehrsträger Eisenbahn. Ehrgeizige Pläne messen dem Schienenverkehr und insbesondere dem grenzüberschreitenden Schienenverkehr eine wichtige Rolle bei der Wende hin zu einem nachhaltigen Verkehrssystem bei.

Aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen und geopolitischen Situation besteht aber auch einige Verunsicherung insbesondere hinsichtlich der weiteren Entwicklung der euroasiatischen Schienengüterverkehre. Der Suche nach Alternativen, etwa über den sogenannten Mittelkorridor, unter besonderer Nutzung der COTIF-Instrumente, kommt hierbei zunehmende Bedeutung zu.

Große Erwartungen bestehen insbesondere im grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeits- und Nachtzugverkehr, um zumindest Teile des Flugverkehrs auf die Schiene zurückzuholen. Hier hat die Liberalisierung und technische Harmonisierung der vergangenen Jahrzehnte im Eisenbahnbereich spürbar zu neuen Impulsen und zu neuen Geschäftsmodellen geführt.

Auch die Digitalisierung ist für die weitere Entwicklung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs unabdingbar. Multimodales Ticketing im Personenverkehr und die digitale automatische Kupplung seien hier nur beispielhaft genannt.

Der politische Wille zu den unbedingt notwendigen Investitionen in die zum großen Teil überalterte Infrastruktur und in das Eisenbahnrollmaterial ist ebenfalls vorhanden. Es bleibt aber dabei, dass die weitreichenden Pläne auch haushaltmäßig unterfüttert und wo immer möglich auch gesetzlich hochrangig abgesichert werden müssen.



Neue Instrumente zur Senkung der Kosten, wie sie z. B. das Protokoll von Luxemburg hinsichtlich des Eisenbahnrollmaterials bietet, werden somit immer dringlicher.

## Kontinuität mit dem Arbeitsprogramm 2022–23

Viele Themen des neuen Arbeitsprogramms knüpfen an die Vorschläge aus den vergangenen Jahren an. Diese Kontinuität ist wichtig, da die gesamte Arbeit der OTIF langfristig angelegt ist.

Die Schaffung guter rechtlicher Voraussetzungen für den internationalen Eisenbahnverkehr ist und bleibt eine Daueraufgabe.

## Komplementarität mit zukünftiger Langfriststrategie

Es ist zu erwarten, dass das Arbeitsprogramm der OTIF zukünftig um eine neue Langfriststrategie ergänzt werden wird. Ein entsprechender Auftrag der 15. Generalversammlung sieht deren Schaffung ausdrücklich vor.

Somit sind zukünftig die Ziele des Arbeitsprogramms mit den strategischen Zielen der Langfriststrategie abzugleichen und mit konkreten und messbaren Maßnahmen zu deren Erreichung zu unterlegen.

## Wichtige Beschlüsse der 15. Generalversammlung

Insbesondere die wichtigen Beschlüsse der 15. Generalversammlung im September 2021 bestimmen weiterhin die konkreten Arbeiten der OTIF. Eine besondere Rolle kommt hierbei dem Beschluss zur Umsetzung des OTIF-Rechts durch die Überwachung und Bewertung aller Rechtsinstrumente zu.

## Flexible Arbeitsweise

Im Sekretariat hat sich eine flexible Arbeitsweise etabliert, die sowohl den Bedürfnissen der OTIF als auch denen des Personals gerecht wird. Dabei konnten in der COVID-19-Zeit, aber auch im Zuge des aktuellen Umzugs wichtige Erfahrungen gesammelt werden.

Das gleiche gilt auch für die Formate der Tagungen: Wann immer möglich, werden die Tagungen der OTIF als Präsenzveranstaltungen organisiert, aber eben auch mit dem nötigen Pragmatismus und der Flexibilität hinsichtlich einer Teilnahme aus der Ferne. Letzteres aus finanziellen Gründen, aber auch im Sinne der Nachhaltigkeit durch einen Verzicht auf Reisen.

# FÖRDERUNG UND VERWALTUNG DES COTIF SELBST UND DES EINHEITLICHEN EISENBAHNVERTRAGSRECHTS



**Aleksandr Kuzmenko**  
*Leiter der Rechtsabteilung*

Das COTIF selbst (auch als Grundübereinkommen bezeichnet) begründet die OTIF und bildet den Kern ihres institutionellen Systems. Letzteres dient der Verwaltung und Entwicklung eines einheitlichen Eisenbahnrechts. Das institutionelle Recht der OTIF umfasst die Rechtsstellung, das Ziel, die Organe und ihre Verfahren, die Finanzierung, den Haushalt, die Beilegung von Streitigkeiten (zwischen Mitgliedstaaten untereinander und zwischen Mitgliedstaaten und der Organisation), die Mitgliedschaft und die Depositarfunktion usw.

Die Anhänge zum COTIF bilden ein einheitliches Eisenbahnrecht für den internationalen Eisenbahnverkehr unter den Mitgliedern der OTIF. Die Anhänge A (ER CIV), B (ER CIM), D (ER CUV) und E (ER CUI) enthalten in Form von verbindlichen einheitlichen Rechtsvorschriften internationales Eisenbahnvertragsrecht für verschiedene Eisenbahnverträge im internationalen Eisenbahnverkehr, insbesondere für

- den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen;
- den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern;
- den Vertrag über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr;
- den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr.

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 (2022–2024) einen Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit ein. Unbeschadet der Zuständigkeit der in Artikel 13 § 1 des Übereinkommens genannten Organe wurde dem Ad-hoc-Ausschuss das folgende Mandat zugewiesen:

- „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 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 diesem Dreijahreszeitraum abgeschlossen werden kann und die Arbeit danach weitergehen wird. Das derzeitige Mandat des Ad-hoc-Ausschusses wird jedoch im Frühjahr 2024 enden und er wird der ordentlichen Tagung der Generalversammlung im Herbst 2024 Bericht erstatten. Entsprechend wird die Generalversammlung aufgefordert werden, eine Verlängerung des Mandats zu erwägen.

Die Rechtsabteilung wird für die Generalversammlung und den Revisionsausschuss in Bezug auf das COTIF selbst und seine 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.

## 1. Überwachung und Bewertung der Rechtsinstrumente der OTIF

Die Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten in Übereinstimmung mit dem Beschluss OTIF-21002-AG 15 stellt für die Organisation eine bereichsübergreifende Priorität im Bereich des institutionellen Rechts und des einheitlichen Eisenbahnrechts dar.

Die Rechtsabteilung wird die Umsetzung des Übereinkommens überwachen und bewerten, in erster Linie seine Übernahme in die jeweiligen Rechtsordnungen der OTIF-Mitglieder. Hauptziel ist es, die OTIF-Mitglieder bei der Erfüllung ihrer internationalen Verpflichtungen zu unterstützen und sicherzustellen, dass das COTIF, einschließlich aller auf internationaler Ebene in Kraft getretenen Änderungen, auch in die nationalen Rechtsordnungen ordnungsgemäß übernommen wird.

Die Überwachung und Bewertung der Anwendung der Rechtsinstrumente der OTIF, insbesondere des COTIF selbst und des einheitlichen Eisenbahnvertragsrechts, sollte im Rahmen des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit erfolgen, gegebenenfalls unter Beteiligung der registrierten Interessengruppen. Die Rechtsabteilung wird den Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit weiterhin durch die Bereitstellung der erforderlichen Hintergrundanalysen und die Sammlung von Daten unterstützen.

Jedoch sollte der Ad-hoc-Ausschuss festlegen, welche Rechtsinstrumente oder spezifischen Bestimmungen daraus überwacht und bewertet werden sollen. In Anbetracht des Stands der Umsetzung des Arbeitsprogramms 2022–2024 des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit kann davon ausgegangen werden, dass die Überwachung und Bewertung in den folgenden Bereichen nach 2024 fortgesetzt oder begonnen wird:

- Digitalisierung im internationalen Verkehr, insbesondere der Beförderungspapiere im Güterverkehr;
- Konnossement;
- Haftung für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden (Artikel 7 ER CUV);
- Verbringung leerer Wagen;
- Schiedsgerichtsbarkeit;
- Datenbank zur Rechtsprechung und Bibliografie;
- Suspendierung und Beendigung des COTIF und/oder der Mitgliedschaft in der OTIF eines bestimmten Mitgliedstaats.

## 2. Ausübung der Depositarfunktionen

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 betreffend Eisenbahnstrecken und 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 Depositarspraxis wurde im „Leitfaden zu Vertragshandlungen aufgrund des COTIF. Der Generalsekretär der OTIF in seiner Funktion als Depositär des COTIF“ (20. November 2017, Bern), einschließlich späterer Aktualisierungen, zusammengefasst und veröffentlicht.

Unter dem COTIF kann jeder Staat, der Partei eines Übereinkommens über die durchgehende internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gütern, vergleichbar mit den ER CIV oder den ER CIM, ist, gemeinsam mit seinem Antrag auf Beitritt zum Übereinkommen erklären, die ER CIV und/oder die ER CIM nur auf den auf einem Teil seiner Eisenbahninfrastruktur (d. h. auf bestimmten Eisenbahnstrecken) durchgeführten Verkehr anzuwenden (s. Artikel 1 § 6 ER CIV und Artikel 1 § 6 ER CIM). Dieser Teil der Eisenbahninfrastruktur muss genau bezeichnet sein und an eine Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaates anschließen. Später können die Mitgliedstaaten neue Eisenbahnstrecken hinzufügen oder welche streichen, indem sie eine Mitteilung betreffend die Eintragung oder Streichung solcher Teile der Eisenbahninfrastruktur an den Generalsekretär richten. Diese Eisenbahnstrecken eines Mitgliedstaates werden vom Depositär in zwei Listen aufgenommen: in die [Liste der Eisenbahnstrecken CIV](#) und in die [Liste der Eisenbahnstrecken CIM](#).

Mitgliedstaaten können die Anwendung der ER CIV und/oder der ER CIM auf Linien zur See oder auf Binnengewässern ausweiten, wenn internationale Verkehrsleistungen, denen ein einziger Vertrag zugrunde liegt, ergänzend zur Eisenbahnbeförderung Beförderungsstrecken im See- oder Binnenschiffverkehrsverkehr umfassen. Voraussetzung für die Anwendung der ER CIV und/oder der ER CIM auf Seeverkehrsdienste und grenzüberschreitende Binnenschiffverkehrsdienste ist die Aufnahme dieser Dienste in die [Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV](#) bzw. in die [Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM](#).

