



# Zeitschrift

123. Jahr : Nr. 2 2015

**OTIF**

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

Verknüpfung Europas, Asiens und Afrikas durch ein einheitliches Eisenbahnrecht

## ZUSAMMENFASSUNG

### NEWS

#### COTIF

- 3 Die Republik Aserbaidschan als 50. Mitgliedstaat der OTIF
- 4 Ausweitung des Einheitlichen Eisenbahnrechts des COTIF bis nach Schweden
- 3 Anhang G: Inkrafttreten der ATMF in Frankreich
- 4 Geografischer Anwendungsbereich des COTIF und dessen Anhänge

#### OTIF

- 7 Neue Ständige Vertreter
- 7 30 Jahre OTIF, ein Blick in die Zeitgeschichte
- 8 Neuankömmlinge bei der OTIF

#### WEITERVERBREITUNG

- 10 UIC-Schulungskurs für die Beförderung gefährlicher Güter

### ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT

#### EISENBAHNTECHNIK

- 11 Beratungen und Beschlüsse des CTE 8
- 13 Verbindliche Rechtsanforderungen an die Kennzeichnung von Fahrzeugen

#### GEFÄHRLICHE GÜTER

- 17 Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

### VERANSTALTUNGEN KALENDER



Picture by

[www.procommons.org.hk](http://www.procommons.org.hk)

[www.bigstock.dk](http://www.bigstock.dk)

OTIF's Staff



**D**er Beitritt Aserbaidschans zur OTIF – angetrieben durch die Inbetriebnahme der Linie Baku-Tiflis-Kars – stellt für die Organisation ein wichtiges Ereignis dar. Neben der Tatsache, dass sie bald den 50. Mitgliedstaat in ihren Reihen begrüßen kann, steht dieser Beitritt sinnbildlich für zwei Botschaften.

Einerseits wird das COTIF als integraler Bestandteil des Handels in Asien angesehen. Die Entwicklung einer neuen Route fällt regelmäßig zusammen mit der Ausweitung unseres Anwendungsbereiches. Dies ist ein Zeichen von Vitalität, welches zeigt, dass die Rechtsvorschriften der OTIF genau die Brücke bilden, um deren Stärkung sich unsere Mitarbeiter tagtäglich bemühen.

Andererseits zeigt sich daran, dass der Mehrwert unseres Beitrags zum internationalen Verkehr in seinem operativen Charakter besteht. Die Verwendung des CIM Frachtbriefs bedeutet im Falle Aserbaidschans eine Lösung auf den konkreten Be-

darf den Güterverkehr mit der Türkei (und darüber hinaus) in einem harmonisierten Rahmen weiterzuentwickeln.

Diese Zeitschrift zeugt von dem Willen, wirksame Werkzeuge für die Einrichtung eines integrierten und interoperablen, internationalen Eisenbahnnetzes zu liefern.

Diese Werkzeuge und Vorschriften sind zwar äußerst wichtig, jedoch absolut wirkungslos ohne die Frauen und Männer, die an ihrer Umsetzung arbeiten. Aus diesem Grund liegt mir auch das neue Ausbildungsprogramm ganz besonders am Herzen, mit dem jungen Angestellten des Eisenbahnsektors durch ihre Integration ins Sekretariat die Arbeit der OTIF näher gebracht werden soll. An dem Erfahrungsbericht von Herrn Oguz lässt sich meiner Meinung nach sehr gut erkennen, dass diese Initiative sowohl für die Organisation als auch für die Hospitanten eine wahre Bereicherung ist.

**François Davenne**



## DIE REPUBLIK ASERBAIDSCHAN ALS 50. MITGLIEDSTAAT DER OTIF

Am 9. Juli 2015 hat der Botschafter Aserbaidschans in der Schweiz, S. E. Herr Akram Zeynalli, beim Generalsekretär der OTIF, Herrn Davenne, die am 6. Mai 2015 vom Außenminister der Republik Aserbaidschan, Herrn E. Mammadyarov, unterzeichnete Beitrittsurkunde zum COTIF hinterlegt.

Aserbaidschan grenzt direkt an die Türkei, Armenien, Georgien, Russland und den Iran. Dieses mitten im Herzen der Verbindungen zwischen

Asien und Europa gelegene Land des Kaukasus verfügt über etwas mehr als 3000 km Schienennetz mit einer Stromspannung von 3 000 V (3 kV) DC.

Aserbaidschan, das gleichzeitig auch Mitglied der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) ist, schafft durch seinen Beitritt zum COTIF nun einen Rechtsrahmen für die gesamte Linie Baku-Tiflis-Kars.

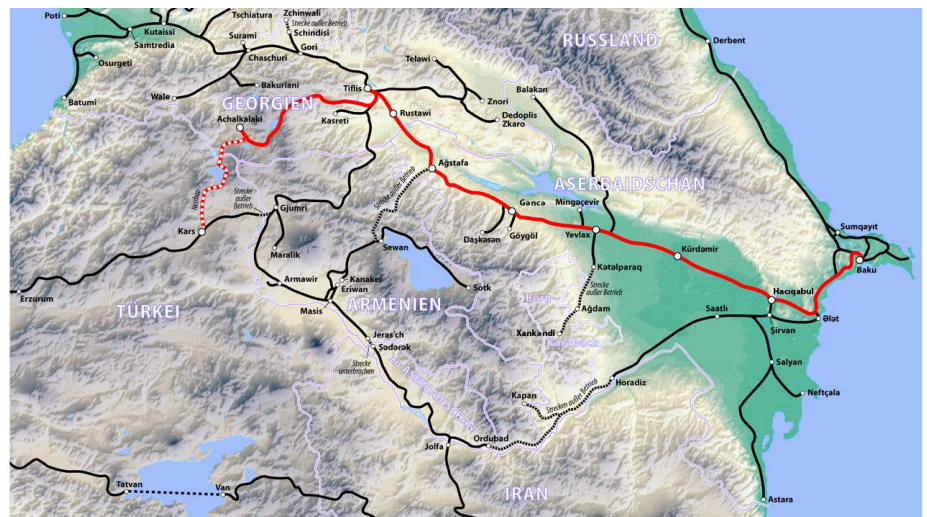
der Anhänge A, B und C beinhaltet, stellt einen wichtigen Fortschritt für den eurasischen Eisenbahnverkehr dar. Er schafft in dieser Region, zwischen Europa und Asien, einen einheitlichen Rechtsrahmen für den internationalen Eisenbahnverkehr.

Mit diesem Beitritt, der voraussichtlich am 1. November oder am 1. Dezember 2015 in Kraft tritt, wird die Republik Aserbaidschan zum 50. Mitgliedstaat der OTIF.

Der Beitritt Aserbaidschans zum COTIF 1999, der auch die Anwendung



François Davenne and H.E. Mr Akram Zeynalli



## AUSWEITUNG DES EINHEITLICHEN EISENBAHNRECHTS DES COTIF BIS NACH SCHWEDEN

Am 12. Juni 2015 hat der Botschafter von Schweden, S. E. Herr Magnus Hartog-Holm, beim Generalsekretär der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), Herrn Davenne, die Ratifizierungsurkunde des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) in der Fassung von 1999 hinterlegt. Schweden, das mit der Unterzeichnung des COTIF 1980 am 9. Mai 1980 zu den Gründungsmitgliedern der OTIF zählt, wendete das Internationale Übereinkommen über

den Eisenbahn-Frachtverkehr (IÜG), dass später zu Anhang B des COTIF (CIM) wurde, bereits seit 1907 an. Mit einem Schienennetz von 11 000 km verfügt Schweden über eine ausgedehnte Eisenbahninfrastruktur, durch die es auch an seine Nachbarn Dänemark, Finnland und Norwegen sehr gut angeschlossen ist. Mit dieser Ratifizierung wendet Schweden das COTIF 1999 mitsamt seiner 7 Anhänge an und trägt zur Entwicklung eines kohärenten Rechtsraumes für den internationalen Eisenbahnverkehr bei.



