



**Rapport de gestion 2013**  
**Geschäftsbericht 2013**  
**Annual Report 2013**



**ORGANISATION  
INTERGOUVERNEMENTALE  
POUR LES TRANSPORTS  
INTERNATIONAUX  
FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE  
ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN  
EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL  
ORGANISATION FOR  
INTERNATIONAL CARRIAGE  
BY RAIL**



# OTIF :

## Geschäftsbericht 2013

### Zusammenfassung

<b>EINLEITUNG .....</b>	<b>1</b>
<b>1. ENTWICKLUNG DER OTIF .....</b>	<b>3</b>
Förderung des COTIF 1999 .....	3
Die EU in den Organen der OTIF .....	3
Ausweitung des Einflussbereichs der OTIF .....	4
<b>2. VERBESSERTE REGULIERUNG DER BEFÖRDERUNGS-VERTRÄGE.....</b>	<b>5</b>
Kenntnis und Hilfe bei der Umsetzung der Vorschriften .....	5
Weiterentwicklung der Vorschriften .....	5
Entwicklung eines einheitlichen eurasischen Rechts .....	7
<b>3. VERBESSERUNG DER INTEROPERABILITÄT UND DER SICHERHEIT .....</b>	<b>9</b>
2013 abgeschlossene Entwicklungen .....	10
2013 lancierte Entwicklungen .....	11
<b>4. ABTEILUNG RID: BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER.....</b>	<b>17</b>
Gemeinsame Tagung .....	17
RID-Fachausschuss .....	21
Zusammenarbeit mit UNECE und ERA.....	22
<b>5. PRIVILEGIERTE PARTNER DER OTIF .....</b>	<b>23</b>
Ein neuer Arbeitsrahmen mit Kommission und ERA .....	23
OSShD: Neustart des gemeinsamen Standpunkts von 2003 .....	24
Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS .....	24
Das CIT, Vertreter der Interessen der Eisenbahnunternehmen .....	25
Das Protokoll von Luxemburg: ein Register internationaler Sicherheitsrechte .....	25
<b>6. NEUER SCHWUNG FÜR DIE VERWALTUNG DER OTIF.....</b>	<b>26</b>
Ergebnis des 2013 durchgeführten vertieften Audits .....	26
Einrichtung eines „Juniorexpertenprogramms“ .....	27
Schlüsselprozesse .....	28





## EINLEITUNG

---

Mit diesem ersten Geschäftsbericht geht ein arbeitsreiches Jahre mit vielen Herausforderungen für die Organisation zuende. Dieser Bericht erscheint in neuem Kleide und basiert auf den bei der 120. Tagung des Verwaltungsausschusses angenommenen strategischen Prioritäten. Anhand dieser Prioritäten können konkrete Arbeitsschwerpunkte ausgemacht werden, die der Organisation zur Herstellung ihres Mehrwerts bei der Entwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs verhelfen.



François Davenne  
Generalsekretär

Das Jahr 2013 hat die Möglichkeiten der OTIF und die Professionalität ihrer Mitarbeiter ganz deutlich gemacht. Diese Vorzüge sind bei den Stakeholdern bekannt, denen die Organisation einfache und effiziente Werkzeuge zur Vereinfachung des Eisenbahnverkehrs liefert.

Ohne diese Expertise und das Engagement wäre die Umsetzung unserer Prioritäten nicht möglich gewesen.

Nun muss die OTIF aber auch über diesen kleinen Verkehrsexpertenkreis hinaus bekannt gemacht und darauf hingearbeitet werden, dass man die OTIF hinter den weitverbreiteten Werkzeugen wie dem Allgemeinen Verwendungsvertrag, dem Frachtbrief, der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) usw. erkennt.

Diese Bekanntmachungsstrategie der OTIF setzt sich aus 12 großen Zielen zusammen, die auch das Skelett dieses Geschäftsberichts bilden:

### SCHWERPUNKT 1: 6 Prioritäten für die Entwicklung von OTIF-Vorschriften

1. Entwicklung von Arbeitsbeziehungen mit der Europäischen Kommission und der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) einerseits und der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) andererseits mittels Umsetzung von Rahmenabkommen.
2. Intensivierung des Austauschs mit unseren Nicht-EU-Mitgliedstaaten zur Schaffung einer Wissensgrundlage und zur Entwicklung von Ausbildungsaktivitäten.
3. Beteiligung von Experten unserer Mitgliedstaaten in den Arbeitsgruppen unserer privilegierten Partner (ERA und OSShD) auf der Grundlage gemeinsamer Standpunkte.
4. Zentraler Beitrag bei der Definition eines einheitlichen Rechts in den Bereichen Güterverkehr und Erleichterung des internationalen Verkehrs.



5. Klärung der durch die jüngsten Entwicklungen des EU-Rechts geschaffenen offenen Haftungsfragen.
6. Verbesserung der Kompatibilität der RID-Vorschriften mit dem technischen Ansatz der TSI in Bezug auf die Interoperabilitätsfragen.

### **SCHWERPUNKT 2: Ausweitung des Anwendungsgebietes des COTIF**

7. Ausweitung des Anwendungsbereichs des COTIF 1999 auf alle EU-Staaten und Rücknahme aller Anwendungsvorbehalte.
8. Ausweitung des Anwendungsbereichs des COTIF auf die Golfstaaten und Zentralasien.
9. Entwicklung regelmäßiger Arbeitsbeziehungen mit der Wirtschafts- und Sozialkommission für Asien und den Pazifik (ESCAP).

### **SCHWERPUNKT 3: Neuer Schwung für die Verwaltung der OTIF**

10. Durchführung eines Audits und Umsetzung der Empfehlungen.
11. Stabilisierung des Haushalts.
12. Steigerung der Attraktivität und des Bekanntheitsgrades der OTIF.



## 1. ENTWICKLUNG DER OTIF

---

### ***Förderung des COTIF 1999***

Ziel Nr. 7: Ausweitung des Anwendungsbereichs des COTIF 1999 auf alle EU-Staaten und Rücknahme aller Anwendungsvorbehalte.

Innerhalb des Tätigkeitsbereiches des Rechtsdienstes kam der Depositarfunktion im Hinblick auf die Behandlung der Rücknahme der Erklärungen über die Nichtanwendung der Anhänge E, F und G durch die EU-OTIF-Mitgliedstaaten eine wichtige Rolle zu.

Der Rechtsdienst hat seine Bemühungen auf die Mitgliedstaaten konzentriert, die das COTIF 1999 noch nicht ratifiziert haben (wie z. B. Italien) und ihnen bei der Regelung noch offener rechtlicher Fragen geholfen, damit die Ratifizierung schnellstmöglich stattfinden kann. Er hat auch den Stand der Erklärungen vonseiten der Mitgliedstaaten der Europäischen Union fortlaufend überwacht, mit der Absicht, ihnen bei der baldigen Rücknahme der Erklärungen zu helfen.

### ***Die EU in den Organen der OTIF***

Ziel 1: Entwicklung von Arbeitsbeziehungen mit Kommission und ERA einerseits und der OSShD andererseits mittels Umsetzung von Rahmenabkommen.

Zum Zeitpunkt des Beitritts der Europäischen Union zum COTIF am 23. Juni 2011 mussten einige Grundsatzfragen betreffend die Koordinierung der Arbeiten zwischen den verschiedenen technischen Instanzen der OTIF und der Europäischen Kommission noch geklärt werden, insbesondere die Stimmrechtsfrage der Europäischen Union im Fachausschuss für technische Fragen und im RID-Fachausschuss der OTIF war noch offen.

Seit Einrichtung des Fachausschusses für technische Fragen durch das neue COTIF und seit Beitritt der Europäischen Union zum COTIF kam es bei verschiedenen Tagungen zu Auslegungsunterschieden betreffend die Feststellung des Quorums. Dabei ging es nicht nur darum, ob das notwendige Quorum erreicht sei und die Tagung stattfinden könne, sondern auch um die Frage, welche anwesenden oder vertretenen Mitgliedstaaten bei welchen Fragen abstimmen dürfen und ob ein Beschluss somit gültig oder ungültig ist.

In einem Schriftwechsel zwischen dem Generalsekretär der OTIF und der Europäischen Kommission vom 25. September 2013 und 11. Oktober 2011 konnte eine gemeinsame Auslegung der Bestimmungen des COTIF erreicht werden, mit der sowohl die Autonomie der OTIF-Organen wie auch die internen Koordinierungsverfahren der Europäischen Union gewahrt werden konnten. Diese Vereinbarung wurde umgehend umgesetzt.



## **Ausweitung des Einflussbereichs der OTIF**

Ziel 8: Ausweitung des Anwendungsbereichs des COTIF auf die Golfstaaten und Zentralasien.

Ende 2013 hat sich der Anwendungsbereich der OTIF auf 49 Staaten ausgeweitet. Seit dem 1. September 2013 zählt die OTIF mit Pakistan ein neues Mitglied.

In Übereinstimmung mit Artikel 42 § 1 COTIF hat Pakistan erklärt, für den Moment Anhang B des Übereinkommens, also die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) nicht anzuwenden.