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 Depositärs für das COTIF selbst und die Anhänge A (ER CIV), B (ER CIM), D (ER CUV) und E (ER CUI) wahr. Die Rechtsabteilung wird insbesondere

- den Leitfaden zu Vertragshandlungen aufgrund des COTIF bei Bedarf weiter aktualisieren;
- weiterhin Kontakt mit den OTIF-Mitgliedern aufnehmen, die die von der Generalversammlung bei ihrer 12. und 13. Tagung angenommenen Änderungen noch nicht genehmigt haben, um den Prozess zu beschleunigen und gegebenenfalls Unterstützung zu leisten;
- die Listen der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV und CIM sowie die Listen der Eisenbahnstrecken CIV und CIM überarbeiten und umstrukturieren, um deren Verwaltung und Nutzung zu erleichtern und gleichzeitig Rechtssicherheit zu gewährleisten.

### 3. Förderung und Unterstützung der Umsetzung und Anwendung des OTIF-Rechts

Die Rechtsabteilung wird in bilateralen und multilateralen Treffen weiterhin für das OTIF-Recht werben, indem sie das Bewusstsein dafür schärft und gegebenenfalls spezielle Veranstaltungen zu diesem Zweck organisiert. Darüber hinaus wird die Rechtsabteilung durch Hilfestellung bei der Auslegung des OTIF-Rechts dessen Umsetzung und Anwendung unterstützen.

Bei komplexen rechtlichen Fragen zur Auslegung des OTIF-Rechts wird der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit konsultiert. Dabei wird die Rechtsabteilung den Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit weiterhin durch die Bereitstellung der erforderlichen Hintergrundanalysen und die Sammlung von Daten unterstützen.

### 4. 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 regionaler Organisationen für wirtschaftliche Integration ist daher eine ständige Priorität der OTIF (so z. B. das in gemeinsamen Absichtserklärungen mit einschlägigen staatlichen Behörden oder internationalen Organisationen festgelegte Ziel des Beitritts zum COTIF).

Die Rechtsabteilung wird weiterhin Rechtsberatung und Unterstützung zum Verfahren für den Beitritt zum COTIF leisten und bei verschiedenen internationalen Tagungen für den Beitritt zum COTIF werben. 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.

## VORLÄUFIGER ZEITPLAN

6. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit:  
**16.–18. April 2024**

16. Generalversammlung:  
**24.–26. September 2024  
(Rechtsfragen)**

7. und 8. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit:  
**Frühjahr und Herbst 2025 (falls die Generalversammlung das Mandat des Ad-hoc-Ausschusses verlängert)**

# 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.

## 5. Berücksichtigung der weltweiten Entwicklungen bei allen Verkehrsträgern

### 5.1 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 Unterausschuss, an dessen Arbeiten das Sekretariat der OTIF beratend teilnimmt, wird im Jahr 2024 die Arbeiten an der 24. Revision der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter abschließen. Im Jahr 2025 wird dieser Unterausschuss die Arbeiten an der 25. Revision der UN-Empfehlungen in Angriff nehmen, die dann in der Ausgabe 2029 des RID für den Eisenbahnverkehr nachvollzogen werden wird.



Für die Übernahme der Änderungen aus den UN-Empfehlungen hat die Gemeinsame Tagung eine Arbeitsgruppe eingesetzt, deren Aufgabe es ist, Vorschläge zu erarbeiten, wie die für die UN-Empfehlungen beschlossenen Änderungen in das RID/ADR/ADN integriert werden können. Diese Arbeitsgruppe wird bei einer dreitägigen Tagung im April 2025 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 2024 zu verabschiedenden Änderungen in das RID/ADR/ADN 2027 ausarbeiten. Dadurch können Detaildiskussionen in der Gemeinsamen Tagung vermieden werden.

## 5.2 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 Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) wahrgenommen.

Für das Biennium 2024-2025 der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung, das mit der Frühjahrssitzung 2024 beginnt, sind insgesamt fünf Tagungswochen vorgesehen. Die in diesem Biennium getroffenen Beschlüsse der Gemeinsamen Tagung fließen in die Ausgaben 2027 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.

Die Abteilung RID des Sekretariats der OTIF nimmt auch an den Sitzungen der WP.15, dem zuständigen Organ der UNECE für die Fortentwicklung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), beratend teil. Die Entscheidungen der WP.15 müssen durch die EU-Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland auch im innerstaatlichen Verkehr der EU-Mitgliedstaaten angewandt werden.

## 6. Ständige Aktualisierung der Gefahrgutvorschriften für den Eisenbahnverkehr unter Berücksichtigung des Fortschritts in Wissenschaft und Technik

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 2024 vorgesehen, bei der eine endgültige Genehmigung aller Texte für die RID-Ausgabe 2025 erfolgen wird.

Die Ständige Arbeitsgruppe, welche die Entscheidungen des RID-Fachausschusses vorbereitet, wird im Biennium 2024-2025 eine zweitägige und zwei einwöchige Tagungen abhalten. Während die zweitägige Tagung im Mai 2024 den Abschluss der Arbeiten für die RID-Ausgabe 2025 bildet, werden bei den einwöchigen Tagungen im November 2024 und im November 2025 eisenbahnspezifische Vorschriften für eine Inkraftsetzung im Jahr 2027 diskutiert. Nach der Sitzung im November 2025, bei der die Prüfung der von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung beschlossenen Änderungen für die Ausgabe 2027 im Vordergrund stehen wird, erfolgt eine Abstimmung unter den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, deren Ergebnisse in die abschließende Sitzung des RID-Fachausschusses im Jahr 2026 einfließen werden.

### 6.1 RID 2025

Die RID-Ausgabe 2025, die bei der Tagung des RID-Fachausschusses im Mai 2024 beschlossen werden wird, wird unter anderem folgende Neuerungen umfassen:

- a. Aufnahme von zehn neuen UN-Nummern und den dazugehörigen Beförderungsbedingungen

– *Natrium-Ionen-Batterien und Natrium-Ionen-Batterien, die in Ausrüstungen enthalten sind oder zusammen mit Ausrüstungen verpackt werden*

Natrium-Ionen-Batterien stellen eine kostengünstige Alternative zu Lithium-Ionen-Batterien dar, weil der Rohstoff Natrium praktisch unbegrenzt verfügbar ist. Sie haben zwar eine geringere Energiedichte und eine geringere Leistung als Lithium-Ionen-Batterien, weisen aber eine höhere Sicherheit auf, weil sie im tiefentladenen Zustand befördert werden können, was einen signifikanten Einfluss auf die Wärmefreisetzungsrate und damit auf die thermische Stabilität einer Batterie während der Beförderung hat.

Grundsätzlich sollen für Natrium-Ionen-Batterien dieselben Verpackungsvorschriften, dieselben Sondervorschriften und dieselben Kennzeichnungs- und Bezeichnungsvorschriften gelten wie für Lithiumbatterien. Die Verwendung des Gefahretiketts 9A, der aktuell für Lithiumbatterien verwendet wird, wird zu diesem Zweck auf Natrium-Ionen-Batterien ausgedehnt. Um der von Natrium-Ionen-Batterien ausgehenden geringeren Gefahr Rechnung zu tragen, wird jedoch auch eine neue Sondervorschrift vorgesehen, die Bedingungen enthält, unter denen die übrigen Vorschriften des RID/ADR/ADN nicht angewendet werden müssen (z. B. Beförderung in kurzgeschlossenem Zustand).

Da mehrere große Konzerne und auch kleine Start-ups ihre Absicht bekundet haben, mit der Massenproduktion von Natrium-Ionen-Batterien zu beginnen, wurde eine multilaterale Sondervereinbarung initiiert, welche die Anwendung dieser neuen Vorschriften bereits heute ermöglicht.

#### ***– Fahrzeuge, die durch Lithiumbatterien oder Natrium-Ionen-Batterien angetrieben werden***

Für leichte Fahrzeuge, die durch Lithium-Metall-, Lithium-Ionen- oder Natrium-Ionen-Batterien angetrieben werden, wie z. B. E-Bikes, E-Scooter, E-Skateboards, werden neue UN-Nummern vorgesehen. Die bisherige UN-Nummer 3171 gilt nur noch für Fahrzeuge und Geräte, die durch Nassbatterien, Batterien mit metallischem Natrium oder Batterien mit Natriumlegierungen angetrieben und mit diesen Batterien im eingebauten Zustand befördert werden.

Da die von diesen Fahrzeugen ausgehende Gefahr dieselbe ist wie die von Lithiumbatterien und Natrium-Ionen-Batterien, müssen sie mit einem Gefahretikett nach Muster 9A beschriftet werden. Die Fahrzeuge unterliegen jedoch nicht den Vorschriften für die Kennzeichnung und Beschriftung des Kapitels 5.2, wenn sie nicht vollständig von Verpackungen umschlossen sind, die eine leichte Identifizierung verhindern. Die Verwendung nicht bauartgeprüfter Verpackungen wird zugelassen. Teile des Fahrzeugs dürfen vom Rahmen abgebaut werden, damit sie besser in die Verpackung passen. Davon ausgenommen ist jedoch die Batterie, die am Fahrzeug verbleiben muss.

#### ***– Feuerlöschmittel-Dispergiervorrichtungen***

Feuerlöschmittel-Dispergiervorrichtungen sind Gegenstände, die einen pyrotechnischen Satz enthalten und die dafür vorgesehen sind, bei Aktivierung ein Feuerlöschmittel (oder -aerosol) zu versprühen, und die keine anderen gefährlichen Güter enthalten. Diese neuartigen Feuerlöschsysteme bieten im Vergleich zu herkömmlichen Löschsystemen erhebliche Vorteile, wie z. B. geringerer Platzbedarf und geringeres Gewicht. Aerosolsysteme werden darüber hinaus in Bereichen eingesetzt, in denen der Brandschutz bisher als zu teuer galt.

Diese Systeme werden auch deshalb bevorzugt, weil sie im Vergleich zu anderen Brandbekämpfungsalternativen keine Nachteile für die Umwelt oder die Sicherheit in bewohnten Räumen mit sich bringen. Diese Löschesysteme werden daher heute bereits in Bussen, Zügen, Lastwagen, Schiffen und Flugzeugen, in elektrischen Betriebsräumen, in Serverräumen und Rechenzentren, aber auch in Gefahrstofflagern eingesetzt. Weil sie besonders wirksam bei der Bekämpfung von Lithiumbatterie-Bränden sind, werden sie auch in Batteriespeichersystemen (z. B. UN 3536) und als zusätzliche Sicherheitseinrichtung in Verpackungen verwendet, in denen Lithiumbatterien, insbesondere im beschädigten oder defekten Zustand, befördert werden. Einige Hersteller von elektrischen Fahrzeugen ziehen auch die Verwendung in E-Autos in Betracht.

– *Tetramethylammoniumhydroxid (TMAH)*

Tetramethylammoniumhydroxid (TMAH) wird hauptsächlich in der Halbleiter- und Bildschirmindustrie verwendet. Es wird als Hauptbestandteil in Entwicklern für die Fotolithografie verwendet und ist eine der wichtigsten Substanzen im Herstellungsprozess von Mikrochips. So werden alle Mikrochips, Flüssigkristallanzeigen (LCD) oder organische Leuchtdioden (OLED) mit TMAH hergestellt. Bei diesen Anwendungen wird TMAH meist als einfache wässrige Lösung eingesetzt, die nur Wasser und TMAH in unterschiedlichen Konzentrationen enthält, die im Allgemeinen zwischen 2,5 % und 25 % liegen.

