

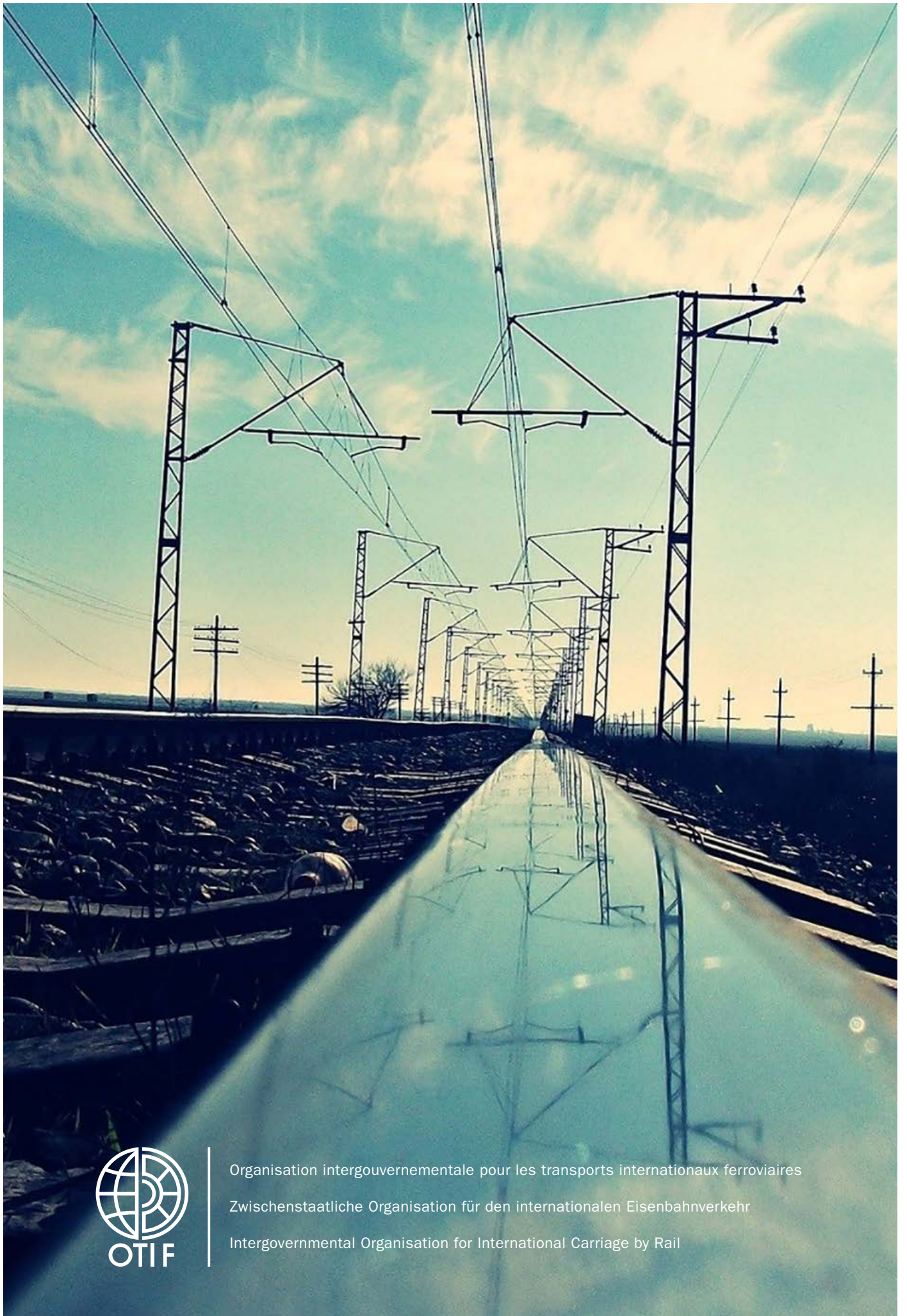


ARBEITSPROGRAMM

---

2016 - 2017





Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

---

# INHALTSVERZEICHNIS

---

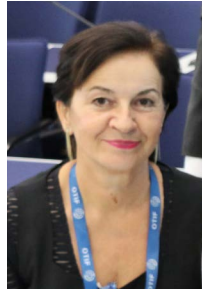
<b>EINLEITUNG</b>	
<b>1 DIE STRATEGISCHEN ZIELE</b>	<b>6</b>
<b>2 DIE OTIF: FORUM FÜR DIE ENTWICKLUNG EINES UNIVERSELLEN EISENBAHNRECHTS</b>	<b>8</b>
Die OTIF im Zentrum der Harmonisierung der Eisenbahngesetzgebung	8
Ausweitung der Anwendung des COTIF	10
Vorläufiger Zeitplan	10
<b>3 FÖRDERUNG EINES EINHEITLICHEN RECHTS FÜR DIE VERTRÄGE</b>	<b>11</b>
Modernisierung und Verbesserung der Beförderungsverträge	11
Umsetzung der Empfehlungen aus der Studie zu den Korridoren	12
Entwicklungen unserer Partner	14
Vorläufiger Zeitplan	14
<b>4 FÖRDERUNG EINER SICHEREN TECHNISCHEN INTEROPERABILITÄT</b>	<b>15</b>
Sicherstellung der Äquivalenz zwischen den Vorschriften des COTIF und denen der EU	15
Entwicklung der Interoperabilität jenseits der EU	16
Hilfe bei der Umsetzung der Vorschriften	18
Vorläufiger Zeitplan	19
<b>5 FÖRDERUNG EINER SICHEREN BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER</b>	<b>20</b>
Aktualisierung des RID in Übereinstimmung mit den technischen Entwicklungen	20
Abschluss des Harmonisierungsprozesses mit Anlage 2 zum SMGS und Entwicklung der Partnerschaften	21
Kohärenzherstellung innerhalb der Vorschriften und Vorbereitung der Zukunft	23
Vorläufiger Zeitplan	25
<b>6 DAS SEKRETARIAT DER OTIF – EINE LERNENDE ORGANISATION</b>	<b>26</b>
Verbesserung der Finanzverwaltung und des Personalwesens	26
Verbesserung der Verwaltung der Kompetenzen und der internen Kommunikation	27
Die OTIF im Web 2.0	29
Vorläufiger Zeitplan	30



---

# EINLEITUNG

---



**Branka NEDELJKOVIĆ**  
Vorsitzende des  
Verwaltungsausschusses



**François DAVENNE**  
Generalsekretär der  
OTIF

Die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs auf langen und sehr langen Strecken ist eine Grundvoraussetzung für die Erreichung der Klimaschutzziele im Kampf gegen die Erderwärmung. Zudem ist der Eisenbahnverkehr auch eine Plattform des Austauschs von Entwicklungen zwischen den Ländern Zentralasiens, Chinas und Europas. Durch ihre strukturierenden Eigenschaften ist die Eisenbahn in der Tat das Vorzeigeeinstrument für eine Integration all der Länder, durch die die zukünftige Seidenstraße führen soll, in den Weltmarkt.

Gestärkt durch den Beitritt der Europäischen Union bildet die OTIF für ihre Mitgliedstaaten schon heute eine Brücke hin zu einheitlichen Bedingungen für den internationalen Eisenbahnverkehr.

Allerdings muss man auch feststellen, dass sich das internationale Netz für den Eisenbahnverkehr noch in der Entwicklung befindet:

- In der Europäischen Union basieren die Bemühungen zur Einrichtung eines integrierten Marktes hauptsächlich auf einem einheitlichen Recht und dessen Anwendung;
- aber auch jenseits der Europäischen Union sind beachtliche Entwicklungen zu bestaunen, wie etwa die bis 2020 geplante Verdopplung der türkischen Eisenbahninfrastruktur oder das zukünftige integrierte Eisenbahnnetz des Golf-Kooperationsrates.

Ein tatsächliches Netz werden: verbunden, einheitlich und interoperabel, das ist die Herausforderung, die der internationale Eisenbahnverkehr in diesem Jahrhundert meistern muss.

Genau dieses Ziel verfolgt auch die OTIF, gestützt auf den von ihren Mitarbeitern eigens formulierten und vom Verwaltungsausschuss abgesetzten Leitspruch:

„Verknüpfung Europas, Asiens und Afrikas durch ein einheitliches Eisenbahnrecht“.

Dieses Arbeitsprogramm, entstanden aus der gemeinsamen Reflektion der Teams, ist das Ergebnis einer kollektiven Arbeit. Es umfasst ehrgeizige Ziele, die aber, zumal sie aus gemeinsam durchgeführten Analysen unserer Experten und einem interdisziplinären Reflexionsprozess entstanden, durchaus realistisch sind.

2016 wird schließlich auch die Umstrukturierung des Sekretariates abgeschlossen werden, wodurch die Organisation ihren Herausforderungen in Zukunft gut gewappnet entgegenreten kann. Die kommenden zwei Jahre bieten dem Sekretariat der OTIF die Möglichkeit zur Erneuerung hin zu einer stetig lernenden Organisation. In diesem Sinne werden wir den Mehrwert der OTIF für unsere Mitgliedstaaten ganz oben auf unsere Prioritätenliste setzen.

---

# Ergebnisse des Verwaltungsausschusses während des Zeitraums 2014-2015 in Bezug auf das Arbeitsprogramm der OTIF

## Einleitung

In 2014 und 2015 hat der Verwaltungsausschuss viermal getagt. Mit Ausnahme der 121. Tagung, die auf Einladung der serbischen Delegation im Mai 2014 in Belgrad organisiert wurde, haben alle Tagungen in Bern stattgefunden. Die Formulierung, Umsetzung und Weiterverfolgung der Empfehlungen des Audits der Organisation lagen im Zentrum der Tätigkeiten des Ausschusses. Darüber hinaus hat der Ausschuss das Sekretariat der OTIF bei der Umstrukturierung seiner Verwaltung unterstützt.



Monique VAN WORTEL  
Vorsitzende des VA von  
2013 bis 2015

## Umsetzung des Audits

Der Verwaltungsausschuss hat den Generalsekretär mit der Umsetzung der Ergebnisse des von der 11. Generalversammlung 2012 in Auftrag gegebenen Audits der Organisation beauftragt. Zuerst hat der Ausschuss energisch auf die Umsetzung der Zielorganisation, mit vereinfachtem Organigramm zur besseren Aufgabenteilung und einer stärkeren Fokussierung auf die operativen Tätigkeiten der OTIF, hingearbeitet. Zweitens hat er der Umsetzung der Schlüsselprozesse, wie der Verbesserung der Finanz und Verwaltungskontrolle, die zu einer Stabilisierung des Haushalts geführt hat, zugestimmt. Drittens hat er das überarbeitete Personalstatut angenommen, welches im Juli 2014 in Kraft getreten ist. Und schließlich hat der Ausschuss an der Modellierung der Aktivitäten mitgewirkt, um die Mittelverteilung an den Prioritäten der Organisation auszurichten. Dies führte zu einem Rückgang des strukturellen Haushalts um 15 %.

## Knowledge Management

Vom Verwaltungsausschuss genehmigt hat das Sekretariat der OTIF im Zeitraum 2013-2015 einen eigenen *Knowledge-Management*-Prozess durchlaufen. Zu dessen Errungenschaften zählt die Verbesserung der internen Verwaltung der Organisation anhand einer allen zugänglichen gemeinsamen Datei zur Planung der Aufgaben. Es wurde auch eine Managementkultur entwickelt, wobei alle Pflichtenhefte harmonisiert wurden und in Bezug auf einen effizienteren Informationsaustausch ein besserer Umgang mit den Dokumenten eingeführt wurde. Schließlich wurden auch der Ablauf der internen Prozesse sowie die interne und externe Leistungsbewertung verbessert.