Über das gesamte Jahr 2013 hinweg stand die OTIF in regelmäßigem Kontakt mit Aserbaidschan. Seit September 2013 laufen in Aserbaidschan die nationalen Verfahren für den Beitritt zum COTIF. Das Verkehrsministerium, die vom Beitritt hauptsächlich betroffene Behörde, hat mit den verschiedenen Instanzen des Landes bereits mit dem Beitritt zusammenhängende politische Fragen geklärt. In diesem Zusammenhang werden wir auf Antrag Aserbaidschans 2014 einen Workshop in Baku organisieren, bei dem die Bestimmungen des COTIF den Behörden und Eisenbahnunternehmen unseres zukünftigen Mitgliedstaates erläutert werden sollen.

Auch die Beziehungen der OTIF zum Golf-Kooperationsrat (GCC) verbessern und konkretisieren sich immer weiter. Im zweiten Halbjahr 2013 hat der Orientierungsausschuss dieser aus sechs Mitgliedstaaten (Bahrain, Katar, Kuwait, Oman, Saudi-Arabien, Vereinigte Arabische Emirate) bestehenden zwischenstaatlichen Organisation den Grundsatz eines MoU zwischen GCC und OTIF über einen Fahrplan zum Beitritt dieser Staaten des GCC genehmigt.

Im Bestreben, den Anwendungsbereich des COTIF auf asiatische Länder auszudehnen, hat das Sekretariat in Bern eine Tagung mit der Wirtschafts- und Sozialkommission für Asien und den Pazifik der Vereinten Nationen (ESCAP) organisiert und wird weiterhin mit dieser Organisation in Kontakt bleiben, die bei der Frage, welches der beiden Eisenbahnrechtssysteme sich am besten eignet, durch ihre Expertise großen Einfluss in ihren Mitgliedstaaten besitzt.



## 2. VERBESSERTE REGULIERUNG DER BEFÖRDERUNGS- VERTRÄGE

---

### *Kenntnis und Hilfe bei der Umsetzung der Vorschriften*



Carlos del Olmo Morand  
Leiter des Rechtsdienstes

Ziel 2: Intensivierung des Austauschs mit unseren Nicht-EU-Mitgliedstaaten zur Schaffung einer Wissensgrundlage und zur Entwicklung von Ausbildungsaktivitäten.

Der Rechtsdienst war in nahezu allen Tätigkeitsfeldern der Organisation beteiligt. Dies schließt auch die Beratung der anderen Sektionen des Sekretariates der OTIF und die Wahrnehmung diverser Repräsentationsaufgaben der Organisation nach außen, sei es als Rechtsdienst und/oder Teil einer Delegation des Generalsekretärs, mit ein. Die Zusammenarbeitsbasis mit den Sektionen Technik und gefährliche Güter wurde gestärkt.

Zu guter Letzt war der Rechtsdienst auch in den Bereichen Zoll und Erleichterung im Eisenbahnverkehr aktiv.

### *Weiterentwicklung der Vorschriften*

Ziel 5: Klärung der durch die jüngsten Entwicklungen des EU-Rechts geschaffenen offenen Haftungsfragen.

2013 hat sich der Rechtsdienst intensiv mit der Revision des COTIF und der Einheitlichen Rechtsvorschriften (ER) für die Verträge über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gütern (CIV und CIM), über die Verwendung von Wagen (CUV) und über die Nutzung der Infrastruktur (CUI) auseinandergesetzt.

### **CIM**

Die Revision der ER CIM verfolgt hauptsächlich das Ziel einer vereinfachten Anwendung des elektronischen Frachtbriefs im internationalen Eisenbahnverkehr. Es hat sich nämlich herausgestellt, dass das in den aktuellen ER CIM enthaltene funktionale Äquivalenzprinzip die Umsetzung des elektronischen Frachtbriefs auf operationeller Ebene ausgebremst hat, vornehmlich aufgrund der im nationalen Recht bestehenden Anforderungen bezüglich elektronischer Unterschrift. Das Internationale Transportkomitee (CIT) hat daher eine



Expertengruppe eingerichtet, die sich seit 2011 regelmäßig trifft. Die OTIF hat sich aktiv an den Arbeiten der Expertengruppe beteiligt, deren Ziel zunächst die Erarbeitung eines vollständigen Rechtsrahmens in den ER CIM war, mit dem die Verwendung des elektronischen Frachtbriefs und elektronischer Begleitdokumente gegenüber den Papierfassungen priorisiert werden sollte.

## **CIV**

Im Gegensatz zu den beim elektronischen Frachtbrief im Güterverkehr erlebten Problemen, erscheint eine Änderung der ER CIV bei der Tagung des Revisionsausschusses im Juni 2014 nicht zwingend erforderlich. Die ER CIV wurden von der Europäischen Union großteils in einem Anhang zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr (PRR) übernommen. Die OTIF hat 2013 ein Treffen mit der GD MOVE organisiert, um eine vorbereitende Analyse der rechtlichen Natur verschiedener Bestimmungen in PRR einerseits und in CIV andererseits durchzuführen. Eine mit der Weiterentwicklung der PRR koordinierte Revision der ER CIV sollte im Jahre 2015 erfolgen.

## **CUI**

Das Sekretariat hat im Jahre 2013 eine an die Mitgliedstaaten und an interessierte internationale Organisationen gerichtete Umfrage durchgeführt, um festzustellen, ob Probleme bei der Anwendung der ER CUI bestehen, die gegebenenfalls in einer Revision gelöst werden könnten. Keiner der Mitgliedstaaten, die die ER CUI anwenden, hat irgendwelche Probleme signalisiert.

Die Konsultationen des Sektors haben hingegen ergeben, dass es beim Anwendungsbereich der CUI an Klarheit fehlt. Auf dieser Grundlage wird die OTIF voraussichtlich gemeinsam mit CIT, GEB und den die Infrastrukturbetreiber repräsentierenden Organisationen eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe zur Lösung dieser Frage ins Leben rufen.

## **CUV**

Betreffend die ER CUV wurde 2013 eine OTIF-Arbeitsgruppe eingerichtet, zur Prüfung der Änderungen, mit denen die durch die in Artikel 15 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial (ER ATMF) und ATMF-Anlage A vom 1. Mai 2012 zur Zertifizierung und Prüfung der ECM im OTIF-Recht geschaffene Funktion der für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) hervorgerufenen Änderungen an den Haftungsregelungen der Eisenbahnunternehmen und Halter in die Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr aufgenommen werden sollen. Diese Arbeiten werden 2014 fortgesetzt und sollten zu einer Klarstellung des Rechts zum



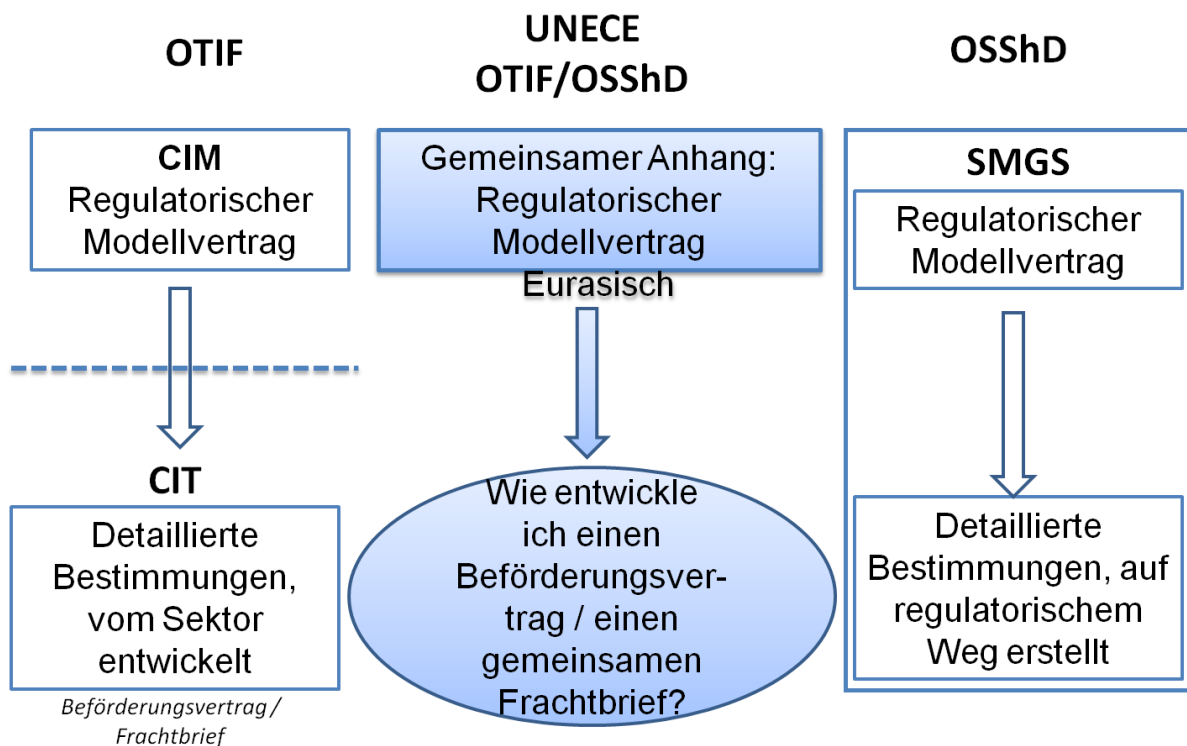
Nutzen des Eisenbahngüterverkehrs und zur Änderung der ER CUV im Revisionsausschuss 2014 führen

## **Entwicklung eines einheitlichen eurasischen Rechts**

### **Vertrag über die Beförderung von Gütern**

Die Unterzeichnung durch 37 Staaten der UNECE der gemeinsamen Erklärung über die Förderung des Eisenbahnverkehrs zwischen Europa und Asien und über die hierzu unternommenen Aktivitäten am 26. Februar 2013 hat dem Projekt eines „einheitlichen eurasischen Eisenbahnrechts“ einen neuen Elan verliehen. Im Einklang mit dieser Erklärung und zur Vereinfachung der Arbeiten an der Vereinheitlichung des eurasischen Güterverkehrsrechts hat die OTIF 2013 der von der UNECE unter russischem Vorsitz geschaffenen Expertengruppe ihre Analyse und ihren Vorschlag für einen angemessenen Rechtsrahmen zukommen lassen.