– TMAH ist eine Ammoniumverbindung, die in der chemischen Industrie in fester Form und als Lösung verwendet wird. Gemäß der Literatur hat TMAH alkalische, ätzende Eigenschaften, die Verätzungen der Haut verursachen und systemische neurotoxische Wirkungen haben können, die zu Atemversagen und Herzstillstand führen können. In der Literatur können 37 Zwischenfälle gefunden werden, bei denen Menschen mit unterschiedlichen Konzentrationen von TMAH in Kontakt kamen. Bei vier Zwischenfällen führte der Kontakt mit TMAH zum Tod.

Da die derzeitige Einstufung von TMAH im RID/ADR/ADN nicht die akuten toxischen Eigenschaften des Stoffes widerspiegelt, werden den Benennungen der bisher verwendeten UN-Nummern Beschreibungen in Bezug auf den TMAH-Gehalt hinzugefügt. Für Tetramethylammoniumhydroxid, wässrige Lösung mit mindestens 25 % TMAH wird eine neue UN-Nummer geschaffen, bei der die Gefahr der Giftigkeit die Hauptgefahr und die Gefahr der Ätzwirkung als Nebengefahr ausgewiesen wird. Eine Sondervorschrift weist darauf hin, dass dieser Stoff anstelle der strikten Anwendung der Klassifizierungskriterien auf Grund von Erfahrungen mit Vorfällen in Bezug auf Menschen klassifiziert und einer Verpackungsgruppe zugeordnet wurde.

– *Disilan*

Disilan ist ein pyrophores (selbstentzündliches) unter Druck verflüssigtes Gas, das bei Berührung mit Luft selbstentzündlich ist. Dieses Gas, das zur Gruppe der Siliciumwasserstoffe gehört, wird in der Industrie zum Beschichten von Produkten mit Silicium und zur Reinigung von siliciumhaltigen Wafern (Grundplatte für elektronische Bauelemente) verwendet. Momentan wird dieser Stoff unter einer Sammeleintragung befördert, die allerdings nicht die pyrophoren Eigenschaften von Disilan berücksichtigt, was insbesondere für den Luftverkehr von Bedeutung ist, da pyrophore Stoffe weder in Passagier- noch in Frachtflugzeugen befördert werden dürfen.

– *Gegenstände, die Gallium enthalten*

Quecksilber ist ein silberweißes Schwermetall, das bei Raumtemperatur flüssig ist. Es handelt sich dabei um einen ätzenden Stoff mit der Nebengefahr der Giftigkeit. Gerade die Nebengefahr der Giftigkeit führte zu zahlreichen Regelungen auf nationaler und internationaler Ebene, die zur Folge hatten, dass Quecksilber in der Anwendung sehr stark zurückgedrängt wurde.

Gallium ist ebenfalls ein silberweißes Metall, das gegenüber einigen anderen Metallen korrosiv wirkt. Einige Legierungen auf Galliumbasis sind bei Raumtemperatur flüssig und eignen sich in verschiedenen Anwendungen als Alternative zu Quecksilber. Beispiele hierfür sind Gallium-Thermometer oder Gallium-UV-Lampen.

Die neue UN-Nummer ermöglicht die Anwendung derselben Freistellungsmöglichkeiten, die heute für quecksilberhaltige Gegenstände gelten. Damit entfallen die bisher geltenden strengeren Vorschriften für einen insgesamt weniger gefährlichen Stoff.

b. Verwendung von Recycling-Kunststoffen

Die Verwendung von Recycling-Kunststoffen soll auch bei der Herstellung von Gefahrgutverpackungen weiter ausgedehnt werden, um den weltweiten Initiativen zur Begrenzung der negativen Auswirkungen menschlicher Aktivitäten auf die Umwelt (z. B. „Green Deal“ der Europäischen Kommission, Ziele der Vereinten Nationen in Bezug auf Kreislaufwirtschaft und nachhaltige Entwicklung) Rechnung zu tragen.

Die im RID enthaltene Begriffsbestimmung von Recycling-Kunststoff wird so verändert, dass nicht nur Kunststoffe aus Industrieverpackungen, deren Ursprung und Verwendung sehr gut bekannt sind, sondern auch Kunststoffe aus Verpackungen, deren Herkunft und Verwendung weniger gut bekannt sind, z. B. aus Haushaltssammlungen, verwendet werden dürfen. Es wird besonderer Wert daraufgelegt, dass jede Charge Recycling-Kunststoff eine homogene Zusammensetzung aufweisen muss, deren Eigenschaften innerhalb des vorgeschriebenen Spezifikationsbereichs liegen. Im Rahmen eines Qualitätssicherungsprogramms muss aufgezeichnet werden, aus welchen Kunststoffen die Recycling-Kunststoffe gewonnen wurden. Darüber hinaus muss bekannt sein, wie und für welche Füllgüter diese Kunststoffe zuvor eingesetzt waren.

c. Beförderung von Abfällen, die gefährliche Güter enthalten

Die Vorschriften des RID eignen sich nicht immer für die Beförderung von Abfällen, die gefährliche Güter enthalten. Im Rahmen einer Arbeitsgruppe werden verschiedene Ausnahmeregelungen erarbeitet, welche die Beförderung von Abfällen in der Praxis erleichtern sollen, ohne dabei zu einem Absenken des allgemeinen Sicherheitsniveaus zu führen. Diese Ausnahmeregelungen betreffen beispielsweise die Beförderung von Abfällen durch Privatpersonen, die chemische Verträglichkeit von Kunststoffverpackungen, die flüssige Abfälle enthalten, die Beförderung von Abfällen in Innenverpackungen, die in einer Außenverpackung zusammengepackt werden und die Beförderung bestimmter Kategorien asbesthaltiger Abfälle in loser Schüttung.

d. Beförderung von geschmolzenem Aluminium

Aluminium wird von den Hütten zu den weiterverarbeitenden Betrieben, insbesondere der Automobilindustrie, in geschmolzenem Zustand befördert, um ein erneutes energieintensives Erhitzen des erkalteten Metalls zu vermeiden. Der Schmelzpunkt von Aluminium liegt bei etwa 660 °C. Für die Beförderung werden isolierte Behälter, sogenannte Tiegel, verwendet, die eine feuerfeste Auskleidung haben. Wegen seiner hohen Temperatur gilt geschmolzenes Aluminium als Gefahrgut. Nach den geltenden Vorschriften des RID werden die Bedingungen für die Beförderung von geschmolzenem Aluminium jeweils von der zuständigen Behörde des Ursprungslandes der Beförderung festgelegt.

Da geschmolzenes Aluminium zwischenzeitlich auch grenzüberschreitend befördert wird, wurde entschieden, auf unterschiedliche nationale Vorschriften zu verzichten und in das RID detaillierte Vorschriften für den Bau, die Prüfung und die Kennzeichnung der Tiegel aufzunehmen. Beispielsweise muss die Isolierung der Tiegel gewährleisten, dass die Oberflächentemperatur 130 °C nicht überschreitet. Darüber hinaus darf ein Berühren der Tiegel durch Personen unter normalen Beförderungsbedingungen nicht möglich sein.

e. Besonders große Tankcontainer

Besonders große Tankcontainer sind Tankcontainer, die einen mit Kesselwagen vergleichbaren Fassungsraum haben. Wegen ihrer hohen Masse können diese Tankcontainer im befüllten Zustand nicht auf der Straße befördert werden. Verschiedene Fragen in Bezug auf besonders große Tankcontainer konnten bereits in der RID-Ausgabe 2023 gelöst werden. Offen geblieben sind noch Vorschriften für die Auslegung von besonders großen Tankcontainern und von Tragwagen zur Beförderung dieser Tankcontainer, mit deren Hilfe ein freies Verkehren über Rangierbahnhöfe mit Ablaufbergen ermöglicht werden soll. Die im Rahmen der Risikoanalyse von besonders großen Tankcontainern gemessenen Beschleunigungswerte müssen dabei berücksichtigt werden.

## 6.2 RID 2027

Da die RID-Ausgabe 2027 erst 2026 endgültig verabschiedet werden wird, können noch keine detaillierten Aussagen zu den Änderungen getroffen werden. Folgende Themenbereiche sind jedoch bereits heute angedacht.

- a. Auf Wunsch der Industrie sollen für teilbeladene Tankcontainer, die ausschließlich im Eisenbahnverkehr befördert werden, auch Füllungsgrade zwischen 20 und 80 % zugelassen werden. Im Rahmen eines Forschungsvorhabens sollen zunächst die Auswirkungen der Schwallbewegungen auf die Fahrstabilität untersucht werden. Dabei sollen insbesondere verschiedene Bedingungen wie Geometrie der Strecke, Geschwindigkeit, Bauart des Tanks, Viskosität des Stoffes und Wechselwirkung von Quer- zu Längsschwall berücksichtigt werden.
- b. Die Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE) ist eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe mit dem Ziel, zu einer widerspruchsfreien Rechtsentwicklung zwischen dem RID und dem allgemeinen technischen Eisenbahnrecht beizutragen. Im Rahmen der Arbeiten dieser Ad-hoc-Arbeitsgruppe sollen die wenigen technischen Anforderungen an Wagen zur Beförderung gefährlicher Güter aus dem RID entfernt und in die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und die Einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) des Anhangs F zum COTIF überführt werden. Im RID selbst sollen nur noch Schutzziele festgelegt werden. Ein von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) durchgeführter Workshop, an dem sowohl Gefahrgutexperten als auch Experten der Eisenbahntechnik teilnahmen, hat Vorschläge erarbeitet, wie diese Neuordnung der technischen Anforderungen aussehen kann. Nach einer abschließenden Entscheidung in den zuständigen Ausschüssen der OTIF (RID-Fachausschuss und Fachausschuss für technische Fragen) und der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD MOVE) der Europäischen Kommission wird eine Umsetzung dieser Neuordnung für die RID-Ausgabe 2027 erwartet.