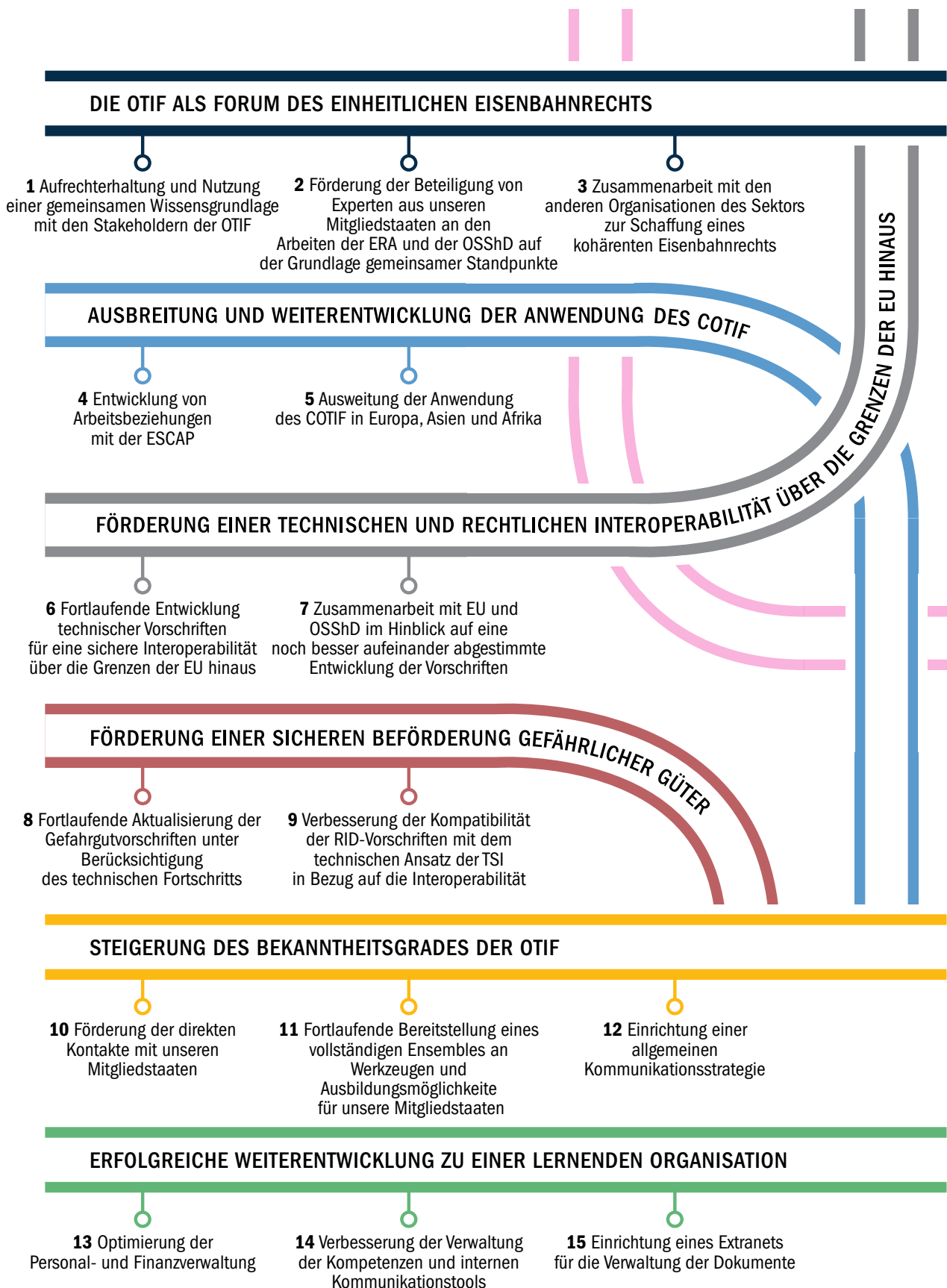
## Kommunikationspolitik

Der Ausschuss hat die Arbeiten im Bereich Personalwesen fortgeführt. Anfang 2015 hat der Ausschuss der Einstellung einer Kommunikationsbeauftragten zugestimmt, deren Aufgabe in der Entwicklung einer Kommunikationspolitik besteht. Im Haushalt wurde ein eigenes Budget für die Kommunikation eingerichtet. Zur Bekanntmachung der Arbeit der Organisation wurden verschiedene Seminare organisiert, wie dasjenige in Teheran am 11. und 12. November 2014. Schließlich wurde auch der Zeitschrift ein „Facelift“ verpasst und mit der Modernisierung der Website begonnen.

## Schlusswort

Als Vorsitzende des Verwaltungsausschusses während des Zeitraums 2013-2015 bin ich stolz auf die echte Zusammenarbeit zwischen den Ausschussmitgliedern und dem Sekretariat der OTIF. Mit der Unterstützung des Ausschusses hat die Organisation erhebliche Fortschritte bei der Umstrukturierung ihrer Verwaltung auf ihrem Weg hin zu einer lernenden Organisation erzielt. Die Herausforderung wird nun sein, die Ergebnisse aus der Umsetzung des Audits zur Organisationskultur werden zu lassen. Ich bin überzeugt, dass es gelingt.

# 1 DIE STRATEGISCHEN ZIELE



Die für den Zeitraum 2016-2017 gesteckten Ziele bilden ganz klar die Fortsetzung der aus dem Umstrukturierungsprozess hervorgegangenen Ziele. Da uns die kommenden beiden Jahre jedoch zahlreiche Chancen und Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der Rolle der OTIF bieten, wurden sie grundlegend überarbeitet, um folgende Aspekte besser zu berücksichtigen:

- das Ziel, die Mitgliedschaft der OTIF in Asien und im Mittleren Osten zu fördern;
- die Notwendigkeit, die technische und rechtliche Interoperabilität zu generalisieren.

Die OTIF ist somit, gestützt durch ihre historische Legitimation und die Qualität ihrer Partnerschaften, prädestiniert dazu, zum Forum eines universellen Eisenbahnrechts zu werden.

Diese Ziele sind in den einzelnen Teilen des Arbeitsprogrammes näher beschrieben. An den 15 operationellen Zielen kann der Erfolg der Strategie gemessen werden. Während der kommenden zwei Jahre, werden die jährlichen Geschäftsberichte über den Fortschritt bei den einzelnen Vorhaben berichten.



© 2016 OTIF

## ZIEL 12

### Einrichtung einer allgemeinen Kommunikationsstrategie

#### Eine Kommunikationsstrategie für die OTIF

Mit der Kommunikationsstrategie und dem Kommunikationsplan aus dem Jahre 2015, sollen der Wert der Arbeiten der Organisation sowie die Abgrenzung der OTIF inmitten eines im Wandel begriffenen Eisenbahnsektors kommuniziert werden.

In diesem Zusammenhang sind Strategie und Plan, ausgehend von einer genauen Ermittlung der bestehenden Kommunikationsträger und einer SWOT-Analyse (Stärken, Schwächen, Chancen, Bedrohungen) an den präzisen und gemeinsamen Schlüsselwörtern, Zielen und Umsetzungsphasen der Sektionen ausgerichtet. Es handelt sich dabei darum, mit einer bewährten zyklischen Methode, die man in den vier Worten – Vorschlag, Konsultation, Auswertung, Verbesserung – zusammenfassen kann, eine Kommunikationsstrategie für die OTIF zu entwickeln, die flexibel an die strategischen Notwendigkeiten und externen Entwicklungen angepasst werden kann.

Mit dieser Kommunikationsstrategie werden die folgenden vier Ziele verfolgt:

- Die OTIF auf der internationalen Bühne als einen Akteur erscheinen zu lassen, der auf ein einheitliches Eisenbahnrecht zuarbeitet: Identifikation.
- Wertschätzung der OTIF und ihrer Arbeit zur Beibehaltung der Dynamik der Entwicklung und Ausdehnung des COTIF: Attraktivität.
- Verbesserung der Sichtbarkeit der Handlungen des Sekretariates und seiner Sektionen durch Öffnung: Transparenz.
- Die OTIF als vielversprechendes Forum für die Entwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs erscheinen lassen: Ansehen.

## 2 DIE OTIF: FORUM FÜR DIE ENTWICKLUNG EINES UNIVERSELLEN EISENBAHNRECHTS

Das Sekretariat der OTIF hat sich bei der Schaffung eines einheitlichen euro-asiatischen Eisenbahnrechts u. a. durch die Teilnahme an den Arbeitsgruppen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) in Genf und die Arbeit an einem harmonisierten Recht im Gefahrgutbereich, in enger Zusammenarbeit mit der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD), engagiert.

### ZIEL 7

Zusammenarbeit mit EU und OSShD im Hinblick auf eine noch besser aufeinander abgestimmte Entwicklung der Vorschriften

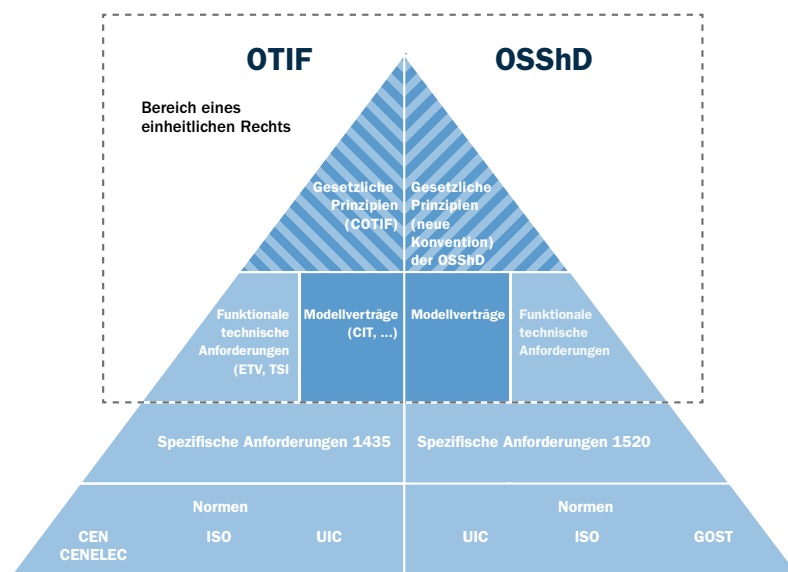
### DIE OTIF IM ZENTRUM DER HARMONISIERUNG DER EISENBAHNGESETZGEBUNG

Aktuell kann man ein wiedererstartetes Interesse am Ausbau des Eisenbahnverkehrs zwischen Europa und Asien und für die progressive Entwicklung eines einheitlichen und interoperablen internationalen Schienennetzes erkennen.

Dabei sind die derzeitigen Netze aber noch das Erbe der großen nationalen Monopole. Die Betreiber waren damals bestrebt, nationale Netze mit individuell verschiedenen technischen und rechtlichen Lösungen zu entwickeln. Seit ihrer Gründung im Jahre 1893 bemüht sich die OTIF um eine Annäherung dieser Antagonismen und baut Brücken zwischen ihren Mitgliedstaaten. Heute stehen die Zeichen auf den Bau regionaler Netze und die Entwicklung neuer Landstrecken globalen Ausmaßes, wie das Projekt der Seidenstraße. Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) ist durch seine Flexibilität und die moderne Beschaffenheit seiner rechtlichen und technischen Vorschriften das gemeinsame Instrument dieser Globalisierung des Eisenbahnverkehrs.

Diese wird in gemeinsamer Anstrengung mit unseren Hauptpartnern vorangetrieben.

Im Rahmen der Verwaltungsvereinbarung mit der Europäischen Kommission und der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) werden wir weiter in enger Partnerschaft an der Entwicklung der Interoperabilität über die Grenzen der Europäischen Union hinaus arbeiten. Der Gemeinschaft ihrer Mitgliedstaaten stellt die OTIF zudem ein Regelwerk einheitlicher Vorschriften zu Beförderungsverträgen und zur Beförderung gefährlicher Güter bereit, welche es weiter zu verfeinern gilt.



Festlegung des Rahmens für die Entwicklung eines einheitlichen Rechts



Im Rahmen des gemeinsamen Standpunktes aus dem Jahre 2003, den wir gemeinsam weiterentwickeln und aktualisieren möchten, wird das Sekretariat der OTIF zusammen mit dem Komitee der OSShD an der praktischen Harmonisierung der technischen und rechtlichen Gesetzesvorschriften arbeiten, die den internationalen Eisenbahnverkehr regeln. Die neue Konvention der OSShD, deren Entwicklung sich aktuell in der Endphase befindet, wird eine klarere Trennung der allgemeinen Vorschriften (Rahmenbestimmungen der Beförderungsverträge und Interoperabilitätsgrundsätze) von den detaillierten technischen Normen ermöglichen.

Diese grundlegende Arbeit erfordert selbstverständlich eine enge Partnerschaft, insbesondere mit dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) und dem Verband der Europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE), um die einzelnen Komponenten des globalen Netzes festzulegen, dessen Mitgestalter und Förderer die OTIF sein möchte.

Im Gegensatz zu anderen Organisationen stützt sich die OTIF für die Gewährleistung der effektiven Anwendung ihrer Vorschriften auf das nationale Recht ihrer Mitglieder. Dies ist ein entscheidender Vorteil, wenn es darum geht, den Korpus der gemeinsamen Vorschriften auszuweiten. Es erfordert aber auch die Aufrechterhaltung der gemeinsamen Wissensgrundlage und eine kontinuierliche Interaktion zwischen den Experten unserer Mitgliedstaaten sowie zwischen den einzelnen Stakeholdern.

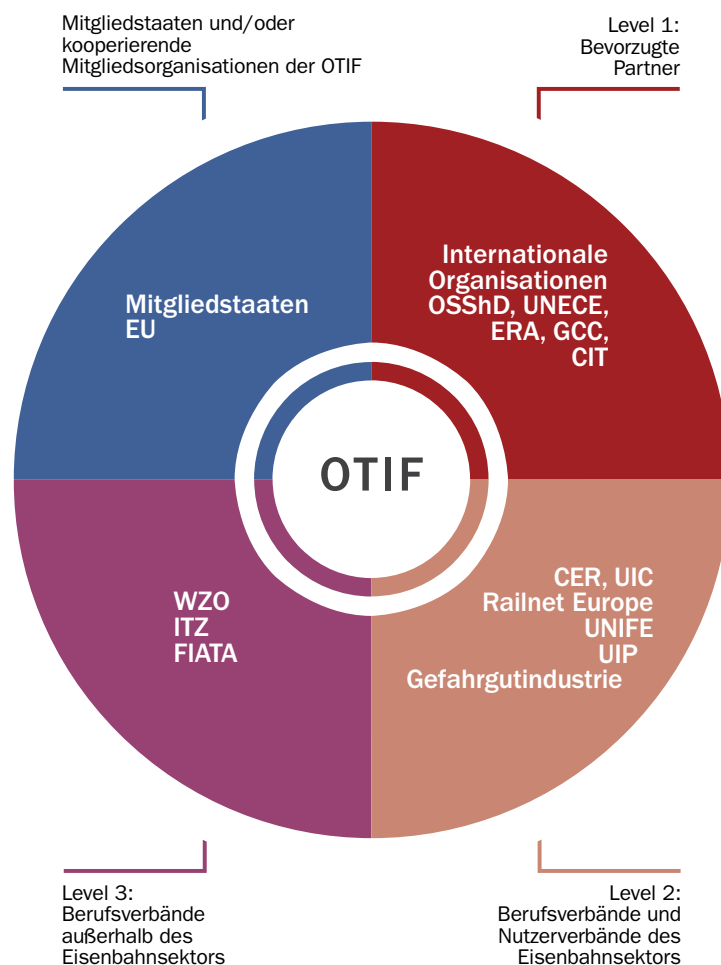
In den beiden kommenden Jahren wird das Sekretariat seine Beziehungen zu seinen Partnern stärken und vertiefen, dabei den Mitgliedstaaten aber weiterhin die erste Priorität gewähren.

### ZIEL 1

**Aufrechterhaltung und Nutzung einer gemeinsamen Wissensgrundlage mit den Stakeholdern der OTIF**

In diesem Rahmen wird die OTIF ihre Weiterverbreitungsaktivitäten fortführen, welche die Form von regionalen Seminaren aber auch von Leitfäden für die Anwendung der technischen und rechtlichen Vorschriften annehmen werden. Diese Aktivitäten sind von Natur aus partnerschaftlicher Gestalt, denn jenseits der großen organisatorischen Grundsätze des COTIF und seiner Anhänge müssen auch die Musterverträge des CIT und die betrieblichen Verfahren des UIC in diese gemeinsame Wissensgrundlage eingehen.

