



## Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

122. Jahr : Nr. 1 / 2014



### ZUSAMMENFASSUNG

#### News

Teilnahme der OTIF als Beobachter an einer Sitzung der der OSShD, Tiflis 5

Gemeinsamer Workshop der OTIF und ERA, Bonn 6

Teilnahme der OTIF an Tagungen der ECO, Teheran 6

Rücknahme der Erklärungen gemäß Artikel 42 § 1 COTIF 7

#### Entwicklungen im Eisenbahnrecht

TSI TAF 9

44. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter, Genf 12

2. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses, Kopenhagen 14

25. Revisionsausschuss der OTIF 17

Aktualisierung der Liste der Linien 18





## Editorial



Von **François Davenne**,  
Generalsekretär der OTIF

Die OTIF entwickelt sowohl Vertragsrecht als auch technische Rechtsvorschriften. Letztere Komponente gerät trotz ihrer Dynamik und konstanten Evolution zu oft in Vergessenheit.

Dies entspricht ganz den Charaktereigenschaften der Ingenieure, die gänzlich „Macher“ und „Entwickler“ sind, die Themen ihrer Arbeit aber nicht gut erläutern können.

Diese Zeitschrift, die dem Datenaustausch im Güterverkehr und in der Gefahrgutbeförderung gewidmet ist, dient ihnen als Sprachrohr.

**François Davenne**





## Teilnahme der OTIF als Beobachter an einer Sitzung der Expertengruppe der „Kommission für Transportpolitik und Entwicklungsstrategie“ der OSShD Tiflis, 18.-20. Februar 2014

Vom 18. bis zum 20. Februar 2014 hat der Rechtsdienst der OTIF in Tiflis (Georgien) als Beobachter an einer Sitzung der Expertengruppe der „Kommission für Transportpolitik und Entwicklungsstrategie“ der OSShD teilgenommen, die von den georgischen Eisenbahnen organisiert worden war.

Bei der Sitzung wurden die Entwicklung um Umsetzung verschiedener Maßnahmen zur Verbesserung der Güterkorridore der OSShD diskutiert.



Sie hat ebenfalls die Einberufung eines Ausschusses für die Erleichterung im Eisenbahnverkehr für das zweite Halbjahr 2014 angekündigt.

Insbesondere vor dem Hintergrund der Einberufung des Ausschusses für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr war diese Sitzung für die OTIF interessant, da sie sich so ein Bild über die Tätigkeiten anderer internationaler Organisationen in diesem Bereich machen konnte, um diese im Rahmen des eigenen Ausschusses zu nutzen.

Die OTIF konnte feststellen, dass die bei der Tagung angesprochenen Korridore der OSShD (Korridore 4, 6 und 11) zufriedenstellend funktionieren und dass die darin integrieren Netze an ihrer Verbesserung arbeiten, indem nicht nur Aktionspläne vorgeschlagen werden, sondern auch Vorschläge auf Integration neuer Linien in die bereits existenten Korridore gemacht werden.

**Carlos del Olmo**

Vor Teilnehmern der Eisenbahnen aus Armenien, Aserbaidschan, Bulgarien, Estland, Georgien, Ungarn, Kasachstan, Litauen, Moldawien, Polen, Russland und der Ukraine hat die OTIF eine Präsentation über die Erleichterung im Eisenbahnverkehr und Umsetzung der drei OTIF-Korridore gehalten, die mit den Korridoren der Europäischen Union und denen der OSShD verknüpft sind.





## **Gemeinsamer Workshop der OTIF und ERA Bonn, 6. Februar 2014**

Am 6. Februar 2014 hat in Bonn ein gemeinsamer Workshop zwischen ERA und OTIF über die Austauschbarkeit von Reisezugwagen stattgefunden. Hierbei handelt es sich um ein für die Netze sehr wichtiges Element, da es die Austauschbarkeit der Wagen bei der Bildung internationaler Züge bedingt, wie am Beispiel deutscher Wagen in einem französischen Nachtzug.

Denn auch wenn diese Art der Zugbildung mit der Einführung von Triebwagenzügen seltener geworden ist, handelt es sich immer noch um eine im internationalen Verkehr weiterhin sehr verbreitete Praktik, die das Interesse der OTIF an dieser Frage erklärt.

Die sehr fruchtbare Debatte an diesem Tag hat alle Beteiligten auf die Problematik aufmerksam gemacht.

Die Schwierigkeit besteht darin, dass das Regolamento Internazionale delle Carozze (RIC) keine technische Vorschriftensammlung darstellt, die unverändert in eine TSI übertragen werden könnte. Die Entwicklung zusätzlicher technischer Spezifikationen in den TSI könnte sich daher im Hinblick auf eine leichtere Austauschbarkeit von Reisezugwagen als notwendig erweisen. Die Gruppe hat sich daher darauf geeinigt – und das stellte eine weitere Premiere dar – dass man die GEB beauftragen müsste, den genauen Bedarf an technischen Spezifikationen für die Austauschbarkeit von Wagen zu ermitteln. Daraufhin wurde am 24. Februar 2014 ein gemeinsamer ERA/OTIF-Brief verschickt.

Für die Genehmigung/Zulassung zum internationalen Verkehr muss ein Wagen 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).

In Anlehnung an die bei dem Workshop getroffenen Schlussfolgerungen wurde die 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-Merkblätter, Anwendungshandbüchern usw.
4. Analyse des Bedarf an spezifischen Kennzeichnungen.



Die GEB sollte ihre Arbeiten planungsgemäß bis Juni 2014 abgeschlossen haben. Der sich daraus ergebende Vorschlag wird gemeinsam von der Europäischen Kommission, der OTIF und der ERA untersucht und die Ergebnisse der Analyse an die GEB und die ständige technische Arbeitsgruppe der OTIF übermittelt.

**François Davenne**

## **Teilnahme der OTIF an Tagungen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit (ECO) Teheran, 2.-4. März 2014**

Die OTIF hat vom 2. bis 4. März 2014 an einer Tagung der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit (ECO) in Teheran teilgenommen.

Hauptthema waren die zwischen den Mitgliedstaaten Afghanistan, Aserbaidschan, Iran, Kasachstan, Kirgisistan, Pakistan, Tadschikistan, Türkei, Turkmenistan und Usbekistan verkehrenden Containerzüge.

Die OTIF war bei ihrer ersten Teilnahme an einer dieser Tagungen vom Leiter ihres Rechtsdienstes, Herrn del Olmo, vertreten. Die OTIF hat sich an den Debatten in verschiedenen Arbeitsgruppen beteiligt, insbesondere an hochrangigen Arbeitsgruppen zum Thema Containerzüge der ECO.

Ein während einer der Sitzungen aufgetretenes Problem betraf die Verwendung des CIM-Frachtbriefs im pakistanischen Eisenbahnverkehr.

Die OTIF wurde um Lösungsvorschläge gebeten. Daraufhin wurde vorgeschlagen, dass OTIF und CIT gemeinsam ein Ausbildungsseminar organisieren könnten, bei dem die Verwendung des CIM-Frachtbriefs genauer erläutert werden sollte.

Die ECO-Tagung bot eine gute Gelegenheit zur Stärkung der Kontakte mit der in dieser Region sehr bedeutsamen Organisation sowie mit den Eisenbahnen Irans, der Türkei und Pakistans.

Im Rahmen der Beziehungen zwischen OTIF und ECO wurde die OTIF zur Teilnahme an einem Seminar im September 2014 in Teheran mit Beteiligung u. A. der iranischen Eisenbahn eingeladen.

**Carlos del Olmo**



## Rücknahme der Erklärungen gemäß Artikel 42 § 1 COTIF

Artikel 42 COTIF sieht vor, dass jeder Mitgliedstaat jederzeit erklären kann, bestimmte Anhänge des Übereinkommens insgesamt oder Teile davon nicht anzuwenden.