Anstelle eines den bestehenden Rechtsregimen ER CIM und SMGS überzustülpenden Rechts oder eines autonomen Rechts empfiehlt die OTIF die Einrichtung eines Schnittstellenrechts zwischen den ER CIM und den SMGS mit einem gemeinsamen Frachtbrief und gemeinsamen Haftungsregelungen, welches entweder auf stark befahrenen Korridoren oder ganz einfach infolge eines Beschlusses der Parteien eines Beförderungsvertrages angewendet werden könnte, sobald die Güterbeförderung den Anwendungsbereich der ER CIM oder des SMGS berührt.





Der Expertengruppe wurde zu ihrer ersten Sitzung am 19. September 2013 ein Arbeitsdokument zur Diskussion vorgelegt.

### ***Fahrgastbeförderung***

Der Rechtsdienst der OTIF hat bei den Verkehr zwischen dem Anwendungsbereich der CIV und demjenigen der von der OSShD geregelten SMPS betreffenden Fragen eine Beratungsfunktion wahrgenommen. Dies gilt sowohl für das aktuell auf die Beförderungen anwendbare Recht als auch für konkrete Auslegungsfragen dazu und Fragen in Zusammenhang mit der Entwicklung der SMPS und deren Harmonisierung mit den CIV.

Insofern, als diese Verkehre über das Gebiet der Mitgliedstaaten der EU verlaufen, kommt die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR) zusätzlich zur Anwendung. Das Sekretariat der OTIF beteiligte sich zusammen mit den Vertretern der Europäischen Kommission (GD MOVE) aktiv an einer vom CIT initiierten Analyse der einzelnen Bestimmungen der CIV, PRR und des SMPS mit einem besonderen Augenmerk auf die Haftungsbestimmungen. Diese Arbeiten werden im Jahre 2014 mit der Herausgabe eines Leitfadens zu den Haftungsregimen COTIF/CIV-PRR-SMPS abgeschlossen werden.

### 3. VERBESSERUNG DER INTEROPERABILITÄT UND DER SICHERHEIT

---



Bas Leermakers  
Leiter der Sektion  
„Eisenbahntechnik“

Ziel 1: Entwicklung von Arbeitsbeziehungen mit Kommission und ERA einerseits und der OSShD andererseits mittels Umsetzung von Rahmenabkommen.

Die Sektion Technik des Sekretariates der OTIF kann auf ein produktives und erfolgreiches Jahr 2013 zurückblicken. Es ist ihr gelungen, wichtige Dokumente für die Annahme im Fachausschuss für technische Fragen (CTE) vorzubereiten, so z. B. die überarbeitete Einheitliche Technische Vorschrift (ETV) Güterwagen. Mit dieser ETV traten zum ersten Mal eine ETV der OTIF und die entsprechende technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) der EU zum selben Zeitpunkt in Kraft: am 1. Januar 2014. Möglich wurde dies dank der intensiven Koordinierung der Arbeiten zwischen ERA und Europäischer Kommission auf der einen Seite und der OTIF und ihren Mitgliedstaaten auf der anderen Seite.

Die Beziehungen der OTIF zu ihren wichtigsten Partnern konnten 2013 gestärkt werden. Ein wichtiger Meilenstein war in dieser Hinsicht die Unterzeichnung der Verwaltungsvereinbarung zwischen OTIF, ERA und GD MOVE am 24. Oktober 2013. Das Sekretariat bemüht sich, einige seiner Sitzungen außerhalb Berns zu organisieren, um so eine größere Teilnahme lokaler Experten zu fördern. Dies manifestiert sich u. a. an der Tagung der Arbeitsgruppe WG TECH in Istanbul und der Sitzung einer Ad-hoc-Sicherheitsgruppe in Belgrad.

Die kontinuierliche Entwicklung neuer Vorschriften erfordert eine umfassende Umsetzungsstrategie. Diese wurde entsprechend der Planung im Arbeitsprogramm ausgearbeitet. Die Arbeit beschränkt sich nicht nur auf die Entwicklung neuer Vorschriften, sondern schließt auch die Aktualisierung bestehender Vorschriften zur Aufrechterhaltung mit dem jeweiligen EU-Pendant und zur Revision und Korrektur von Fehlern mit ein.

Die stetig zunehmende Anzahl an Vorschriften erforderte auch deren Weiterverbreitung, insbesondere um so den Nicht-EU-Vertragsstaaten bei der korrekten Anwendung der OTIF-Vorschriften zu helfen.



## **2013 abgeschlossene Entwicklungen**

### ***Die überarbeitete ETV Güterwagen***

Am 12. Juni 2013 verabschiedete der Fachausschuss für technische Fragen die überarbeiteten Einheitlichen Technischen Vorschriften für Güterwagen (ETV WAG).

Gemäß Artikel 3a der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF) ist für die gegenseitige Anerkennung der Zulassung von Fahrzeugen in allen Mitgliedstaaten die volle Äquivalenz zwischen TSI und ETV erforderlich. Diese Äquivalenz gemäß Artikel 3a ATMF wurde für Güterwagen erstmals am 1. Dezember 2012 mit Inkrafttreten der ETV WAG:2012, die äquivalent ist zur TSI WAG:2006 der EU, erreicht.

Im März 2013 veröffentlichte die Europäische Kommission die überarbeitete TSI WAG, die seit dem 1. Januar 2014 in Kraft ist. Zur Gewährleistung der vollständigen Äquivalenz zwischen OTIF- und EU-Vorschriften, musste auch die ETV WAG überarbeitet werden.

Im Ergebnis einer engen Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Eisenbahnagentur und der Europäischen Kommission einerseits und dem OTIF-Sekretariat und Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten andererseits kam es zur Revision der ETV WAG. Mit dem Inkrafttreten der überarbeiteten ETV WAG im Januar 2014 wurde für eine vorhersehbare Zukunft die volle Äquivalenz zwischen der TSI und der ETV sichergestellt.

Durch diese volle Äquivalenz zwischen ETV WAG und TSI WAG wird die gegenseitige Anerkennung der Genehmigungen/Zulassungen der Güterwagen ermöglicht. Güterwagen ohne Abweichungen, die entweder gemäß ETV WAG oder gemäß TSI WAG hergestellt wurden und mit den zur Schließung offener Punkte bezüglich Netzkompatibilität in Abschnitt 7.1.2 definierten Lösungen versehen sind, sind in allen EU- und Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten zugelassen.

### ***Die überarbeitete ETV GEN-G zur gemeinsamen Sicherheitsmethode***

Die ETV GEN-G (zur gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken - CSM) ist in ihrer ursprünglichen Fassung seit 1. Mai 2012 in Kraft. Als Reaktion auf die Revision äquivalenter Vorschriften in der EU, hat die WG TECH beschlossen, die gleichen Änderungen auch an den OTIF-Vorschriften vorzunehmen. Im Rahmen dieser Arbeiten hat das Sekretariat der OTIF das Zusammenarbeitsangebot der ERA gerne angenommen.

Die Grundsätze der Risikobewertung und des Risikomanagementverfahrens an sich wurden nicht geändert. Mit den angenommenen Änderungen wird eine vergleichbare Qualität der unabhängigen Bewertungsarbeit durch Akkreditierungs- und Anerkennungssysteme für CSM-Bewertungsstellen gewährleistet. Diese Akkreditierungs- und Anerkennungssysteme



weisen Ähnlichkeiten mit den Systemen für die Zertifizierungsstellen der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) auf.

### ***Konsultation zu TSI***

2013 hat die EU die Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten zu verschiedenen TSI-Entwürfen konsultiert. In diesem Rahmen hat die OTIF die Positionen der betroffenen Mitgliedstaaten und der ERA koordiniert.

Das Sekretariat hat auch eigene gründliche Analysen, insbesondere zur TSI TAF für Telematikanwendungen im Güterverkehr, vorgenommen, deren Hauptergebnisse von der ERA größtenteils übernommen wurden.