Mit diesen Maßnahmen soll hinsichtlich der Verkörperung des einheitlichen Rechts des COTIF einerseits das für die Umsetzung der Vorschriften notwendige Verständnis der interinstitutionellen Lösungen verbessert werden und andererseits das Verständnis der praktischen Aspekte. Eine ganz besondere Aufmerksamkeit wird 2016 dabei den Maghreb-Staaten zuteil, in denen seit über 10 Jahren keine solchen Maßnahmen durchgeführt wurden.



Die Partnerschaften der OTIF

## AUSWEITUNG DER ANWENDUNG DES COTIF

Das COTIF breitet sich aus. Es verkörpert ein modernes Transportrecht, welches der Vertragsfreiheit und Innovation hinreichend Spielraum lässt und gleichzeitig wirksam und zwingend anwendbar ist. Seine Ausbreitung ist für die Entwicklung und Vernetzung des Eisenbahnverkehrs von entscheidender Bedeutung.

Für die kommenden beiden Jahre wurden drei geografische Schwerpunkte bestimmt:

- Vertiefung der Beziehungen mit den Mitgliedstaaten des Golf-Kooperationsrates (GCC). Das im März 2014 unterzeichnete *Memorandum of Understanding* sollte eine Beteiligung an der Festsetzung der technischen und rechtlichen Vorschriften dieses künftigen integrierten Netzes ermöglichen. Mit dem Beitritt von mindestens einem seiner Mitgliedstaaten steht dem GCC der Beitritt zum COTIF als regionale Organisation für wirtschaftliche Integration offen.
- Entwicklung einer Beitrittsstrategie für die Länder Zentralasiens, welche sich im Herzen der schrittweisen Umsetzung der Seidenstraße befinden.
- Knüpfen von Kontakten mit China, dessen technische und rechtliche Ausrichtung im Eisenbahnverkehr in vielen Aspekten dem Geist des COTIF ähnelt. Insbesondere die technischen Normen sind den Einheitlichen Technischen Vorschriften (ETV) sehr ähnlich und eine rechtliche Annäherung würde den Fahrzeugaustausch und die Genehmigungsverfahren erleichtern.

## VORLÄUFIGER ZEITPLAN

30. und 31. März 2016	Technisches Seminar in Ankara
3. Mai 2016	Seminar in Baku für die Region Zentralasiens
Mitte 2016	Schrittweise Erstellung von Leitfäden für die Anwendung und von Ausbildungstools
Mitte 2016	Beteiligung an der Überarbeitung des Projektes für eine integrierte Eisenbahn des GCC in Riad
Herbst 2016	Seminar in Tunis für die Region Maghreb
ersten Halbjahr 2017	Seminar in China

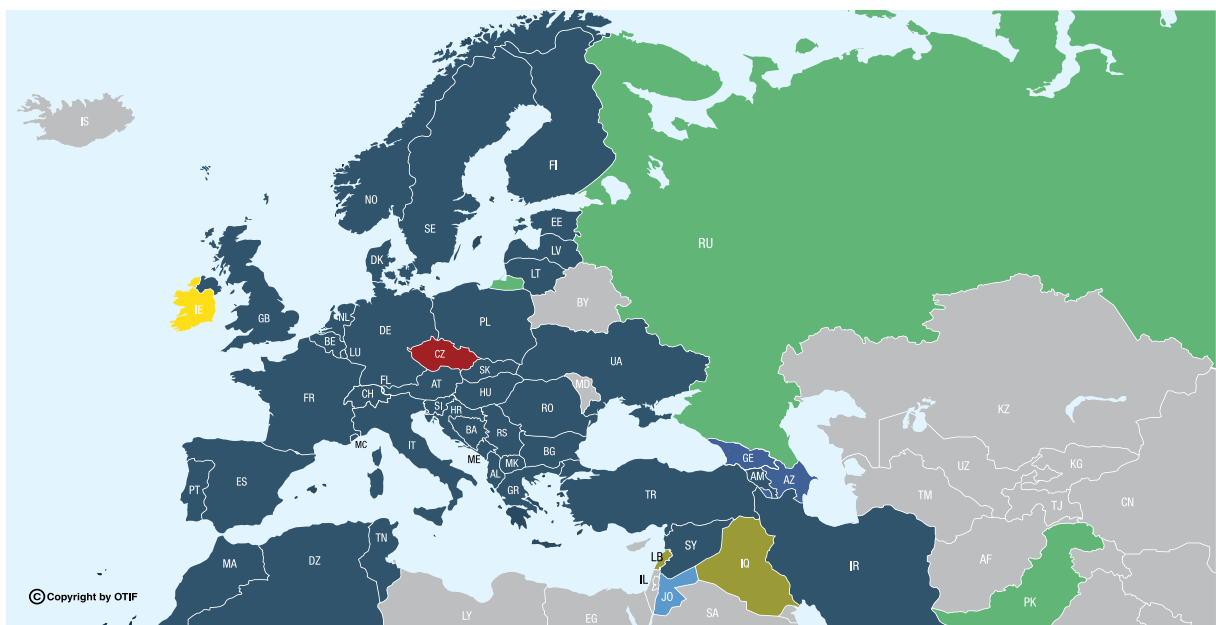
### ZIEL 5

**Ausweitung der Anwendung des COTIF in Europa, Asien und Afrika**

### 2016-2017: Mehrwert und Strahlkraft

Seminare, Workshops und Konferenzen, das sind die Ereignisse, bei denen das Sekretariat der OTIF die Bedeutung des COTIF erklären und den Bekanntheitsgrad der Organisation steigern kann. Ob nun Veranstaltung zur Ausdehnung des Anwendungsbereiches des COTIF oder zur Verbreitung praktischen Wissens zur Verbesserung seiner Anwendung, sind diese Seminare, Workshops und Konferenzen immer auch Träger der Kooperation und Partnerschaft mit den verschiedenen Akteuren des Eisenbahnverkehrs.

Initiator, Organisator, Co-Organisator, Teilnehmer – wie auch immer die Beteiligung der OTIF aussehen mag, wird auf die Qualität der gelieferten Dokumente, auf die gesuchte Interaktivität mit den Teilnehmern und die Sichtbarkeit der Veranstaltung durch Mitteilung in Artikeln immer großer Wert gelegt werden.



Alle Anhänge des COTIF (41)*	Ohne CUV/CUI/APTU/ATMF (2)	Ohne CIV/RID/CUV/CUI/APTU/ATMF (2)	Ruhen der Mitgliedschaft (2)
Ohne CUI/APTU/ATMF (1)	Assoziierte Mitglieder (1)	COTIF noch nicht ratifiziert (1)	*GB: Ohne CUI (1)

## 3 FÖRDERUNG EINES EINHEITLICHEN RECHTS FÜR DIE VERTRÄGE



**Carlos del Olmo**  
Leiter des  
Rechtsdienstes

### MODERNISIERUNG UND VERBESSERUNG DER BEFÖRDERUNGSVERTRÄGE

Die rechtlichen Anhänge des COTIF geben den verschiedenen, für die Durchführung von Eisenbahnverkehr notwendigen Verträgen auf dem gesamten abgedeckten geografischen Gebiet einen von allen Akteuren anerkannten harmonisierten Rahmen. Bei ihrer Weiterentwicklung muss daher sehr vorsichtig vorgegangen werden, da sie tagtäglich die Grundlage von tausenden Beförderungsverträgen bilden, in denen alle Haftungsfragen geregelt sind.

#### CIV

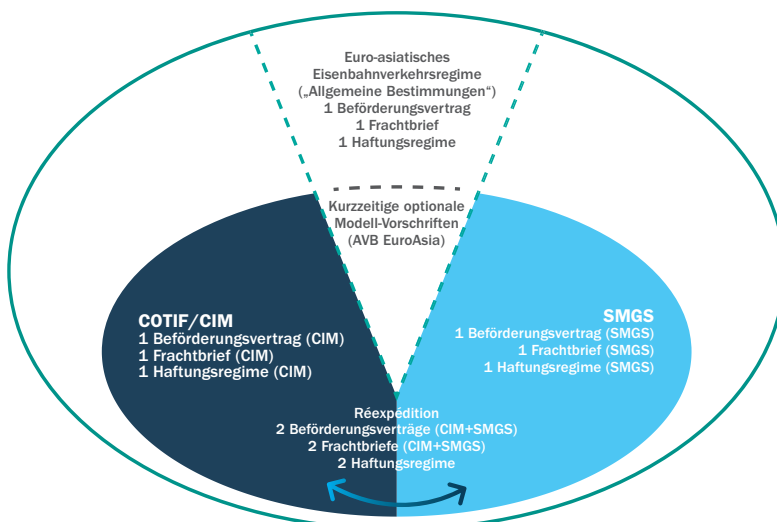
In Bezug auf den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV) sind keine größeren Entwicklungen in Planung. Die OTIF wird sich aber für eine bessere Harmonisierung mit ihren Partnern einsetzen.

Mit der Europäischen Union einerseits, ist im Rahmen einer wahrscheinlichen Revision der Verordnung Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr vorgesehen, die privatrechtlichen Vertragsfragen der ER CIV – aktuell in einem Anhang der Verordnung enthalten – und die den Schutz und die Information der Fahrgäste betreffenden Fragen des öffentlich-rechtlichen Unionsrechts zu entkoppeln. Zu diesem Zweck wird das Sekretariat der OTIF zum frühest möglichen Zeitpunkt in den Revisionsprozess eingebunden. Es geht darum, mit der Europäischen Kommission die beste Lösung für die Entkopplung zu finden, um so das geltende Recht für den Sektor überschaubarer zu machen.

Mit der OSShD werden wir andererseits in enger Partnerschaft mit dem CIT an der Analyse und Harmonisierung der Haftungsregime arbeiten.

#### CIM

Der Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) bildet die Grundlage für die Modernisierung des internationalen Eisenbahngüterverkehrs, die eine der Prioritäten



Ein Schnittstellenrecht zwischen CIM und SMGS

#### ZIEL 7

**Zusammenarbeit mit EU und OSShD im Hinblick auf eine noch besser aufeinander abgestimmte Entwicklung der Vorschriften**

#### Das Protokoll von Luxemburg

Das Protokoll von Luxemburg zum Übereinkommen von Kapstadt über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung wurde auf einer Diplomatischen Konferenz im Februar 2007 in Luxemburg angenommen. Dieses Protokoll beinhaltet ein neues Rechtsregime für die Anerkennung und Ausübung der Sicherungsrechte auf rollendes Eisenbahnmaterial durch die Finanzierer. In diesen Rahmen wird ein operationelles Register eingerichtet sowie eine Aufsichtsbehörde für das besagte Register.

Das Protokoll von Luxemburg ist noch nicht in Kraft getreten, da die benötigten vier Ratifizierungen noch nicht erreicht sind. In Erwartung des Inkrafttretens des Protokolls wurde durch die Resolution Nr. 1 der Diplomatischen Konferenz ein vorbereitender Ausschuss mit vollen Ermächtigungen als vorläufige Aufsichtsbehörde eingerichtet.

Für 2016 und 2017 hat sich das Sekretariat der OTIF vorgenommen, die Aufgaben der OTIF als Sekretariat der Aufsichtsbehörde zu präzisieren. Zu diesem Zweck werden vertiefte Diskussionen mit dem vorbereitenden Ausschuss geführt werden, um die Textentwürfe zur Geschäftsordnung der Aufsichtsbehörde einerseits und zu ihrem Statut andererseits zu konsolidieren. Diese Texte werden dem Verwaltungsausschuss zur Genehmigung und Unterzeichnung vorgelegt werden.

Parallel dazu wird das Sekretariat die Strategie zur Förderung der Ratifikation des Protokolls von Luxemburg weiterverfolgen. Je nach Ergebnis dieses Unterfangens in Bezug auf die Ratifikation ist mit dem vorbereitenden Ausschuss die Methode zur Zertifizierung des Registers festzulegen.

der Organisation darstellt. Anknüpfend an die im Rahmen des Arbeitsprogramms 2014-2015 begonnenen Arbeiten, wird die OTIF gemeinsam mit dem CIT einen modernen und effizienten Rechtsrahmen für die Umsetzung des elektronischen Frachtbriefs entwickeln, welcher eines der bevorzugten Instrumente für die Verbesserung der Produktivität des Eisenbahngüterverkehrs darstellt.

In diesem Zusammenhang wird eine interdisziplinäre Arbeit mit der Sektion Technik begonnen werden, um sicherzustellen dass die in der TSI TAF gelieferte Normierung der Daten korrekt berücksichtigt wird. Darüber hinaus wird die OTIF auch mit der Europäischen Eisenbahnagentur und der OSShD an der Förderung eines einheitlichen euro-asiatischen Rahmens für den Datenaustausch arbeiten.

Und schließlich wird sich das Sekretariat auch weiterhin am Projekt des Schnittstellenrechts zwischen CIM und SMGS unter der Ägide der UNECE beteiligen.

## CUI

Mit dem Abschluss der Revision des Vertrages über die Nutzung der Infrastruktur in 2016 wird innerhalb der EU und darüber hinaus auch in den Ländern, die sich für die Trennung der Zuständigkeiten entschieden haben, ein an die Beziehungen zwischen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen angepasstes Instrument zur Verfügung stehen. Der Anwendungsbereich wird vereinfacht, so dass eine einheitliche Vertragsfolge nationaler Verträge gewährleistet ist, ohne die internationale Trassen heute nicht möglich sind.

## COTIF

Mit dem Ziel, einer kohärenten und schnellen Umsetzung der Änderungen des COTIF und seiner Anhänge wird der Rechtsdienst die Durchführbarkeit einer Anpassung von Artikel 34 COTIF prüfen, mit der die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen innerhalb eines festgelegten Zeitraums in Kraft treten würden.