- c. Ventile, Druckentlastungseinrichtungen und Einsteigeöffnungen für alle Arten von ortsbeweglichen Tanks werden heute aus metallenen Werkstoffen hergestellt. Insbesondere bei der Beförderung von ätzenden Stoffen haben diese Einrichtungen eine kürzere Lebensdauer als der Tankkörper. In Zukunft sollen für Bedienungsausrüstungen von ortsbeweglichen Tanks auch faserverstärkte Kunststoffe (FVK) zum Einsatz kommen.
- d. Das RID enthält Begriffsbestimmungen für Druckgaspackungen und Gaspatronen, die für die Beförderung von Gasen eingesetzt werden. Beide Umschließungsmittel sind nicht wiederbefüllbar. Auf der Grundlage der technischen Entwicklung der letzten Jahre muss nach besseren Unterscheidungsmerkmalen zwischen den beiden Gefäßarten gesucht werden, die nach heutigem Kenntnisstand auf der Ausgestaltung der Gasentnahmeeinrichtung beruhen werden.
- e. Im Rahmen der Energiewende mit dem Ziel, den Verbrauch fossiler Energien und den Ausstoß von Kohlendioxid zu reduzieren, wird für die Herstellung von Flüssiggas zunehmend auch Propan und Butan biologischen oder erneuerbaren Ursprungs verwendet. Darüber hinaus hat die Flüssiggasindustrie damit begonnen, Dimethylether erneuerbaren Ursprungs als Mischungskomponente von Flüssiggas aufzunehmen. Diese Entwicklungen führen dazu, dass die Klassifizierungsvorschriften für Flüssiggas überarbeitet werden müssen.
- f. Im Rahmen der Dekarbonisierung der Energiesysteme spielt Wasserstoff eine bedeutende Rolle. Für die Beförderung von Wasserstoff gibt es verschiedene Möglichkeiten. Eine Möglichkeit besteht darin, die Wasserstoffmoleküle an einen organischen Trägerstoff zu binden. Der Vorteil dieser Art der Beförderung liegt darin, dass die Beförderung bei normalem Druck und normaler Temperatur erfolgen kann. Die Sicherheit bei der Beförderung wird durch die schwere Entflammbarkeit des Trägerstoffes wesentlich erhöht. Die Vorschriften für die Beförderung von Wasserstoff müssen angepasst werden, um den verschiedenen Beförderungsmöglichkeiten Rechnung zu tragen.



## 7. Erleichterung der Beförderung gefährlicher Güter über den Geltungsbereich des COTIF hinaus

Seit Anfang des Jahrtausends besteht eine enge Zusammenarbeit zwischen der Abteilung RID des Sekretariats der OTIF und dem Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (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.

## 8. Förderung der Anwendung des RID in Nicht-Vertragsstaaten

Die Anwendung der Vorschriften des RID wird auch Staaten empfohlen, die nicht RID-Vertragsstaaten sind. Die Abteilung RID des Sekretariats der OTIF nimmt an verschiedenen Veranstaltungen teil, die zum Ziel haben, die Anwendung des RID in den Anrainerstaaten des Mittelmeers zu fördern.

Auch in den Staaten, die ein Interesse an einem Beitritt zum COTIF haben, muss regelmäßig über die Inhalte des RID informiert werden. Aktuell haben die Mitgliedstaaten des Golf-Kooperationsrates (GCC), die Republik Moldau und China Interesse an einem Beitritt zum COTIF bekundet. In Zusammenhang mit diesen Beitritten müssen Lösungen gesucht werden, wie den Gegebenheiten in diesen Ländern Rechnung getragen werden kann.

# VORLÄUFIGER ZEITPLAN

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung  
Bern, 25. bis 28. März 2024

17. Tagung der Ständigen  
Arbeitsgruppe des  
RID-Fachausschusses  
Bern, 27. und 28. Mai 2024

58. Tagung des  
RID-Fachausschusses  
Bern, 29. Mai 2024

7. Tagung der Gemeinsamen  
Sachverständigengruppe für  
Koordination (JCGE) (gemeinsam  
mit Abteilung TECH organisiert)  
Bern, 4. September 2024

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung  
Genf, 9. bis 13. September 2024

18. Tagung der Ständigen  
Arbeitsgruppe des  
RID-Fachausschusses  
19. bis 22. November 2024

Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die  
Harmonisierung des RID/ADR/ADN  
mit den UN-Modellvorschriften  
drei Tage im April 2025

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung  
Bern, eine Woche im März 2025

8. Tagung der Gemeinsamen  
Sachverständigengruppe für  
Koordination (JCGE) (gemeinsam  
mit Abteilung TECH organisiert)  
Bern, ein Tag im September 2025

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung  
Genf, 2 Wochen im September 2025

19. Tagung der Ständigen  
Arbeitsgruppe des  
RID-Fachausschusses  
eine Woche im November 2025

# VOM FAHRZEUGAUSTAUSCH ZUM TATSÄCHLICH INTERNATIONALEN BETRIEB VON ZÜGEN



**Bas Leermakers**

*Leiter der Abteilung für technische Interoperabilität*

Die Schienennetze wurden in erster Linie für die Bedürfnisse des Inlandsverkehrs optimiert, was zu einem Mangel an Kompatibilität für den internationalen Verkehr geführt hat. Folglich müssen im internationalen Verkehr die Züge an den Grenzübergängen meist umkonfiguriert werden. Einige rudimentäre, aber wichtige Harmonisierungsbemühungen wurden im späten 19. Jahrhundert durch die „Technische Einheit im Eisenbahnwesen“ von 1882 unternommen. Diese Vorschriften zielten darauf ab, die gegenseitige Akzeptanz von Güterwagen im internationalen Verkehr zwischen den beteiligten Staaten zu erleichtern und dienten als technischer und rechtlicher Vorläufer der heutigen einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) der OTIF.

Um die Effizienz des Eisenbahnverkehrs zu steigern und Verzögerungen an Grenzübergängen zu vermeiden, müssen die nationalen Eisenbahnsysteme unbedingt aufeinander abgestimmt werden und umfassend ineinandergreifen. Dies bedeutet, dass ein nahtloser Grenzübertritt nicht nur von Güter- und Reisezugwagen, sondern auch von Lokomotiven und ganzen Zügen gewährleistet werden muss, damit diese international verkehren können. Eine der elementaren Voraussetzungen ist die gegenseitige Akzeptanz jeglichen Rollmaterials im internationalen Verkehr, die mit den ER APTU und ATMF angestrebt wird. Künftig soll den Eisenbahnunternehmen auf der Grundlage der ER EST zudem auch der Betrieb ihrer Züge staatenübergreifend möglich sein.

Der Fachausschuss für technische Fragen, der von der Abteilung für technische Interoperabilität der OTIF sekretariell und inhaltlich unterstützt wird, befasst sich mit diesen Herausforderungen und schafft einen Rechtsrahmen für besser integrierte und effizientere Eisenbahnnetze, die den internationalen Eisenbahnverkehr besser bedienen.

## 9. Harmonisierung der technischen Anforderungen und Wahrung der Kompatibilität mit dem EU-Recht

Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt auf der Grundlage der ER APTU und der ER ATMF detaillierte Bestimmungen an. Im Hinblick auf Eisenbahnmaterial wird das Verfahren für die Validierung der technischen Normen und die Annahme von ETV in den ER APTU geregelt. Für Fahrzeuge regeln die ER ATMF das Verfahren für die Zulassung zum oder die Verwendung im internationalen Verkehr. Auf dieser Grundlage akzeptieren die Mitgliedstaaten gegenseitig Fahrzeuge und Zertifikate sowie andere Nachweise für die Einhaltung der fahrzeugspezifischen Vorschriften.

Der Fachausschuss für technische Fragen aktualisiert die Bestimmungen regelmäßig, 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 technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) enthaltenen Vorschriften der Europäischen Union (EU) in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit zu erklären.

Gegenwärtig errichtet die EU einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, mit dem Ziel, alle Hindernisse beim Grenzübertritt zwischen den EU-Mitgliedstaaten effektiv zu beseitigen. Der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) wurde die Rolle einer zentralen Behörde zugewiesen. Sie übt zentralisierte Funktionen aus und ist für die Erteilung von Fahrzeuggenehmigungen, die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen und die Verwaltung von Registern zuständig.

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. Der Generalsekretär und das Sekretariat der OTIF spielen bei der Umsetzung des COTIF durch die Mitgliedstaaten oder bei der Anwendung des COTIF durch die Akteure des Eisenbahnsektors keine direkte Rolle. Auf Anfrage der Mitgliedstaaten können der Generalsekretär und das Sekretariat der OTIF jedoch Hilfestellung und Beratung bei der Anwendung des COTIF leisten.

Zum Verfassenszeitpunkt dieses Arbeitsprogramms sind 25 der 43 die 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. Gleichzeitig sollten die Bestimmungen des COTIF auch für den Verkehr zwischen zwei oder mehreren Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF ausgelegt und geeignet sein.

Die OTIF ist an der Entwicklung von mit den COTIF-Vorschriften harmonisierten TSI und sonstigen EU-Vorschriften beteiligt. Zum einen nehmen Bedienstete des Sekretariats der OTIF an Arbeitsgruppen der ERA und am Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC) der Europäischen Kommission teil. Ferner informieren ERA und Europäische Kommission auf den Tagungen der OTIF-Arbeitsgruppen über relevante Entwicklungen im EU-Recht. Und schließlich 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.

## **10. Ausarbeitung der technischen Interoperabilitätsvorschriften entsprechend den vereinbarten Grundsätzen**

Gemäß dem Beschluss des Fachausschusses für technische Fragen auf seiner 15. Tagung (13.–14. Juni 2023) werden die folgenden Grundsätze für die Weiterentwicklung der technischen Bestimmungen des COTIF herangezogen:

1. Die Harmonisierung der technischen Vorschriften des COTIF, zu denen auch die Anforderungen an die Verfahren und den Betrieb gehören, ist am sinnvollsten, wenn sie auf möglichst breiter geografischer Ebene umgesetzt wird. Daher ist es wichtig, neue Vertragsstaaten anzuziehen. 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 Vorschriften des COTIF und den EU-Vorschriften ist ein wichtiges Ziel, ebenso wie die fortgesetzte gegenseitige Akzeptanz von Fahrzeugen im internationalen Verkehr, die entweder den COTIF- oder den EU-Vorschriften entsprechen.
3. Die Staaten können den für sie geeigneten Grad der Interoperabilität wählen, d. h. nur den Grenzübertritt von Fahrzeugen oder auch den ganzer Züge. Die technischen Vorschriften des COTIF 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 die Interoperabilität 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. Bei der Überarbeitung bestehender Vorschriften sollten an den Anwendungsbereich des COTIF angepasste Möglichkeiten zur Vereinfachung in Betracht gezogen werden. Diese Vereinfachung sollte die Akzeptanz von Fahrzeugen im internationalen Verkehr, einschließlich des Verkehrs aus der und in die EU, nicht beeinträchtigen.
6. Die technischen Bestimmungen des COTIF sollten mit dem möglichen Beitritt 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 zu den technischen Vorschriften des COTIF unterhalten können wie die EU derzeit.