## ***2013 lancierte Entwicklungen***

### ***Bestimmung von Sicherheitspflichten in den ATMF***

Eine 2012 ins Leben gerufene Sicherheitsuntergruppe hat ihre Arbeiten 2013 abschließen können. Ihre Schlussfolgerungen wurden vom CTE übernommen. Zu den Schlussfolgerungen und Empfehlungen gehörte insbesondere mit Blick auf die Aufrechterhaltung des Sicherheitslevel im Eisenbahnsystem auch eine Klarstellung der behördlichen Pflichten im Zulassungsverfahren im Gegensatz zu den Pflichten des das Fahrzeug betreibenden Eisenbahnunternehmens. Empfehlungen der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe:

1. Revision der ETV WAG, einschließlich der Bestimmungen zur Zugbildung und zur Verwendung von Wagen;
2. Ermittlung aller nötigen Änderungen der ATMF und ihrer Erläuternden Bemerkungen;
3. Erwägung einer ETV für den Verkehrsbetrieb, homolog zur TSI OPE.

Schließlich empfahl die Ad-hoc Sicherheitsuntergruppe Änderungen in Artikel 17 ATMF, um auch den Fall eines ordnungsgemäß zum Betrieb zugelassenen/genehmigten Wagentyps, der mit dem betrieblichen Umfeld oder der Fahrzeugflotte eines Eisenbahnunternehmens aus technischer Sicht nicht kompatibel ist und von dem Eisenbahnunternehmen möglicherweise nicht betrieben werden kann, mit zu berücksichtigen.

Die Arbeit der Ad-hoc Sicherheitsuntergruppe hat den Weg für eine Revision der ATMF geebnet. Zum Ziel der Vorbereitung der ATMF-Revision hat die WG TECH bei ihrer 20. Tagung eine kleine Expertenuntergruppe gebildet und mit der Ausarbeitung von Vorschlägen für die Revision beauftragt. Die ATMF-Untergruppe wird ihre Arbeiten 2014 fortführen. Ende 2013 hat die Untergruppe Entwürfe für einen neuen Artikel 15a und einen überarbeiteten Artikel 17 § 1 vorgelegt. Zusätzlich zu diesen zwei Änderungen soll im Zuge der Revision ein Entwurf von insgesamt überarbeiteten und an die neuen Entwicklungen



angepassten ATMF ausgearbeitet werden. Diese Anpassungen betreffen die Kohärenz, aktualisierte Verweise usw.

- Die Beziehung zwischen Vertragsstaat → zuständiger Behörde → Bewertungsstelle soll eindeutiger festgelegt werden;
- Begriffe wie „als geeignet anerkannte Einrichtungen“, „Einrichtungen“, „die die technische Zulassung erteilenden Behörden“, „die für die Durchführung der Bewertungen verantwortlichen Einrichtungen“, „Genehmigungsbehörde“ sollten durch den je zutreffenden Begriff der zuständigen Behörde oder Bewertungsstelle ersetzt werden.

Die Untergruppe führt ihre Arbeiten unter der Ägide der WG TECH durch. 2014 soll die WG TECH die Ergebnisse ihrer Untergruppe an den CTE weiterleiten, woraufhin sie dem für die Annahme von Änderungen an den ATMF zuständigen Revisionsausschuss vorgelegt werden können.



## *Entwicklung einer neuen ETV für Lokomotiven und Personenzüge (LOC&PAS)*



Bild mit Genehmigung: Cha Gia Jose - geändert (Flickr)

Bei seiner 6. Tagung hat der CTE einen Fahrplan für die Entwicklung künftiger ETV beschlossen. Eines der Hauptziele war die Transposition der TSI LOC&PAS der EU in eine ETV LOC&PAS, die nicht nur Reisezugwagen, sondern auch Lokomotiven und Triebwagen abdeckt.

Innerhalb der EU wurde die TSI LOC&PAS 2013 einem Revisionsprozess unterzogen. Die ERA hat ihre Entwurfsarbeiten abgeschlossen und der Interoperabilitäts- und Sicherheitsausschuss (RISC) hat im Herbst 2013 seine Stellungnahme dazu abgegeben. Diese TSI LOC&PAS wird die Grundlage für die Entwicklung der äquivalenten ETV LOC&PAS bilden.

Die TSI LOC&PAS enthält immer noch einige offene Punkte. Da die ETV LOC&PAS in Übereinstimmung mit Art. 11 § 2a der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU) Vorrang vor den technischen RIC<sup>1</sup>-Vorschriften haben wird, muss sichergestellt werden, dass diese offenen Punkte für Reisezugwagen, die bestimmte Bedingungen erfüllen, geschlossen werden, so dass sie den gleichen „freien Verkehr“<sup>2</sup> gewährleisten, der mit den RIC-Reisezugwagen jahrzehntelang möglich war (das RIC besteht seit 1922). Hierfür müssen zwei Ziele eingehalten werden:

1. Definition aller notwendigen Anforderungen für eine in allen Vertragsstaaten gültige Einzelzulassung. All diese Anforderungen sollten in die ETV integriert werden;
2. Harmonisierte Definitionen von Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen. Diese Definitionen können der ETV entweder als nicht obligatorischer Anhang beigefügt oder in einer separaten Industrienorm festgehalten werden.

<sup>1</sup> Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr vom 1. Januar 1922 (Regolamento Internazionale delle Carozze).

<sup>2</sup> „Freier Verkehr“ gemäß Artikel 6 § 3 ATMF



Die ERA wird gemeinsam mit der OTIF und ihren Stakeholdern ab 2014 an Punkt 1 arbeiten. Bei Punkt 2 wird der Sektor, unter der Leitung der GEB die Initiative für die Ausarbeitung ergänzender Spezifizierungen ergreifen. Dieser neue Impetus ist das Ergebnis des ersten gemeinsamen ERA-OTIF-Workshops in Bonn vom 6. Februar 2014, bei dem es um die Erarbeitung von Lösungen für die Problematik der Austauschbarkeit von Reisezugwagen ging.

ERA und OTIF haben den Workshop zu Schnittstellen zwischen Fahrzeugen vom 6. Februar 2014 in Bonn gemeinsam organisiert. Gastgeber des Workshops war das Eisenbahn-Bundesamt.

Für die Genehmigung/Zulassung zum internationalen Verkehr muss ein Fahrzeug alle gemäß EU-Recht oder ATMF auf ihn anwendbaren rechtlichen Anforderungen (d.h. TSI/ETV, notifizierte nationale Anforderungen usw.) erfüllen. Die rechtlichen Vorschriften decken die technischen Details der Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen nicht ab. Dies bedeutet, dass ein Personenwagen, der alle rechtlichen Anforderungen erfüllt, nicht zwangsläufig über alle für den Austausch im internationalen Verkehr benötigten Schnittstellen verfügt. Daher müssen sich Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Austausch von Personenwagen im internationalen Verkehr neben den rechtlichen Anforderungen auch auf zusätzliche technische Schnittstellen verständigen (z. B. durch Rückgriff auf das RIC-Übereinkommen).

Ziel des Workshop war es, die Teilnehmer über die Standpunkte der verschiedenen Stakeholder zu informieren und darüber zu diskutieren, welche Vorschriften für den Sektor am nützlichsten wären.

In Anlehnung an die bei dem Workshop getroffenen Schlussfolgerungen wurde die Gemeinschaft der europäischen Bahnen (GEB) gebeten, in Bezug auf nachstehend aufgelistete Aspekte Informationen zu Reisezugwagen zu liefern:

1. Inventar des Bedarfs des Marktes.
2. Liste aller Anforderungen (vorhandenen und nicht vorhandenen), die der Sektor benötigt, durch Aufzählung der bereits vorhandenen oder noch zu schaffenden Bewertungs-/Anwendungsmodi.
3. Bedarf an der Entwicklung von Normen, UIC-Merkblättern (Internationaler Eisenbahnverband), Anwendungshandbüchern usw.
4. Analyse des Bedarfs an spezifischen Kennzeichnungen.

Die GEB wird ihre Ergebnisse im Laufe des Jahres 2014 liefern. ERA und OTIF werden diese Ergebnisse allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und Vertragsstaaten der OTIF zur Kenntnis bringen. Die Daten der GEB werden von der Europäischen Kommission, der OTIF und der ERA gemeinsam analysiert und die Ergebnisse der Analyse werden der ständigen Arbeitsgruppe TECH mitgeteilt.



Die ETV LOC& PAS wird dem CTE voraussichtlich 2014 zur Annahme vorgelegt. Die Entwicklung der ergänzenden Bestimmungen wird 2015 fortgeführt.

### ***Entwicklung einer neuen ETV für die Zugänglichkeit***

Eng mit der Entwicklung der ETV LOC&PAS in Verbindung steht die Entwicklung einer ETV für die Barrierefreiheit für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität (ETV PRM), da diese auf Personenfahrzeuge im Anwendungsbereich der ETV LOC&PAS anwendbare Bestimmungen enthält. Diese ETV wird eine Transposition der TSI der Europäischen Union sein, deren einziger Unterschied darin besteht, dass die Anforderungen für Infrastruktur und Betrieb nicht verbindlich sein werden.

Die ETV PRM wird dem CTE voraussichtlich 2014 zur Annahme vorgelegt.

### ***Gemeinsame Register der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) und der Fahrzeughalterkennzeichnungen (VKM)***

Artikel 13 § 5 des Anhangs G zum Übereinkommen sieht eine internationale Zusammenarbeit in Bezug auf das Führen von Registern vor. Auf seiner 6. Tagung hat der CTE das Sekretariat der OTIF mit der Entwicklung gemeinsamer OTIF/ERA-Register für ECM und VKM beauftragt, die beide auf der Website der ERA geführt werden sollen.