## UMSETZUNG DER EMPFEHLUNGEN AUS DER STUDIE ZU DEN KORRIDOREN

Die vom Sekretariat der OTIF 2014 und 2015 durchgeführte Studie zu den Korridoren sollte am Beispiel von zwei euro-asiatischen Korridoren aufzeigen, in welchen Bereichen die Organisation einen tatsächlichen Mehrwert für die Bildung dieser Strecken, welche das verbindende Netz des interkontinentalen Eisenbahnverkehrs bilden werden, beisteuern kann. Die Arbeiten wurden zu einem Großteil von der ukrainischen Juniorexpertin, Frau Galushko, mit Unterstützung der Experten des Sekretariates durchgeführt.

### ZIEL 3

Zusammenarbeit mit den anderen Organisationen des Sektors zur Schaffung eines kohärenten Eisenbahnrechts





Die Studie hat ergeben, dass unsere Partner und die Akteure des Eisenbahnsektors in vier Bereichen ein Tätigwerden der OTIF erwarten:

- 1. Einrichtung einer partnerschaftlichen Arbeit mit der OSShD.** Dies setzt voraus, dass der russischen Sprache innerhalb der OTIF ein höherer Stellenwert eingeräumt wird, indem sowohl durch Neueinstellungen Mitarbeiter erworben werden, die des Russischen mächtig sind, als auch durch die Übersetzung bestehender Rechts- und Kommunikationstexte ins Russische;
- 2. Harmonisierung der Nutzungsverträge für Fahrzeuge, dem Bindeglied zwischen Halter und Beförderer:** Die Bereitstellung einheitlicher Bedingungen für die Intervention der Halter von Privatwagen auf den großen euro-asiatischen Korridoren ist eine der Schlüsselbedingungen für den Erfolg des Containerverkehrs;
- 3. Harmonisierung des Datenaustauschs als weiterer Schlüssel für eine erfolgreiche Entwicklung des Verkehrs:** Ausgehend von der TSI TAF, die ein kohärentes Modell für diesen Austausch liefert, werden wir in enger Zusammenarbeit mit ERA und OSShD an einem gemeinsamen Verständnis arbeiten;
- 4. Weiterverbreitung und Ausbildung:** In Zusammenarbeit mit dem CIT werden wir unsere Anstrengungen erhöhen, denn fehlendes Wissen kann ebenfalls einer der Hauptgründe für gravierende Funktionsschwächen sein.

Mit Blick auf zukünftige Schwerpunkte wird der Rechtsdienst Überlegungen zu den Verträgen über die wichtigsten Güterverkehrsfazilitäten anstellen. Denn Güterbahnhöfe, Umschlageneinrichtungen für Fähren – insbesondere im Schwarzen Meer – und Einrichtungen zum Umladen von Containern zwischen UIC-Güterwagen und Güterwagen der 1520 Spurweite stehen de facto im Zentrum des Seidenstraßen-Projektes. Von einer allgemeineren Warte aus gesehen sollen die Güterkorridore neben der Entwicklung des euro-asiatischen Handels durch sogenannte „Trockenhäfen“ auch die wirtschaftliche Entwicklung der Länder Zentralasiens fördern.

Diese Entwicklungen sind selbstverständlich ohne eine Aktualisierung des gemeinsamen Standpunktes vom 12. Februar 2003, der die Grundlage unserer Beziehungen zur OSShD bildet, nicht möglich. Dieser stand auch am Anfang des Prozesses, der in den gemeinsamen CIM/SMGS-Frachtbrief und in die Harmonisierung der Gefahrgutvorschriften gemündet ist. Diesen gemeinsamen Standpunkt gilt es jetzt zu modernisieren und mit neuen Zielen zu versehen. Dank unserer konstruktiven Beziehungen zur OSShD sollte diesem Vorhaben nichts im Wege stehen.





## ENTWICKLUNGEN UNSERER PARTNER

### Mittlerer Osten

Unsere Partnerschaft mit dem GCC wird verstärkt auf die vertraglichen Aspekte gerichtet werden. Der Bau des mehrere Staaten verbindenden Schienennetzes macht die Frage nach den geltenden Verträgen immer dringlicher. Gemeinsam mit dem CIT wird der Rechtsdienst sein Fachwissen einbringen, einerseits im Rahmen von Seminaren und Ad-hoc-Arbeitsgruppen, andererseits durch Beteiligung an den vom GCC organisierten Projektprüfungen.

**ZIEL 4**  
Entwicklung von  
Arbeitsbeziehungen  
mit der ESCAP

### Asien

Der Binnenverkehrsausschuss der UNECE wird vom 23. bis 25. Februar 2016 in Genf tagen und voraussichtlich den Inhalt des Projektes zum CIM/SMGS Schnittstellenrecht, das von der Ad-hoc-Arbeitsgruppe der UNECE erarbeitet worden war, genehmigen. Seine Anwendungsbedingungen und das Verwaltungssystem hingegen erfordern noch einige Monate der Diskussion, ganz zu schweigen von den internen Rechtsverfahren der einzelnen Staaten. Gemeinsam mit dem CIT wird die OTIF ihr geballtes Fachwissen einbringen.

Der Rechtsdienst wird sich progressiv an der Förderung des COTIF auf der Ebene der UNESCAP beteiligen und hierzu an deren Informationsseminaren zur Entwicklung eines Kooperationsrahmens für die Erleichterung im Eisenbahnverkehr teilnehmen.

## VORLÄUFIGER ZEITPLAN

Mai 2016	Arbeitsgruppe CUI
Februar, September und Oktober 2016	Kommission der OSShD für Transportpolitik und Entwicklungsstrategie
Juni 2016	Ministerkonferenz der OSShD
vor Ende 2016	Einberufung von Arbeitsgruppen für die Überarbeitung des gemeinsamen Standpunktes
Ende 2016	Arbeitsgruppe CIM
Ende 2016	Beteiligung an der Überarbeitung des GCC-Projektes
drittes Quartal 2017	Revisionsausschuss
2017	Seminar im Rahmen der UNESCAP

## 4 FÖRDERUNG EINER SICHEREN TECHNISCHEN INTEROPERABILITÄT



**Bas Leermakers**  
Leiter der  
Sektion Technik

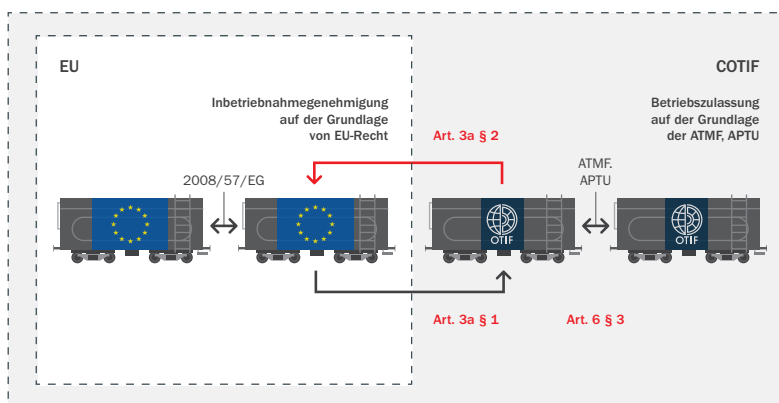
### SICHERSTELLUNG DER ÄQUIVALENZ ZWISCHEN DEN VORSCHRIFTEN DES COTIF UND DENEN DER EU

Die technischen Bestimmungen des COTIF sind von Beginn an äquivalent zu den EU-Vorschriften. EU und OTIF liefern einen Satz moderner, zukunftstauglicher Vorschriften, welche eine solide Grundlage für die Entwicklungen und Innovationen der kommenden Jahrzehnte im Eisenbahnsektor bilden.

In der Vergangenheit bildeten solide technische Lösungen die Grundlage der internationalen Harmonisierung und ließen dabei nur wenig Raum für Innovation und Anpassungen an Markterfordernisse. Das moderne Konzept der Einheitlichen Technischen Vorschriften (ETV) der OTIF basiert auf dem Prinzip der Eigenverantwortung und schreibt spezifische technische Lösungen nur da vor, wo sie für die Kompatibilität z. B. zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur unabdingbar sind. Wo immer möglich, sind die Vorschriften als funktionale Anforderungen gedacht und nicht so sehr als verbindliche technische Lösungen, so dass genügend Raum für Innovation bleibt.

Da bereits ein beachtlicher Korpus an technischen Vorschriften (15 Dokumente mit insgesamt 750 Seiten) erstellt wurde, ist es wichtig, ihre regelmäßige Aktualisierung sicherzustellen.

Artikel 3a der ATMF legt die Interaktion zwischen den ATMF und sonstigen internationalen Abkommen, insbesondere in Bezug auf Vorschriften über die Genehmigung von Fahrzeugen innerhalb der Europäischen Union (EU), fest. Die ATMF regeln die Bedingungen, unter denen Fahrzeuge, die außerhalb der EU zum Betrieb zugelassen wurden, auch innerhalb der Europäischen Union als zugelassen gelten und umgekehrt. Damit dieses Prinzip funktioniert, müssen die geltenden Vorschriften der EU und der OTIF harmonisiert sein. Da technische Vorschriften regelmäßig überarbeitet werden, besteht im Zusammenhang mit ihrer Weiterentwicklung eine konstante Arbeitslast.



Der Fahrzeugtausch gemäß ATMF

### ZIEL 6

Fortlaufende Entwicklung technischer Vorschriften für eine sichere Interoperabilität über die Grenzen der EU hinaus

#### ATMF und APTU

Das übergeordnete Ziel der ATMF, Anhang G zum Übereinkommen, ist der Erlass von Vorschriften für die Zulassung von Fahrzeugen zum internationalen Verkehr. Dem Konzept nach soll jeder Vertragsstaat die Kompetenz haben, internationale Zulassungen für Fahrzeuge zu erteilen, die dann von den anderen Vertragsstaaten anerkannt werden. Damit dieses Prinzip funktionieren kann, ist es wichtig, dass jeder Vertragsstaat die Zulassungsverfahren und -normen korrekt anwendet, so dass alle anderen Vertragsstaaten sich darauf verlassen können, dass ein gemäß ATMF zugelassenes Fahrzeug, unabhängig davon, wo es zuerst zugelassen wurde, anhand derselben Vorschriften und mit derselben Gewissenhaftigkeit auf Übereinstimmung geprüft wurde.

Die technischen und prozeduralen Vorschriften, gemäß denen ein Fahrzeug zum internationalen Verkehr zugelassen wird, werden in Übereinstimmung mit den APTU, Anhang F des Übereinkommens, entwickelt.

Das dem zugrunde liegende Prinzip besagt, dass ein Fahrzeug, das alle in Übereinstimmung mit den APTU entwickelten und geltenden Anforderungen erfüllt, in allen die ATMF anwendenden Staaten zum internationalen Betrieb zugelassen ist.

In Bezug auf die Methode haben die Mitgliedstaaten im Fachausschuss für technische Fragen der OTIF zur Vermeidung doppelter Diskussionen beschlossen, dass die Kernarbeit der Experten darin bestehen sollte, die bestmögliche Übertragung der EU-Vorschriften ins COTIF zu finden. Diese Arbeitsweise ermöglicht es dem Sekretariat der OTIF, mit einem vergleichsweise kleinen Team zu arbeiten.

Der Mehrwert des Sekretariates wird davon abhängen, inwieweit es in der Lage ist, über die Grenzen der EU hinaus kohärente und rechtswirksame technische Vorschriften zu entwickeln.

Um Einfluss auf die Entwicklungen innerhalb der EU nehmen zu können, werden ausgewählte OTIF-Experten zu den Treffen der Europäischen Eisenbahngesellschaft eingeladen, um dort die Interessen der OTIF-Mitgliedstaaten zu vertreten, die nicht Mitglied der EU sind. Die Vertreter der OTIF kommen für gewöhnlich aus dem Team des OTIF-Sekretariates, können aber durchaus auch Experten aus einem Mitgliedstaat der OTIF sein.

Aufgrund der Unterschiede zwischen dem EU-Recht und dem COTIF müssen an den innerhalb der EU entwickelten Vorschriften Anpassungen vorgenommen werden. Die EU-Vorschriften zu Marktöffnung und Wettbewerb z. B. schreiben die Trennung von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber vor. Im COTIF wird diese Trennung dagegen nicht vorgeschrieben. Die Analyse der Anpassungen, die vorgenommen werden müssen, um durch eine klare Bestimmung der Zuständigkeiten ein äquivalentes Sicherheitsniveau zu erreichen, wird von der ständigen Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) vorgenommen und vom CTE genehmigt.

## ENTWICKLUNG DER INTEROPERABILITÄT JENSEITS DER EU

*Ziel ist, den Mitgliedstaaten die harmonisierten Vorschriften zu liefern, die sie benötigen, um den internationalen Eisenbahnverkehr nach ihren Wünschen zu gestalten.*

Heute regeln die bestehenden technischen Vorschriften des COTIF hauptsächlich die Zulassung von Fahrzeugen, und nur in sehr beschränktem Maße die betrieblichen und Sicherheitsverfahren. Das Sekretariat der OTIF ist der Ansicht, dass es für die Mitgliedstaaten der OTIF von Vorteil wäre, wenn das COTIF weiterentwickelt würde, um auch eine Grundlage für die Interoperabilität zu liefern, auf die sich benachbarte Staaten beim grenzüberschreitenden Betrieb von Zügen stützen können. Die Umsetzung der Interoperabilität zwischen zwei Staaten setzt eine weitgehende Harmonisierung der Funktionsweisen ihrer jeweiligen Eisenbahnsysteme voraus, von der nicht nur der internationale, sondern auch der nationale Verkehr betroffen ist. Deswegen, und aus Gründen der staatlichen Souveränität, sollte es stets den einzelnen Staaten selbst überlassen sein, ob sie die Interoperabilität auf ihrem Staatsgebiet wünschen und wenn ja, ob diese auf Zusammenarbeit oder Marktöffnung beruhen soll.