7. Jeder Vorschlag zur Änderung von Bestimmungen, die die rechtlichen Beziehungen zu regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration regeln, wie etwa Artikel 3a ER ATMF, sollte von einer Analyse der Vor- und Nachteile des Vorschlags begleitet werden. Es dürfen keine bestehenden Funktionen verloren gehen.
8. Die Bestimmungen für Fahrzeuge sollten Folgendes umfassen:
  - o verbindliche Vorschriften zur Gewährleistung der Interoperabilität bei gleichzeitiger maximaler Gestaltungsfreiheit zur Ermöglichung von Innovationen;
  - o Technische Lösungen, deren Anwendung fakultativ ist, für Fahrzeuge, die für den freien Verkehr im internationalen Verkehr geeignet sind. Dies betrifft in erster Linie, aber nicht ausschließlich, überall einsetzbare („go everywhere“) Güterwagen und austauschbare Reisezugwagen.

## 11. Aktualisierung der den ER APTU nachgeordneten Vorschriften

Mit Wirkung zum Januar 2024 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	Regelungsgegenstand	Inkrafttreten letzte Fassung	Für 2024/2025 vorgesehene Änderungen
ETV GEN-A	Grundlegende Anforderungen	1.12.2017	Nein
ETV GEN-B	Teilsysteme	1.6.2019	Nein
ETV GEN-C	Technisches Dossier	1.12.2017	Nein
ETV GEN-D	Bewertungsverfahren (Module)	1.10.2012	Nein
ETV GEN-E	Prüforgan – Qualifikation und Unabhängigkeit	1.1.2024	Nein
ETV GEN-G	Gemeinsame Sicherheitsmethode zur Evaluierung und Bewertung von Risiken	1.1.2024	Nein
ETV WAG	Güterwagen	1.1.2022	Ja (2024 und 2025)
ETV LOC&PAS	Lokomotiven und Personenwagen	1.1.2022	Ja (2025)
ETV LÄRM	Fahrzeuge – Lärm.	1.4.2021	Ja (2024)
ETV KENNZEICHNUNG	Kennzeichnung von Eisenbahnzügen	1.4.2021	Ja (2025)
ETV PRM	Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität	1.1.2022	Ja (2025)
ETV TAF	Telematikanwendungen für den Güterverkehr	1.1.2023	Ja (2025)
ETV TCRC	Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität	1.1.2022	Ja (2024)
ETV INF	Infrastruktur	1.1.2022	Ja (2025)

Im Jahr 2023 nahm die EU überarbeitete Fassungen mehrerer TSI an, weitere Überarbeitungen werden für 2024 und/oder 2025 erwartet. Diese überarbeiteten TSI werden für die Ausarbeitung von Vorschlägen zur Aktualisierung der entsprechenden ETV der OTIF verwendet. Für die Überarbeitung der ETV ist folgende Rangfolge vorgesehen:

- für Güterwagen relevante ETV (ETV WAG, Lärm);
- für die Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr relevante ETV (ETV TCRC, Kennzeichnung);
- für Lokomotiven und Personenwagen relevante ETV (ETV LOC&PAS, PRM);
- Telematikanwendungen (ETV TAF);
- sonstige (ETV INF).

Die Reihenfolge der Veröffentlichung überarbeiteter TSI sollte dabei berücksichtigt werden; wenn also eine TSI zu einem Thema mit niedrigerer Priorität (gemäß obiger Liste) verfügbar wird, könnte die entsprechende ETV unverzüglich bearbeitet werden, anstatt auf die Fertigstellung einer TSI mit höherer Priorität zu warten.

Die im Jahr 2022 begonnenen Arbeiten zur Aktualisierung der Anwendungsleitfäden und erläuternden Dokumente für verschiedene ETV sollten fortgesetzt werden.

## 12. Aktualisierung der ER ATMF

Mit Wirkung zum 1. Januar 2024 sind vier auf den ER ATMF basierende Rechtsvorschriften in Kraft.

Titel	Inkrafttreten letzte Fassung	Für 2024/2025 vorgesehene Änderungen
ATMF-Anlage A betreffend Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM)	1.4.2021	Nein
Anlage B zu den ATMF – Vorschriften, Richtlinien und Erläuterungen betreffend Abweichungen	1.1.2023	Nein
Einheitliches Muster für Zertifikate, mit denen die technische Zulassung eines Fahrzeugs oder eines Fahrzeugtyps gemäß Artikel 12 § 1 nachgewiesen wird	1.12.2012	Nein
Spezifikationen der Fahrzeugregister gemäß Artikel 13 ATMF	1.4.2021	Ja (2025)

Voraussichtlich wird die EU ihre Vorschriften für das zentralisierte Europäische Fahrzeugeinstellungsregister ändern. In diesem Zusammenhang sollte der Fachausschuss für technische Fragen nach Möglichkeiten zur Erleichterung der internationalen Suche und des internationalen Abrufs von Fahrzeugdaten aus den Fahrzeugregistern suchen.

Die ursprüngliche Fassung der ER ATMF wurde mit dem Protokoll von Vilnius vom 3. Juni 1999 erstellt und trat 2006 in Kraft. In der Folge wurden die ER ATMF in den Jahren 2010, 2015, 2019 und zuletzt im Jahr 2023 umfassend geändert. Mit diesen Änderungen sollte unter anderem die Vereinbarkeit mit dem EU-Recht sichergestellt werden. Alle Änderungen basierten auf der ursprünglichen, in den 1990er Jahren verfassten Fassung. Seitdem wurden mehrere Artikel geändert und neue Artikel hinzugefügt. Ausgehend von den erhaltenen Rückmeldungen und Fragen ist das Sekretariat der Ansicht, dass der logische Zusammenhang zwischen den Bestimmungen aufgrund der nachträglichen Änderungen nur noch schwer zu überblicken ist. Dies kann ungewollt zu offensichtlichen Redundanzen im Text, zu Diskrepanzen bei der Auslegung und zu Unterschieden bei der Anwendung der Vorschriften führen.

In diesem Zusammenhang könnte eine Überarbeitung der ER ATMF sinnvoll sein, um ihre Struktur und ihren Inhalt zu straffen, ohne dabei die Ziele und Grundsätze zu berühren. Hierzu sollten im Fachausschuss für technische Fragen erste inhaltliche Diskussionen geführt werden. Diese Diskussionen werden voraussichtlich nicht vor 2025 stattfinden. Hierbei ist zu beachten, dass der Fachausschuss für technische Fragen nicht befugt ist, Änderungen an den ER ATMF zu beschließen. Die Prüfung und Annahme solcher Änderungen fällt in den Zuständigkeitsbereich des Revisionsausschusses und der Generalversammlung. Letztere wird jedoch außerhalb des Zeitrahmens des vorliegenden Arbeitsprogramms stattfinden.



### 13. Entwicklung von Anlagen zu den ER EST

Im September 2018 wurde auf der 13. Tagung der Generalversammlung ein neuer Anhang H zum COTIF, die Einheitlichen Rechtsvorschriften EST, verabschiedet. Das Inkrafttreten der ER EST steht zurzeit noch unter dem Vorbehalt der Genehmigung von zwei Dritteln der OTIF-Mitgliedstaaten. Es ist nicht vorhersehbar, wann diese Genehmigungen erfolgen werden. Nach Eingang der erforderlichen Anzahl an Genehmigungen wird es etwa ein Jahr dauern, bis der Anhang in Kraft tritt.

Während das COTIF traditionell hauptsächlich den auf dem Fahrzeugaustausch an Grenzbahnhöfen basierenden internationalen Eisenbahnverkehr regelt, werden die ER EST die Rechtsgrundlage für eine Förderung der Interoperabilität und Sicherheit ganzer Züge liefern. Damit könnte die Effizienz des Eisenbahnverkehrs durch Verkürzung der Transitzeiten und Senkung der Kosten infolge weniger Stopps und organisatorischer Schnittstellen erheblich gesteigert werden.

Die Generalversammlung empfahl dem Fachausschuss für technische Fragen, noch vor Inkrafttreten der ER EST Vorschläge für Anlagen dazu auszuarbeiten. Diese könnten dann vom Fachausschuss für technische Fragen unverzüglich nach Inkrafttreten der ER EST angenommen werden. Der Fachausschuss für technische Fragen hat durch die Ausarbeitung und Prüfung der nachstehend aufgeführten Entwürfe der Anlagen entsprechend gehandelt.

<b>Titel</b>	<b>Regelungsgegenstand</b>	<b>Vom CTE geprüfter Textentwurf</b>
Anlage A	Gemeinsame Sicherheitsmethode bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme	2022
Anlage B	Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle	2022
Anlage C	Harmonisierte Verfahren für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen	2023
Anlage D	Gemeinsame Sicherheitsmethoden für die Überwachung	2024

Mit der für 2024 vorgesehenen Ausarbeitung der Anlage D zu den ER EST werden sämtliche Anlagen zu den ER EST fertiggestellt sein. Sobald die ER EST in Kraft getreten sind, wird die förmliche Annahme der Anlagen auf die Tagesordnung des Fachausschusses für technische Fragen gesetzt.

## 14. Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF

Im Jahr 2022 schloss der Fachausschuss für technische Fragen die erste Phase seiner Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF durch die Vertragsstaaten ab. Im Mittelpunkt stand dabei die Frage, wie die Vertragsstaaten die Bestimmungen in nationales Recht umgesetzt haben und ob sie die für die Anwendung der Vorschriften erforderlichen Behörden und Stellen eingerichtet haben.

Im Jahr 2023 leitete der Fachausschuss für technische Fragen die zweite Phase ein, an der auch Sektorverbände und Prüforgane beteiligt sind. Die Ergebnisse dieser zweiten Phase sollen im Jahr 2024 diskutiert werden.

2025 kann eine dritte Phase in Erwägung gezogen werden, sofern sie als sinnvoll und notwendig erachtet wird. Umfang und Schwerpunkt dieser dritten Phase würden auf der Grundlage der Ergebnisse der vorangegangenen Phasen und der sich entwickelnden Erfordernisse des Umsetzungsprozesses der ER APTU und ATMF definiert werden.

## 15. Gewährleistung der Kompatibilität zwischen dem RID und den ETV

Sachverständige auf dem Gebiet des RID und Sachverständige auf dem Gebiet der Interoperabilität und Sicherheit arbeiten in der Gemeinsamen Sachverständigengruppe für Koordinierung (JCGE) zusammen. Diese tritt einmal jährlich zusammen. Zu den Tagungen werden Vertreter und Vertreterinnen der Mitgliedstaaten und Sektorverbände eingeladen.

Ziel der JCGE ist es, das RID und die technischen Interoperabilitätsvorschriften, insbesondere die fahrzeugbezogenen Bestimmungen der ETV und der entsprechenden TSI der EU, aneinander anzugleichen. Die wichtigsten Maßnahmen innerhalb des Zeitrahmens dieses Arbeitsprogramms sind die folgenden:

- Streichung der Anforderungen an den Fahrzeugbau aus dem RID und Ersetzung durch hochrangige Sicherheitsziele;
- Aufnahme von fahrzeugbezogenen Vorschriften in die ETV und TSI betreffend Güterwagen zur Erfüllung der im RID festgelegten hochrangigen Sicherheitsziele;
- Sicherstellung der Kompatibilität des RID mit den Spezifikationen der (zukünftigen) digitalen automatischen Kupplung und der Kompatibilität Letzterer mit den Anforderungen des RID.