François Davenne and H.E. Mr Magnus Hartog-Holm

## ANHANG G: INKRAFTTRETEN DER ATMF IN FRANKREICH

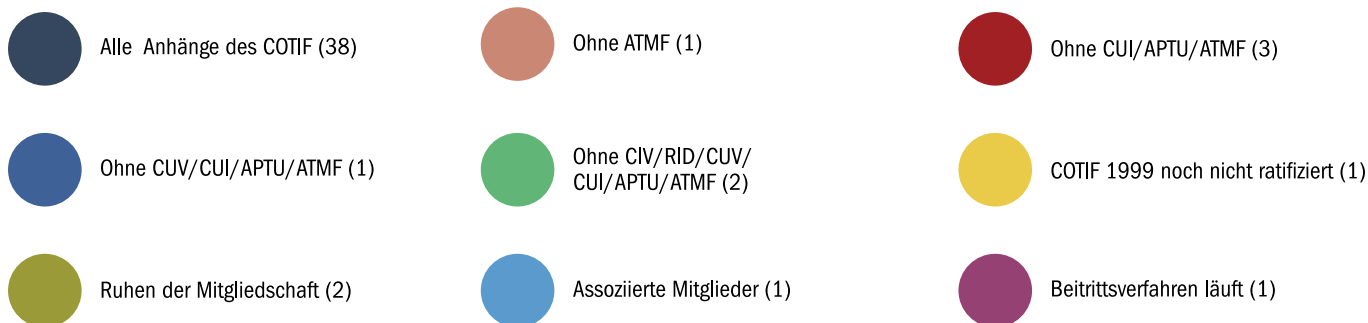
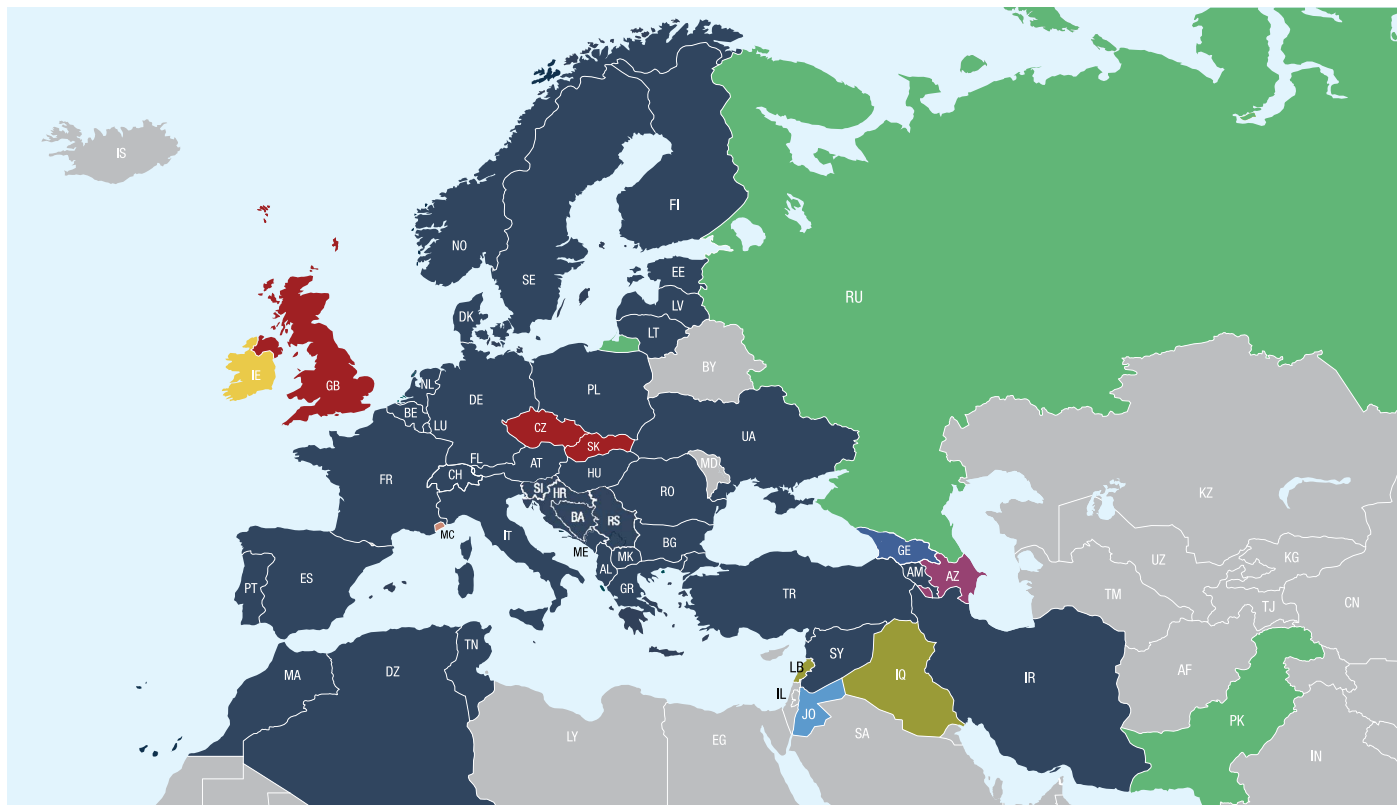
Am 30. Juni 2006 hatte Frankreich erklärt, in Erwartung des Ergebnisses der Verhandlungen in Zusammenhang mit dem Beitritt der EU zum COTIF die Anhänge E, F und G zum COTIF während eines Übergangszeitraums nicht anzuwenden.

Im Laufe des Jahres 2014 hat Frankreich seine Erklärungen über die Nichtanwendung nach und nach zurückgenommen. Die letzte Rücknahme betreffend der Nichtanwendung von Anhang G erfolgte am 11. November 2014 und wurde am 1.

Juli 2015 rechtswirksam. Seither gelten die ATMF in Frankreich in der vom 25. Revisionsausschuss angenommenen und ebenfalls am 1. Juli 2015 in Kraft getretenen Änderungsfassung.

## GEOGRAFISCHER ANWENDUNGSBEREICH DES COTIF UND DESSEN ANHÄNGE

























Stand 1. Juli 2015





























# TABELLARISCHE ÜBERSICHT DES ANWENDUNGSBEREICHS DES COTIF UND DESSEN ANHÄNGE

■ OTIF- und EU- Mitgliedstaat  
■ OTIF-Mitgliedstaat

Stand 1. Juli 2015

			CIV	CIM	RID	CUV	CUI	APTU	ATMF	Noch nicht ratifiziert	Kommentare
AL	Albanien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
DZ	Algerien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
AM	Armenien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
AT	Österreich		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Juli 2011 zurückgenommen
AZ	Aserbaidschan		✓	✓	✓						Beitrittsverfahren läuft
BE	Belgien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 8. Februar 2012 zurückgenommen
BA	Bosnien und Herzegowina		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
BG	Bulgarien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 17. Dez. 2012 zurückgenommen
HR	Kroatien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
CZ	Tschechische Republik		✓	✓	✓	✓					
DK	Dänemark		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 7. Juli 2011 zurückgenommen
EE	Estland		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 9. August 2013 zurückgenommen. Anwendung nur auf bestimmten Linien
FI	Finnland		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Juli 2011 zurückgenommen
FR	Frankreich		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen die APTU wurden mit Wirkung zum 3. Februar 2014 aufgehoben, Vorbehalte gegen die CUI mit Wirkung zum 4. März 2014 und Vorbehalte gegen die ATMF mit Wirkung zum 1. Juli 2015
GE	Georgien		✓	✓	✓						Anwendung nur auf bestimmten Linien
DE	Deutschland		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI mit Wirkung zum 1. Januar 2012 und gegen APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Januar 2013 zurückgenommen
GR	Griechenland		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 13. Sept. 2011 zurückgenommen
HU	Ungarn		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 16. Febr. 2012 zurückgenommen
IR	Iran		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
IQ	Irak										OTIF-Mitgliedschaft ausgesetzt
IE	Irland									✓	
IT	Italien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
LV	Lettland		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 26. April 2013 zurückgenommen
LB	Libanon										OTIF-Mitgliedschaft ausgesetzt