Die Annahme, dass alle für die Interoperabilität benötigten Parameter in naher Zukunft im COTIF festgelegt werden können, wäre unrealistisch, ein guter Anfang ist in den vergangenen Jahren aber bereits gemacht worden, indem die technischen Parameter in Einheitliche Technische Vorschriften (ETV) der OTIF integriert wurden. Die OTIF verfügt nun über einen vollständigen Satz an ETV zu Güterwagen, Lokomotiven und Personenwagen und zu Zulassungsverfahren. Zusätzlich zu den technischen Parametern legen die ATMF und ETV auch die grundlegenden Aufgaben der einzelnen Akteure des Eisenbahnverkehrs fest, indem z. B. die Zuständigkeiten für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen und die Gewährleistung, dass die Fahrzeuge den Vorschriften entsprechen, geregelt werden. Zu den nächsten Schritten zählen voraussichtlich:

### Interoperabilität und Fahrzeugausch

Die Interoperabilität ermöglicht es einem Ganzzug, in der Verantwortung eines einzigen Eisenbahnunternehmens die Grenze zu überfahren und, ohne anhalten zu müssen, auf dem Netz des Nachbarstaates weiter zu verkehren.

Folglich muss der Infrastrukturbetreiber in der Lage sein, mit verschiedenen Eisenbahnunternehmen unter harmonisierten Betriebsvorschriften zusammenzuarbeiten. In der EU geht die Interoperabilität einher mit Marktöffnung und Wettbewerb, was bedeutet, dass neue Eisenbahnunternehmen entstehen und mit den anderen Eisenbahnunternehmen in Konkurrenz treten können. Nichtsdestoweniger ist Interoperabilität auch ohne Wettbewerb möglich, wenn beispielsweise zwei oder mehr Länder vereinbaren, dass ihre staatlichen Eisenbahnunternehmen jeweils auf dem Netz der anderen Betrieb führen dürfen.

Interoperabilität erfordert ein hohes Maß an technischer und betrieblicher Harmonisierung, da der Betrieb von Zügen auf den benachbarten Netzen ohne harmonisierte Schnittstellen zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur nicht möglich ist. Ebenfalls berücksichtigt werden sollten aber auch die betrieblichen Vorschriften, Qualifikation der Zugführer, verwendeten Sprachen, der Datenaustausch, die Sicherheitsregeln usw. Dies ist keine leichte Aufgabe, da eine solche Harmonisierung in vielen Staaten bereits auf nationaler Ebene schon schwierig ist.

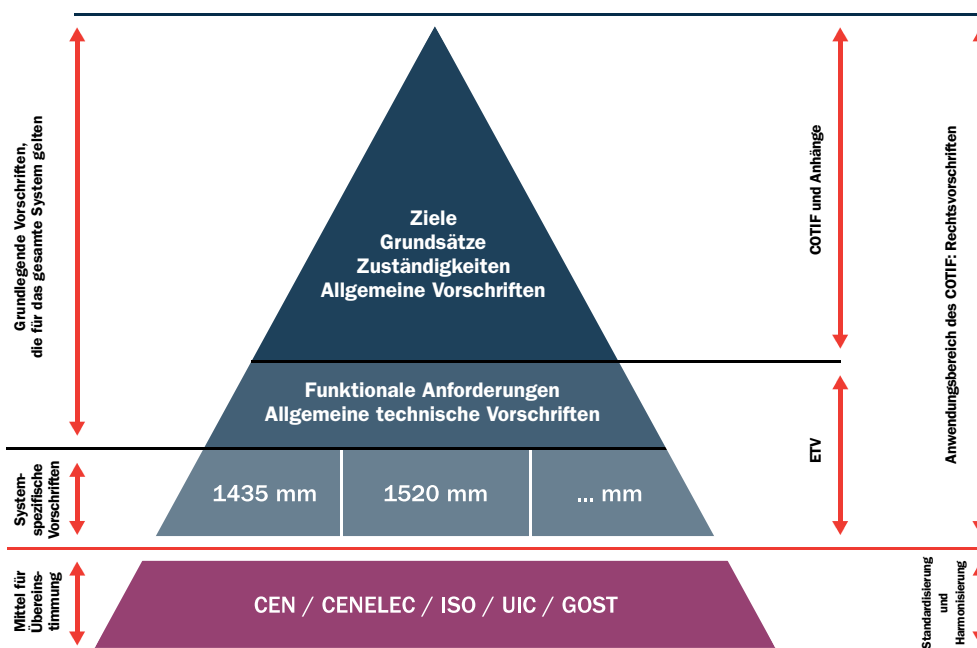
Die Alternative zur Interoperabilität ist ein auf dem Fahrzeugaustausch basierender internationaler Eisenbahnverkehr. Es handelt sich hierbei um das „klassische“ Modell, das über ein Jahrhundert lang angewendet wurde. Hierbei werden Güter- oder Personenwagen an Grenzbahnhöfen von einem Eisenbahnunternehmen an ein anderes übergeben. Bei diesem Modell ist das Niveau der technischen, betrieblichen und sicherheitsrelevanten Harmonisierung deutlich geringer, da die internationalen Güter- und Personenwagen von dem (oder einem) nationalen Eisenbahnunternehmen betrieben werden. Die Beibehaltung solcher Spezifikationen auf internationaler Ebene wird auch in Zukunft entscheidend sein.



- die Klärung und ggf. Harmonisierung betriebsbezogener Pflichten, die mit Blick auf die Erleichterung der Interoperabilität für den internationalen Verkehr benötigt werden;
- die Förderung der Nutzung harmonisierter Systeme für den Informationsaustausch im internationalen Verkehr, wie Register, Datenbanken und Telematikanwendungen;
- die Analyse der Entwicklungen in Zusammenhang mit dem 4. Eisenbahnpaket der EU und die Folgen, die sich daraus für die Äquivalenz mit dem COTIF ergeben;
- die Erleichterung des Fahrzeugaustauschs im internationalen Verkehr, durch die Bereitstellung von harmonisierten Fahrzeug-Fahrzeug-Anforderungen auf internationaler Ebene.

Die Beschaffenheit der unter dem COTIF entwickelten technischen Vorschriften ermöglicht deren Ausdehnung über ihren aktuellen Anwendungsbereich hinaus. Die klare Trennung der Zuständigkeiten und Priorisierung der funktionalen Spezifikationen machen diese modernen Vorschriften universal und zukunftstauglich. Das Sekretariat der OTIF wird daher ihre Anwendung in Staaten, die die APTU und ATMF gegenwärtig noch nicht anwenden, weiter fördern. Darüber hinaus werden weitere Möglichkeiten der Zusammenarbeit und Koordination mit anderen auf internationaler Ebene tätigen Organisationen – Regierungsorganisationen wie Verbände – gesucht. Auf zwischenstaatlicher Ebene wird der Fokus auf der Förderung einer systematischen Herangehensweise und der Festlegung der Zuständigkeiten liegen, während auf der Ebene der verschiedenen Verbände die internationale Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnunternehmen, Industrie usw. zur Verbesserung der Effizienz des Eisenbahnsystems im Allgemeinen beitragen könnte.

Das Sekretariat der OTIF hat die Absicht, seine Vorschriften auf der Grundlage der in Abbildung 5 dargestellten Prinzipien zu entwickeln. Die Idee ist, einen Satz grundlegender Vorschriften zu den Zielen, Prinzipien, Anforderungen und Zuständigkeiten zu erstellen, die unabhängig von der Spurweite für jedes Eisenbahnsystem gelten würden. Diese allgemeinen Vorschriften könnten dann um spezifische Bestimmungen zu den einzelnen Spurweiten ergänzt werden. Die unterste Ebene der Pyramide fällt nicht unter den Anwendungsbereich des COTIF und lässt Raum für spezifische Übereinstimmungslösungen, die von Normierungsinstituten oder durch Sektorharmonisierung entwickelt werden. Ziel wird die Harmonisierung der oberen Ebene(n) der Pyramide mit anderen für den Eisenbahnverkehr geltenden internationalen oder regionalen Bestimmungen sein. Dies könnte dann die Grundlage für eine weitere Vereinheitlichung der technischen Vorschriften bei Beibehaltung der systemspezifischen Bestimmungen werden.



Hierarchie unter den technischen Vorschriften

## HILFE BEI DER UMSETZUNG DER VORSCHRIFTEN

*Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der korrekten Anwendung der technischen Anhänge*

Die beachtliche Anzahl an unter den APTU und ATMF entwickelten technischen Vorschriften steigt stetig weiter. Diese steigende Anzahl und Komplexität der Vorschriften kann für die OTIF-Vertragsstaaten eine wahre Herausforderung sein. Gleichzeitig wird auch ihre korrekte Umsetzung immer wichtiger. Wenn die OTIF-Vorschriften nicht korrekt angewendet werden, kann dies zu Störungen im internationalen Verkehr führen, wie den im Juni 2013 an der Grenze aufgehaltenen Zügen, denen keine gültige für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zugeteilt war. Das Sekretariat der OTIF möchte seine Kenntnis über die Umsetzung der Vorschriften in den Vertragsstaaten verbessern. Hierzu wird die Sektion Technik in Zusammenarbeit mit dem Rechtsdienst eine Befragung der Mitgliedstaaten starten, um herauszufinden, wie diese das COTIF anwenden. Der Fokus liegt dabei auf den Nicht-EU-Vertragsstaaten, da die EU hier über eigene interne Verfahren verfügt.

Das Sekretariat der OTIF hat einen partizipativen Ansatz entwickelt, mit dem die enge Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und anderen Organisationen des internationalen Eisenbahnverkehrs gesucht wird.

---

### ZIEL 2

Förderung der Beteiligung von Experten aus unseren Mitgliedstaaten an den Arbeiten der ERA und der OSShD auf der Grundlage gemeinsamer Standpunkte

---

---

### ZIEL 11

Fortlaufende Bereitstellung eines vollständigen Ensembles an Werkzeugen und Ausbildungsmöglichkeiten für unsere Mitgliedstaaten

---



Die beste Möglichkeit für direkten Kontakt zwischen dem Sekretariat der OTIF und den Mitgliedstaaten liefern vielleicht die verschiedenen Arbeitsgruppen und Ausschüsse. Auf deren Tagungen können die Vertreter der Mitgliedstaaten ihre Ansichten äußern, auf den neuesten Stand der Entwicklungen gebracht werden und aktiv an der Weiterentwicklung des COTIF teilnehmen.

Die Organisation von und aktive Teilnahme an Workshops und Seminaren in unseren Mitgliedstaaten ist eine gute Möglichkeit für die Mitarbeiter des Sekretariates, Kontakte zu mit dem COTIF arbeitenden Personen zu knüpfen.

Neben den Weiterverbreitungsaktivitäten hat das Sekretariat der OTIF 2015 auch ein internes Weiterbildungsprogramm geschaffen, welches sich an ausgewählte Mitarbeiter der zuständigen Behörden richtet, die mit der Anwendung der technischen Anhänge des COTIF zu tun haben. Die Hospitanten nehmen an den täglichen Aktivitäten der Sektion Technik der OTIF teil und erhalten gezielte Erklärungen und Erläuterungen zu den technischen Anhängen des COTIF. Im Gegenzug können sie dem Personal des Sekretariates dabei helfen, ein besseres Verständnis der Anwendung des COTIF in dem betreffenden Staat zu erlangen. Nach der Fortbildung sind die Hospitanten somit gut gewappnet, um das neu erworbene Wissen direkt anzuwenden, weiter zu vertiefen und auf nationaler Ebene weiterverbreiten zu können.

## VORLÄUFIGER ZEITPLAN

Alle nachfolgenden Daten sind vorläufig

17. und 18. Februar 2016	WG TECH 28 in Bern
7. und 8. Juni 2016	CTE 9 in Bern
7. und 8. September 2016	WG TECH 29 (Ort noch zu bestimmen)
16. und 17. November 2016	WG TECH 30 (Ort noch zu bestimmen)
Februar 2017	WG TECH 31 (Ort noch zu bestimmen)
Juni 2017	CTE 10 in Bern
September 2017	WG TECH 32 (Ort noch zu bestimmen)
November 2017	WG TECH 33 (Ort noch zu bestimmen)

## 5 FÖRDERUNG EINER SICHEREN BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER



**Jochen Conrad**  
Leiter der Sektion RID

### AKTUALISIERUNG DES RID IN ÜBEREINSTIMMUNG MIT DEN TECHNISCHEN ENTWICKLUNGEN

Die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) wird, genau wie das Europäische 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.

Die Fortentwicklung des RID erfolgt somit 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 Binnenwasserstraße) zu entwickeln. Die eisenbahnspezifischen Anforderungen werden vom RID-Fachausschuss und seiner ständigen Arbeitsgruppe festgelegt.

#### UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

Der Expertenunterausschuss der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter erarbeitet weltweite Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter, die in einem zweiten Schritt von den zuständigen internationalen Organisationen in die Gefahrgutvorschriften der verschiedenen Verkehrsträger (See, Luft, Schiene, Straße, Binnenwasserstraße) übernommen werden. Dieser Ausschuss, an dessen Arbeiten das Sekretariat der OTIF beratend teilnimmt, wird im Jahr 2016 die Arbeiten an der 20. Revision der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter abschließen. 2017 wird dieser Ausschuss die Arbeiten an der 21. Revision der UN-Empfehlungen in Angriff zu nehmen, die dann in der Ausgabe 2021 des RID für den Eisenbahnverkehr nachvollzogen werden wird.

Für die Übernahme der Änderungen aus der 20. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen hat die Gemeinsame Tagung eine Arbeitsgruppe eingesetzt, deren Aufgabe es ist, Vorschläge zur erarbeiten, wie die für die UN-Empfehlungen beschlossenen Änderungen in das RID/ADR/ADN 2019 integriert werden können. Diese Arbeitsgruppe wird bei einer dreitägigen Tagung im Mai 2017 auf der Grundlage eines von den Sekretariaten der UNECE und der OTIF erarbeiteten Entwurfs einen Vorschlag für die Übernahme der vom UN-Expertenausschuss im Dezember 2016 zu verabschiedenden Änderungen in das RID/ADR/ADN ausarbeiten. Dadurch können Detaildiskussionen in der Gemeinsamen Tagung vermieden werden.