In einer am 3. Februar 2014 eingereichten Urkunde hat Frankreich seine Erklärung betreffend den Anhang APTU mit sofortiger Wirkung zurückgenommen. Am 4. März 2014 hat es eine weitere Urkunde eingereicht, mit der die Erklärung betreffend Anhang CUI mit sofortiger Wirkung zurückgenommen wurde. Die Rücknahme der Erklärung betreffend die Nichtanwendung des Anhangs ATMF sollte innerhalb der nächsten Monate erfolgen.

Bislang haben **17 Mitgliedstaaten** der OTIF, die gleichzeitig auch EU-Mitgliedstaaten sind, ihre Erklärungen zurückgenommen. Bei diesen Staaten handelt es sich um Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Griechenland, Lettland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Slowenien und Ungarn.

Grund für die Rücknahme der Erklärungen ist die am 23. Juni 2011 zwischen Europäischer Union und OTIF geschlossene Vereinbarung über den Beitritt der EU zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980, in der Fassung des Protokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (COTIF 1999).

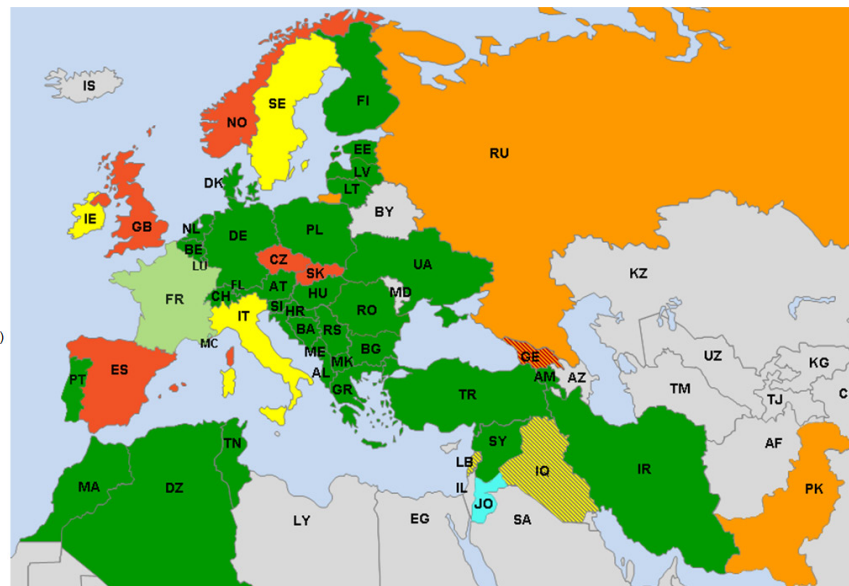
Für einen allgemeinen Überblick über den Anwendungsbereich des COTIF und die Vorbehalte, **siehe nachfolgende Karte und zusammenfassende Tabelle auf der nächsten Seite.**



### Champ d'application géographique de la COTIF et ses appendices Geografischer Anwendungsbereich des COTIF und dessen Anhänge Geographical scope of COTIF and its appendices

État au 4 mars 2014  
Stand 4. März 2014  
Situation on 4<sup>th</sup> March 2014

- Tous les appendices de la COTIF (33)  
Alle Anhänge des COTIF (33)  
All COTIF appendices (33)
- Sans ATMF (2)  
Ohne ATMF (2)  
Without ATMF (2)
- Sans CUI/APTU/ATMF (5)  
Ohne CUI/APTU/ATMF (5)  
Without CUI/APTU/ATMF (5)
- Sans CUV/CUI/APTU/ATMF (1)  
Ohne CUV/CUI/APTU/ATMF (1)  
Without CUV/CUI/APTU/ATMF (1)
- Sans CIV/RID/UV/CUI/APTU/ATMF (2)  
Ohne CIV/RID/UV/CUI/APTU/ATMF (2)  
Without CIV/RID/UV/CUI/APTU/ATMF (2)
- COTIF 1999 pas encore ratifiée (3)  
COTIF 1999 noch nicht ratifiziert (3)  
COTIF 1999 not yet ratified (3)
- Suspension de la qualité de membre (2)  
Ruhe der Mitgliedschaft (2)  
Membership suspended (2)
- Membres associés (1)  
Assoziierte Mitglieder (1)  
Associate Members (1)





# Tabellarische Übersicht des Anwendungsbereichs des COTIF und dessen Anhänge

	CIV	CIM	RID	CUV	CUI	APTU	ATMF	Noch nicht ratifiziert	Kommentare
AL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
DZ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
AM	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
AT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Juli 2011 zurückgenommen
BE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 8. Februar 2012 zurückgenommen
BA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 17. Dez. 2012 zurückgenommen
BG	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
HR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
CZ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
DK	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 7. Juli 2011 zurückgenommen
EE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 9. August 2013 zurückgenommen
FI	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Juli 2011 zurückgenommen
FR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen APTU mit Wirkung zum 3. Februar 2014 und gegen CUI mit Wirkung zum 4. März 2014 zurückgenommen
GE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI mit Wirkung zum 1. Januar 2012 und gegen APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Januar 2013 zurückgenommen
DE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 13. Sept. 2011 zurückgenommen
GR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 16. Febr. 2012 zurückgenommen
HU	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
IR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
IQ									OTIF-Mitgliedschaft ausgesetzt
IE								✓	
IT								✓	
LV	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 28. April 2013 zurückgenommen
LB									OTIF-Mitgliedschaft ausgesetzt
FL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
LT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 10. Nov. 2011 zurückgenommen
LU	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 11. Januar 2012 zurückgenommen
MK	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MC	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
ME	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
NL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Januar 2012 zurückgenommen
NO	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
PL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
PT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Januar 2012 zurückgenommen
RO	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 13. Mai 2013 zurückgenommen
RU	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. März 2013 zurückgenommen
RS	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Anwendung nur auf bestimmten Linien
SK	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SI	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
ES	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 19. Okt. 2012 zurückgenommen
CH	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
SY	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TN	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
UA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Anwendung nur auf bestimmten Linien
PK	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Anwendung nur auf bestimmten Linien
GB	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
EU	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		



Stand  
4. März 2014

OTIF- und EU-Mitgliedstaat  
 nur OTIF-Mitgliedstaat





## TSI TAF

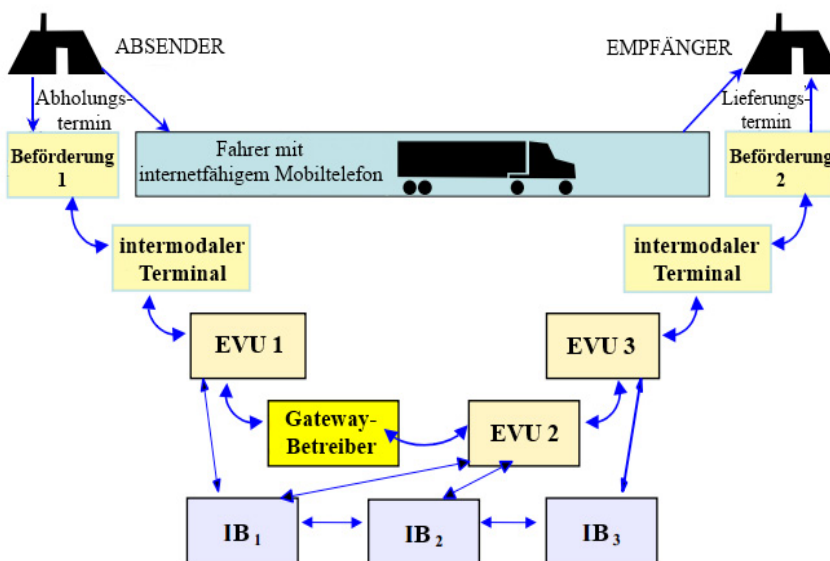
### Einleitung

Mit diesem Artikel sollen die Grundsätze der technischen Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem Telematikanwendungen für den Güterverkehr (TSI TAF), die als Verordnung (EG) Nr. 62/2006 erlassen wurde und ihre Bedeutung für den internationalen Eisenbahnverkehr erläutert werden.