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

## VORLÄUFIGER ZEITPLAN

16. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen  
**Juni 2024**

52. Tagung der Arbeitsgruppe Technik  
**Juni 2024**

7. Tagung der Gemeinsamen Sachverständigengruppe für Koordinierung  
**September 2024**

53. Tagung der Arbeitsgruppe Technik  
**September 2024**

54. Tagung der Arbeitsgruppe Technik  
**November 2024**

17. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen  
**Juni 2025**

55. Tagung der Arbeitsgruppe Technik  
**Juni 2025**

8. Tagung der Gemeinsamen Sachverständigengruppe für Koordinierung  
**September 2025**

56. Tagung der Arbeitsgruppe Technik  
**September 2025**

57. Tagung der Arbeitsgruppe Technik  
**November 2025**

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



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

Mit 2024 und 2025 stehen zwei weitere arbeitsreiche Jahre für die Abteilung Verwaltung und Finanzen ins Haus.

Das 2022 begonnene Renovierungsprojekt erreicht 2024 seine Ausführungsphase. Die Arbeiten werden bis zum zweiten Quartal 2025 andauern.

Das Protokoll von Luxemburg zum Übereinkommen über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials wird Anfang 2024 in Kraft treten.

So ist die Abteilung Verwaltung und Finanzen ab 2024 für die Vorbereitung und Durchführung der Tagungen der Generalversammlung, des Verwaltungsausschusses und der im Protokoll von Luxemburg vorgesehenen Aufsichtsbehörde zuständig.

In Fortführung des Arbeitsprogramms 2022–2023 wurden auch Ziele im Bereich der finanziellen Geschäftsführung und der Personalverwaltung, gesetzt, insbesondere die Überarbeitung des Personalstatuts.

## 16. Renovierung des OTIF-Gebäudes und Veränderungsmanagement

**Ziel 1:** Abschluss der Renovierung des Sitzes im Jahr 2025

### **Hintergrund:**

Die vorbereitenden Arbeiten zur Altlastensanierung, zum Schutz der Kunstwerke sowie die Abbruch- und Rückbauarbeiten werden im letzten Quartal des Jahres 2023 durchgeführt.

Die Renovierungsarbeiten, einschließlich der Rohbauarbeiten, werden hingegen erst 2024 richtig beginnen.

### **Beschreibung:**

Die Renovierungsarbeiten am Sitz der OTIF werden zu 20 % aus dem Reservefonds und zu 80 % durch ein Darlehen der Schweizerischen Eidgenossenschaft finanziert. Das Sitzstaatsdarlehen wird über die Immobilienstiftung für internationale Organisationen (FIPOI) gewährt und mit der Unterzeichnung eines Vertrags zwischen OTIF und FIPOI zu Beginn des Jahres 2024 besiegelt.

Konkret wird die OTIF die Darlehenssumme in aufeinanderfolgenden Teilzahlungen entsprechend dem Fortschritt der Arbeiten erhalten. Zu diesem Zweck wird die Abteilung Verwaltung und Finanzen einen vierteljährlichen Bericht über den Fortschritt der Arbeiten zur Untermauerung der Mittelabrufe erstellen.

Die Ausführungsphase der Bauarbeiten lässt sich in zwei Etappen unterteilen: die Durchführung der Rohbauarbeiten und der Arbeiten am Dachstuhl bis zum dritten Quartal 2024 und die Fertigstellung der Bauarbeiten einschließlich der Ausbauarbeiten in der zweiten Hälfte des Jahres 2025.

Hinsichtlich der Planung werden die regelmäßigen Treffen mit der Bauherrenassistenz und dem Generalunternehmer fortgesetzt, in denen der Fortschritt des Projekts begleitet und eventuell auftretenden Problemen vorgegriffen wird.

Die Abnahme des Gebäudes nach Abschluss der Arbeiten obliegt dem Bauherrn, d. h. der OTIF. Das Projektteam wird bei der Durchführung der Kontrollen vor der Unterzeichnung des Protokolls über die vorbehaltlose oder vorbehaltliche Abnahme von der Bauherrenassistenz und dem Generalunternehmer unterstützt. Dieses Protokoll spielt eine besondere Rolle, da mit seiner Unterzeichnung die Garantiefristen (zweijährig und fünfjährig) beginnen.

Die für den ordnungsgemäßen Betrieb des Gebäudes zuständige Verwaltungs- und Finanzabteilung wird die gesamte Projektdokumentation zusammenstellen, die für den formalen Abschluss des Projekts erforderlich ist. Sie wird das vom Generalunternehmer während des Projekts verwendete Programm zur Modellierung von Gebäudedaten übernehmen, um künftig Bau- und Instandhaltungsarbeiten am Gebäude zu protokollieren.

**Erwartetes Ergebnis:**

Unterzeichnung des Darlehensvertrags mit der FIPOI im Jahr 2024.  
Abnahme des renovierten, nachhaltigen, zugänglichen, normgerechten und den Vorgaben des Lastenheftes entsprechenden Gebäudes am Ende des zweiten Quartals 2025.

**Ziel 2:** Begleitung der Veränderung**Hintergrund:**

Der Umzug des Personals und die Rückverlegung der Archive des Sekretariats an den Sitz der Organisation müssen geplant und organisiert werden. Die Bediensteten müssen sich in den neuen Arbeitsräumen zurechtfinden oder sogar neue Fähigkeiten erwerben. Bisher fanden am Sitz der Organisation nur die Tagungen der Arbeitsgruppe WG TECH statt, die nur in einer Sprache, also ohne Verdolmetschung, abgehalten werden. Nach der Erweiterung des Konferenzraums können ab 2025 auch Tagungen anderer Organe der OTIF dort stattfinden.

**Beschreibung:**

Nach der Abnahme des renovierten Gebäudes kann das Sekretariat wieder einziehen. Für einen erfolgreichen Übergang kann die Abteilung Verwaltung und Finanzen auf die Erfahrungen zurückgreifen, die beim Umzug des Sekretariats in die temporären Räumlichkeiten in Gümligen im Jahr 2023 gesammelt wurden.

Auch die Mitgliedstaaten werden Veränderungen erleben, da die Tagungen der OTIF-Organe, mit Ausnahme der Generalversammlung, künftig am Sitz stattfinden können. Die Tagung des Verwaltungsausschusses im November/Dezember 2025 könnte die erste Tagung mit Verdolmetschung im neuen Konferenzsaal sein.

Darüber hinaus werden die neuen Funktionen des OTIF-Gebäudes nach der Renovierung („Instandhaltungsmanagement“ über das BIM-Tool, Verwaltung des Konferenzsaals, Empfangs- und Sicherheitsmanagement für ein Gebäude mit Publikumsverkehr usw.) den Erwerb neuer Fähigkeiten für einen Teil des Personals, einschließlich des Personals der Verwaltungsabteilung, erforderlich machen.

**Erwartetes Ergebnis:**

Rückkehr des Personals in das renovierte Gebäude im dritten Quartal 2025. Erste Tagung eines Organs der OTIF im Konferenzsaal im letzten Quartal 2025.

## 17. Sekretariat der Generalversammlung und des Verwaltungsausschusses

**Ziel 1:** Vorbereitung der 16. Tagung der Generalversammlung

**Hintergrund:**

Die Generalversammlung, die sich aus allen OTIF-Mitgliedstaaten zusammensetzt, tritt regelmäßig alle drei Jahre zusammen. Die nächste Tagung wird im September 2024 stattfinden.

**Beschreibung:**

Die Abteilung Verwaltung und Finanzen nimmt die Sekretariatsaufgaben der Generalversammlung und des Verwaltungsausschusses wahr.

In diesem Rahmen wird sie auch für die Vorbereitung und Organisation der 16. Tagung der Generalversammlung zuständig sein. Das Arbeitsprogramm der Abteilung Verwaltung und Finanzen für 2024 ist auf diese Priorität ausgerichtet.

Die 16. Generalversammlung, die für September 2024 geplant ist, muss insbesondere den Generalsekretär oder die Generalsekretärin für den Zeitraum 2025 bis 2027 wählen, die strategische Ausrichtung der Organisation bestätigen und die Ausgabenobergrenze für die kommenden Jahre festlegen.

Die Generalversammlung wird ferner die Mitglieder des Verwaltungsausschusses für die Amtszeit vom 1. Oktober 2024 bis zum 30. September 2027 bestimmen.

Für das Jahr 2024 ist nur eine Tagung des Verwaltungsausschusses vorgesehen. Zum ersten Mal wird sich an diese Tagung jedoch das „Kandidatenforum“ anschließen, eine Neuerung, die in der von der 15. Generalversammlung angenommenen Ordnung über die Wahl und die Beschäftigungsbedingungen des Generalsekretärs der OTIF eingeführt wurde.

Die Bestimmungen der Ordnung über die Wahl und die Beschäftigungsbedingungen des Generalsekretärs der OTIF sowie die entsprechenden Durchführungsbestimmungen, die bei der 137. Tagung des Verwaltungsausschusses angenommen wurden, werden erstmals im Jahr 2024 angewendet. Dies betrifft beispielsweise den Ad-hoc-Ausschuss zur Prüfung der Zulässigkeit von Bewerbungen, die Veröffentlichung der Liste der Kandidaten und Kandidatinnen sowie der Mitgliedstaaten, die eine Bewerbung eingereicht haben, auf der OTIF-Website vor dem Datum der Generalversammlung.

Im Jahr 2025 werden zwei Tagung des Verwaltungsausschusses stattfinden.

**Erwartetes Ergebnis:**

Tagungen der Generalversammlung und des Verwaltungsausschusses zur Zufriedenheit der Delegierten organisiert. Erfolgreiches „Kandidatenforum“ im Mai 2024, gefolgt von der Wahl der Generalsekretärin oder des Generalsekretärs durch die 16. Generalversammlung im September 2024.

## 18. Sekretariat der Aufsichtsbehörde für das durch das Protokoll von Luxemburg geschaffene Internationale Register für Eisenbahnmaterial

**Ziel 1:** Einrichtung und Funktionsweise des Sekretariats der Aufsichtsbehörde

**Hintergrund:**

In Übereinstimmung mit dem Beschluss der 7. Generalversammlung wird die OTIF das Sekretariat der Aufsichtsbehörde für das durch das Eisenbahnprotokoll zum Übereinkommen von Kapstadt, das sogenannte Protokoll von Luxemburg, geschaffene Internationale Register für Eisenbahnmaterial übernehmen.