#### Gemeinsame Gefahrgutvorschriften für den Landverkehr

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

Für das Biennium 2016-2017 der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Ta-

#### ZIEL 8

Zusammenarbeit mit den anderen  
Organisationen des Sektors zur  
Schaffung eines kohärenten  
Eisenbahnrechts



gung, das mit der Frühjahrssitzung 2016 beginnt, sind insgesamt fünf Tagungswochen vorgesehen. Die in diesem Biennium getroffenen Beschlüsse der Gemeinsamen Tagung fließen in die Ausgabe 2019 des RID, des ADR und des ADN ein. Jährlich ist dabei mit über 50 offiziellen Dokumenten, die in allen Arbeitssprachen der OTIF und darüber hinaus in Russisch veröffentlicht werden, und mit etwa 100 informellen Dokumenten, die gewöhnlich nur in englischer Sprache zur Verfügung gestellt werden, zu rechnen.

## Eisenbahnspezifische Gefahrgutvorschriften

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

Die Vorschriften für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter unterliegen ständigen Novellierungen und müssen durch die EU-Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland auch im innerstaatlichen Verkehr der EU-Mitgliedstaaten angewandt werden. Die vom RID-Fachausschuss verabschiedeten Vorschriften erhalten damit unmittelbare Rechtskraft, wirken weit über die OTIF hinaus und sichern damit 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 2016 vorgesehen, bei der eine endgültige Genehmigung aller Texte für die RID-Ausgabe 2017 erfolgen wird.

Die ständige Arbeitsgruppe, welche die Entscheidungen des RID-Fachausschusses vorbereitet, wird im Biennium 2016-2017 eine zweitägige und zwei einwöchige Tagungen abhalten. Während die zweitägige Tagung im Mai 2016 den Abschluss der Arbeiten für die RID-Ausgabe 2017 bildet, werden bei den einwöchigen Tagungen im November 2016 und im November 2017 eisenbahnspezifische Vorschriften für eine Inkraftsetzung im Jahr 2019 diskutiert. Nach der Sitzung im November 2017, bei der die Prüfung der von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung beschlossenen Änderungen für die Ausgabe 2019 im Vordergrund stehen wird, erfolgt eine Abstimmung unter den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, deren Ergebnisse in die abschließende Sitzung des RID-Fachausschusses im Jahr 2018 einfließen werden.

## ABSCHLUSS DES HARMONISIERUNGSPROZESSES MIT ANLAGE 2 ZUM SMGS UND ENTWICKLUNG DER PARTNERSCHAFTEN

Seit 2012 besteht eine enge Harmonisierungszusammenarbeit zwischen der Abteilung RID und der OSShD an der sowohl die Organe der OTIF als auch die Expertengruppen der OSShD beteiligt waren. Für die Eisenbahnindustrie ist es in der Tat entscheidend, dass die technischen wie auch die betrieblichen Vorschriften (z. B. die Kennzeichen an Güterwagen) identisch und allgemein anerkannt sind. Aufgrund der besonderen Beschaffenheit dieser Transporte und der damit verbundenen Risiken kann die durchgehende sichere Beförderung nur durch eine permanente Koordination gewährleistet werden.

Zu den Sitzungen der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses werden aus Gründen der Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS, den Gefahrgutvorschriften für den osteuropäischen und asiatischen Raum, auch die Mitgliedstaaten der OSShD eingeladen.

Nahezu alle für das RID verabschiedeten Änderungen werden auch in der Anlage 2 zum SMGS, dem Gefahrgutrecht der OSShD-Mit-

---

### ZIEL 3

Zusammenarbeit mit den anderen  
Organisationen des Sektors zur  
Schaffung eines kohärenten  
Eisenbahnrechts

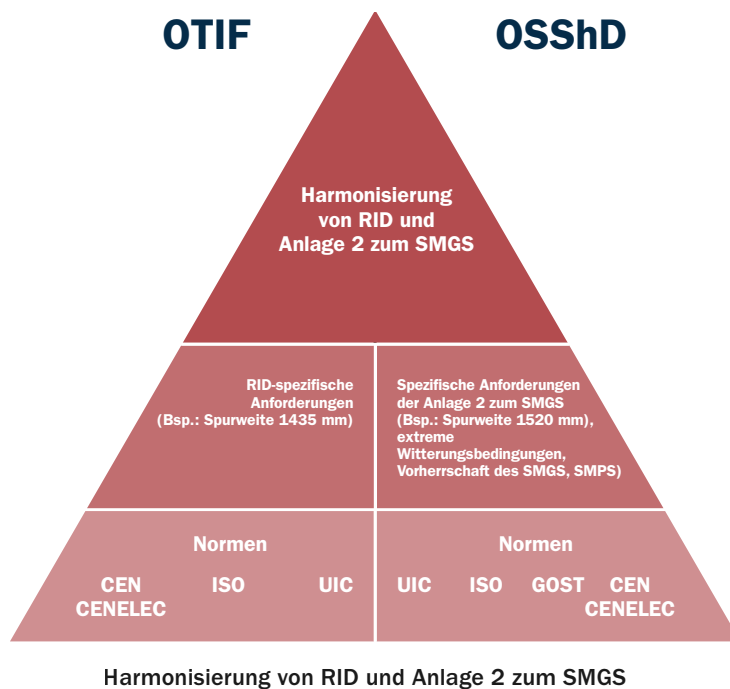
---

gliedstaaten, nachvollzogen und ein halbes Jahr später in Kraft gesetzt.

Neben diesen Arbeiten, an denen die Abteilung RID aktiv teilnimmt, werden die im Jahr 2012 begonnenen Arbeiten an einer weitergehenden Harmonisierung der Regelwerke, die Beförderungen unter den beiden Rechtsregimen erleichtern soll, fortgesetzt. Das Sekretariat der OTIF informiert die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses jeweils über den Arbeitsfortschritt.

Da die Arbeitssprachen des Komitees der OSShD (Chinesisch und Russisch) und des Sekretariats der OTIF (Deutsch, Englisch und Französisch) nicht deckungsgleich sind, arbeitet die RID-Abteilung mit Unterstützung einer jungen Expertin gerade an einer russischen Fassung der RID-Ausgabe 2015, mit Hilfe derer die Harmonisierungsarbeiten erleichtert werden sollen. Diese russische RID-Ausgabe wird voraussichtlich im ersten Quartal 2016 fertiggestellt.

Diese seit erst 3 Jahren verfolgten Arbeiten haben es ermöglicht, dass die Rechtsvorschriften des RID und der Anlage 2 zum SMGS zum Vorteil des Sektors nun weitgehend harmonisiert werden konnten. Darüber hinaus haben sich unsere jeweiligen Arbeitsgruppen soweit koordiniert, dass diese Kohärenz auch in Zukunft gesichert wird. Sobald der Anwendungsbereich und die Modalitäten festgelegt und von den Mitgliedstaaten unserer beiden Organisationen anerkannt sind, wird diese erfolgreiche Zusammenarbeit weiterhin ein Bild der Effizienz und Kohärenz liefern.



## Gefahrgutvorschriften für die Straße (ADR)

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

## Zusammenarbeit mit dem Internationalen

### Eisenbahnverband (UIC)

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

## KOHÄRENZHERSTELLUNG INNERHALB DER VORSCHRIFTEN UND VORBEREITUNG DER ZUKUNFT

### Harmonisierung von Eisenbahn- und Gefahrgutvorschriften

Die Rechtsvorschriften des RID und die einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) werden auf unterschiedliche Weise fortentwickelt. Während der RID-Fachausschuss der OTIF unter Berücksichtigung der weltweit geltenden UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter und der für alle Landverkehrsträger gemeinsam geltenden Vorschriften alle zwei Jahre über eine Revision des RID entscheidet, die über die Richtlinie 2008/68/EG für alle EU-Mitgliedstaaten auch für den rein nationalen Verkehr zwingendes Recht wird, geht die Initiative für die Fortentwicklung der technischen Vorschriften für das Eisenbahnrollmaterial von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) aus.

Bei der Erarbeitung von Anforderungen für eine sichere Beförderung gefährlicher Güter kann es zu Überschneidungen zwischen dem Gefahrgutrecht und dem allgemeinen Eisenbahnrecht insbesondere dann kommen, wenn in den Gefahrgutvorschriften neben Vorschriften für die Gefahrgutumschließung Anforderungen an das Fahrzeug festgelegt werden. Dies ist insbesondere bei den Diskussionen zu Entgleisungsdetektoren und zu den für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) sichtbar geworden.

Im März 2013 wurde eine im Auftrag der Europäischen Kommission durchgeführte Studie mit dem Titel „*Analysis of the interactions and coherence between railway and dangerous goods legislation in the European Union*“ (Untersuchung des Zusammenwirkens und der Kohärenz von Eisenbahn- und Gefahrgutvorschriften in der Europäischen Union) fertiggestellt. In dieser Studie wird der Anwendungsbereich der Vorschriften der Europäischen Union über Eisenbahnsicherheit und Eisenbahninteroperabilität einerseits und der Vorschriften über die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter andererseits so-

### ZIEL 9

Verbesserung der Kompatibilität der RID-Vorschriften mit dem technischen Ansatz der TSI in Bezug auf die Interoperabilität



wie deren Überschneidungen bestimmt und analysiert. Ungeachtet des Fazits, dass keine grundlegenden Widersprüche zwischen diesen Vorschriften bestehen, werden in der Studie einige Bereiche aufgezeigt, in denen Verbesserungen erzielt werden könnten.

Um Konflikte und Überschneidungen zwischen dem RID und den ETV zu vermeiden, wurde im Jahr 2014 auf Ebene der OTIF dem RID-Fachausschuss und dem Ausschuss für technische Fragen und auf Ebene der EU dem RISC-Ausschuss und dem TDG-Ausschuss vorgeschlagen, eine Arbeitsgruppe mit Sachverständigen beider Fachgebiete zu bilden, um eine Verbesserung der Kohärenz zwischen den Gefahrgutvorschriften und den Sicherheits- und Interoperabilitätsbestimmungen zu erzielen. Diese Arbeitsgruppe, die sich aus Vertretern interessierter Mitgliedstaaten, nationaler Sicherheitsbehörden und Eisenbahnverbänden zusammensetzen wird, wird abwechselnd vom Sekretariat der OTIF und der Generaldirektion für Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission (GD MOVE) organisiert und wird im Zeitraum 2016/2017 etwa vier Sitzungen abhalten, deren Ergebnisse dem RID-Fachausschuss, dem Ausschuss für technische Fragen und anderen betroffenen Gremien vorgelegt werden.

## Entgleisungsdetektion

Die Staaten der Europäischen Union haben sich in einem Beschluss des Rates der Europäischen Union vom 6. Mai 2014 darauf geeinigt, die Frage der Entgleisungsdetektion „unter Berücksichtigung des technischen und wissenschaftlichen Fortschritts eingehender zu prüfen“ und die „Ermittlung einer nachhaltigen Lösung für die Ortung von Entgleisungen und die Abmilderung von deren Folgen, einschließlich der künftigen Umsetzung dieser Lösung, fortsetzen“. Der RID-Fachausschuss hatte daraufhin beschlossen, eine Arbeitsgruppe einzurichten, um alle Fragen im Zusammenhang mit der Einführung von Entgleisungsdetektoren oder anderen diesbezüglichen Maßnahmen zu erörtern.

Unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Einführung von Entgleisungsdetektoren auf die fahrzeugtechnischen Vorschriften (siehe oben) hatte das Sekretariat zu allen Sitzungen dieser neuen Arbeitsgruppe auch jeweils Sachverständige des Ausschusses für technische Fragen eingeladen.

Diese Arbeitsgruppe, die bisher vier Sitzungen abgehalten hat, wird im Biennium 2016-2017 ihre Arbeiten fortsetzen, um dem RID-Fachausschuss ihre Schlussfolgerungen vorzulegen, die gegebenenfalls Einfluss auf die Ausgabe 2019 des RID haben werden.





## Längerfristige Arbeiten auf der Ebene der Gemeinsamen

### RID/ADR/ADN-Tagung

Problemstellungen, die nicht innerhalb eines Bienniums gelöst werden können, werden von besonderen Arbeitsgruppen entweder auf Ebene der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung oder auf Ebene des RID-Fachausschusses behandelt.

#### Telematik

Ziel der Arbeitsgruppe „Telematik“, bei der die RID-Abteilung Sekretariatsfunktionen wahrnimmt, ist es zu prüfen, welche Informationen über telematische Anwendungen zur Verfügung gestellt werden können, um die Sicherheit und die Sicherung der Beförderung gefährlicher Güter zu verbessern und solche Beförderungen zu erleichtern. Nachdem 2013 Einigung über die Systemarchitektur erzielt werden konnte, die von der Nutzung bestehender Hardware- und Software-Systeme und damit von relativ geringen Investitionskosten ausgeht, wurden in verschiedenen Staaten Projekte lanciert, im Rahmen derer auch Tests unter Realbedingungen durchgeführt wurden. Die Arbeitsgruppe wird im Biennium 2016-2017 der Gemeinsamen Tagung eine Folgenabschätzung vorlegen, die im Auftrag der Europäischen Kommission erstellt wurde und die Zweckmäßigkeit einer Managementzentrale auf europäischer Ebene belegen soll. Aufgabe dieser Managementzentrale ist es sicherzustellen, dass nur zugelassene Akteure Zugriff auf die hinterlegten Beförderungsdaten haben.

#### Pilotprojekt „Unfall-Datenbank“

Im RID/ADR/ADN wird festgelegt, dass die Vertragsstaaten den Sekretariaten Berichte über Unfälle oder Zwischenfälle, die sich bei der Beförderung gefährlicher Güter ereignet haben, zuleiten, damit sie den übrigen Vertragsstaaten zur Kenntnis gebracht werden können.