Stand 1. Juli 2015

			CIV	CIM	RID	CUV	CUI	APTU	ATMF	not yet ratified	Comments
FL	Liechtenstein		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
LT	Litauen		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 10. Nov. 2011 zurückgenommen
LU	Luxemburg		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 11. Januar 2012 zurückgenommen
MK	EJR Mazedonien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MC	Monaco		✓	✓	✓	✓	✓	✓			
ME	Montenegro		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MA	Marokko		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
NL	Niederlande		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Januar 2012 zurückgenommen
NO	Norwegen		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 18. Juni 2014 zurückgenommen
PK	Pakistan			✓							
PL	Polen		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. Januar 2012 zurückgenommen
PR	Portugal		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 13. Mai 2013 zurückgenommen
RO	Rumänien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 1. März 2013 zurückgenommen
RU	Russland			✓							Anwendung nur auf bestimmten Linien
RS	Serbien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SK	Slowakien		✓	✓	✓	✓					
SI	Slowenien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 19. Okt. 2012 zurückgenommen
ES	Spanien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTU/ATMF mit Wirkung zum 16. April 2014 zurückgenommen
SE	Schweden		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
CH	Schweiz		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SY	Syrien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TN	Tunesien		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TR	Türkei		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
UA	Ukraine		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Anwendung nur auf bestimmten Linien
GB	Vereinigtes Königreich		✓	✓	✓	✓					
EU	Europäische Union		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		





François Davenne

## 30 JAHRE OTIF, EIN BLICK IN DIE ZEITGESCHICHTE

**1**890 wird das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI), gestützt auf dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (IÜG) als permanentes Sekretariat gegründet. Bis 1956 untersteht die Verwaltung des OCTI der Kontrolle des Schweizerischen Bundesrates. 1956 wird innerhalb des OCTI ein Verwaltungsausschuss gegründet, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt, und anstelle des Schweizerischen Bundesrates die Kontrollfunktion übernimmt. 1980 beschließt der 8. Revisionsausschuss eine grundlegende Reform des OCTI, im Rahmen derer das Zentralamt in eine internationale Regierungsorganisation umgewandelt wird. Die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) entsteht. Mit Inkrafttreten des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) am 1. Mai 1985 wird die OTIF offiziell aus der Taufe gehoben. Im Mai 2015 hat sie ihren 30. Jahrestag gefeiert. Zu diesem Anlass hat das Sekretariat der OTIF am Dienstag, den 19. Mai ab 18:30 den Verwaltungsausschuss, der am 19. und 20. Mai seine 123. Tagung abgehalten hat, sowie zahlreiche Vertreter internationaler, nationaler und lokaler Einrichtungen mit Sitz

in Bern, zu einem abendlichen Empfang eingeladen. Dieser Empfang fand im Weltpostverein statt und bot den über 60 anwesenden Gästen die freudige Gelegenheit, auf den 30. Jahrestag der OTIF anzustoßen.



Alexander Tschäppät, Mayor of Berne



Monique van Wortel Chair of OTIF's Administrative Committee and Sinan Oguz trainee



## NEUE STÄNDIGE VERTRETER



H.E. Mr de Sicart Escoda

**E**nde Mai 2015 wurde S. E. Herr Sicart Escoda, Botschafter Spaniens in der Schweiz, vom spanischen Außenminister zum Ständigen Vertreter Spaniens bei der OTIF ernannt.



H.E. Mr Recker

Ende Juli 2015 wurde S. E. Herr Recker, Botschafter Belgiens in der Schweiz, vom spanischen Außenminister zum Ständigen Vertreter Belgiens bei der OTIF ernannt.

Die Benennung von Ständigen Vertretern ist bei der OTIF, genau wie bei anderen internationalen Organisationen, gängige Praxis. Bisher wurden bereits zwei Botschafter Spaniens in der Schweiz vom spanischen Außenminister zum Ständigen Vertreter bei der OTIF benannt, 2007 S. E. Herr Riquelme und 2011 S. E. Herr de Frutos Gomez. 2010 wurde auch der Botschafter Belgiens in der Schweiz S.E. Herr Van Craen vom stellvertretenden Premierminister und Außenminister Belgiens zum Ständigen Vertreter Belgiens bei der OTIF benannt.



# NEUANKÖMMLINGE BEI DER OTIF

## Neues Trainingsprogramm

**A**nfang 2015 hat das Sekretariat der OTIF mit der Zustimmung des Verwaltungsausschusses ein neues Trainingsprogramm gestartet, in dessen Rahmen Angestellte der nationalen zuständigen Behörden im Sekretariat der OTIF über die Dauer einiger Monate ein Spezialtraining erhalten. Während dieses Zeitraums nehmen die Hospitanten an den täglichen Aktivitäten der Sektion Technik der OTIF teil und erhalten gezielte Erklärungen und Erläuterungen der technischen Anhänge des COTIF. Gleichzeitig arbeiten die Hospitanten während des Programms an ihrem eigenen Projekt, wobei sie beispielsweise unter-

suchen und berichten, wie das COTIF in ihrem Land angewendet wird.

Nach der Fortbildung kehren die Hospitanten in ihre zuständige nationale Behörde zurück, wo sie das neu erworbene Wissen direkt anwenden und auf nationaler Ebene weiterverbreiten können. Nach Abschluss des Programms organisieren die Hospitanten in ihrem Land ein Seminar oder einen Workshop über die Anwendung des COTIF. Ziel eines solchen Workshops oder Seminars ist, dass die Hospitanten ihr neu erworbenes Wissen mit Kollegen teilen und diese mit dem COTIF vertraut machen. Das Sekretariat der OTIF

bemüht sich, zur Unterstützung des Workshops oder Seminars eine Delegation zu senden.

Das übergeordnete Ziel des Trainingsprogramms liegt in der schrittweisen Verbesserung der Anwendung des COTIF und – langfristig – in einer verstärkten Beteiligung der Mitgliedstaaten in den Tagungen der WG TECH und des CTE. Das Sekretariat der OTIF wird dieses Programm fortführen und fordert Personen mit passendem Profil auf, sich dafür zu bewerben. Die Details des Programms finden sich unter folgendem Link: <http://www.otif.org/ueber-die-otif/sekretariat/praktikum.html>

Bas Leermakers

## Sinan Oguz

**I**ch arbeitete nichts ahnend an meinem PC an einem Bericht, als mich der Abteilungsleiter plötzlich in sein Büro rief. Davon ausgehend, dass er mir eine neue Aufgabe übergeben würde, war ich umso aufgeregter, als er mir mitteilte, dass das Generaldirektorat zugestimmt hatte, mich als Kandidaten an das neue Expertentrainingsprogramm der OTIF zu entsenden. Als Angestellter der benannten zuständigen Behörde der Türkei, dem Directorate General of Railway Regulations (DDGM), hatte ich nach der Chance gegriffen, mich für ein Praktikum bei der OTIF zu bewerben. Die Aufbesserung meines Lebenslaufes, die diese Arbeitserfahrung bedeuten würde, und die Möglichkeit, die wunderbaren Besonderheiten der Schweiz kennenlernen zu können, waren nur zwei der Gründe für meine Aufregung.