In Übereinstimmung mit der zwischen OTIF, GD MOVE und ERA geschlossenen Verwaltungsvereinbarung sind ERA und OTIF am 19. Dezember 2013 übereingekommen, auf der Website der ERA ein gemeinsames OTIF/ERA ECM-Register einzurichten. Die Parteien haben sich darauf geeinigt, das Register zum 1. April 2014 in Betrieb zu nehmen.

Eine vollständige (gemeinsame) Datenbank mit ECM-Zertifizierungsstellen, ECM-Zertifikaten und Instandhaltungsfunktionszertifikaten für in der EU und außerhalb der EU ansässige Stellen an einem präzisen Ort (ERA Website) hat für den Sektor diverse Vorteile. Für einen Überblick über alle Zertifizierungsstellen und Zertifikate muss nun lediglich eine Datenbank (die auf der Website der ERA) konsultiert werden.

Gleichermaßen hat auch eine gemeinsame Datenbank mit VKM Codes von Haltern in EU-OTIF-Mitgliedstaaten, Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten, OSShD-Mitgliedstaaten, die nicht Mitglied der OTIF sind, und wichtigen Ländern der eurasischen Region an einem präzisen Ort (ERA Website) für den Sektor diverse Vorteile. Für einen Überblick über alle VKM-Codes muss nun lediglich die Datenbank auf der Website der ERA konsultiert werden. Die Zertifizierungsstellen der Nicht-EU-Vertragsstaaten werden ihre Daten im ECM-Register genau wie die Zertifizierungsstellen mit Sitz in der EU eigenständig eintragen und ändern können.

ERA und OTIF werden praktische Vereinbarungen für die Umsetzung der zentralen ECM und VKM Register treffen und das Sekretariat der OTIF wird seine Mitgliedstaaten und Stakeholder über die Auswirkungen informieren. Das Sekretariat der OTIF bleibt für die Notifizierungen im VKM-Register für die Nicht-EU-Mitgliedstaaten einzige Kontaktstelle.



## ***Leitfäden für die korrekte Anwendung technischer Vorschriften***

Ziel 2: Intensivierung des Austauschs mit unseren Nicht-EU-Mitgliedstaaten zur Schaffung einer Wissensgrundlage und zur Entwicklung von Ausbildungsaktivitäten.

### ***Erläuternde Bemerkungen zu den ECM-Vorschriften***

2013 war das Ende eines wichtigen Übergangszeitraums in Bezug auf die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (EMC) gemäß ATMF-Anlage A. Seit dem 31. Mai 2013 müssen ECM für Güterwagen vorschriftsmäßig zertifiziert sein. Im Vorgriff dieser Entwicklung und im Bestreben, einfach verständliche Informationen zu liefern, hat das Sekretariat auf seiner Website das erläuternde Dokument „ECM-Vorschriften für Güterwagen“ veröffentlicht. Darüber hinaus hat das Sekretariat Fragen vonseiten der Behörden, Zertifizierungsstellen und ECM umgehend beantwortet.

### ***Leitfäden für die ETV WAG***

Nach deren Annahme durch die WG TECH hat das Sekretariat die Anwendungsleitfäden für die ETV WAG (A 94-02/2.2012, Version 7) auf seiner Website veröffentlicht. Infolge der vollständigen Äquivalenz zwischen TSI WAG und ETV WAG basiert dieses Dokument auf den Leitfäden der ERA zur Anwendung der TSI Güterwagen mit der Referenz ERA/GUI/07-2011/INT. Mit Zustimmung der ERA hat die OTIF den Inhalt des ERA-Dokumentes übernommen und ihre OTIF-eigenen Leitfäden in blauen Rechtecken eingefügt, ohne die dieses Dokument eine exakte Entsprechung des ERA Leitfadens darstellt.

## 4. ABTEILUNG RID: BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER

---



Jochen Conrad  
Leiter der Sektion „RID“

Ziel 6: Verbesserung der Kompatibilität der RID-Vorschriften mit dem technischen Ansatz der TSI in Bezug auf die Interoperabilitätsfragen.

Im RID-Bereich stand im Geschäftsjahr der Abschluss der alle zwei Jahre stattfindenden Revision der Gefahrgutvorschriften im Vordergrund. Verschiedene Entscheidungen müssen allerdings noch von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im März 2014 getroffen werden, bevor der RID-Fachausschuss bei seiner Sitzung im Mai 2014 alle Änderungen für die Ausgabe 2015 des RID verabschiedet.

### ***Gemeinsame Tagung***

Die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung erarbeitet harmonisierte europäische Gefahrgutvorschriften für die Schiene, die Straße und die Binnenschifffahrt. Das Sekretariat wird von der Abteilung RID der OTIF in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat der Transportabteilung der UNECE wahrgenommen. Die Gemeinsame Tagung trat im Jahr 2013 zu einer einwöchigen und einer zweiwöchigen Sitzung zusammen.

Im Vordergrund standen die Arbeiten in Zusammenhang mit der Harmonisierung des RID, des ADR und des ADN mit der 18. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter. Ziel dieser Harmonisierung ist eine Vereinfachung des intermodalen Gefahrguttransports. Unter den zahlreichen Änderungen lassen sich folgende Themen hervorheben. Diese geben kein vollständiges Bild der Aktivitäten der Abteilung RID ab, sondern fassen die wichtigsten technologischen Entwicklungen mit den größten Auswirkungen auf die Vorschriften zusammen. Hierdurch wird deutlich in welchem Ausmaß die Vorschriften direkt mit den Entwicklungen des Sektors in Verbindung stehen.

### ***Klassifizierung und Verpackung von adsorbierten Gasen***

Gase werden heute unter hohem Druck verdichtet oder verflüssigt und in Druckflaschen befördert. Druckgase sind äußerst gefährlich, weil bei einem Versagen der Flaschen oder Ventile große Mengen giftiger, entzündbarer und/oder ätzender Gase in die Umwelt freigesetzt werden können. Aufgrund dieser inhärenten Gefahr bestehen in den



Gefahrgutvorschriften strenge Anforderungen in Bezug auf die Verpackung und die Beförderung.

Bei Verwendung der Gasadsorptionstechnologie, einem reversiblen Prozess, wird das Gas an der Oberfläche eines porösen Materials, das dauerhaft in einem Metallbehälter enthalten ist, angereichert. Wegen der Anziehungskräfte zwischen dem Adsorptionsmittel und den adsorbierten Gasmolekülen ergeben sich große Unterschiede in den physikalischen Eigenschaften eines Gases. Diese Anziehungskräfte führen zu einer Abnahme der Energie der einzelnen Gasmoleküle und damit zu einer Druckabnahme im Vergleich zum verdichteten oder verflüssigten Zustand.

Bei 20 °C steht das in einem Metallbehälter enthaltene adsorbierte Gas nicht unter Druck, so dass für die Abgabe des Gases ein Vakuum aufgebaut werden muss. Dadurch entsteht eine signifikante Risikoverminderung, da der Einflussfaktor des hohen Überdrucks eliminiert wird.

Diese Technologie wird bereits heute als Alternative für die Belieferung der Halbleiterindustrie mit giftigen Gasen (z.B. Arsenwasserstoff, Phosphorwasserstoff oder Bortrifluorid) eingesetzt.

In die Gefahrgutvorschriften werden 17 neue UN-Nummern integriert, die sowohl Eintragungen für spezifische adsorbierte Gase als auch Sammeleintragungen umfassen. Darüber hinaus werden eine Begriffsbestimmung und eine neue, für alle adsorbierten Gase geltende Verpackungsanweisung aufgenommen.

### ***Beschädigte und gebrauchte Lithiumbatterien***

In den Gefahrgutvorschriften sind momentan nur Anforderungen für die Beförderung neuer unbeschädigter Lithiumbatterien enthalten. Wegen des zunehmenden Einsatzes solcher Batterien im Fahrzeugbau stellte sich seit längerem die Frage, wie beispielsweise bei einem Unfall beschädigte Lithiumbatterien befördert werden können, um sie der Entsorgung oder der Wiederaufarbeitung zuzuführen.

Während für den europäischen Landverkehr bereits 2013 eine Sondervorschrift in die Gefahrgutregelwerke aufgenommen wurde, mit der die Festlegung von Einzelbedingungen der zuständigen Behörde übertragen wurde, nutzte man die letzten zwei Jahre für die Ausarbeitung multimodal geltender Verpackungsanweisungen, welche einerseits die Beförderung beschädigter Lithiumbatterien und andererseits die Beförderung gebrauchter Lithiumbatterien regeln.



### ***Asymmetrische Kondensatoren***

Neben den 2013 in die Vorschriften aufgenommenen elektrischen Doppelschicht-Kondensatoren wird eine neue Eintragung für asymmetrische Kondensatoren vorgesehen, die sich durch eine schnelle Lade- und Entladefähigkeit, eine hohe Energiedichte und eine große Lebensdauer auszeichnen und in verschiedenen Fahrzeuganwendungen (Rückgewinnung von Bremsenergie, Energielieferant für Lastspitzen in Bahnen, Bussen und Kraftfahrzeugen), aber auch bei der Speicherung von erneuerbaren Energien zum Einsatz kommen.