Bei verschiedenen Diskussionen zur Erhöhung der Sicherheit wurde von den Mitgliedstaaten der Wunsch geäußert, eine Datenbank zu erstellen, um eine systematischere Analyse von Unfällen und Zwischenfällen zu ermöglichen. Auf der Grundlage einer in Frankreich erstellten Datenbank soll in einem Pilotprojekt die Aufnahme von Unfalldaten anderer Staaten und die künftige Pflege der Datenbank durch die Sekretariate der UNECE und der OTIF geprüft werden.

## VORLÄUFIGER ZEITPLAN

3. und 4. Februar 2016	1. Tagung der neuen Arbeitsgruppe zur Kohärenz von Eisenbahn- und Gefahrgutvorschriften (WG RID-ATMF) in Bern
2016 und 2017	Drei weitere Tagungen der neuen Arbeitsgruppe sind vorgesehen
14. bis 18. März 2016	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung in Bern
April 2016	Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses in Hamburg
23. und 24. Mai 2016	6. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses in Bern
25. Mai 2016	54. Tagung des RID-Fachausschusses in Bern
12. bis 16. September 2016	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung in Genf
21. bis 25. November 2016	7. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses in der Tschechischen Republik
März 2017	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung in Bern
2 Wochen im September 2017	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung in Genf
eine Woche im November 2017	8. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses

## 6 DAS SEKRETARIAT DER OTIF – EINE LERNENDE ORGANISATION



**Ghousébash Gaffar**  
Leiter der Sektion  
Verwaltung und Finanzen



**Sarah Pujol**  
Leiter der Sektion  
Kommunikation

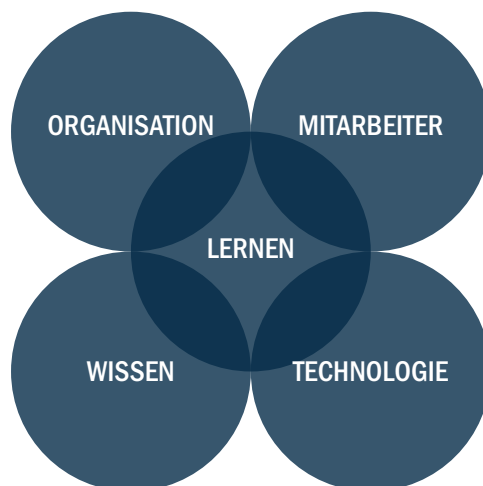
### VERBESSERUNG DER FINANZVERWALTUNG UND DES PERSONALWESENS

Für die Haushaltsentwicklung ist eine dauerhafte Senkung vorgesehen. Die Umstrukturierung, einer der Schwerpunkte des Arbeitsprogrammes 2014-2015, wird fertiggestellt und ab Ende 2016 voll zum Tragen kommen, durch:

- einen gestrafften Supportdienst von 4,3 Vollzeitstellen im Vergleich zu 7,5 in 2012;
- ein striktes internes Kontrollsystem und eine ausgelagerte Buchhaltung;
- die Förderung interdisziplinärer Arbeit und kollektiver Intelligenz, durch angepasste Tools zum Informationsaustausch;
- einen Umzug in modernere und angemessenere Räumlichkeiten im ersten Quartal 2017.

Es sind also alle Bedingungen vereint, damit das Sekretariat zu einer lernenden Organisation werden und in dem Bestreben, für seine Mitgliedstaaten einen Mehrwert zu schaffen, die Gesamtheit seines vorhandenen Wissens vorteilhaft einsetzen kann. Mit der Fertigstellung der Tools, der neu modellierten und auf Austausch ausgerichteten Organisation und eines effizienten Wissensaustauschs wird das Sekretariat in der Lage sein, sich permanent an die Zwänge seines sich ständig wandelnden Umfeldes anzupassen. Dieser Aspekt ist in einem sich entwickelnden Eisenbahnsektor von ganz entscheidender Bedeutung.

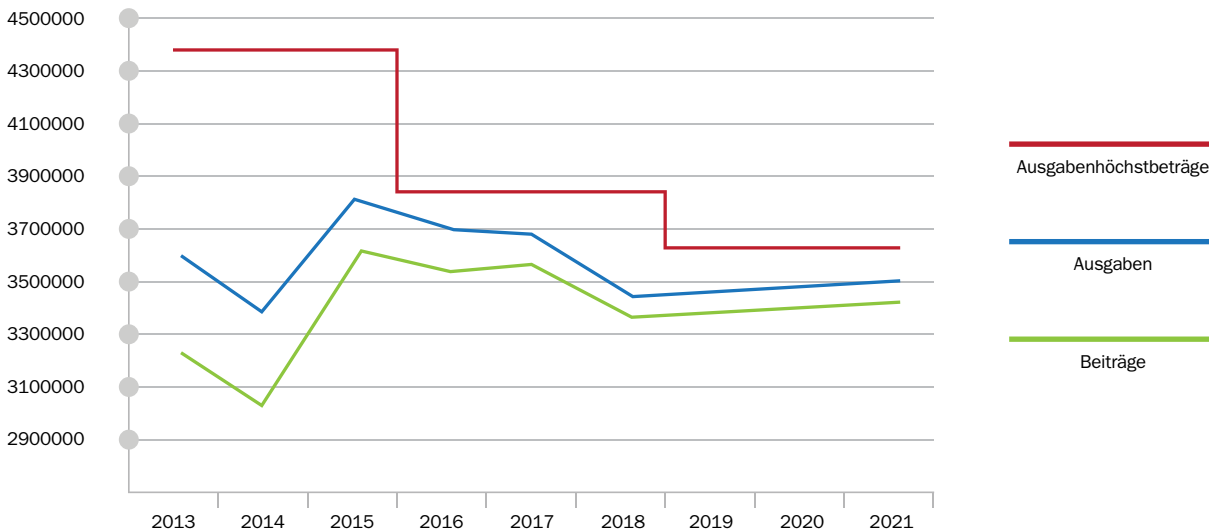
**ZIEL 13**  
Verbesserung der Finanzverwaltung  
und des Personalwesens



Die lernende Organisation

Haushaltstechnisch wird sich das Sekretariat in dem von der Generalversammlung 2015 festgesteckten Rahmen bewegen, dessen jährliche Deckelung im Zeitraum 2016-2018 bei 3 850 000 CHF liegt. Gleichzeitig wird dieser Zeitraum dazu genutzt werden, um sich an die für 2018-2021 festgesetzte Ausgabenobergrenze von 3 650 000 CHF anzunähern. Es handelt sich also weniger um eine simple Deckelung als um eine voraussichtliche Haushaltsentwicklung, der das Sekretariat folgt. Unter der Aufsicht des Verwaltungsausschusses, hat die Organisation somit die Aufgabe:

- sich ein klare Ausgabenkontrolle aufzuerlegen;
- ein beziffertes Stabilitätsziel betreffend die Beiträge der Mitgliedstaaten vorzugeben.



Haushaltsentwicklung 2013-2012 (in CHF)

#### ZIEL 14

Verbesserung der Verwaltung  
der Kompetenzen und internen  
Kommunikationstools

## VERBESSERUNG DER VERWALTUNG DER KOMPETENZEN UND DER INTERNEN KOMMUNIKATION

In Bezug auf die Personalverwaltung liegt die größte Herausforderung der Organisation in der Verwaltung der Kompetenzen.

Zur Festigung und Weiterentwicklung der Ergebnisse aus der Umstrukturierung wird anhand eines jährlichen Ausbildungsplans ein Weiterbildungsprogramm ins Leben gerufen, im Rahmen dessen in dem jährlichen Bewertungsgespräch die Ausbildungserfordernisse ermittelt werden. Im Herzen dieses Ausbildungsplans wird die Innovation stehen, methodisch, durch die Einrichtung eines Dialogs mit dem Personalverband, genauso wie die Kontinuität der Ausbildung betreffend, wo neben klassischen Büroweiterbildungen auch kollektive Arbeitsmethoden wie das Projektmanagement gelernt werden sollen.

Ein besonderes Augenmerk wird dabei auf den Erwerb von für die Erreichung bestimmter strategischer Ziele der Organisation, wie der Weiterverbreitung von Informationen, nötigen Kompetenzen gelegt. So werden Ausbildungen zu den Rechtsentwicklungen im Bereich Eisenbahnverkehr geprüft werden.

Über diesen Aspekt der Verwaltung des innerhalb der OTIF vorhandenen Wissens hinaus muss bei Neueinstellungen auch der zukünftige Bedarf an Kompetenzen bedacht werden. Hier wären beispielhaft die im Zusammenhang mit der Annäherung an die OS-ShD stehenden zusätzlichen Sprachkenntnisse zu nennen.

#### Das Redaktionsmeeting

Internes Redaktionsmeeting:  
Den Auftakt bildete die erste Planungssitzung Ende 2015.

Häufigkeit: quartalsweise.

Teilnehmer: zwischen 6 und 14.

Thema: Planung der Artikel für die nächste Ausgabe der Zeitschrift erstellen, Diskussion über die Themen, aktuelle Ereignisse der einzelnen Sektionen für die Rubriken News und Presse bestimmen.

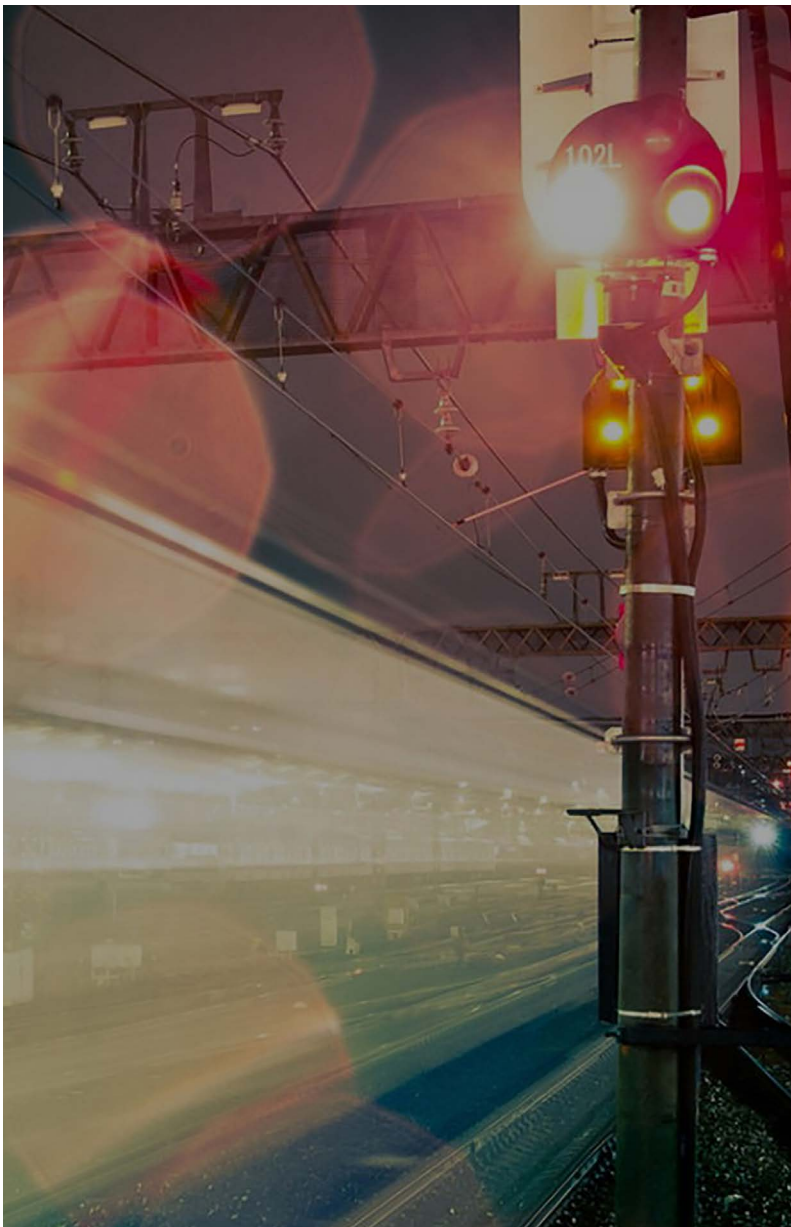
Doppelziel: Intern bietet dieses Meeting die Gelegenheit zum Austausch zwischen den Sektionen, bei dem sektionseigene oder -übergreifende Themen besprochen werden und eine Koordination stattfinden kann. Extern ist dies ein Instrument, mit dem aktuelle und kohärente Informationen verbreitet werden können.

Das Redaktionsmeeting ist Teil der 2013 eingeführten internen und interdisziplinären Politik.

Im Übrigen werden die im Bereich der internen Kommunikation während der kommenden beiden Jahre zu ergreifenden Maßnahmen in der Festigung der im Rahmen der Umstrukturierung vorgenommenen Änderungen zur Schaffung einer wirklich gemeinschaftlichen Kultur in der OTIF bestehen. Im Einzelnen handelt es sich hier um:

- die Umsetzung und Anwendung aller internen Dienstanweisungen, die für Neuankömmlinge auch ins Personalhandbuch („*Staff Handbook*“) aufgenommen werden;
- die Festigung des Informationsaustauschs durch systematischere monatliche Sitzungen, bei denen die Sektionen abwechselnd sie betreffende Themen mit anschließender gemeinsamer Diskussion vorstellen;
- die Einrichtung neuer gemeinschaftlicher Arbeitsräume, wie das Redaktionsmeeting „*News Room*“.

In diesem Rahmen wird eine bessere Zusammenarbeit mit dem Personalverband mit systematischerem Meinungsaustausch zu den ihn betreffenden Projekten gesucht.