Artikel 3 § 1 des Entwurfs der Geschäftsordnung der Aufsichtsbehörde sieht eine jährliche Mitgliederversammlung vor.



**Beschreibung:**

Analog zu den Sekretariatsfunktionen für die Generalversammlung und den Verwaltungsausschuss der OTIF wird die Verwaltungs- und Finanzabteilung für die Organisation der Sitzungen der Aufsichtsbehörde und des Sachverständigenausschusses, die Vorbereitung von Berichten, Arbeitsdokumenten und Sitzungsprotokollen usw. zuständig sein.

Die Aufgaben des Sekretariats umfassen auch die Teilnahme an Treffen mit anderen Gremien wie dem Sachverständigenausschuss zur Unterstützung der Aufsichtsbehörde, der Projektgruppe zur Ratifizierung, dem Revisionsausschuss zur Bewertung und Aktualisierung der Vorschriften für die Anbringung der URVIS-Nummer, sowie Treffen mit UNIDROIT und der Rail Working Group zur Verfolgung von Ratifizierungsprojekten und regelmäßige Treffen mit dem Registerführer usw.

Da sich die Aufsichtsbehörde aus Mitgliedstaaten und Nicht-Mitgliedstaaten der OTIF zusammensetzt, muss die Verbindung zu den verschiedenen Verantwortlichen und den von der Aufsichtsbehörde ernannten Sachverständigen erst noch aufgebaut werden. Dies wird 2024 in Angriff genommen, dem ersten Jahr, in dem die Aufgaben des Sekretariats der Aufsichtsbehörde voll ausgeübt werden.

**Erwartetes Ergebnis:**

Sitzung der Aufsichtsbehörde abgehalten und Arbeitsunterlagen fristgerecht übermittelt. Bewertung und ggf. Anpassung ein Jahr nach Einrichtung des Sekretariats der Aufsichtsbehörde. Gestaltung eines von dem des Sekretariats der OTIF aus Gründen der Transparenz getrennten Instruments zur Ausgabenverfolgung.

## 19. Finanzielle Geschäftsführung

### Ziel 1: Ausgabenkontrolle

#### Hintergrund:

Der Haushaltsvoranschlag des Sekretariats für 2024, der vom Verwaltungsausschuss auf seiner 137. Tagung genehmigt wurde, weist im Vergleich zu 2022 eine signifikante Zunahme (+11,23%) der Ausgaben auf. Gleichzeitig bereiten sich viele Mitgliedstaaten für 2024 auf eine restriktive Wirtschaftslage mit Haushaltskürzungen vor.

Daher ist die Ausgabenkontrolle des Sekretariats ein fortlaufendes Ziel.

#### Maßnahmen:

Ein erheblicher Teil des Anstiegs des Haushalts 2024 ist auf höhere Personalausgaben und höhere Ausgaben für die Organe zurückzuführen. Während die Personalausgaben unkürzbare Posten darstellen, bieten die Ausgaben für die Organe Spielraum zur Beeinflussung der Höhe der jährlichen Ausgaben und damit der Beiträge der Mitgliedstaaten. Bekanntlich umfassen die Ausgaben der Organe unter anderem Dolmetschkosten, Reisekosten und Saalmiete.

Um das Ziel der Ausgabenkontrolle zu erreichen, ist geplant, Ausschreibungsverfahren zur Regel zu machen. Im Jahr 2024 laufen die Verträge für Dolmetschdienstleistungen aus. Da das Sekretariat seit mehr als zehn Jahren das gleiche Reisebüro für den Kauf von Flugtickets nutzt, wird eine Ausschreibung dieser Dienstleistung in Betracht gezogen.

Darüber hinaus ist vorgesehen, dass die OTIF ab 2025 mit der Rückzahlung des Darlehens der Schweizerischen Eidgenossenschaft für die Renovierung des Sitzes beginnt. Obwohl die Schweizerische Eidgenossenschaft internationalen Organisationen, die Renovierungsarbeiten durchführen, vergünstigte Zinssätze für Darlehen anbietet, sind die Zinssätze in der Schweiz aufgrund der Inflation gestiegen, was sich auf die Kosten des Darlehens auswirken könnte.

Die einzige Möglichkeit, die Höhe der Annuitäten zu begrenzen, besteht darin, die Kosten des Renovierungsprojekts unter Kontrolle zu halten und dafür zu sorgen, dass sie unter der von der 15. Generalversammlung genehmigten Obergrenze bleiben.

Die Abteilung Verwaltung und Finanzen ist an den Ausschreibungen für die Durchführung der Arbeiten beteiligt und wird dafür sorgen, dass die Lose einzeln ausgeschrieben werden, um so die besten Angebote zu erhalten. Nachträge und Änderungen am Projekt werden überwacht und dokumentiert, um Überraschungen nach Abschluss der Arbeiten zu vermeiden.

In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass die von der 15. Generalversammlung genehmigte Ausgabenobergrenze noch für den Haushalt 2024 gilt, während die 16. Generalversammlung im September 2024 die Ausgabenobergrenze für die Haushalte der Jahre 2025 bis 2030 festlegen wird.

**Erwartetes Ergebnis:**

Einhaltung der von der Generalversammlung festgelegten Obergrenze für laufende Ausgaben und für Ausgaben im Zusammenhang mit dem Projekt zur Renovierung des Sitzes. Genehmigung der Haushaltsvoranschläge 2024 und 2025 des Sekretariats durch den Verwaltungsausschuss. Rechnungsprüfung der Organisation ohne Vorbehalt.

## 20. Personalplanung und -verwaltung

**Ziel 1:** Überarbeitung des Personalstatuts  
Hintergrund:

2021 wurde eine Studie über den Personalbedarf und die Beschäftigungsbedingungen des Sekretariatspersonals in Auftrag gegeben.

Diese Studie wurde wie folgt in 2 Phasen unterteilt:

- Phase I: Untersuchung der Beschäftigungsbedingungen und Sozialleistungen
- Phase II: Untersuchung des Personalbedarfs und eingehende Analyse der Personalsituation der OTIF

Der Abschlussbericht mit den Empfehlungen der externen Beratungsfirma wurde zur 137. Tagung des Verwaltungsausschusses vorgelegt und von diesem zur Kenntnis genommen. Ein Teil der Empfehlungen wurde mit dem vom Verwaltungsausschuss genehmigten zweijährigen Beförderungsplan und der Klärung des Rechtsrahmens für die Einstellung von Praktikanten und Praktikantinnen bereits 2023 umgesetzt.

Die für das Personalwesen zuständige Verwaltungs- und Finanzabteilung wird die Empfehlungen der Studie weiter umsetzen, darunter insbesondere die Überarbeitung des Personalstatuts.

**Maßnahmen:**

Phase 1 der Studie hatte ergeben, dass das Personalstatut modernisiert werden muss, um den veränderten Familienstrukturen und Rollen innerhalb der Familienstruktur Rechnung zu tragen, aber auch um einige Bestimmungen zu Sozialleistungen, die zu Ungleichheiten führten, zu überarbeiten.

Im Entwurf des überarbeiteten Statuts wird die kürzlich getroffene Entscheidung zu berücksichtigen sein, in den Rechtstexten des institutionellen Rechts und in den Texten der allgemeinen Kommunikation der OTIF geschlechtergerechte Sprache zu verwenden.

Es ist geplant, ein Projektteam mit der Überarbeitung des Personalstatuts zu betrauen, das auch prüfen wird, welche Bestimmungen des Personalstatuts umformuliert oder präzisiert werden müssen. Unter Berücksichtigung der für 2024 geplanten Sitzungen und Änderungen, die sich auf die Länge des Konsultations- und Genehmigungsverfahrens auswirken werden (Personalverband, Verwaltungsausschuss), könnte das Überarbeitungsprojekt im Jahr 2025 abgeschlossen werden.

**Erwartetes Ergebnis:**

Entwurf eines überarbeiteten Personalstatuts im Jahr 2025.

**Ziel 2:** Kontinuierliche Planung, Abstimmung und Anpassung der Humanressourcen

**Hintergrund:**

Im Hinblick auf die Bewertung der Ressourcen ergab Phase II der oben genannten Studie, dass es nicht grundsätzlich notwendig ist, zusätzliches Personal einzustellen, wobei einige Abteilungen in Zeiten hoher Arbeitsbelastung mehr Unterstützung benötigen (geschätzt auf 0,5 Vollzeitäquivalente). Betroffen sind insbesondere die Gefahrgutabteilung, die Übersetzungsabteilung und die Verwaltungs- und Finanzabteilung. Outsourcing und der Einsatz von Praktikanten und Praktikantinnen könnten Alternativen darstellen.

Neben den in der Studie aufgezeigten besteht in Bezug auf die Humanressourcen noch ein weiteres Risiko: 25 % des derzeitigen Personals werden im Zeitraum 2024–2029 zwischen 61 und 65 Jahre alt sein.

### **Maßnahmen:**

Das Sekretariat muss sich darauf vorbereiten, dass im Zeitraum 2024–2029 ein erheblicher Teil des Personals in den Ruhestand treten wird.

Dabei handelt es sich um Personen mit über einen langen Zeitraum erworbenem, anerkanntem Fachwissen. Der Wissenstransfer mit den künftigen Stelleninhaberinnen und Stelleninhabern muss sichergestellt werden, zumal das Einstellungsverfahren für internationale Stellen erfahrungsgemäß zwischen neun und zwölf Monaten dauert. Die Erfahrung beim Verfahren zur Einstellung einer leitenden Rechtsberaterin oder eines leitenden Rechtsberaters im Jahr 2022 hat gezeigt, dass im Falle einer erfolglosen Einstellung auch noch mehr Zeit benötigt werden kann. Gemäß Artikel 47 des Personalstatuts können Beamte ab dem vollendeten 60. Lebensjahr unter Einhaltung einer dreimonatigen Kündigungsfrist ihre Versetzung in den Ruhestand beantragen.

Der Verwaltungsausschuss wurde bei seiner 137. Tagung über dieses Risiko informiert. Die Verwaltungs- und Finanzabteilung arbeitet derzeit an den Eckpunkten einer effektiveren Einstellungsstrategie, mit der verschiedenartigste Talente angezogen werden sollen.

### **Erwartetes Ergebnis:**

Größere Sichtbarkeit freier Stellen im Sekretariat. Mehr qualitativ hochwertige Bewerbungen, die die Mindestanforderungen erfüllen. Vielfalt der Bewerbungen, auch aus Staaten, die nicht im Sekretariat vertreten sind.