Im Generaldirektorat arbeitete ich an der Vorbereitung der Vorschriftenentwürfe für die Registrierung und Inbetriebnahme von Eisenbahnfahrzeugen und an der Festlegung von Prüfverfahren für ECM. Obwohl ich während meiner Arbeit an den Studien nicht gleich

verzweifelte und in Tränen ausbrach, war die Arbeit für jemanden wie mich, mit relativ wenig Erfahrung im Eisenbahnrecht, doch eine rechte Herausforderung. Mitten in mein Studium des OTIF- und EU-Rechts zum besseren Verständnis dieser Themen fiel dann ganz unverhofft das neue Trainingsprogramm der OTIF, eine einmalige Gelegenheit für mich, meine Wissenslücken aufzufüllen. Als erster Praktikant dieses Programms in der Sektion Eisenbahntechnik der OTIF, wurde ich damit beauftragt zu untersuchen, wie die Türkei das COTIF umgesetzt hat und anwendet. Darin besteht meine Hauptbeschäftigung hier bei der OTIF. Damit nicht genug, beschloss ich darüber hinaus, die von der Sektion Technik herausgegebenen erläuterten Dokumente und Leitfäden zur Anwendung der Vorschriften ins Türkische zu übersetzen. Auf diese Weise möchte ich meine Kenntnisse der technischen Anhänge APTU und ATMF des COTIF samt ihrer Anlagen vertiefen. Nebenbei hatte ich auch die Gelegenheit, an der 8. Tagung des CTE und der 11. CCB-Konferenz (Conference of Certification Bodies) teilzunehmen und die Arbeitsmethoden der OTIF ken-



nenzulernen. Ich hatte zwar bereits an einigen internationalen Tagungen des DDGM teilgenommen, dennoch war es für mich eine völlig neue Erfahrung, solchen Tagungen als Teil einer internationalen Organisation beizuwohnen. Da immer neue Infrastrukturprojekte und neue Technologien für Eisenbahnmaterial auf den Markt gebracht werden, wird der Eisenbahnverkehr eine immer entscheidendere Rolle im nationalen wie im internationalen Verkehr spielen. Dessen bewusst und ausgestattet mit Kenntnissen der technischen Vorschriften der OTIF, werde ich weiter für das DDGM arbeiten und zur Anpassung der türkischen Eisenbahn Gesetzgebung an internationales Eisenbahnrecht beitragen. Sinan Oguz

## Das Juniorexpertenprogramm

Das „Juniorexpertenprogramm“ gibt es bereits seit über zwei Jahren. Bislang konnten vier Juniorexperten in den Bereichen Technik, Recht und Kommunikation von diesem Programm profitieren.

Vor dem Hintergrund der im Arbeitsprogramm der OTIF festgesetzten Ziele, hat die Kommunikationsabteilung ein neues Profil für einen Juniorexperten im Bereich Kommunikation für den Zeitraum 2015-2016 erstellt. Es wurde beschlossen, im Rahmen des Juniorexpertenprogramms einen Grafikdesigner mit Erfahrung im Bereich der visuellen Kommunikation einzustellen. So wurde Herr Valerio Compagnone, italienischer Staatsbürger, Teil des Sekretariates der OTIF.

### Valerio Compagnone

Ich bin ein junger und erfahrener Grafikdesigner und Gestalter mit praktischen Erfahrungen im Grafikdesign auf höchster Ebene.

Mein Werdegang umfasst Tätigkeiten in den Bereichen Grafikdesign, Kunst, Kommunikation und Werbung. 2010 habe ich meine Spezialisierung im Grafikdesign am Europäischen Institut für Design (IED - Istituto Europeo di Design) in Rom abgeschlossen.

Das Grafikdesign ist eine Disziplin, die soziale, kulturelle, wahrnehmungsspezifische, ästhetische, technologische und umweltspezifische Faktoren verarbeitet, verbindet und in Form bringt.

Da unsere Welt heutzutage eine äußerst visuelle ist, gewinnt die Erschaffung von optisch ansprechenden Inhalten und Grafiken eine immer entscheidendere Bedeutung.

Mein Ziel als Grafikdesigner besteht in der Kreation von fesselnden, lehrreichen und inspirierenden Arbeiten.

Wenn ich etwas designe, möchte ich es sauber und funktional halten, dem aber dennoch einen unverwechselbaren „Look“ und eine einzigartige Wirkung verleihen.

Ich bin vor drei Monaten als Juniorexperte zum Sekretariat der OTIF gestoßen und wurde dort in die Kommunikationsabteilung integriert. Die Arbeit in einem multikulturellen Umfeld macht mir Spaß. Sie bietet mir die Möglichkeit, am Tagesgeschehen der Organisation teilzuhaben und gleichzeitig Kommunikations- und Support-Tools zu kreieren, welche die Identität der Organisation widerspiegeln.

Im Juni habe ich mit dem „Umstyling“ der Organisation begonnen, um ihr in allen Kommunikationstools ein



neues Gesicht und einen größeren Wiedererkennungswert zu verleihen. Das Ziel ist die Schaffung einer visuellen Identität, mit der die Rolle der OTIF auf der internationalen Bühne des Eisenbahnverkehrs und des Verkehrswesens besser vermittelt und gleichzeitig die wichtigsten Charakteristiken der OTIF hervorgehoben, sowie die historischen Werte aufrecht erhalten werden können.

Valerio Compagnone

## UIC-SCHULUNGSKURS FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER

Vom 2. bis 4. Juni 2015 fand auf Einladung der UIC-Region für den Nahen Osten, der staatlichen türkischen Eisenbahngesellschaft TCDD, des Eisenbahntrainingszentrums für den Nahen Osten (MERTCe) und des Forschungszentrums für statistische, wirtschaftliche und soziale Fragen islamischer Staaten (SESRIC) ein Schulungskurs für die Beförderung gefährlicher Güter in Eskisehir (Türkei), dem Sitzort des MERTCe, statt. Eingeladen waren Mitarbeiter der Eisenbahnen des Nahen Ostens. Der Leiter der Sektion RID

des OTIF-Sekretariats war eingeladen die rechtlichen Grundlagen des RID zu erläutern. In einer ersten Präsentation wurde dargelegt, wie der ständige Revisionsprozess des RID im Zusammenspiel mit den Änderungen der UN-Modellvorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter und der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung organisiert. Sind zweite Präsentation war der grundsätzlichen Vorstellung der einzelnen Teile und Kapitel des RID gewidmet. Im Anschluss daran wurden konkrete Fragen der Teilnehmer zur Anwendung des RID beantwortet.



Jochen Conrad



Herr Özçelik von der Generaldirektion "Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter und kombinierter Verkehr" des türkischen Verkehrsministeriums erläuterte die Arbeiten seiner Abteilung an einem RID-Gesetz, mit dem die Vorschriften des RID auch für den nationalen Verkehr innerhalb der Türkei zur Anwendung gebracht werden sollen. Unterstützt werden diese Arbeiten durch ein künftiges Twinning-Projekt der Eu-

ropäischen Union.

In weiteren Vorträgen wurde auf die Bedeutung des UIC-Merkblattes 471-3 für die Erfüllung von Befördererpflichten gemäß RID, dem Qualitätsmanagement und den Konsequenzen des türkischen Strafrechts für unzureichende Schulungen eingegangen.