### Beschreibung des Problems

Das nachfolgende Diagramm zeigt im Vergleich eine Güterbeförderung auf der Straße und eine Güterbeförderung auf der Schiene. Bei der Beförderung von Gütern auf der Schiene gibt es verschiedene Schnittstellen zwischen den diversen Beteiligten (Absender, EVU, IB usw.). Die Zusammenarbeit zwischen diesen Stellen geht Hand in Hand mit dem für einen erfolgreichen Ablauf der Beförderungskette nötigen Informationsaustausch. Im Straßenverkehr wird der Datenaustausch zwischen Absender, Empfänger und Beförderungsunternehmen geregelt, im Schienenverkehr ist dieser Informationsaustausch aufgrund der zahlreichen Schnittstellen, wie auf Abbildung 1 zu erkennen, deutlich komplexer.

Abbildung 1: Schlüsselschnittstellen im Güterverkehr<sup>1</sup>



Zum Zweck der Vereinfachung des Schienengüterverkehrs haben verschiedenen Stellen (Kunden, EVU, IB usw.) begonnen, diverse IT-Systeme für den Austausch von mit der Beförderungskette in Verbindungen stehenden Daten zu entwickeln. Unglücklicherweise wurden diese Systeme ohne enge internationale Zusammenarbeit entwickelt, was zu der aktuellen, nicht standardisierten Situation geführt hat:

- mit den meisten Systemen können Daten national, nicht aber international ausgetauscht werden
- die Daten werden meist in unterschiedlichen Formaten generiert und sind für andere Systeme, die dieses Datenformat nicht unterstützen, nicht lesbar

<sup>1</sup> BERGER, R. AEIF, „TELEMATIC APPLICATIONS“ subsystem for Freight Services: FIGURES AND SEQUENCE DIAGRAMS OF THE TAF TSI MESSAGES. 2004.

- jedes System wurde für unterschiedliche Zwecke entwickelt (einige EVU haben sich auf die Entwicklung von IT-Anwendungen für den Betrieb und die Verwaltung von Wagen konzentriert, andere auf Systeme zur Verwaltung von Geschäftsprozessen usw.)

In der Vergangenheit gab es einige Versuche, eine gemeinsame Plattform für den internationalen Datenaustausch zu schaffen, aber nur einige wenige Einrichtungen haben an diesen Projekten teilgenommen. Dies hat dazu geführt, dass wir heute über zahlreiche unterschiedliche Datenaustauschsysteme im Eisenbahngüterverkehr verfügen, die i.d.R. nicht miteinander kompatibel sind, und es keine standardisierte Umgebung für den Datenaustausch (hauptsächlich beim internationalen Datenaustausch) gibt.

Diese Tatsache ist mit den Zielen der Eisenbahnpolitik der EU unvereinbar, da diese durch technische Harmonisierung die Interoperabilität der nationalen Eisenbahnsysteme sicherstellt. Ziel der EU ist die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Eisenbahnraums. Das Interoperabilitätskonzept und dessen Umsetzungsmodalitäten sind in der **europäischen Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft** festgelegt.

Diese Richtlinie legt die Bedingungen fest, die für die Gewährleistung der Interoperabilität innerhalb der EU eingehalten sein müssen.

Diese Bedingungen sind in der entsprechenden **TSI (technischen Spezifikation für die Interoperabilität)** für jedes der folgenden Teilsysteme enthalten: Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, Fahrzeuge (strukturelle Teilsysteme) sowie Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung, Instandhaltung, Telematikanwendungen für den Güterverkehr (funktionale Teilsysteme).

Hiermit kommen wir zur **TSI TAF (Telematikanwendungen für den Güterverkehr)**, die als **Verordnung (EG) Nr. 62/2006** der Kommission erlassen wurde.

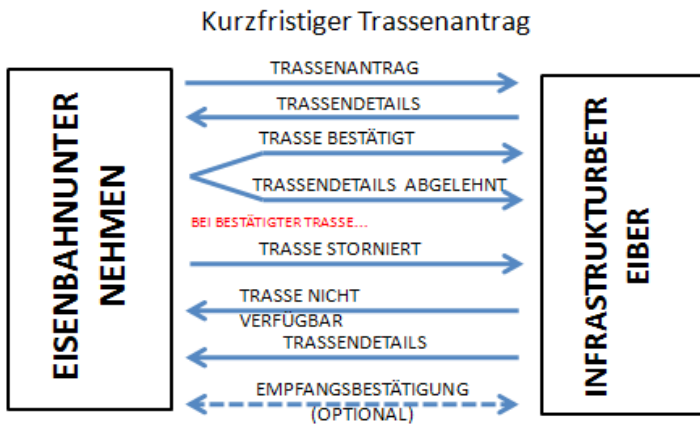
Die TSI TAF wurde zum Zweck der Erleichterung des internationalen Informationsaustauschs im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr entwickelt. Sie legt die funktionalen und technischen Standards für den Informationsaustausch zwischen IB, EVU und sonstigen Stakeholdern fest. Ein derartig vereinheitlichter Informationsaustausch sollte erheblich zur Effizienzsteigerung, Servicequalität, Reduktion der Kosten für die Güterabwicklung und Verbesserung der Kundeninformation beitragen.

Das Konzept für die Einrichtung einer einheitlichen Plattform für den Datenaustausch im Güterverkehr innerhalb der EU im Rahmen der TSI TAF umfasst folgende Punkte:



Abbildung 2: Kurzfristiger Trassenantrag funktioneller Datenfluss

tenbank wird für die dynamische Tourenplanung verwendet



### 3. Gemeinsame Schnittstelle

Heutzutage bestehen verschiedene IT-Systeme, die Meldungen in unterschiedlichen Formaten ausgeben. Die TSI TAF schreibt daher die Verwendung einer sogenannten **gemeinsamen Schnittstelle** verbindlich vor. Diese Schnittstelle sollte gewährleisten, dass alle für die Umsetzung der TSI TAF benötigten Systeme (EVU, IB, intern angewendete Systeme, Datenbanken usw., s. *Abbildung 3*) durch ein standardisiertes Nachrichtenformat miteinander kommunizieren können. Aufgrund der Verwendung der gemeinsamen Schnittstelle können die nicht standardisierten internen Systeme nicht länger verwendet werden. Die gemeinsamen Schnittstellen wandeln den Datenoutput der internen Systeme in das Format einer standardisierte TAF-Meldung um, die als Input für andere, bislang damit inkompatible interne Systeme verwendet werden kann.

### 1. Die TSI TAF legt die Verfahren und Protokolle für den Datenaustausch für folgende Funktionen fest:

- Frachtbriefdaten
- Kurzfristiger Trassenantrag (*Abbildung 2* zeigt ein Beispiel für den Datenfluss)
- Zugvorbereitung
- Prognose zur Zugfahrt
- Information über Verkehrsunterbrechung
- Abfragen zum Zugstandort
- Ladung PÜZ/PAZ
- Berichtswesen Wagenbewegung
- Berichtswesen Wagenübergang

Dies bedeutet eine harmonisierte Definition der folgenden Parameter:

- **Wann** (präziser Zeitpunkt in einem spezifischen Verfahren)
- **Was** (Art der Information und Inhalt)
- **Wer** (Partner) und
- **Wie** (Format) in dem die Daten zwischen den Partnern auszutauschen sind.