## VORLÄUFIGER ZEITPLAN

139. Tagung des  
Verwaltungsausschusses  
**Mai 2024**

16. Tagung der Generalversammlung  
**24.–26. September 2024**

140. Tagung des  
Verwaltungsausschusses  
**Frühjahr 2025**

141. Tagung des  
Verwaltungsausschusses  
**Herbst 2025**

# SICHERSTELLUNG FRISTGERECHTER UND QUALITATIV HOCHWERTIGER SPRACHDIENSTLEISTUNGEN



**Joana Meenken**

*Leiterin der Übersetzungsabteilung*

## 21. 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 allen übrigen Abteilungen der OTIF und allen Organen des COTIF zuarbeitet, sehen sich die Übersetzerinnen und 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. Ihr wird alles Übrige nachgeordnet. Nichtsdestoweniger werden, ganz im Sinne der sprachlichen Einheitlichkeit, auch die beiden im Jahr 2020 begonnenen Dauerprojekte weiter fortgeführt. Zudem wird die Übersetzungsabteilung mit der beschlossenen **Verwendung einer geschlechtergerechten Sprache** in der OTIF auf eine konsequente Anwendung des 2023 von ihr erarbeiteten und veröffentlichten Leitfadens durch das Sekretariat bedacht sein und bei möglichen Revisionen der Texte des institutionellen Rechts sowie bei allen übrigen Kommunikationstexten der OTIF mit der Umsetzung dieses Aspekts betraut sein.

## 22. 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 seit Beginn des Projekts, bieten sich uns ständig neue Möglichkeiten für ein späteres „Teilen“ der Datenbanken. Der Trend geht eindeutig in Richtung Cloud-basierte Lösungen, bei denen Inhalte in wenigen Schritten in die Cloud hochgeladen und mit externen Nutzern geteilt werden können. Ein entscheidender Vorteil einer solchen Cloud-Lösung wäre, dass die Terminologiedatenbank 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 im Auge zu behalten und die Tools auf ihre Vor- und Nachteile 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-Terminologiedatenbank permanent weiter gepflegt und erweitert werden, da Grundvoraussetzung für eine sekretariatsinterne Veröffentlichung der Terminologiedatenbanken zunächst ihre inhaltliche und formale Richtigkeit ist.

Es handelt sich hierbei um ein ständiges Projekt, für das aufgrund der bereits erwähnten eingeschränkten personellen Ressourcen in der Übersetzungsabteilung und der vielfältigen anderen Prioritäten kein konkreter Zeitplan aufgestellt werden kann. Die Fortschritte können wie bisher im Rahmen des Geschäftsberichts verfolgt werden.

### **Ausarbeitung interner Redaktionsregeln der OTIF**

Auch an diesem im Jahre 2020 ins Leben gerufenen Dauerprojekt wird in den kommenden beiden Jahren weitergearbeitet werden.

Nachdem im Jahr 2023 das Sonderkapitel zum geschlechtergerechten Sprachgebrauch bei der OTIF in Form eines dreisprachigen Leitfadens fertiggestellt wurde, können wir uns in den kommenden zwei Jahren wieder dem Projekt allgemein zuwenden.

## **23. Format der Tagungen und Dolmetschen**

Der Digitalisierungsschub der letzten Jahre 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.

Nach einer Zeit, in der Videokonferenzen und hybride Veranstaltungen zur Normalität wurden, wird man aller Voraussicht nach in den kommenden zwei Jahren mehr und mehr zu reinen Präsenztagungen zurückkehren. Aus Sicht der Übersetzungsabteilung ist dies sehr zu begrüßen, da Ton- und Bildqualität bei Videokonferenzen oft sehr schlecht und instabil sind.

## **24. Externe Kooperationen**

Infolge der über die letzten Jahre stetig steigenden Arbeitsauslastung in der Übersetzungsabteilung (s. auch Geschäftsberichte ab 2019) wurden die im Mai 2021 zunächst auf ein Jahr befristeten Verträge mit externen Übersetzerinnen und Übersetzern erneuert. 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 sehr gut funktionierende Zusammenarbeit weiter fortzuführen. Die Gründe hierfür sowie das Für und Wider dieser flexiblen Lösung sind nachstehend aufgeführt:

- Das von den Autorinnen und Autoren der Texte erhaltene Feedback und auch die in der Abteilung selbst gemachten Erfahrungen mit den externen Kooperationen sind durchweg positiv;
- diese flexible Lösung hat sich als für den Bedarf der OTIF passende Lösung herausgestellt. Sie ermöglicht es der OTIF, gezielt auf Engpässe zu reagieren. Eine Analyse der jährlichen Kosten hat zudem gezeigt, dass die Lösung im Vergleich zu einer zusätzlichen Festanstellung kostengünstiger ist. Im Übrigen könnten die Übersetzungen, da alle drei Arbeitssprachen von der Auslagerung betroffen sind und die die Übersetzungsabteilung i.d.R. das Muttersprachenprinzip anwendet, ohnehin nicht von einer einzigen Person/einem Neuzugang übernommen werden;
- der Übersetzungsbedarf schwankt zum Teil ganz erheblich innerhalb der einzelnen Abteilungen und kann im Extremfall für eine Tagung eines Organs von einem Jahr auf das nächste bis um das Vierfache steigen, daher ist Flexibilität ein absolutes Muss;
- nichtsdestoweniger muss jedoch auch der Fall längerer Abwesenheiten (Krankheit, Mutterschaft, sonstige unvorhersehbare Gründe) bedacht und abgesichert werden.

# KONSOLIDIERUNG UND STÄRKUNG DER SICHTBARKEIT UND DES BEKANNTHEITSGRADES DER OTIF



**Sarah Pujol**  
Kommunikationsbeauftragte

Die Kommunikationsabteilung des Sekretariates der OTIF wird in ihrer Tätigkeit von mehreren Zielen angetrieben, darunter die Bekanntmachung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und seiner Anhänge, die verständliche Darstellung der Rolle der Organisation und die Verbesserung ihrer Sichtbarkeit.

## 25. Leitlinien und Handlungsrahmen

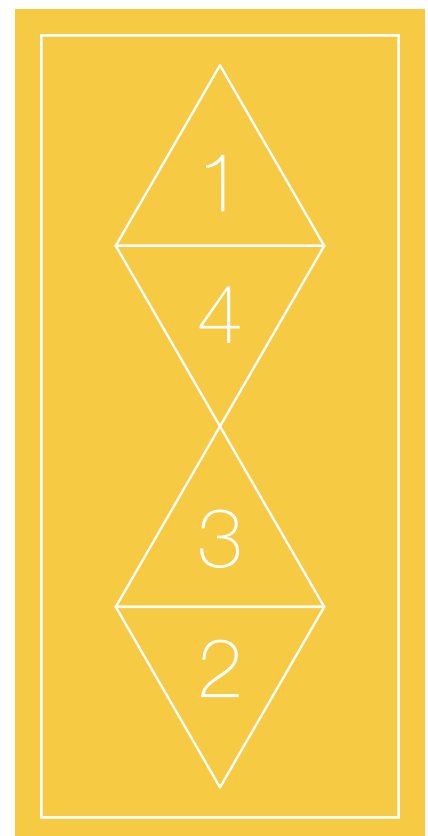
Die folgenden vier Grundsätze leiten die Arbeit der Kommunikationsabteilung des Sekretariates der OTIF und bilden das Grundgerüst der Kommunikationsstrategie der Organisation:

- Gewährleistung der Kohärenz der Mitteilungen und Publikationen, sowohl inhaltlich als auch in Bezug auf die Präsentation
- Entwicklung eines modernen und zeitgemäßen Images
- Regelmäßigkeit der Meldungen
- Messung, Evaluierung und Verbesserung der Kommunikationstools

## AKTIONEN DER ABTEILUNG KOMMUNIKATION

- △ 1. ATTRAKTIVITÄT  
Modernes Image: Website, Videos, überarbeitetes Design der Publikationen
- ▽ 4. BEOBACHTUNG  
Auswerten, bewerten, verbessern: Beobachtungstools, Umfragen, Website
- △ 3. REGELMÄSSIGKEIT  
Regelmäßigkeit der Meldungen: Beibehaltung des Publikationsrhythmus
- ▽ 2. KOHÄRENZ  
Kohärenz des Images, der Mitteilungen und Veröffentlichungen

## DIE VIER GRUNDSÄTZE DER KOMMUNIKATION



## 26. Gewährleistung der hybriden Präsenz der Organisation: Reichweite von 360 Grad

### **Digitale Kommunikationswerkzeuge**

Die Präsenz in sozialen Netzwerken, die Weiterentwicklung der Website und die Erstellung und Verbreitung von Videos sind allesamt Mittel zur Gewährleistung der digitalen Präsenz der Organisation.

In den Jahren 2024–2025 wird die Kommunikationsabteilung den 2022 eingeschlagenen Weg frei nach dem Motto „immer in Bewegung“ weiterverfolgen.

Darüber hinaus wird das Kommunikationsteam ein grundlegendes und bereichsübergreifendes Projekt in Angriff nehmen, das der Organisation eine noch effizientere Kommunikation ermöglichen wird. Es wurde beschlossen, eine gemeinsame Kontakt-Datenbank für alle Abteilungen des Sekretariats der OTIF einzurichten.

Die vierteljährliche Veröffentlichung der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr und die regelmäßige Herausgabe von Pressemitteilungen unter dem Titel „NEWS OTIF“ bleiben weiterhin die bevorzugten Instrumente für eine stetige Präsenz der Organisation im gesamten Eisenbahnsektor.

### **Gedruckte Kommunikationsinstrumente**

Entsprechend den Bedürfnissen der Abteilungen des Sekretariats wird die Kommunikationsabteilung die verschiedenen Anfragen begleiten und gedruckte Kommunikationsmittel erstellen.

Das Sitzgebäude der Organisation erhält ein neues Gesicht, es wird von Grund auf modernisiert und ab 2025 für das Personal in neuem Glanz erscheinen. Auch das Inkrafttreten des Protokolls von Luxemburg steht unmittelbar bevor, dessen Sekretariatsfunktionen vom Sekretariat der OTIF übernommen werden.

### **Veranstaltungen**

In den Jahren 2024 und 2025 werden zahlreiche wichtige Ereignisse die Aktivitäten des Sekretariats und der Organisation prägen: darunter die 16. Tagung der Generalversammlung im Jahr 2024 und die Einweihung des neuen Sitzgebäudes im Jahr 2025. Bei der Organisation dieser wichtigen Termine wird das Kommunikationsteam sein Know-how sowohl durch eigene Vorschläge als auch allgemein unterstützend einbringen.

# 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

## **CUI**

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

## **CUV**

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

## **ECM**

Für die Instandhaltung zuständige Stelle

## **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

## **FIPOI**

Immobilienstiftung für internationale Organisationen

## **GCC**

Golf-Kooperationsrat

## **GD MOVE**

Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission

## **JCGE**

Gemeinsame Sachverständigengruppe für Koordinierung

## **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)

## **TMAH**

Tetramethylammoniumhydroxid

## **TSI**

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität

## **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