### ***Beförderung in loser Schüttung***

Seit der Aufnahme der Vorschriften für weltweit einsetzbare Schüttgut-Container in die Ausgabe 2005 des RID/ADR/ADN bestehen zwei parallele Systeme für die Beförderung in loser Schüttung, und zwar zum Einen das traditionelle RID/ADR-System und zum Anderen das multimodale System der UN-Modellvorschriften für Schüttgut-Container.

Nachdem die Gemeinsame Tagung die Zusammenführung der beiden parallelen Systeme für die Beförderung in loser Schüttung zu einem einzigen System auf der Basis des multimodalen Systems abgelehnt hatte, führte sie umfangreiche Arbeiten zur Überprüfung der Logik und zur Modernisierung Vorschriften mit Blick auf deren Übereinstimmung UN-Bestimmungen und zur Wahrung der Kohärenz zwischen den beiden Systemen durch.

Aus diesen Arbeiten entstand ein neues System, mit dem weitestgehend verhindert wurde, dass Stoffe derselben Klasse unterschiedlichen Bedingungen unterliegen und Widersprüche mit dem UN-System ausgemerzt wurden.

### ***Telematische Anwendungen bei der Beförderung gefährlicher Güter***

Die Gemeinsame Tagung genehmigte die von einer Arbeitsgruppe entwickelte Telematik-Systemarchitektur für den Einsatz des elektronischen Beförderungspapiers und zur Verbesserung des Notfallmanagements bei der Beförderung gefährlicher Güter.

Diese sieht vor, dass die Beförderungsunternehmen alle Daten, die für die Beförderung gefährlicher Güter erforderlich sind, in eine eigene Datenbank oder in die Datenbank des von ihnen gewählten Dienstleistungsunternehmens einstellen. Bei Verkehrskontrollen oder Notfalleinsätzen werden äußerlich erkennbare Merkmale, wie Fahrzeugkennzeichen und Wagennummern, vom Kontrollpersonal oder den Einsatzkräften an ihre jeweiligen Leitstellen weitergeleitet, die über eine Internet-basierte Schnittstelle (zentrale Dienstverwaltung) eine Datenabfrage bei der Datenbank des Beförderers durchführt. Die zentrale Dienstverwaltung stellt dabei sicher, dass der Zugriff zu den von den Beförderern eingestellten Daten nur durch autorisierte Stellen erfolgen kann.



Durch die gewählte Systemarchitektur können sowohl auf Seiten der Beförderungsunternehmen als auch auf Seiten der Kontrollbehörden oder der Einsatzkräfte bestehende Systeme verwendet werden. Die zentrale Dienstverwaltung, welche die Abfrage und den Zugang zu den Daten regelt, sollte vorzugsweise auf Ebene der Europäischen Kommission eingerichtet werden.

Die OTIF wird diese Entwicklungen mit der TSI TAF koordinieren



## **RID-Fachausschuss**



Bild mit Genehmigung: Aleix Cortés - geändert (Flickr)

Der RID-Fachausschuss ist einer der bedeutendsten Organe der OTIF, da die Vorschriften für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter ständigen Novellierungen unterliegen, die alle zwei Jahre zu einer vollständigen Neuauflage des 1500-seitigen RID führen. Da die Vorschriften des RID durch die EU-Richtlinie 2008/68 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland auch im innerstaatlichen Verkehr der EU-Mitgliedstaaten angewandt werden müssen, führen Änderungen des RID unmittelbar auch zu einer Änderung des nationalen Rechts. Die OTIF nimmt insoweit eine Führungsposition ein.

Zur Vereinfachung der EU-internen Koordinierung der Sitzungen des RID-Fachausschusses wurde 2012 beschlossen, die jährlichen Tagungen im Rahmen einer Arbeitsgruppe (ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses) durchzuführen. Lediglich die letzte Tagung eines Bienniums (in der Regel im Monat Mai der geraden Jahre) sollte als Sitzung des RID-Fachausschusses durchgeführt werden, bei der alle von der Arbeitsgruppe vorbereiteten Beschlüsse verabschiedet werden sollen. Durch diese Verfahrensweise soll eine offene Diskussion in der Arbeitsgruppe ermöglicht werden, welche die Europäische Union zwar nicht abschließend bindet, aber zu einem von der Mehrheit unterstützten Text der RID-Änderungen führt. Bei der Umsetzung der Beitrittsvereinbarung mit der Europäischen Union konnte in Form eines Schriftwechsels zwischen OTIF und GD MOVE die Organisation der Debatten innerhalb der Expertengruppe klargestellt werden.

Im Jahr 2013 trat die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses zu einer einwöchigen Sitzung in Kopenhagen zusammen. Die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe müssen noch bei der Sitzung des RID-Fachausschusses im Mai 2014 genehmigt werden.

Im Vordergrund dieser Sitzung stand die Verabschiedung der von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung in den Jahren 2012 und 2013 angenommenen Änderungen. Darüber hinaus wurden Diskussionen zu folgenden Themen geführt:

- Huckepackverkehr in gemischten Zügen (kombinierter Personen- und Güterverkehr),
- Ausweitung der Sondervorschrift zur Verhinderung bzw. zur Begrenzung der Schäden bei Überpufferungen auf alle inhalationstoxischen Stoffe,
- Beförderung von Kohle, die die Klassifizierungskriterien des RID für selbstentzündliche Stoffe erfüllt, in loser Schüttung.



### ***Zusammenarbeit mit UNECE und ERA***

Die Sektion RID nahm an den beiden Tagungen des Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter des Wirtschafts- und Sozialrates der Vereinten Nationen (ECOSOC) als Beobachter teil. Die bei diesen Tagungen getroffenen Entscheidungen fließen in die 19. überarbeitete Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter (UN-Modellvorschriften) ein und werden im Rahmen der Harmonisierung in die RID-Ausgabe 2017 übernommen.

Der RID-Bereich war auch zeitweise an den beiden Tagungen der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15), dem Entscheidungsgremium der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) für Änderungen am europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), vertreten. Hauptziel dieser Teilnahme ist es, die Parallelität in den RID/ADR-Regelungen sicherzustellen.

Daneben wurde die Zusammenarbeit mit der UIC-Expertengruppe für die Beförderung gefährlicher Güter im Rahmen von vorbereitenden Sitzungen zur Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung und zum RID-Fachausschuss fortgesetzt.

Die Sektion RID war am ersten gemeinsamen Management-Treffen zwischen Kommission, ERA und OTIF am 19. Dezember 2013 ebenfalls vertreten, um die Koordination bei gefährliche Güter betreffenden Themen insbesondere im Bereich Telematikanwendungen und Tank/Fahrzeug-Wechselwirkungen zu erleichtern.

## 5. PRIVILEGIERTE PARTNER DER OTIF

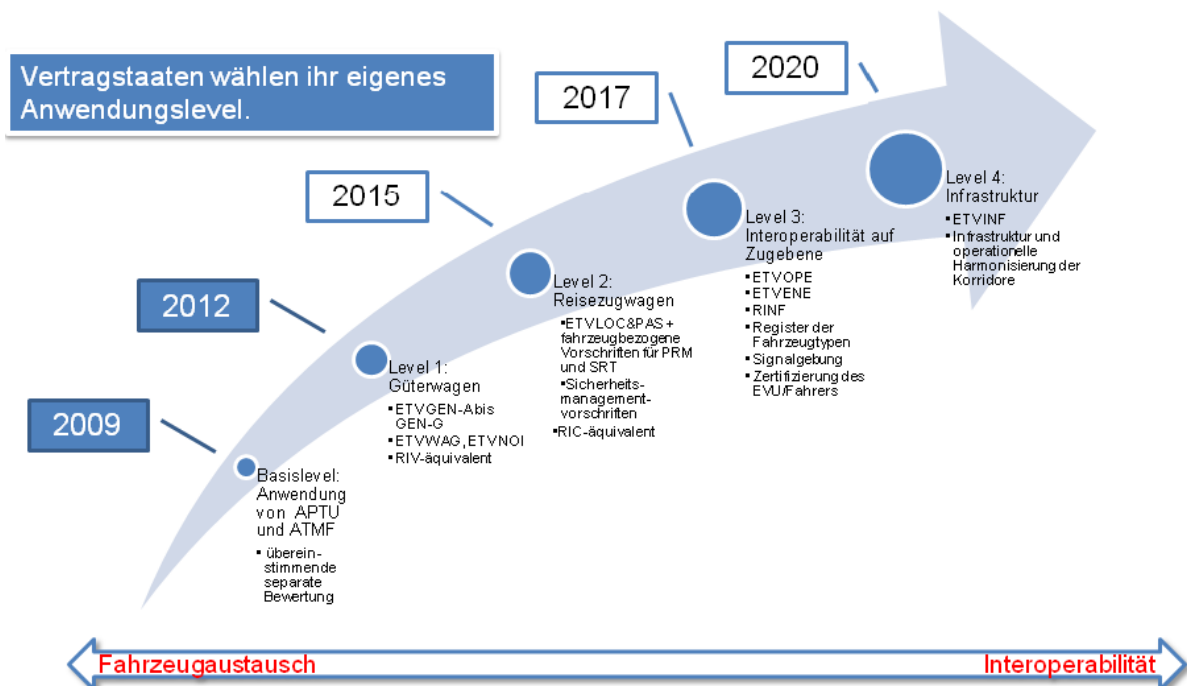
### *Ein neuer Arbeitsrahmen mit Kommission und ERA*

Die bereits guten Beziehungen zur ERA wurden 2013 gefestigt und insbesondere mit der Unterzeichnung der Verwaltungsvereinbarung weiter formalisiert. Die täglichen Arbeitsbeziehungen haben sich als effizient herausgestellt und einen Großteil zum Erfolg des CTE im Juni 2013 und der darauf folgenden Entwicklungen beigetragen. Die enge Zusammenarbeit macht nicht nur die Entwurfsarbeiten zu OTIF-Vorschriften effizienter, sondern erleichtert auch die Inkennnissetzung der ERA über die Standpunkte der Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten zu zukünftigen Entwicklungen in den Eisenbahnvorschriften der EU. Ein wiederkehrendes Thema bei den Tagungen der WG TECH ist die Information in Form eines Querverweis Dokuments mit den jeweiligen Vorschriften der EU und der OTIF, welche die jüngsten Entwicklungen widerspiegeln.