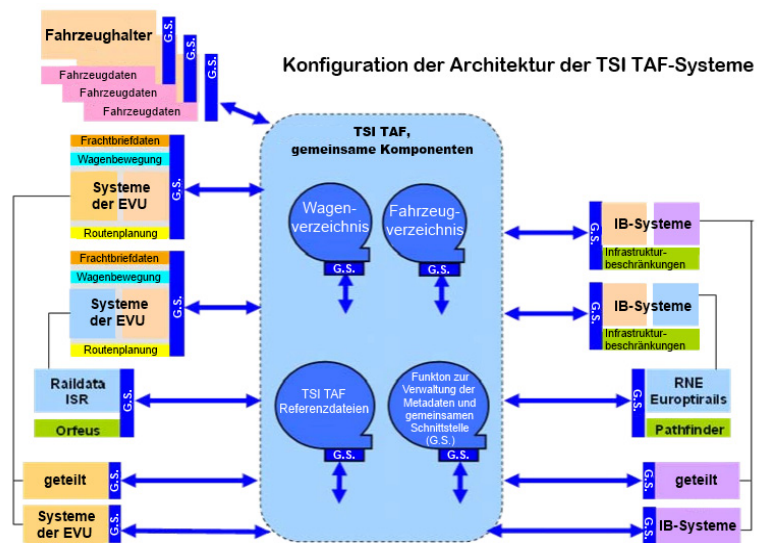
### 2. Datenbanken

Um die Daten für die vorgeschriebenen Meldungen zu erhalten (z.B. Ortsangabe, technische Spezifikation des Wagens usw.) schreibt die TSI TAF auch ergänzende Datenbanken vor, die von den unterschiedlichen in der TSI TAF beteiligten Stellen einzurichten sind:

- Datenbank für Mitteilungen der Infrastrukturbeschränkungen - diese Datenbank zu den Beschränkungen auf dem Netz ist vom IB zu erstellen
- Referenzdateien - diese beinhalten die Ortsangabe, die Angabe des Unternehmens usw. innerhalb der EU
- Datenbank der Fahrzeugreferenzdaten - diese beinhaltet administrative und technische Daten zu den Wagen
- Betriebsdatenbank für Wagen und Intermodaleinheiten (WIMO) - diese Datenbank wird für die Speicherung und Bereitstellung der für betriebliche Zwecke und die Verfolgung von Wagen notwendigen Daten benutzt
- Tourenplan für Wagen/Intermodaleinheiten - diese Da-

Der Umsetzungsprozess der TSI TAF innerhalb der EU ist in vollem Gange. Die europäischen EVU und IB haben gemeinsam Einrichtungen wie RAILDATA (Verband aus EVU) und RNE (Verband aus IB) geschaffen, um die von der TSI TAF vorgeschriebenen Anwendungen zu entwickeln.

Abbildung 3: Allgemeine Architektur der TSI TAF<sup>2</sup>



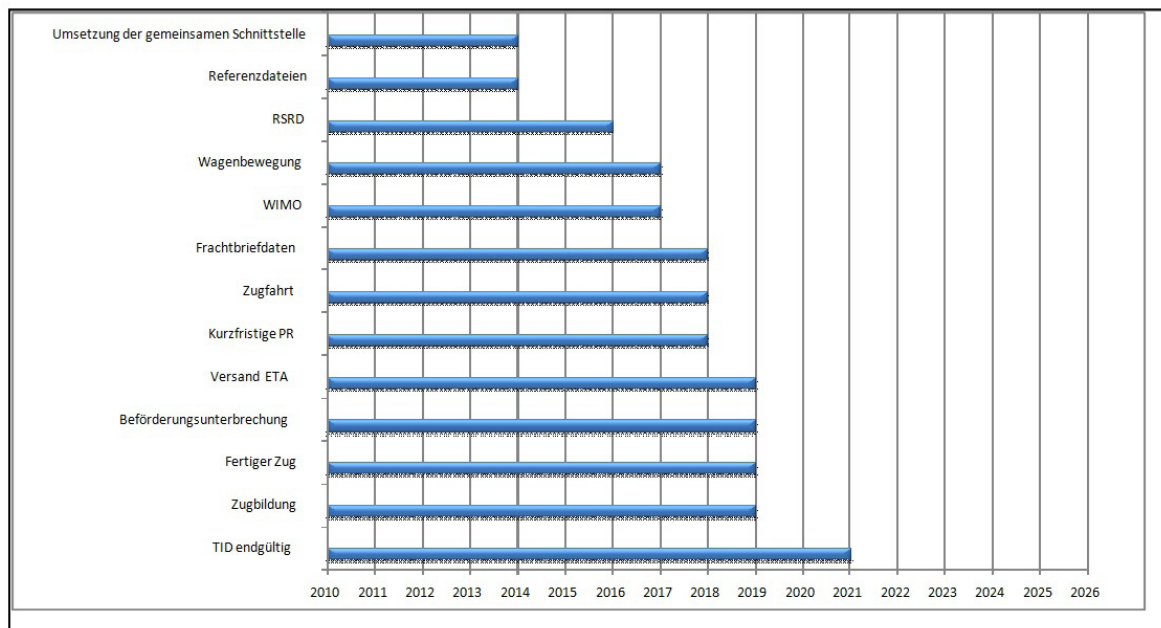
Der Sektor selbst ist ebenfalls aktiv und hat die RSRD2-Datenbank entwickelt, die nicht nur für die Zwecke der TSI TAF verwendet werden kann, sondern auch über zusätzliche Funktionen verfügt, mit denen den grundlegenden Anforderungen der Stakeholder entsprochen werden kann. Die CCG-UIC (Common Component Group) wurde beauftragt, die gemeinsame Schnittstelle und die Referenzdateien zu entwickeln.

Kürzlich wurden zahlreiche interne IT-Systeme der EVU und IB aktualisiert, um den Anforderungen der TSI TAF zu entsprechen. Die Umsetzung vollzieht sich i.d.R. in den folgenden Etappen:

<sup>2</sup> ERA. STRATEGIC EUROPEAN DEPLOYMENT PLAN FOR THE EUROPEAN-WIDE IMPLEMENTATION OF THE TECHNICAL SPECIFICATION FOR INTEROPERABILITY TELE-MATIC APPLICATIONS FOR FREIGHT (TAF TSI); Deliverable 3 – Overall TAF system development plan from-concept-to-delivery, 2007.



Abbildung 4: Angestrebte Umsetzungsdaten<sup>3</sup>



1. Anpassung der nationalen IT-Systeme der EVU und IB an die TSI TAF
2. Einrichtung der gemeinsamen Schnittstelle
3. Einrichtung der vorgeschriebenen ergänzenden Datenbanken.

Gemäß dem Rahmenplan (Masterplan) zur Umsetzung der TSI TAF wird die vollständige Umsetzung bis 2021 erwartet, wobei die meisten Funktionen bis 2019 umgesetzt werden sollten.

#### Die Bedeutung der TSI TAF außerhalb der EU

Auch die Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten haben Eisenbahnverbindungen mit der EU. Die OTIF befasst sich daher mit der Frage, wie die Nicht-EU-OTIF-Staaten an dem standardisierten Datenaustausch im internationalen Eisenbahnverkehr teilnehmen können. Die meisten für die Umsetzung der TSI TAF nötigen IT-Anwendungen sind für Nicht-EU-Staaten offen zugänglich, so dass die technischen Lösungen kein Problem darstellen sollten. Schwieriger sind der Aspekt der Finanzierung der Umsetzung und die Frage, ob die Gesamtheit der von der TSI TAF vorgeschriebenen Meldungen umzusetzen ist. Problematisch ist dies, da die Meldungen der TSI TAF auf dem Grundsatz der Interoperabilität beruhen, der Hand in Hand geht mit der Liberalisierung des EU-Eisenbahnmarktes, einer Entwicklung, die nicht zwangsläufig auch in den allen Nicht-EU-OTIF-Staaten anzutreffen ist.

Nichtsdestoweniger besteht der Bedarf an Informationen zur Interoperabilität schon von jeher und das einheitliche Konzept der TSI TAF bietet eine auch für Nicht-EU-Staaten sehr interessante Plattform für den Datenaustausch im internationalen Eisenbahnverkehr.

Link zur TSI TAF: [bitte klicken Sie hier ! @](#)

Link zu dem diese Frage betreffenden Teil der ERA-Website: [bitte klicken Sie hier ! @](#)

<sup>3</sup> European Railway Agency. TAF-TSI Master Plan – v4.0. 2013.