Bei diesem Schulungskurs konnten

zahlreiche Kontakte mit Mitarbeitern des türkischen Verkehrsministeriums und der türkischen Eisenbahnen, aber auch mit Mitarbeitern von Zertifizierungsstellen und Raffinerien geknüpft werden. Unter anderem signalisierte das türkische Verkehrsministerium eine künftige aktive Teilnahme an den Sitzungen der gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung und des RID-Fachausschusses.

Jochen Conrad

## BERATUNGEN UND BESCHLÜSSE DES CTE 8

Am 10. Juni 2015 ist der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) zu seiner 8. Tagung zusammen gekommen. Eine der Hauptzuständigkeiten des CTE besteht in der Annahme einheitlicher technischer Vorschriften. Die Tagung hat im Kongresszentrum des Weltpostvereins in Bern stattge-

funden. Der CTE setzt sich aus den Mitgliedstaaten zusammen, die die APTU<sup>1</sup> oder die ATMF<sup>2</sup> anwenden; zum Zeitpunkt der Tagung waren dies 36 Staaten. Bei dieser Tagung waren 25 Mitgliedstaaten anwesend oder vertreten. Darüber hinaus hat Aserbaidschan auf Einladung des Generalsekretärs als Beobachter

teilgenommen. Die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) und der Verband der Europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE) waren ebenfalls in beratender Funktion vertreten. Dieser Artikel fasst die vom CTE 8 getroffenen Beschlüsse zusammen.

### Revision der ETV<sup>3</sup> NOI

Die überarbeiteten ETV zu den Lärmemissionen von Fahrzeugen (ETV NOI) wurden vom CTE 8 auf der Grundlage eines Vorschlags der WG TECH<sup>4</sup> angenommen. Das angenommene Dokument ist zu der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 der Kommission vollständig äquivalent. Diese neuen ETV NOI setzt die seit dem 1.12.2012 geltende ETV NOI außer Kraft. Die am 1.12.2012 in Kraft getretene Fassung kann in Übereinstimmung mit den Bestimmungen aus Kapitel 7 der neuen ETV NOI jedoch weiterhin angewendet werden. Die Revision besteht aus folgenden Änderungen:

- Die Anforderungen decken nicht nur die konventionellen, sondern auch die Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge ab;
- Sie sind anwendbar auf alle Fahrzeuge im Anwendungsbereich der ETV WAG und der ETV LOC&PAS;
- Einführung zusätzlicher Grenzwerte für intermittenten (Hauptluftkompressor) und impulsiven (Entlüftungsventil) Lärm;
- Verweise auf die Norm EN/ISO 3095, die den Inhalt der Norm prEN im Anhang ersetzt.

### Änderung der ECM<sup>5</sup>-Vorschriften (Ergänzung in Anhang V)

ATMF-Anlage A (Zertifizierung und Prüfung von ECM) - Ergänzung im Anhang V

Jedem im internationalen Verkehr nach OTIF-Vorschriften betriebenen Fahrzeug muss eine ECM zugeteilt sein. ECM für Güterwagen benötigen die Bescheinigung einer ECM-Zertifizierungsstelle. ATMF-Anlage A legt die Anforderungen für diese Bescheinigungen fest. Anhang V der ATMF-Anlage A wurde um eine Vorlage für „Bescheinigungen für Instandhaltungsfunktionen“ ergänzt. Diese Änderung wird einer möglichen Verwechslung des ECM-Zertifikates und der Bescheinigung für Instandhaltungsfunktionen entgegenwirken. Darüber hinaus wurden kleinere redaktionelle Änderungen ohne Auswirkungen auf den Inhalt der ECM-Vorschriften angenommen.

### ETV WAG: Änderungen an den Anhängen G und J bis M

Die ETV Güterwagen (ETV WAG) wurden durch geringfügige Änderungen in einigen Anhängen infolge ähnlicher Aktualisierungen in der Gesetzgebung der EU aktualisiert. Der Verweis auf die Liste der im grenzüberschreitenden Verkehr zugelassenen Verbundstoffsohlen in Anhang G der ETV WAG wurde aktualisiert, um auf die aktuellste Liste zu verweisen. Darüber hinaus wurde ein redaktioneller Fehler korrigiert (bei der Position der Rangierhandläufe wurde die Abmessung von  $\geq 210$  mm korrigiert zu  $\leq 210$  mm).

1 Die APTU stellen den Anhang F zum COTIF dar und setzen die Regeln für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, fest.

2 Die ATMF stellen Anhang G zum COTIF dar und legen das Verfahren fest, nach dem Eisenbahnfahrzeuge zum Einsatz oder zur Verwendung im internationalen Verkehr zugelassen werden.

3 Einheitliche technische Vorschriften. ETV sind Rechtstexte, die die Mindestanforderungen für den Bau von Eisenbahnmaterial festlegen. Die ETV sind unter folgendem Link veröffentlicht: <http://www.otif.org/technik/geltende-vorschriften.html?yjnsc=105761>

4 „WG TECH“ steht für „Ständige Arbeitsgruppe Technik“. Diese Arbeitsgruppe trifft sich i. d. R. drei Mal pro Jahr zur Vorbereitung der Dokumente für den CTE.

5 „ECM“ steht für „für die Instandhaltung zuständige Stelle“.



## TSI<sup>6</sup> TAF – Studie und nächste Schritte

CTE 8 hat festgestellt, dass die Telematikanwendungen für den Güterverkehr (TAF) zur Erleichterung des Informationsaustauschs zwischen den einzelnen am Eisenbahnbetrieb beteiligten Akteuren, eines der Schlüsselemente für die Weiterentwicklung des Eisenbahnverkehrs darstellen. CTE hat daraufhin die WG TECH beauftragt, ihre Arbeiten an TAF weiterzuführen, alle möglichen Optionen und entsprechenden Vorschläge (Szenarien) herauszuarbeiten, mit denen die TAF-Spezifikationen auf OTIF-Ebenen zur Verfügung gestellt werden können, und bei der nächsten CTE-Tagung Bericht zu erstatten. CTE war der Ansicht, dass es für die Einrichtung einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe zu den TAF noch zu früh sei und dass zunächst in der WG TECH über die Strategie diskutiert werden sollte. Er begrüßte Vorschlag der ERA, das Sekretariat der OTIF an den Arbeitsgruppen über die TSI TAF zu beteiligen. CTE 8 hat darüber hinaus vorgeschlagen, dass das Sekretariat der OTIF und die ERA einen gemeinsamen Workshop zu TAF organisieren sollten, um den Nicht-EU-Mitgliedstaaten die Grundsätze und Vorteile der TSI TAF zu erklären.

## ATMF-Erläuterungsdokument

Da am 1.7.2015 eine neue Fassung der ATMF in Kraft getreten ist, hat das Sekretariat der OTIF vorgeschlagen, gleichzeitig ein erläuterndes Dokument zu ATMF 2015 auf der Website der OTIF zu veröffentlichen. Dieses, dem CTE zur Genehmigung vorgelegte Dokument, erklärt die Aufgaben und Zuständigkeiten der von ATMF betroffenen Parteien. CTE hat das Dokument genehmigt und das Sekretariat der OTIF beauftragt, es auf der Website der OTIF zu veröffentlichen.

## RID/CTE-Koordinierung

CTE 8 hat die Präsentation des Sekretariates der OTIF über das gemeinsame Papier des Sekretariates der OTIF und der Europäischen Kommission zur Verbesserung der Kohärenz zwischen den COTIF-Anhängen C und G, zur Kenntnis genommen und den Vorschlag zur Einrichtung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe aus Experten des RID und der allgemeinen Eisenbahngesetzgebung befürwortet.