## DIE OTIF IM WEB 2.0

### Die wichtigsten Tools

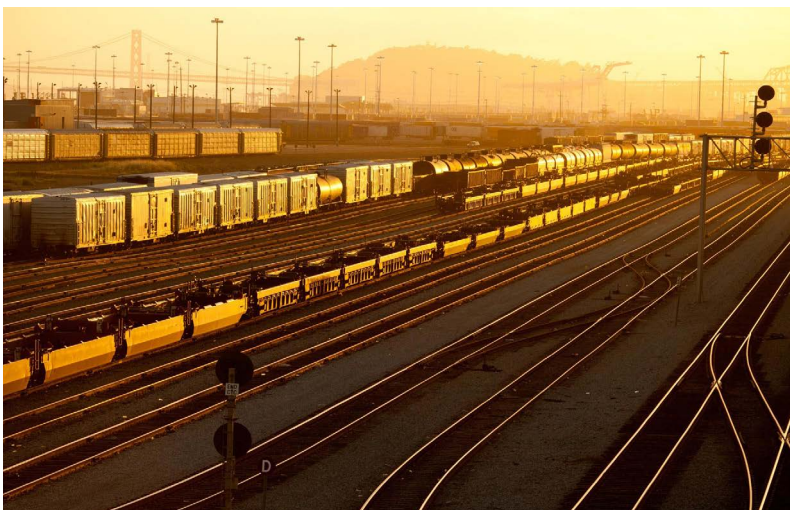
Eine lerne Organisation sein zu wollen bedeutet, eine verlinkte Organisation mit angemessenen Informatiktools zu sein. Vor diesem Hintergrund ist vorgesehen, der Website der OTIF gleichzeitig ein „Facelift“ und eine neue Struktur zu verpassen. Sie soll attraktiver, besser verlinkt und leichter zu aktualisieren sein und erhöht so nebenbei auch die Produktivität der Kommunikationsabteilung.

Gleichzeitig wird ein Extranet eingerichtet werden. Dieses wird die Form eines Zugangsportals für die Mitgliedstaaten zu den Arbeitsdokumenten erhalten und auch eine Plattform der Zusammenarbeit für die OTIF und ihre Mitglieder darstellen. Das Extranet wird hauptsächlich den Organen der Organisation zugutekommen: Die Mitglieder des Verwaltungsausschusses und Vertreter der Mitgliedstaaten in der Generalversammlung bekommen einen direkten, schnellen und privilegierten Zugang zu ihren Arbeitsdokumenten. Eines der Ziele hierbei ist die Abschaffung der überflüssigen und sperrigen Begleitrundschreiben zu den Dokumenten. Hierdurch wird die Produktivität des Verwaltungsdienstes deutlich erhöht. Die Dokumente für die Arbeitsgruppen bleiben weiterhin ohne Beschränkung online zugänglich. Durch die Einrichtung des Extranets kann das derzeitige Transparenzlevel der OTIF beibehalten und gleichzeitig die Arbeitsweise der Organe erleichtert werden.

In einem zweiten Schritt wird das Kommunikationstool „Fragebogen“ weiterentwickelt und digitalisiert werden, damit es zur Einholung der Meinungen der verschiedenen Stakeholder zu den durchgeführten Arbeiten verallgemeinert und systematisiert werden kann. Seine Konzeption wird den Regeln der Umfrageinstitute folgen, um einfach und schnell auszufüllen, zu analysieren und synthetisieren zu sein.

Als dritte Maßnahme gilt es dann, die Präsenz der Organisation im Netz zu erhöhen. Mehrere Möglichkeiten sind denkbar: Präsenz auf den diversen Wikiseiten, Präsenz auf Diskussionsplattformen usw. Diese dritte Phase setzt die Festlegung des Inhalts und der Verwaltungsform voraus; sie umfasst somit eine Politik des „Community Managements“.

Die angestrebte Digitalisierung schließt jedoch die Materialisierung bestimmter Träger nicht aus. Es ist vorgesehen, die fundamentalen Rechtstexte der OTIF in Papierform herauszugeben, um sicherzustellen, dass die OTIF in Universitäten, Bibliotheken und bei den Stakeholdern präsent ist.



#### ZIEL 12

Einrichtung einer allgemeinen Kommunikationsstrategie

#### ZIEL 15

Einrichtung eines Extranets für die Verwaltung der Dokumente

#### 2016-2017: Ein neues visuelles Gesicht für die OTIF

2015 hat die OTIF ein neues visuelles Konzept angenommen und in diesem Rahmen ihr graphisches Design und damit ihr „Gesicht“ erneuert. Daraufhin wurden auch neue Dokumentvorlagen herausgegeben. 2016 werden alle operationellen Sektionen der OTIF das neue Grafikdesign für ihre verschiedenen Kommunikationswege in all seinen Variationen verwenden und auch die Website wird nach den Grundsätzen des neuen Konzepts umgestaltet werden. Als letztes Element der neuen visuellen Identität wird schließlich auch eine Datenbank an Bildern und Grafiken der OTIF geschaffen werden. Auf diese Weise kann das „neue Gesicht“ der OTIF seinen Beitrag zur Steigerung ihres Ansehens und Bekanntheitsgrades leisten.

## Die Weiterverfolgung: Auswerten, Bewerten, Verbessern

Die Kommunikation der OTIF steht unter dem Anspruch der Qualität und stetigen Verbesserung mittels zweier Messlatten:

### 1. Quantitative Indikatoren:

- Messung der Anzahl an Klicks auf den Seiten der neuen Website. Das neue Content-Management-System (CMS) wird die Einrichtung eines Statistiktools ermöglichen, mit dem Besucher der Website gezählt werden können. Häufigkeit der Erhebung: 3- bis 4-mal pro Jahr. Ziele: Diverse, z. B. die Anzahl der heruntergeladenen Zeitschriften messen oder die Lesbarkeit einer Information verbessern.
- Angabe der Anzahl an Kontakten in den einzelnen Verteilerlisten der Kommunikationsabteilung. Häufigkeit: jährlich. Ziel: Qualitätssicherung bei der Informationsverbreitung der OTIF.

### 2. Qualitativer Indikator:

Verschiedene dreisprachige Umfragen über eine spezialisierte Website von Stakeholdern, Lesern, Anwälten, Juristen, Ingenieuren, Logistikern, Experten der Arbeitsgruppen, Vertretern der Föderationen, Berufsverbänden usw. durchführen. Unabhängig von ihrem Profil, soll die Meinung der von der Arbeit der OTIF betroffenen Akteure eingeholt werden.

Häufigkeit: jährlich bzw. alle zwei Jahre für die Zeitschrift, die News, die Pressemitteilungen und die Website. Für die Tagungen der OTIF werden die Fragebögen während und nach der Tagung online zur Verfügung gestellt.

Ziel: Ermittlung des Zufriedenheits- und Beantwortungsgrades; Qualitätsbewertung und -verbesserung.

---

**ZIEL 10**  
Förderung der direkten Kontakte  
mit unseren Mitgliedstaaten

---

## VORLÄUFIGER ZEITPLAN

Alle nachfolgenden Daten sind vorläufig

2. Quartal 2016	Fertigstellung des internen Kontrollsystems
1. Halbjahr 2016	Einrichtung der Bewertung
Ende 1. Halbjahr 2016	Neue Website
Ende 1. Halbjahr 2016	Einrichtung des Extranets
2. Halbjahr 2016	Auslagerung der Buchhaltung
1. Halbjahr 2017	Umzug der OTIF

---

# ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

---

**ABB**

Allgemeine Beförderungsbedingungen

**ADN**

Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

**ADR**

Europäisches 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 (Anhang F zum COTIF)

**ATMF**

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

**CEN**

Europäisches Komitee für Normung

**CENELEC**

Europäisches Komitee für elektrotechnische Normung

**CER**

Gemeinschaft der Europäischen Bahnen

**CIM**

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

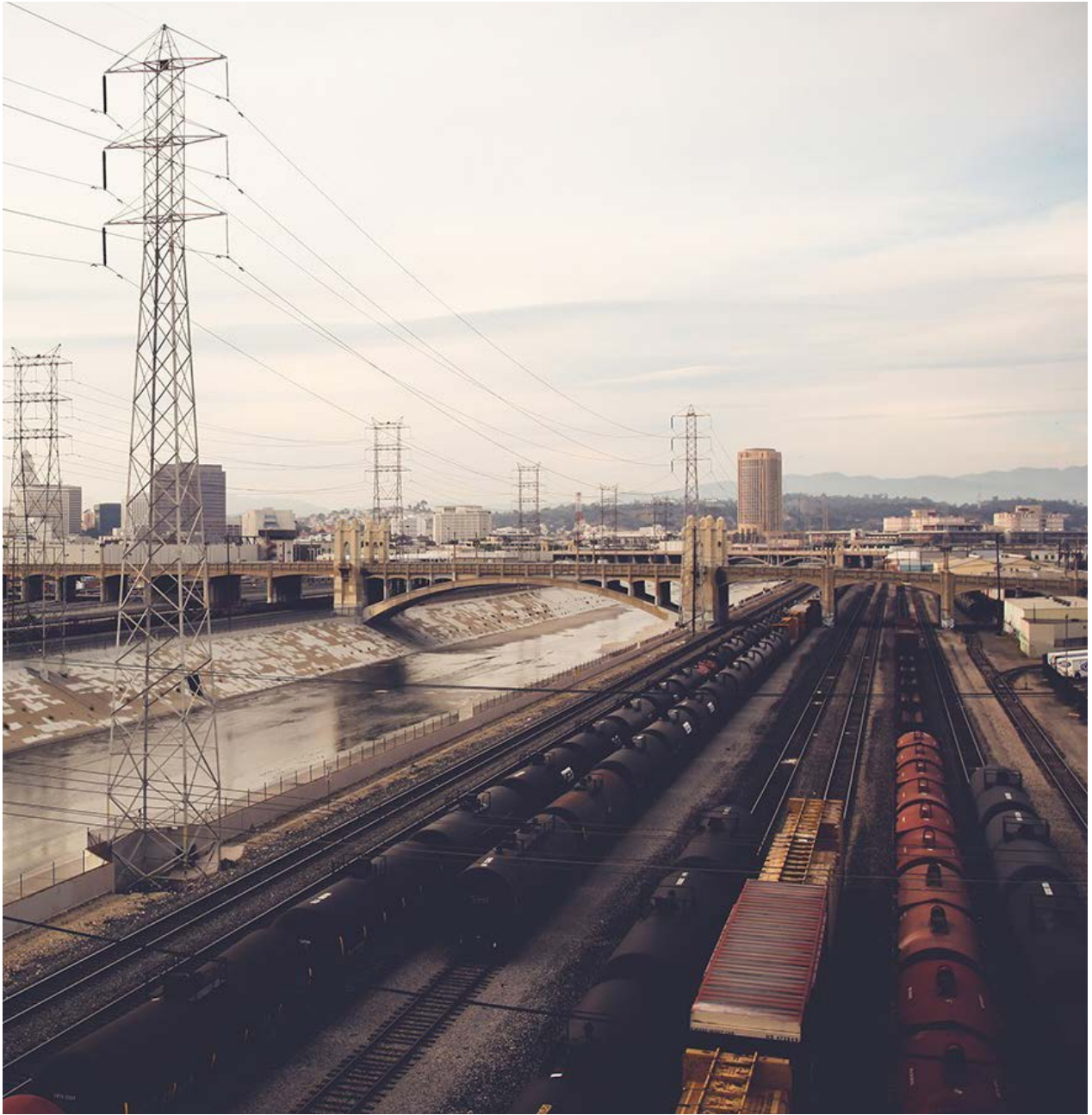


---

<p><b>CIT</b> Internationales Eisenbahntransportkomitee</p> <p><b>CIV</b> Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen</p> <p><b>COTIF</b> Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr</p> <p><b>CTE</b> Fachausschuss für technische Fragen</p> <p><b>CUI</b> Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (Anhang E zum COTIF)</p> <p><b>ECM</b> Für die Instandhaltung zuständige Stelle</p> <p><b>ER</b> Einheitliche Rechtsvorschriften</p> <p><b>ERA</b> Europäische Eisenbahnagentur (European Railway Agency)</p> <p><b>ETV</b> Einheitliche Technische Vorschriften</p> <p><b>EU</b> Europäische Union</p> <p><b>FIATA</b> Internationale Föderation der Spediteurorganisationen</p> <p><b>GCC</b> Golf-Kooperationsrat</p> <p><b>GD MOVE</b> Generaldirektion für Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission</p> <p><b>GOST</b> Technische Normen und Standards der Staaten, entwickelt und verwaltet vom Bundesamt für technische Regulierung und Metrologie, der nationalen Normungsorganisation Russlands und der Mitglied der Internationalen Organisation für Normung (ISO)</p> <p><b>IMDG - CODE</b> Internationaler Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen</p> <p><b>ISO</b> Internationale Organisation für Normung</p> <p><b>IVT</b> Internationaler Verband der Tarifeure</p> <p><b>OSShD</b> Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen</p> <p><b>OTIF</b> Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr</p>	<p><b>RID</b> Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (Anhang C zum COTIF)</p> <p><b>RISC</b> Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit</p> <p><b>SMGS</b> Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (OSShD)</p> <p><b>SMPS</b> Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (OSShD)</p> <p><b>TMD</b> Expertenausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter in der EU</p> <p><b>TSI</b> Technische Spezifikationen für die Interoperabilität</p> <p><b>TSI TAF</b> Technische Spezifikation für die Interoperabilität zu Telematikanwendungen für den Güterverkehr</p> <p><b>UIC</b> Internationaler Eisenbahnverband</p> <p><b>UIP</b> International Union of Wagon Keepers</p> <p><b>UNECE</b> Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen</p> <p><b>UNESCAP</b> Wirtschafts- und Sozialkommission für Asien und den Pazifik der Vereinten Nationen</p> <p><b>UNIFE</b> Verband der europäischen Eisenbahnindustrie</p> <p><b>UNO</b> Organisation der Vereinten Nationen</p> <p><b>WG TECH</b> Arbeitsgruppe des Fachausschusses für technische Fragen</p> <p><b>WZO</b> Weltzollorganisation</p>
--	--

---







**Herausgeber:**  
OTIF - Zwischenstaatliche  
Organisation für den  
internationalen  
Eisenbahnverkehr

Konzept, Gestaltung: Sarah  
Pujol, Valerio Compagnone

---

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

Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Bern

Tel. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11 | [info@otif.org](mailto:info@otif.org) | [www.otif.org](http://www.otif.org)