## 44. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter (Genf, 25. November bis 4. Dezember 2013)

Vom 25. November bis 4. Dezember 2013 fand unter dem Vorsitz von Herrn Jeff Hart, Leiter der Gefahrgut-Abteilung im Verkehrsministerium des Vereinigten Königreichs, die 44. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter statt, bei der 21 stimmberichtigte Staaten, 1 Beobachter-Staat und 27 Nichtregierungsorganisationen vertreten waren. Da alle Beschlüsse des UN-Expertenunterausschusses Auswirkungen auf die Gefahrgutvorschriften der einzelnen Verkehrsträger haben, war neben der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) auch die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) als Verkehrsträgerorganisation vertreten. Dies war die zweite Sitzung des Bienniums 2013/2014, deren Beschlüsse im Rahmen der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter von der OTIF in die Ausgabe 2017 des RID und der UNECE in die Ausgabe 2017 des ADR und des ADN übernommen werden.

### **Klarstellung der Begriffsbestimmung von «Druckgaspackung» (UN 1950)**

Auf Antrag Frankreichs wurde in der Begriffsbestimmung von «Druckgaspackung» eine Klarstellung vorgenommen, dass es sich bei einem Aerosol um einen Gegenstand handelt. Die Praxis zeigt, dass Druckgaspackungen fälschlicherweise als Innenverpackung einer zusammengesetzten Verpackung angesehen werden, die den auszustoßenden Stoff und das Treibgas selbst enthält. Dies kann insbesondere zu Schwierigkeiten bei der Zulassung von Verpackungen für die Beförderung von Aerosolen führen.

### **Beförderung von halogenierten Monometyldiphenylmethanen, die Dioxine bilden können**

Halogenierte Monometyldiphenylmethane haben ähnliche chemische und ökotoxikologische Eigenschaften wie polychlorierte Biphenyle (PCB) und polychlorierte Terphenyle (PCT) und können bei einem Brand Dioxine bilden. Definitionsgemäß sind sie jedoch weder PCB noch PCT, so dass sie nicht der UN-Nummer 3151 oder 3152 zugeordnet werden können. In der europäischen Richtlinie 96/59/EG über die Beseitigung polychlorierter Biphenyle und polychlorierter Terphenyle (PCB/PCT) werden verschiedene halogenierte Monometyldiphenylmethane jedoch als PCB angesehen.

Der UN-Expertenunterausschuss stimmte einem Antrag Deutschlands zu, die UN-Nummern 3151 und 3152 auf halogenierte Monometyldiphenylmethane auszudehnen.

### **Aufnahme von Vorschriften für die Beförderung von Speichersystemen für adsorbiertes Ammoniak**

Automobilzulieferer haben eine neue Technologie zur Reduzierung von Stickoxiden in Abgasen entwickelt. Bei die-

sen Systemen wird die Eigenschaft bestimmter Salze genutzt, wasserfreies Ammoniak zu adsorbieren und es bei ausreichender Temperaturerhöhung wieder abzugeben und in das Abgassystem einzubringen. Das am meisten für diese Anwendung verwendete Salz ist Strontiumchlorid.

Bei der Klassifizierung für Zwecke der Beförderung sind folgende Eigenschaften zu berücksichtigen, die anhand von Versuchen ermittelt wurden:

- Der Stoff erfüllt die Eigenschaften für umweltgefährdende feste Stoffe (Klasse 9).
- Es handelt sich um einen mit Wasser reagierenden festen Stoff, der bei Berührung mit Wasser in Mengen, die denen der Klasse 4.3 entsprechen, Ammoniak freisetzt. Allerdings wird diese Gefahr in den einzelnen Klassen der Gefahrgutregelwerke nicht abgebildet, da es sich bei den freigesetzten Gasen nicht um entzündbare Gase handelt. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass Ammoniak nur bei geringen Mengen Wasser freigesetzt wird. Da Ammoniak löslich ist, wird es in größeren Mengen Wasser aufgelöst, so dass keine Freisetzung mehr zu beobachten ist.
- Bei normalen Temperaturen wird kein Ammoniak freigesetzt.

Bei der ersten Behandlung dieser Frage im UN-Expertenunterausschuss im Juni 2013 war von verschiedenen Delegationen die Meinung geäußert worden, dass diese Stoffe unter die neuen Kriterien für adsorbierte Gase fallen könnten. Wegen der Adsorptionseigenschaften und der Verpackung könnte jedoch auch eine Freistellung von diesen Kriterien ins Auge gefasst werden.

Der UN-Expertenunterausschuss nahm einen von Frankreich vorgelegten Entwurf einer Sondervorschrift an, die den UN-Nummern 1005 (Ammoniak, wasserfrei) und 3516 (adsorbiertes Gas, giftig, ätzend, n.a.g.) zugeordnet wird. Bei Einhaltung der in dieser Sondervorschrift festgelegten Druckobergrenzen für bestimmte Temperaturen, Massenbegrenzungen und Anforderungen an die Gefäße, brauchen die übrigen Vorschriften des RID/ADR/ADN nicht beachtet zu werden.

### **Sondervorschrift für ortsbewegliche Tanks TP 23**

Die Sondervorschrift TP 23, welche die Festlegung besonderer Bedingungen durch die zuständige Behörde fordert, ist momentan nur der UN-Nummer 1966 (Wasserstoff, tiefgekühlt, flüssig) zugeordnet. Die von den zuständigen Behörden festgelegten Bedingungen können von Land zu Land und zwischen den einzelnen Verkehrsträgern sehr unterschiedlich sein, was zu Schwierigkeiten im internationalen und intermodalen Verkehr führt. Nach Ansicht des Europäischen Industriegase-Verbands (EIGA) wäre es bes-



ser, diese besonderen Bedingungen, sofern sie überhaupt erforderlich sind, in den UN-Modellvorschriften einheitlich festzulegen. EIGA äußerte jedoch auch die Ansicht, dass alle notwendigen Anforderungen bereits durch die Anweisung für ortsbewegliche Tanks T 75, die diesem Stoff zugeordnet ist, geregelt sind.

Der UN-Expertenunterausschuss nahm den Antrag des EIGA an, die TP 23 vollständig zu streichen.

#### **Verweis auf ISO-Normen in Abschnitt 6.2.2**

Die Inbezugnahme der folgenden überarbeiteten ISO-Normen für den Bau und die Prüfung von Gasflaschen aus Verbundwerkstoffen wurde vom UN-Expertenunterausschuss genehmigt:

- ISO 11119-1:2012 Gasflaschen – Wiederbefüllbare Flaschen und Großflaschen aus Verbundwerkstoffen – Auslegung, Bau und Prüfungen – Teil 1: Umfangsumwickelte faserverstärkte Flaschen und Großflaschen aus Verbundwerkstoffen bis 450 l
- ISO 11119-2:2012 Gasflaschen – Wiederbefüllbare Gasflaschen und Großflaschen aus Verbundwerkstoffen – Auslegung, Bau und Prüfung – Teil 2: Vollumwickelte, faserverstärkte Gasflaschen und Großflaschen bis 450 l aus Verbundwerkstoffen mit lasttragenden metallischen Linern
- ISO 11119-3:2013 Gasflaschen – Wiederbefüllbare Gasflaschen und Großflaschen aus Verbundwerkstoffen – Auslegung, Bau und Prüfung – Teil 3: Vollumwickelte, faserverstärkte Gasflaschen und Großflaschen bis 450 l aus Verbundwerkstoffen mit nicht-lasttragenden metallischen oder nichtmetallischen Linern.

Da der Anwendungsbereich dieser drei Normen nun auch Großflaschen mit einem Fassungsraum von bis zu 450 Litern umfasst, werden die Normen nicht nur in dem für UN-Flaschen geltenden Absatz 6.2.2.1.1, sondern auch in dem für UN-Großflaschen anwendbaren Absatz 6.2.2.1.2 aufgenommen.

Um Zweifelsfälle auszuräumen, ob die Begriffsbestimmung von «Großflasche» in Abschnitt 1.2.1 auch Großflaschen aus Verbundwerkstoffen umfasst, wurde diese Begriffsbestimmung leicht angepasst.