## Austauschbare Personenwagen

WG TECH und ERA<sup>7</sup> haben an der Entwicklung von Vorschriften für die im internationalen Verkehr austauschbaren Personenwagen gearbeitet; die ERA auf der Ebene von Einzelzulassungen und die WG TECH auf der Ebene von Fahrzeug-Fahrzeug-Schnittstellen. Basierend auf dem vom Sekretariat der OTIF ausgearbeitetem Dokument und der dazugehörigen Präsentation hat CTE 8 vom Entwicklungsstand des Projektes Kenntnis genommen. CTE 8 hat CER und UNIFE ermuntert, gemeinsam eine detaillierte Anforderungsliste auszuarbeiten, woraufhin die WG TECH deren Aufnahme in die Vorschriften analysieren sollte, sei es als Teil der Rechtsvorschriften, als Norm oder als Teil privater Absprachen. CTE 8 hat ebenfalls angeregt, dass CER und UNIFE herausfinden sollten, wie die Konformität der einzelnen Anforderungen mit den Spezifikationen von einem Prüforgan bewertet werden kann. Abschließend forderte CTE 8 die WG TECH auf, weiter in enger Zusammenarbeit mit der ERA an diesem Thema zu arbeiten und hielt als frühestmöglichen Zeitpunkt für die Annahme der Anforderungen Ende 2016 im schriftlichen Verfahren oder 2017 im CTE 10 fest.



<sup>6</sup> „TSI“ steht für „Technische Spezifikation für die Interoperabilität“. TSI sind europäische Rechtstexte für den Eisenbahnverkehr. Viele TSI und ETV sind mit Blick auf die Schaffung äquivalenter technischer Vorschriften harmonisiert worden.

<sup>7</sup> Europäische Eisenbahngentur. Die ERA ist eine Agentur der Europäischen Union, sie berät die Europäische Kommission in Fragen der Sicherheit und Interoperabilität des europäischen Eisenbahnsystems.

## Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen für 2015/2016 und darüber hinaus

CTE 8 hat das Arbeitsprogramm für 2015/2016 und darüber hinaus auf der Grundlage des vom Sekretariat der OTIF vorbereiteten Dokumentes diskutiert. Es wurde festgestellt, dass WG TECH an Änderungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften arbeiten sollte, um die permanente Äquivalenz mit den EU-Vorschriften sicherzustellen. Über die laufenden Arbeiten zu den oben beschriebenen austauschbaren Personenwagen, die Koordinierung zwischen CTE und RID und die Telematikanwendungen hinaus wurde vorgeschlagen, dass die WG TECH die Entwicklung von harmonisierten Sicherheitsvorschriften im Rahmen des COTIF genauer analysieren sollte. Die WG TECH wurde auch aufgefordert, die Rechtsentwicklungen der EU in Zusammenhang mit dem 4. Eisenbahnpaket zu verfolgen und zu analysieren, ob die OTIF in diesem Bereich tätig werden sollte. Zudem wurde die WG TECH aufgefordert, festzulegen, wie die Erfahrungen und Empfehlungen der benannten Stellen der EU den Prüforganen der Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt werden könnten.

## Nächste Tagung

Der CTE 8 hat beschlossen, die 9. Tagung des CTE am 7. und 8. Juni 2016 in Bern stattfinden zu lassen.

Bas Leermakers

## VERBINDLICHE RECHTSANFORDERUNGEN AN DIE KENNZEICHNUNG VON FAHRZEUGEN

Gemäß Artikel 14 ATMF müssen zum Betrieb im internationalen Verkehr zugelassene Eisenbahnfahrzeuge mit den in den entsprechenden ETV vorgeschriebenen Anschriften und Zeichen versehen sein. Diese gesetzliche Anforderung wird in diversen Bestimmungen verschiedener ETV näher spezifiziert. Mit diesem Artikel soll ein Überblick über die einzelnen Bestimmungen gegeben werden.

### ETV Kennzeichnung

Seit dem 1.1.2015 wird die Kennzeichnung von Eisenbahnfahrzeugen in der ETV KENNZEICHNUNG 2015 geregelt. Sie gilt für alle im internationalen Verkehr verwendeten Fahrzeugtypen (bestehende und neue). Die Kennzeichnungsanforderungen basieren auf bestehenden Vorschriften, wie den UIC-Merkblättern, so dass bestehende Fahrzeugkennzeichnungen nicht immer geändert werden müssen. Wie die übrigen ETV ist auch die ETV KENNZEICHNUNG mit den geltenden Bestimmungen des EU-Rechts harmonisiert<sup>8</sup>. Die ETV KENNZEICHNUNG 2015 beinhaltet zwei verbindliche Anforderungen:

- die eindeutige Fahrzeugnummer (EVN) zur Identifizierung des Fahrzeugs;
- die Fahrzeughalterkennzeichnung (VKN) zur Identifizierung des Halters.

### Fahrzeugkennung: die EVN

Jedes Fahrzeug erhält eine 12-stellige Nummer, die als eindeutige Fahrzeugnummer (EVN) bezeichnet wird. Diese eindeutige 12-stellige Nummer enthält u. a. Informationen zu:

- Interoperabilitätstauglichkeit und Fahrzeugtyp (ersten beiden Ziffern),
- Land, in dem das Fahrzeug registriert ist (Ziffern 3 und 4),
- technische Eigenschaften des Fahrzeugs (Ziffern 5 bis 8),
- Seriennummer (Ziffern 9 bis 11).

<sup>8</sup> Die entsprechenden Vorschriften des EU-Rechts sind zu finden in:

- Anhang 6 der NVR-Spezifikation der EU (mit Ausnahme von Teil 4, der bereits in das OTIF-NVR 2015 integriert ist)
- Anhang P der TSI OPE und
- den Kodierungstabellen auf der Website der ERA.

Die 12. und letzte Ziffer ist für die Prüfziffer reserviert.

Neben der 12-stelligen Nummer vervollständigt ein Buchstabencode die Fahrzeugkennung: eine Abkürzung des Landes, in dem das Fahrzeug registriert ist, und eine Fahrzeughalterkennzeichnung.

Die eindeutige Fahrzeugnummer (EVN) wird in den Fahrzeugregistern zur Identifizierung von Fahrzeugen und Verlinkung von Daten zu Fahrzeugen verwendet. In Übereinstimmung mit dem NVR 2015<sup>9</sup> müssen alle im Betrieb befindlichen Fahrzeuge in NVR eingetragen sein. Bei seiner ersten Betriebszulassung überprüft die zuständige Behörde (oder Zulassungsstelle), dass das Fahrzeug im NVR des betreffenden Staates registriert ist. Gibt man die EVN eines Fahrzeugs in die Suchmaske des Registers ein, so erhält man Daten zu Zulassung, Besitzer, Halter, für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM), Baujahr usw. Verlinkt man ein nationales Register mit einer zentralen Suchmaschine, dem sogenannten Virtuellen Einstellungsregister (VVR), erhält man Einblick in die Fahrzeugdaten aller verlinkten NVR. Dadurch entsteht ein effizientes Instrument zum Teilen der Basisdaten von Eisenbahnfahrzeugen auf internationaler Ebene, basierend auf der jedem Fahrzeug eigenen EVN.