Im Rahmen der Verwaltungsvereinbarung werden regelmäßige Management-Treffen stattfinden. Am 19. Dezember 2013 fand das erste ERA-GD MOVE-OTIF-Management-Treffen in Brüssel statt.

Bei diesem Treffen konnte in verschiedenen strategisch wichtigen Punkten eine Einigung erzielt werden:

- Einrichtung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe zu gefährlichen Gütern;
- Einrichtung gemeinsamer OTIF/ERA-Register auf der Website der ERA:
  - Die Listen der Fahrzeughalterkennzeichnung (VKM) werden auf der Website der ERA veröffentlicht; die OTIF wird auf ihrer Website einen Link zur ERA-Website einbauen,
  - Das Register der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) wird auf der Website der ERA veröffentlicht; die OTIF wird auf ihrer Website einen Link zur ERA-Website einbauen.





### ***OSShD: Neustart des gemeinsamen Standpunkts von 2003***

Die Leitungsgremien der OTIF und der OSShD haben bei einem Treffen am 18. September 2013 in Warschau einen Neustart ihrer Zusammenarbeit innerhalb des 2003 von beiden Organisationen unterzeichneten „gemeinsamen Standpunktes“ beschlossen. Dies zieht insbesondere eine Erneuerung und Aktualisierung ihrer institutionellen Beziehungen durch regelmäßige Treffen auf Führungsebene nach sich.

Beide Organisationen halten die Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnrechts für ein wünschenswertes Ziel. Sie haben sich daher dazu verpflichtet, an den von der UNECE lancierten Arbeiten zum Projekt eines „einheitlichen eurasischen Eisenbahnrechts“ teilzunehmen. Die OTIF handelt in völliger Transparenz und stellt der OSShD ihre Beiträge am Projekt der UNECE zur Verfügung.

### ***Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS***

Anfang des Jahrtausends konnte bereits eine große Übereinstimmung zwischen den beiden Gefahrgut-Regelwerken erzielt werden, indem die Struktur der für die OSShD-Mitgliedstaaten geltenden Anlage 2 zum SMGS an die umstrukturierte Ausgabe des RID angepasst wurde. Diese neue Struktur ermöglichte es, auch alle nachfolgenden Änderungen wesentlich schneller aus dem RID in die Anlage 2 zum SMGS zu übernehmen, so dass die Inkraftsetzungszeitpunkte der alle zwei Jahre revidierten Fassungen heute nur noch ein halbes Jahr auseinanderliegen.

Die 2012 begonnene Arbeit zur weitgehenden Ausräumung der Unterschiede zwischen dem RID und den für den osteuropäischen und asiatischen Raum geltenden Gefahrgutvorschriften (Anlage 2 zum SMGS) und damit zur Erleichterung der Eisenbahnbeförderungen gefährlicher Güter zwischen beiden Rechtsregimen wurde auch im Jahr 2013 fortgesetzt.

Während die meisten Anpassungsarbeiten bisher in der Anlage 2 zum SMGS vorgenommen wurden, stimmte die ständige Arbeitsgruppe nun Ergänzungen in den Sondervorschriften TE 22 betreffend die Energieaufnahme je Wagenende und TE 25 betreffend Überpufferungsschutzeinrichtungen zu, mit denen Kesselwagen mit automatischer Kupplungseinrichtung Rechnung getragen wird.

Die Sektion RID nahm an allen Expertensitzungen der OSShD teil, bei denen die Harmonisierung behandelt wurde, um Hintergründe zu verschiedenen, für das RID getroffenen Entscheidungen zu liefern.



### ***Das CIT, Vertreter der Interessen der Eisenbahnunternehmen***

Das internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) ist einer der Hauptvertreter der Eisenbahnunternehmen. Zu seinen Zuständigkeiten gehören u. a. das Erstellen von Beförderungspapieren und Frachtbriefen. Seit langer Zeit beteiligt sich die OTIF an den Arbeiten der CIT-Arbeitsgruppen, die für die Weiterentwicklung ihrer Vorschriften sehr hilfreich sind.

Als Sprachrohr der Eisenbahnunternehmen ist das CIT auch der OTIF eine Hilfe: Es bringt ihr die praktischen Bedürfnisse der Eisenbahnunternehmen sowie deren betriebliche Erfahrungen näher.

### ***Das Protokoll von Luxemburg: ein Register internationaler Sicherheitsrechte***

Der Rahmenvertrag zwischen vorbereitendem Ausschuss (PrepCom) und der SITA (Gesellschaft für Luftfahrt-Telekommunikation) über die Umsetzung des Registers wurde fertiggestellt und sollte 2014 unterzeichnet werden.

In diesem Zusammenhang wurden bei einem am 23. Mai 2013 von der OTIF in Bern organisierten Treffen zwischen PrepCom und dem Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA) die Fragen betreffend das Sitzstaatabkommen der zukünftigen Aufsichtsbehörde aufgeworfen. In einem Schreiben an das EDA vom 14. Oktober 2013 bittet die OTIF um die Festlegung eines Termins für den Abschluss der Arbeiten.

Am 12. Dezember 2013 fand ein zweites Treffen zwischen EDA und OTIF statt, zur Bestimmung der Fragen, die mit der Prepcom noch zu klären sind.

## 6. NEUER SCHWUNG FÜR DIE VERWALTUNG DER OTIF

---

### *Ergebnis des 2013 durchgeführten vertieften Audits*



Nébali Cédric  
Leiter der Sektion  
Verwaltung und Finanzen

Ziel 10: Durchführung eines Audits und Umsetzung der Empfehlungen.

Ziel 11: Stabilisierung des Haushalts.

Zwischen Juni und Oktober 2013 wurde ein externes Audit durchgeführt, anhand dessen, basierend auf den ermittelten Stärken und Schwächen der OTIF, der Bestimmung der Aufgaben und der Analyse der strategischen Möglichkeiten, ein Fahrplan aufgestellt wurde.

Bei diesem partizipativ durchgeführten Audit wurde das Personal der OTIF in die Diagnose und Entwicklung angemessener Lösungsvorschläge mit einbezogen. Im Ergebnis wurden folgende vom Verwaltungsausschuss am 27. und 28. November genehmigten Prioritäten festgelegt:

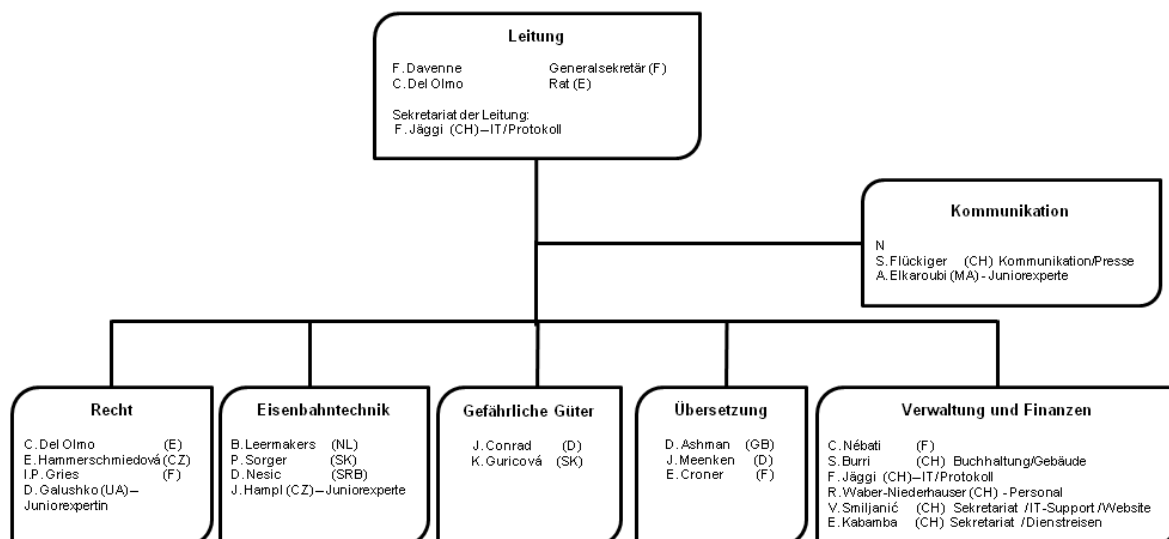
- Umsetzung einer strafferen und vereinfachten Zielorganisation, bei der der Fokus noch stärker auf den operationellen Aktivitäten der OTIF liegt und das Gewicht des Verwaltungsapparates reduziert wird;
- Bestimmung und Umsetzung der Schlüsselprozesse: Über eine verbesserte Haushaltsführung hinaus, die der OTIF bereits eine Senkung ihres Haushalts bei gleichzeitiger Umsetzung eines ehrgeizigen Arbeitsprogramms ermöglicht hat, geht es um die Schaffung einer innovativen Organisation und einer neuen Kommunikationspolitik;
- Revision des Personalstatuts 2014 mit Fokus auf einer zielorientierten Personalverwaltung, wodurch eine Kompetenzverwaltung und angemessene Einstellungspolitik möglich werden soll;
- Modellierung der Aktivitäten: Das Audit legt die Modellierungstools und Werkzeuge für die Aktivitätsverwaltung fest, die im Laufe des Jahres 2014 schrittweise umgesetzt werden sollen, um der Organisation eine bessere Produktivität und Berichterstattung zu ermöglichen.