#### **Verwendung von saugfähigem Material und Polstermaterial in Verpackungen für freigestellte Mengen**

Der Abschnitt 3.5.2 b) des RID/ADR/ADN sieht vor, dass bei Versandstücken für freigestellte Mengen, in denen flüssige Stoffe befördert werden, in der Zwischenverpackung genügend saugfähiges Material enthalten sein muss, um den gesamten Inhalt der in die Zwischenverpackung eingesetzten Innenverpackungen aufzunehmen. Verschiedene Empfänger von Versandstücken mit freigestellten Mengen verwenden die Zwischenverpackungen für die Lagerung der Produkte und möchten das saugfähige Material zusammen mit der Außenverpackung entsorgen.

Ohne das Schutzziel der Vorschrift (Aufnahme der gesam-

ten in der Außenverpackung enthaltenen flüssigen Stoffe durch saugfähiges Material) ändern zu wollen, schlug der internationale Chemieverband ICCA vor, die Einbringung des saugfähigen Materials anstelle in der Zwischenverpackung auch in der Außenverpackung zuzulassen. Dieser Antrag wurde vom UN-Expertenunterausschuss angenommen.

#### **Nächste Sitzung**

Die 45. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter wird vom 23. Juni bis 2. Juli 2014 in Genf stattfinden.

**Jochen Conrad / Katarina Guricová**



## 2. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Kopenhagen, 18. bis 22. November 2013)

Vom 18. bis 22. November 2013 fand unter dem geteilten Vorsitz von Herrn Helmut Rein (Deutschland) und Frau Caroline Bailleux (Belgien) in Kopenhagen die zweite Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses statt.

23 Staaten, die Europäische Kommission, die Europäische Eisenbahn-Agentur (ERA) und das Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sowie 6 nichtstaatliche internationale Organisationen waren an dieser Tagung vertreten.

### Harmonisierung des RID mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

Das Hauptthema dieser Sitzung der Arbeitsgruppe war die Harmonisierung des RID mit der 18. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter sowie die Genehmigung der in den zwei letzten Jahren von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung angenommenen Änderungen. Als Grundlage für die Entscheidungen diente ein vom Sekretariat der OTIF vorbereitetes konsolidiertes Dokument mit allen angenommenen Texten. Darüber hinaus musste die Arbeitsgruppe die Entscheidungen der Herbst-Tagung der WP.15 (UNECE-Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter), die eventuell einen Einfluss auf das RID haben könnten, erwägen.

### Flexible Schüttgut-Container

In der letzten Ausgabe dieser Zeitschrift hatten wir über die Entscheidung der Gemeinsamen Tagung berichtet, die Vorschriften für flexible Schüttgut-Container, die bereits in die 17. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter aufgenommen wurden, auch für das RID/ADR/ADN vorläufig anzunehmen. Der internationale Verband für gefährliche Güter und Container (IDGCA) war jedoch aufgefordert worden, die Kippprüfung gemäß ECE-Regelung Nr. 111 (einheitliche technische Vorschriften für die Überrollstabilität von Tankfahrzeugen) durchzuführen und die Ergebnisse dieser Prüfung der WP.15 vorzulegen.

Bei der Behandlung der Prüfergebnisse in der WP.15 wurde keine vollständige Zufriedenheit erreicht. Die Vertreter der Staaten hätten sich gewünscht, dass die Kippprüfung an einem bis zu seiner höchstzulässigen Masse beladenen Fahrzeug durchgeführt worden wäre und dass die Container bis zu ihrer maximalen Höhe beladen gewesen wären. Es wurde darauf hingewiesen, dass das verwendete Ladegut (feuchter Sand) nicht repräsentativ für die zur Beförderung vorgesehenen pulverförmigen trockenen Stoffe sei. Darüber hinaus war nicht offensichtlich, dass die starren Seitenwände des Fahrzeugs eine Höhe von zwei Drittel der Höhe des Containers erreichten.

Aus diesen Gründen beschloss die ständige Arbeitsgruppe, alle Vorschriften betreffend flexible Schüttgut-Container in eckige Klammer zu setzen, bis IDGCA den Nachweis er-

bracht hat, dass flexible Schüttgut-Container in der Lage sind, die in Unterabschnitt 6.11.5.3 vorgeschriebenen Baumusterprüfungen zu bestehen. Hierzu sollte IDGCA der nächsten Gemeinsamen Tagung den in Unterabschnitt 6.11.5.4 geforderten Prüfbericht vorlegen.

### Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter als Hand- und Reisegepäck oder in oder auf Fahrzeugen (Auto im Reisezug)

Seit der Ausgabe 2011 des RID sind die Vorschriften bezüglich der Beförderung gefährlicher Güter als Hand- und Reisegepäck in Kapitel 7.7 im Detail geregelt. Während in Unterabschnitt 1.1.3.8 geregelt wird, welche Freistellungen des Abschnitts 1.1.3 für die Beförderung als Hand- und Reisegepäck gelten, werden die anwendbaren Freistellungen im Kapitel 7.7 ausformuliert, damit das Eisenbahnpersonal und die Reisenden alle anwendbaren Vorschriften an einem Ort finden.



Im Zusammenhang mit der Harmonisierung des RID mit der 18. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter war beschlossen worden, einen neuen Unterabschnitt betreffend Freistellungen für Leuchtmittel, die gefährliche Güter enthalten, aufzunehmen. Die Arbeitsgruppe war sich einig, dass diese Freistellungen, sofern sie für die Beförderung als Handgepäck, Reisegepäck oder in oder auf Fahrzeugen (Auto im Reisezug) relevant sein können, sowohl in Unterabschnitt 1.1.3.8 als auch in Kapitel 7.7 wiedergespiegelt werden müssen. Betreffend die Art, wie dies geschehen sollte, waren die Meinungen geteilt. Während einige Vertreter es bevorzugten, den gesamten neuen Unterabschnitt in Kapitel 7.7 abzubilden, damit auch neue Leuchtmittel abgedeckt werden, die sich an Bord von in Reisezügen beförderten Fahrzeugen von Unternehmern befinden können, plädierten andere dafür, in Kapitel 7.7 le-



diglich einen Verweis auf die Freistellungen des Abschnitts 1.1.3 aufzunehmen.

Schließlich wurde vereinbart, im Mai 2014 eine Arbeitsgruppe einzuberufen, bei der eine Trennung der für die Beförderung von Hand- und Reisegepäck einerseits und die gewerbliche Beförderung in Reisezügen (z.B. Auto im Reisezug) andererseits geltenden Bestimmungen herbeigeführt werden könnte.

#### **Überprüfung des nächsten Prüfdatums bei Tankcontainern, ortsbeweglichen Tanks und MEGC**

Gemäß Absatz 1.4.2.2.1 d) hat der Beförderer die Pflicht sich zu vergewissern, dass die Frist für die nächste Prüfung von Tanks noch nicht überschritten ist. Für Kesselwagen und Batteriewagen stellt dies kein Problem dar, weil das Datum der nächsten Prüfung auf beiden Seiten des Kesselwagens oder Batteriewagens anzugeben ist. Bei Tankcontainern, ortsbeweglichen Tanks und MEGC befindet sich diese Information jedoch auf dem Tankschild und kann meistens nur dann eingesehen werden, wenn der Tragwagen bestiegen wird.

Um die Probleme bei der Kontrolle des Datums der nächsten Prüfung zu überwinden, hatte Schweden dem UN-Expertenunterausschuss einen Antrag unterbreitet, wonach auch bei ortsbeweglichen Tanks und UN-MEGC das Datum der nächsten Prüfung auf beiden Seiten des Tanks anzugeben wäre. Da der UN-Expertenunterausschuss diesen Antrag abgelehnt hatte, schlug Schweden der ständigen Arbeitsgruppe vor, die Möglichkeit des Beförderers gemäß Absatz 1.4.2.2.2, auf die von anderen Beteiligten zur Verfügung gestellten Informationen vertrauen zu können, auf die Überprüfung der Einhaltung bzw. Überschreitung der Frist für die nächste Prüfung zu erweitern.