### Fahrzeughalterkennzeichnung (VKM)

Die VKM ist eine Darstellung des vollen Namens oder der Abkürzung des Fahrzeughalters. Sie ist direkt hinter der Kennzeichnung zur Angabe des Staates, in dem das Fahrzeug registriert ist, am Fahrzeug anzubringen und besteht aus einem Buchstabencode mit 2 bis 5 Buchstaben. Alle Halter von Eisenbahnfahrzeugen und ihre VKM sind im VKM-Register eingetragen. Die Abkürzungen sind mit dem vollständigen Namen und den Kontaktinformationen jedes Halters verknüpft. Seit dem 2. April 2014 wird ein gemeinsames OTIF/ERA-VKM-Register auf der Website der ERA geführt (Liste der VKM: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/list-VKM.aspx>). In den NVR kann der Halter jedes Fahrzeugs gefunden werden.

### In anderen ETV vorgeschriebene verbindliche Kennzeichnungsvorschriften

In der **ETV WAG 2015** enthalten die Abschnitte 4.2.2.2 (Abstützpunkte) und 4.2.4.3.2.2 (Mindestleistung der Feststellbremse) verbindliche Kennzeichnungsvorschriften.

Die **ETV LOC&PAS 2015** enthält in Abschnitt 4.2.2.6 (Anheben und Abstützen) verbindliche Kennzeichnungsvorschriften. Der Anhebepunkt muss gemäß den im Abschnitt 4.5.17 der Norm EN 15877-2:2013 beschriebenen Zeichen gekennzeichnet sein.

Die **ETV PRM<sup>10</sup> 2015** enthält ebenfalls verbindliche Vorschriften zur Kennzeichnung von Fahrzeugen, z. B. Zeichen<sup>11</sup> zur besseren Sichtbarkeit von Sicherheitsinformationen, Warnungen, obligatorisch vorgeschriebenen Handlungen und Verboten. Die Zeichen, Symbole und Piktogramme müssen in Übereinstimmung mit den Normen oder normativen Dokumenten angebracht werden, entsprechend der Auflistung in Anlage A und PRM-Zeichen entsprechend den Bestimmungen in Anlage N der ETV.

Generell gelten diese ETV nur für neue und nicht für bestehende Fahrzeuge, die bereits im internationalen Verkehr betrieben werden. Wenn das Fahrzeug jedoch umgerüstet oder erneuert wird, könnten die ETV in Übereinstimmung mit Artikel 10 § 11 ATMF (Anhang G zu COTIF 1999) und den Bestimmungen aus Kapitel 7 aller ETV Anwendung finden.

### Freiwillig anzuwendende Rechtsvorschriften

Neben den oben beschriebenen verbindlich vorgeschriebenen Elementen gibt es auch Kennzeichnungsvorschriften, die nur für bestimmte Fahrzeugtypen gelten oder freiwillig angewendet werden können. Der folgende Abschnitt gibt einen Überblick über diese optionalen Anforderungen.

**9 Nationale Fahrzeugregister (NVR) 2015:** <http://www.otif.org/technik/register.html>

**10** Zur Verbesserung der Zugänglichkeit im Eisenbahnverkehr für Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität (PRM).

**11** Dazu gehören Zeichen, tastbare Zeichen (hervorstehende Piktogramme, Buchstaben und Braille Schrift) und Piktogramme.

## ETV WAG, Abschnitt 7.1.2 und Anhang C

Die ETV WAG beinhaltet auch optionale Kennzeichnungsvorschriften in Abschnitt 7.1.2 und Anhang C. Die Anwendung von Abschnitt 7.1.2 ist freiwillig; wenn er jedoch angewendet wird, gilt eine für den Güterwagen ausgestellte Betriebszulassung in allen Vertragsstaaten. Anhang C der ETV WAG enthält optionale Bestimmungen zur Harmonisierung bestimmter technischer Vorschriften für Güterwagen, um den Eisenbahnunternehmen den Austausch solcher Güterwagen im internationalen Verkehr zu erleichtern. Diese Kennzeichnungen, insbesondere die „CW“ und „GE“<sup>12</sup> Kennzeichnungen, geben die technischen Eigenschaften des Güterwagens an.

Ein Güterwagen kann mit der Zusatzkennzeichnung „GE“ versehen werden, wenn er alle Anforderungen aus Abschnitt 4.2 der ETV WAG 2015 und zusätzlich die Bedingungen aus Abschnitt 7.1.2 und Anhang C erfüllt.

Ein Güterwagen kann auch mit der Zusatzkennzeichnung „CW“ versehen werden, wenn er alle Anforderungen aus Abschnitt 4.2 der ETV WAG 2015 und die Bedingungen aus Abschnitt 7.1.2 und Anhang C erfüllt, nicht jedoch diejenigen aus Anhang C, Abschnitt 3 (Ablaufverbot) und/oder Abschnitt 6 (ohne G1 Begrenzungslinie und GIC1) und/oder Abschnitt 7b (Abstand zwischen zwei benachbarten Radsätzen übersteigt 17,5 m).

Wenn der Güterwagen gemäß Abschnitt 7.1.2 eine Einzelzulassung bekommen hat oder, als mit Anhang C konform erklärt ist, muss er entsprechend gekennzeichnet werden. Abschnitt 7.1.2 und Anhang C schreiben Kennzeichnungen mit Informationen zu den Abmessungen, der Spurweite und dem Gewicht vor.

In Übereinstimmung mit der ETV KENNZEICHNUNG 2015 kann an einem Güterwagen, der alle relevanten ETV (und das RID, falls anwendbar) erfüllt und für den keine Sonderfälle, offenen Punkte oder Abweichungen (ATMF Artikel 6 § 3<sup>13</sup>) gelten, die Kennzeichnung „TEN“ angebracht werden. Die Kennzeichnung TEN gibt an, dass der Güterwagen nicht in jedem Vertragsstaat zum Betrieb zugelassen werden muss, sondern dass seine erste Betriebszulassung in allen anderen Vertragsstaaten gültig ist.

## Freiwillige Kennzeichnung

Neben den rechtlich vorgeschriebenen Kennzeichnungsanforderungen, kann der Eisenbahnsektor zusätzliche Kennzeichnungen zur Erleichterung des Betriebs der Fahrzeuge vereinbaren. In diesem Rahmen können entweder öffentlich zugängliche Normen<sup>14</sup> oder Sektorabsprachen, wie das RIC-Abkommen oder Anlage 11 des Allgemeinen Vertrags für die Verwendung von Güterwagen (AVV)<sup>15</sup>, in Bezug genommen werden. Letztere beinhaltet die Kennzeichnung von Güterwagen in Zusammenhang mit der Ladung, dem kombinierten Verkehr, der Zugvorbereitung, Rangiermanövern, technischen Inspektionen, Werkstätten oder den wichtigsten Warnzeichen).



Bild 1 Kennzeichnungen an einem Fahrzeug, das die „TEN“-Anforderungen erfüllt

12 „GE“ = Go everywhere (überall einsetzbar), „CW“ = Compatible with (kompatibel mit).

13 Äquivalent zu Artikel 22 Absatz 1 und Artikel 23 Absatz 1 der Richtlinie 2008/57/EG.

14 Die EN-Norm 15877 Bahnanwendungen - Kennzeichnung von Schienenfahrzeugen (EN 15877-1:2012 - Güterwagen oder EN 15877-2:2013 - Außenanschriften an Personenzugfahrzeugen, Triebfahrzeugeinheiten, Lokomotiven und Gleisbaumaschinen).