Mit dem neuen Organigramm wird zudem die Anzahl der Sektionen von 10 auf 5 reduziert, indem alle Supportdienste in einer Sektion zusammengefasst werden.



## Sekretariat – Organigramm

Gilt ab 14.04.2014

**Einrichtung eines „Juniorexpertenprogramms“**

Die OTIF hat ein Programm mit dem Titel „Juniorexpertenprogramm“ eingeführt, mit dem hoch qualifizierte Praktikanten aus den verschiedenen Mitgliedstaaten der OTIF rekrutiert werden sollen. Ziel des Programms ist es, den jungen Absolventen mit guten Berufsaussichten die Arbeit bei der OTIF näherzubringen und ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre theoretischen Kenntnisse in ganz unterschiedlichen Bereichen, wie Kommunikation, Eisenbahntechnik oder Recht praktisch anzuwenden. In diesem Rahmen wurden zahlreiche Universitäten kontaktiert und Informationsbroschüren zur Bekanntmachung des Programms verteilt. Die ersten Juniorexperten wurden 2013 bereits in den Bereichen Eisenbahntechnik und Kommunikation eingestellt.

Herr Ayoub Elkaroubi, Absolvent des *Collège d'Europe* im Fachgebiet interdisziplinäre Europastudien, der gleichzeitig über eine Übersetzer- und Kommunikationsausbildung verfügt, hat sein Praktikum im September 2013 angetreten. Mit seinem Engagement und seinen Fähigkeiten konnte er die Qualität der institutionellen Kommunikationsdienste der Organisation merklich verbessern. Als marokkanischer Staatsbürger haben auch seine arabischen Sprachkenntnisse unsere Partnerschaft mit dem GCC, die am 19. März in der Unterzeichnung eines MoU gemündet ist, erheblich vereinfacht.

Herr Jan Hampl, Diplomingenieur tschechischer Nationalität, hat seine Arbeit in der Sektion Technik im September 2013 aufgenommen. Er wurde damit beauftragt, den Informationsaustausch zwischen den einzelnen Akteuren im Eisenbahnverkehr mit



besonderem Fokus auf der Anwendung der TSI TAF<sup>3</sup> zu analysieren. Er erstellt einen Überblick aller technik- /sicherheitsrelevanten Informationen, die mit Blick auf den internationalen Eisenbahngüterverkehr in Verbindung mit rechtlichen Pflichten und Haftungsbestimmungen ausgetauscht werden. Darüber hinaus analysiert und begutachtet er die Relevanz der TSI TAF für EU-externe Eisenbahnverbindungen mit der EU und hilft bei der Weiterverbreitung von Informationen zum Anwendungsbereich und zur Anwendung der TSI TAF.

Diese wachsende Öffnung der OTIF ist ein Garant für eine bessere Sichtbarkeit und stärkere Attraktivität in Bezug auf Neueinstellungen. In diesem Zusammenhang konnten 2013 ein proaktive Einstellungsverfahren umgesetzt werden, die sich als effizient erwiesen haben. Für jede ausgeschriebene Stelle – Juniorexperten- wie Beamtenstellen im Sekretariat – gingen zahlreiche Bewerbungen ein.

## **Schlüsselprozesse**

Ziel 12: Steigerung der Attraktivität und des Bekanntheitsgrades der OTIF.

### ***Knowledge-Management***

Das Sekretariat der OTIF ist eine kleine Organisation deren Hauptaktivitäten rund um ihre drei operationellen Sektionen angesiedelt sind: die Sektion RID, den Rechtsdienst und die Sektion Eisenbahntechnik. Ihre Arbeit wird von den unterschiedlichen Anhängen des Übereinkommens bestimmt und ist dementsprechend segmentiert. Diese Segmentierung wird durch die unterschiedlichen Reifegrade der Texte noch verstärkt. Auf der einen Seite stehen die gut etablierten Elemente des Privatrechts des COTIF, wie die CIM, CIV, CUV und CUI; auf der anderen Seite befinden sich die Elemente des öffentlichen Rechts im Rahmen der APTU und ATMF mitten in der Entwicklungsphase.

Aus all diesen Gründen ist die Organisation im Begriff ihr eigenes Knowledge-Management einzuführen, um den Wissensaustausch zu fördern und die Qualität und Effizienz der geleisteten Arbeit sowie die Integration neuer Mitarbeiter zu verbessern.

Die Einrichtung dieses Wissensmanagements ist für 2014-2015 anhand eines partizipativen Ansatzes geplant, bei dem das gesamte Personal in gezielten, von den einzelnen Managementmitgliedern geleiteten thematischen Workshops an der Ausarbeitung beteiligt wird. Dabei werden drei Entwicklungsschwerpunkte zugrunde gelegt:

- Einführung von Managementwerkzeugen zur Ermöglichung einer interdisziplinären Arbeit zwischen den drei operationellen Sektionen;

---

<sup>3</sup> Verordnung (EG) Nr. 62/2006 der Kommission vom 23. Dezember 2005 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem Telematikanwendungen für den Güterverkehr des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (Text von Bedeutung für den EWR).





- modernes Informationssystem für einen allgemeinen Zugang zu den Dokumenten der Organisation;
- Erneuerung der Informatiktools durch Einrichtung moderner Kollaborationswerkzeuge.

Der Leiter der Sektion Technik wird in enger Zusammenarbeit mit dem Finanz- und Verwaltungschef die Leitung dieses Projektes übernehmen.

### ***Einrichtung einer Kommunikationsstrategie***

Die OTIF verfügt heute über keine Kommunikationspolitik; falsche Einstellungen haben zur einer Veralterung der Werkzeuge geführt, und es wurde keine wirkliche Kommunikationspolitik eingeführt. Von nun an soll die Kommunikation im weitesten Sinne aber als eine der Prioritäten der Organisation angesehen werden.

2013 wurde übergangsweise ein Kommunikationsbeauftragter bestimmt, der die Prozesse in diesem Bereich anstoßen sollte. Anhand eines „Benchmarkings“ wurden die dringendsten Bedürfnisse der Organisation im Bereich Kommunikation ermittelt und im Haushalt eine Rubrik für die Kommunikation geschaffen.

Die Arbeit des Kommunikationsbeauftragten und die Einstellung eines Juniorexperten im September haben zur Festlegung verschiedener Arbeitsschwerpunkte geführt:

- Erstellung professioneller Kommunikationstools: Geschäftsbericht, Broschüren usw.;
- Dynamisierung und Professionalisierung der Zeitschrift, deren Artikel Aufschluss über die Hintergründe und vielfältigen Aktivitäten der Organisation geben;
- Verfassen von Pressemitteilungen und regelmäßigen Artikeln zu aktuellen Entwicklungen.

In diesem Zusammenhang konnten 2013 auch Veröffentlichungsfristen für die viermal jährlich erscheinenden Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr eingehalten werden. Zudem hat sich die Qualität und die Anzahl der in den einzelnen Ausgaben enthaltenden Artikel merklich gesteigert. Dieser Fortschritt ist einer stärkeren Beteiligung der Führungskräfte der OTIF an der Produktion von Artikeln und einer bessere Koordination der Beiträge geschuldet.

2013 wurden 13 Pressemitteilungen/News-Artikel auf der Website der OTIF veröffentlicht, was in etwa einer Veröffentlichung pro Monat entspricht. Zu Vergleichszwecken: 2012 wurden lediglich 4 solche Texte veröffentlicht.

Mit der Einstellung eines Kommunikationsbeauftragten, der mit der Weiterführung dieser neuen Strategie und der konsequenten Vergabe von Unteraufträgen beauftragt wird, kann 2014 eine den Standards einer internationalen Organisation entsprechende Kommunikationspolitik eingeführt werden. Dazu gehören:



- die Modernisierung der Website, so dass diese zu einem gemeinsamen Kommunikations- und Arbeitsinstrument wird (Einrichtung eines Intranet mit Zugang für alle Stakeholder);
- die Organisation von Informations- und Promotionsseminaren der OTIF.





**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**  
**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**  
**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

**Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Bern**

Tel. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11

info@otif.org | www.otif.org

Für die Veröffentlichung der OTIF, die Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr abonnieren: **media@otif.org**