Obwohl manche Staatenvertreter die praktische Umsetzung einer solchen Vorschrift als problematisch ansahen, da nicht klar sei, wie der Beförderer zu der konkreten Information gelangen solle, nahm die Arbeitsgruppe den Antrag Schwedens an, mit dem Hinweis, dass die Weitergabe der Information auch vertraglich geregelt werden könnte.

#### **Ausdehnung der Anforderung von Crash-Puffern**

Sehr gefährlichen Stoffen – wie giftige und entzündbare Gase der Klasse 2 oder Stoffe der Verpackungsgruppe I der Klassen 3 bis 8, die im flüssigen Zustand befördert werden – ist im RID die Sondervorschrift TE 22 zugeordnet. Dies bedeutet, dass die Kesselwagen, in denen diese Stoffe befördert werden, mit Energieverzehrelementen (Crash-Puffern) ausgerüstet sein müssen, die in der Lage sind, eine Energie von mindestens 800 kJ je Wagenende aufzunehmen.

Bereits bei der ersten Tagung der Arbeitsgruppe im November 2012 war im Zusammenhang mit dem Eisenbahnunfall im Rangierbahnhof Kijfhoek (Niederlande) darüber diskutiert worden, ob es nicht sinnvoll wäre, die Sondervorschrift TE 22 auf weniger gefährliche Stoffe auszudehnen. Bei dieser Sitzung der Arbeitsgruppe unterbreitete die Niederlande nun einen Antrag, mit dem die Anforderung der Ausrüstung mit Crash-Puffern unter anderem auf erstickende und oxidierende Gase der Klasse 2 und Stoffe

der Verpackungsgruppen II und III der Klassen 3 bis 9, die in flüssigem Zustand befördert werden, ausgedehnt würde. Die Niederlande stützte sich darauf, dass mehrere Eisenbahnunfallberichte in der Vergangenheit die Wirksamkeit der Crash-Puffer bei der Reduzierung der Auswirkungen eines unfallbedingten Aufpralls bei Geschwindigkeiten von mehr als 12 km/h bewiesen hätten.

Die Europäische Eisenbahn-Agentur (ERA) unterstützte den Antrag nicht. Sie war der Ansicht, dass die Vorbeugung von Unfällen wirksamer sei als die Verminderung ihrer Konsequenzen. Darüber hinaus wurde der Niederlande vorgeworfen, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahme nicht ausreichend analysiert worden seien und nicht klar sei, wie viele Wagen tatsächlich betroffen wären. Ein Vergleich der Gesamtkosten einer solchen Maßnahme mit dem Nutzen sei somit unmöglich.

Nichtsdestotrotz wird sich die Arbeitsgruppe mit diesem Vorschlag auch in der nächsten Sitzung befassen, wobei sie der Niederlande empfahl, eine Kosten-Nutzen-Analyse durchzuführen und eine nähere Betrachtung der Unfallstatistik vorzunehmen, um die positiven Auswirkungen der Maßnahme aufzuzeigen.

#### **Beförderung von UN 1361 Kohle in loser Schüttung**

Bei der ersten Tagung der Arbeitsgruppe hatte der Internationale Eisenbahn-Verband (UIC) von Vorfällen berichtet, bei denen sich Steinkohle während der Beförderung in Binnenschiffen und Güterwagen entzündet hätte. Untersuchungen von Proben unter Anwendung des Prüfverfahrens N.4 gemäß «Handbuch Prüfungen und Kriterien» der Vereinten Nationen hätten gezeigt, dass bei Proben von Steinkohle unterschiedlicher Provenienzen die Klassifizierungskriterien der Klasse 4.2 Verpackungsgruppe III erfüllt waren. Eine Einstufung als Gefahrgut der UN-Nummer 1361, Verpackungsgruppe III würde bedeuten, dass statt der heute verwendeten offenen Wagen solche mit Decken oder öffnungsfähigem Dach eingesetzt werden müssten.

Die Arbeitsgruppe hatte damals vereinbart, bei ihrer nächsten Tagung auf der Grundlage eines konkreten Antrags über eine Änderung der Vorschriften des RID zu beraten. Bis dahin sollte die bisherige Praxis der Verwendung offener Wagen durch den Abschluss einer multilateralen Sondervereinbarung legalisiert werden.

Bei dieser Tagung der Arbeitsgruppe unterbreitete der Europäische Verband für Stein- und Braunkohle (EURACOAL) einen Antrag, der darauf abzielte, mittels einer neuen Sondervorschrift die in loser Schüttung beförderte Kohle der UN-Nummer 1361, Verpackungsgruppe III unter Einhaltung bestimmter Bedingungen (z.B. Höhe der Verladetemperatur, Beschränkung der Beförderung- und Lagerungsdauer) weitgehend freizustellen. Die Arbeitsgruppe begrüßte den Antrag, musste aber feststellen, dass er für eine Annahme noch nicht reif genug war. EURACOAL wurde gebeten, den Antrag für die nächste Sitzung zu überarbeiten.

#### **Stand der Maßnahmen der italienischen Behörden nach dem Unfall von Viareggio**

Ein Dokument der UIC betreffend die nach dem Eisen-



bahnunfall in Viareggio vom italienischen Ministerium für Infrastruktur und Transport eingeführten Maßnahmen löste eine rege Diskussion aus. Die UIC machte darauf aufmerksam, dass in die Ausgabe 2013 des RID Änderungen aufgenommen worden seien, aufgrund derer die kontroversen italienischen Maßnahmen zurückgezogen werden müssten.

Diese Änderungen sind vor allem:

- Aufnahme einer Bemerkung bei den Pflichten des Befüllers und Entladens, in der auf die Checklisten des CEFIC verwiesen wird, und
- Einführung von Prüfungen an allen Wagen anstelle von repräsentativen Stichproben des Beförderers bei der Übernahme einer Gefahrgutsendung am Abgangsort.

Wie bereits bei den früheren Sitzungen wurde von Frankreich in Frage gestellt, ob die Art und Weise, wie die Maßnahmen Italiens umgesetzt worden seien, den Vorschriften des Kapitels 1.9 RID entspreche, wonach unter anderem die Mitgliedstaaten über das Sekretariat der OTIF zu informieren seien. Der Vertreter der ERA erinnerte auch daran, dass gemäß Richtlinie 2004/49/EG nationale Vorschriften, die das Eisenbahnsystem der Europäischen Union betreffen, der Notifizierungspflicht gegenüber der Kommission unterlägen. Bisher seien die Maßnahmen Italiens nicht notifiziert worden. Darüber hinaus machte er darauf aufmerksam, dass es im Rahmen der Richtlinie 98/34/EG einen Präzedenzfall gebe, wonach eine nicht notifizierte Vorschrift als rechtlich nicht anwendbar gelte.

Italien informierte die Arbeitsgruppe, dass das italienische Ministerium für Infrastruktur und Transport Ende 2013 einen internen Evaluierungsprozess lancieren werde, mit dem Ziel, die italienischen Maßnahmen unter Berücksichtigung der in das RID 2013 neu aufgenommenen Bestimmungen zu überprüfen. Über die Ergebnisse dieser Überprüfung werde die Arbeitsgruppe in Kenntnis gesetzt.

### Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS

Die bei der ersten Tagung der Arbeitsgruppe begonnene Arbeit zur weitgehenden Ausräumung der Unterschiede zwischen dem RID und der Anlage 2 zum SMGS und damit zur Erleichterung der Eisenbahnbeförderungen gefährlicher Güter zwischen beiden Rechtsregimen wurde auch bei dieser Sitzung fortgesetzt.

Die Arbeitsgruppe wurde darüber informiert, dass die OSShD-Expertengruppe eine neue Sprachenregelung verabschiedet hatte, wonach bei Beförderungen in Ost-West-Richtung die Angaben zusätzlich zum Russischen und/oder Chinesischen auch in Deutsch, Englisch oder Französisch zulässig sein sollten. Das Sekretariat der OTIF wurde beauftragt, einen Text auszuarbeiten, der für die Sprachenregelung sowohl im RID als auch in der Anlage 2 zum SMGS verwendet werden könnte.

Darüber hinaus stimmte die Arbeitsgruppe den Ergänzungen der Sondervorschriften TE 22 betreffend die Energieaufnahme je Wagenende und TE 25 betreffend die Überpufferungsschutzeinrichtungen zu, mit denen den Kesselwagen mit automatischer Kupplungseinrichtung Rechnung getragen wird.

Auch die Initiative Lettlands, der OSShD-Expertengruppe einen Antrag zu unterbreiten, mit dem die Vorschriften für Tankcontainer des Kapitels 6.8 RID weitestgehend in die Anlage 2 zum SMGS übernommen werden sollten, wurde von der Arbeitsgruppe sehr positiv aufgenommen.

### Nächste Tagung

Die nächste Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird am 20. und 21. Mai 2014 in Bern stattfinden. Im Anschluss daran wird am 22. Mai 2014 die 53. Tagung des RID-Fachausschusses abgehalten, bei der eine abschließende Genehmigung aller für die Ausgabe 2015 des RID vorgesehenen Änderungen erfolgen soll.







## **25. REVISIONSAUSSCHUSS: Ziel: Modernisierung der Einheitlichen Rechtsvorschriften**

Vom 25. bis 27. Juni 2014 findet in Bern in den Räumlichkeiten des Weltpostvereins die 25. Tagung des Revisionsausschusses der OTIF statt.

Die 24. Tagung des Revisionsausschusses hatte vom 23. bis 25. Juni 2009 ebenfalls in Bern stattgefunden. Bei dieser Tagung waren einige Artikel des COTIF sowie Teile der Anhänge E (CUI), F (APTU) und G (ATMF) des Übereinkommens überarbeitet worden. Bei der 23. Tagung zehn Jahre früher hatten die Mitgliedstaaten der OTIF die Neuauflage des COTIF, d.h. das COTIF vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls von Vilnius aus dem Jahre 1999, eingeführt. Dieser kurze geschichtliche Rückblick veranschaulicht die Bedeutung, die solch ein Ereignis für das Verkehrsrecht hat.

Einer der vom Eisenbahnsektor meistverwendeten Rechtstexte der OTIF, die ER CIM sind seit 1999 unverändert geblieben. Nun ist es an der Zeit, an diesem Anhang diverse Änderungen vorzunehmen, um ihn in Übereinstimmung mit den Forderungen der Akteure im internationalen Verkehr anzupassen und dabei auch den technologischen Neuerungen im Verkehrssektor Rechnung zu tragen.

Jenseits der Änderungen am Grundübereinkommen COTIF hat der Revisionsausschuss somit die Aufgabe, auch die ER CIM zu modernisieren. Das Sekretariat der OTIF schlägt vor, dem elektronischen Frachtbrief den Vorrang vor der Papierfassung zu geben.

Das Sekretariat der OTIF unterstützt seit Ende 2013 die Einrichtung einer Arbeitsgruppe „Revision der ER CUV“, welche die durch die in Artikel 15 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmateriale (ER ATMF) im OTIF-Recht geschaffene Funktion der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM) geänderten Haftungsbestimmungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Halter in die besagten ER CUV aufnehmen soll. Bei der letzten Sitzung der Arbeitsgruppe am 9. April sollen die Änderungsvorschläge ausgearbeitet werden. Das Sekretariat wird die daraus hervorgegangenen Änderungsvorschläge unterstützen.

Darüber hinaus sollen auch die ATMF entsprechend den Ergebnissen der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe vom Januar 2012, die vom Fachausschuss für technische Fragen validiert wurden und eine bessere Pflichtenverteilung in Bezug auf die Sicherheit zulassen, überarbeitet werden. Bei dieser Gelegenheit wurden die ATMF auch gleich vollständig auf mögliche Verbesserungen hin untersucht.

Im gleichen Zusammenhang hat das Sekretariat auch eine Teilrevision des Anhangs F für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmateriale, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (ER APTU), vorgesehen, um den Änderungen an den ATMF Rechnung zu tragen.

Der Revisionsausschuss hat den Mittwoch, 25. Juni für die Behandlung der Änderungen am COTIF und an den ER CIM sowie für Informationen zu den Arbeiten des RID-Fachausschusses in Bezug auf die elektronischen Dokumente bei der Beförderung gefährlicher Güter vorgesehen. Der 26. Juni wird der Revision der CUV, ATMF und APTU gewidmet werden, der 27. Juni abschließend den redaktionellen Änderungen.

Das Sekretariat wird die Dokumente für die Tagung vor dem 25. April 2014 verschicken und die Mitgliedstaaten und internationalen Organisationen und Verbände werden bis zum 28. Mai Zeit haben, um der OTIF ihre möglichen Änderungsvorschläge und Anregungen zu den zu ändernden Texten einzureichen.

**Carlos del Olmo**



## **Aktualisierung der Liste der Eisenbahnstrecken und Linien auf Binnengewässern**

### **Eisenbahnstrecken CIV/CIM:**

Enfällt

### **Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV/CIM:**

Enfällt

Siehe [www.otif.org](http://www.otif.org), unter „Veröffentlichungen“.

### **Auf einen Blick**

Für einen kurzen geografischen Überblick der See- und  
Binnenlinien...

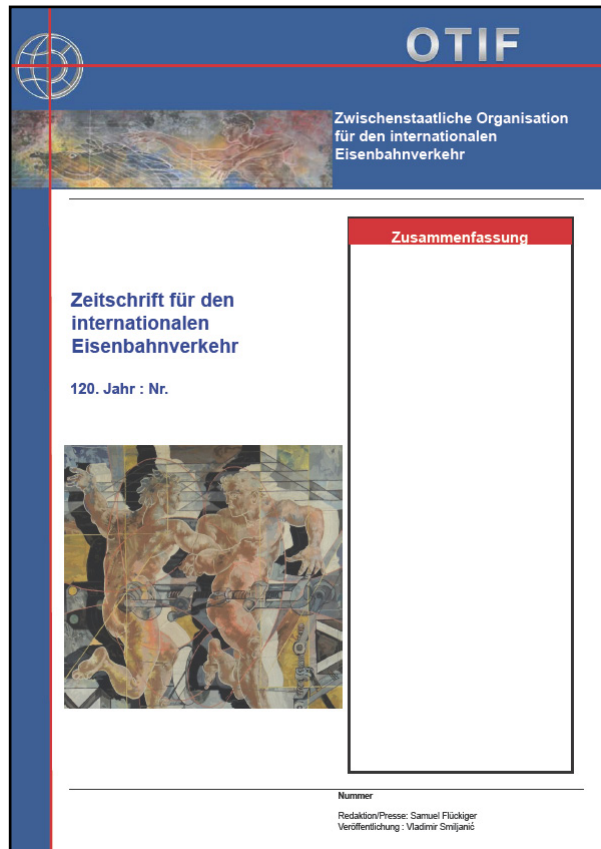
**CIV** [hier klicken @!](#)

**CIM** [hier klicken @!](#)

**Samuel Flückiger**



## Gratisabo für die elektronische Ausgabe der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wenn Sie sich für die vierteljährlich erscheinende Veröffentlichung der OTIF, die Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr, anmelden möchten, senden Sie uns bitte eine E-Mail an folgende Adresse: [media@otif.org](mailto:media@otif.org)

Bitte geben Sie uns auch Ihre bevorzugte(n) Sprachfassung(en) an.

Das Abo unserer elektronischen Veröffentlichung ist gratis und steht allen interessierten Personen offen.

Es ist ebenfalls möglich, die Zeitschrift auf der Website der OTIF ([www.otif.org](http://www.otif.org)) unter „Presse“ einzusehen.

Wir bedanken uns für Ihre Treue und wünschen viel Spaß beim Lesen!

**Die Redaktion der Zeitschrift**