15 In Kraft seit 1.7.2006.



Bild 1 mit der folgenden erläuternden Tabelle zeigt, wie die Kennzeichnung von Fahrzeugen in der Praxis funktioniert

KENNZEICHNUNG	ERLÄUTERENDE ANMERKUNG	REFERENZ
33 TEN	Interoperabilitätstauglichkeit; die erste „3“ gibt an, dass der Güterwagen mit Drehgestellen ausgestattet ist und die Anforderungen der ETV/TSI, einschließlich Abschnitt 7.1.2 und Anhang C, erfüllt. Die zweite „3“ gibt an, dass er eine feste Spurweite hat. „TEN“ bedeutet, dass der Güterwagen in allen Vertragsstaaten gemäß Art. 6 § 3 ATMF zum Betrieb zugelassen ist.	ETV KENNZEICHNUNG, Abschnitte 6 und 11
87 F-CTC	87 und F bedeuten, dass der Güterwagen in Frankreich registriert ist, CTC (Compagnie de Transports de Céréales) steht für den Halter.	ETV KENNZEICHNUNG, Abschnitte 8 und 10
0664	Wichtigste technische Eigenschaften des Güterwagens, z. B.: 0 - Güterwagen mit Kategorie-Kennbuchstaben T - Güterwagen mit öffnungsfähigem Dach, 6 64 - Wichtigste technische Eigenschaften des Güterwagens, z. B. Tagnpps. Geeignet für die Leerfahrt mit bis zu 120 km/h.	ETV KENNZEICHNUNG, Abschnitt 14 (Eine Liste mit Nummern ist auf der Website der ERA veröffentlicht)
071	Nummer des Güterwagens in seiner Herstellungsserie	Abschnitt 7
-5	Prüfziffer	ETV KENNZEICHNUNG, Abschnitt 9
Tagnpps	T - Güterwagen mit öffnungsfähigem Dach a - mit 4 Achsen g - für Getreide n - mit einer höchstzulässigen Ladung von 60t pp - mit axialem kontrolliertem Entladen durch Schwerkraft, am Boden s - Güterwagen mit Zulassung zum Verkehr unter „s“-Bedingungen (V=100 km/h)	ETV KENNZEICHNUNG, Abschnitt 17 - Kategorie-Kennbuchstabe T,
Begrenzungslinie G1	Kennzeichnung von Wagen, die nach der Begrenzungslinie „G 1“ gebaut und für den interoperablen Verkehr zugelassen sind	ETV WAG 7.1.2 k) (i) Auch: Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV), Anlage 11 - Punkt 2.21
← 15.99m →	Die Wagenlänge über Puffer beträgt 15,99 m	ETV WAG 7.1.2 k) (iv) Auch: AVV, Anlage 11 - Punkt 4.1
Lastgrenzen in Tonnen	- die „S“ Reihe gibt die höchstzulässige Last in Tonnen für die Kategorien A (42,8 t), B (50,8 t), C (58,8 t) und D (68,8 t) in unter „S“-Bedingungen betriebenen Zügen (Vmax=100 km/h) an und - die „120“ Reihe gibt an, dass der Güterwagen in unter „SS“-Bedingungen betriebenen Zügen (Vmax=120 km/h) leer sein muss	ETV WAG 7.1.2 k) (iii) Auch: AVV, Anlage 11 - Punkt 2.4
101m <sup>3</sup>	Der Fassungsraum des Güterwagens beträgt 101m <sup>3</sup>	AVV, Anlage 11 - Punkt 2.7
21,140 kg	Das Leergewicht des Güterwagens beträgt 21.140 kg	ETV WAG 7.1.2 k) (ii) Auch: AVV, Anlage 11 - Punkt 4.2

Dragan Nešić &amp; Bas Leermakers

## GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG (Bern, 23. bis 27. März 2015)

Vom 23. bis 27. März 2015 fand in Bern die dritte Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung des Bienniums 2014/2015 statt. 25 Staaten, die Europäische Kommission und das Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisen-

bahnen (OSShD) sowie 13 Nicht-regierungsorganisationen waren an dieser Tagung vertreten. Erstmals war an dieser Tagung Aserbaidschan vertreten, das bereits ADR-Vertragspartei ist und gegen Ende des Jahres auch RID-Vertragsstaat wird.

Dem Europäischen Verband der Gefahrgutbeauftragten (EASA), der momentan 19 nationale Verbände aus 15 europäischen Staaten unter einem Dach vereint, wurde bei dieser Tagung der Beraterstatus verliehen.

### Tanks

Für die Behandlung der Dokumente zu Tankfragen wurde wiederum eine

Tank-Arbeitsgruppe eingesetzt, die parallel unter dem Vorsitz von Herrn

Arne Bale (Vereinigtes Königreich) tag

### Beförderung von Phosphor

Das RID/ADR sieht für die Beförderung von UN 1381 Phosphor, weiß oder gelb, unter Wasser oder in Lösung und UN 2447 Phosphor, weiß, geschmolzen in RID/ADR-Tanks, die Anwendung der Sondervorschriften TU 16 und TU 21 vor. Die Sondervorschrift TU 21 schreibt die Verwendung von Wasser oder Stickstoff als Schutzmittel vor, wobei die Wasserschicht mindestens 12 cm betragen muss. Die Sondervorschrift TU 16 fordert für ungereinigte, leere Tanks entweder eine Befüllung mit Stickstoff oder eine Befüllung zu mindestens 96 % und höchstens 98 % mit Wasser. In der Anlage 2 zum SMGS, den Gefahrgutvorschriften für den osteuropäischen und asiatischen Raum, wird für Beförderungen auf Eisenbahnstrecken der Spurweite 1520 mm eine Wasserschicht von mindestens 30 cm, bei Umgebungstemperaturen von über 40 °C sogar von mindestens 60 cm vorgeschrieben. Diese in beiden Regelwerken vorgeschriebene Schutzschicht soll eine Berührung des Phosphors mit Luft ausschließen, was zu einer Selbstentzündung und einer exothermen Reaktion des Phosphors führen kann. Am 16. Juli 2007 hatte sich in der Ukraine ein Eisenbahnunfall ereignet, bei dem 15 Kesselwagen mit gelbem Phosphor entgleist waren. 6 Kesselwagen mit insgesamt fast 300 Tonnen Phosphor hatten Feuer gefangen, wobei sich die gasförmigen Verbrennungsprodukte in einem Umkreis von bis zu 50 km verteilt hatten.

Die Ukraine hat in einem Antrag an die Gemeinsame Tagung vorgeschlagen, die Sondervorschrift TU 21 des RID/ADR an die Vorschriften der Anlage 2 zum SMGS anzupassen und die vorgeschriebene Wasserschicht auf 30 cm zu erhöhen. Darüber hinaus schlug sie vor, die Sondervorschrift TU 16 zu ergänzen und für die Beförderung von ungereinigten leeren Tanks im Beförderungspapier die Angabe des Schutzmittels sowie dessen Masse bzw. Druck vorzuschreiben. Ein Vertreter der betroffenen Industrie erläuterte, dass in der Praxis für Kesselwagen üblicherweise eine Wasserschicht von 30 cm verwendet werde, wie dies in der Anlage 2 zum SMGS vorgeschrieben ist, da Zweifel bestehen, ob die verwendeten Kesselwagen luftdicht verschlossen sind. Für Tankcontainer werde hingegen eine Wasserschicht von 12 cm mit einer zusätzlichen Stickstoffüberdeckung verwendet. Der momentane Trend zeige, dass zunehmend Tankcontainer und immer weniger Kesselwagen eingesetzt würden. Die ausschließliche Anwendung einer Wasserschicht von 12 cm ohne zusätzliche Stickstoffüberdeckung in RID-Kesselwagen sei ausreichend, da die Hauptbedingung für eine sichere Beförderung der Umstand sei, dass der Phosphor feucht bleibe und der Tank luftdicht verschlossen sei. Die Tank-Arbeitsgruppe war nach einer Diskussion der Meinung, dass drei Optionen ein zufriedenstellendes Sicherheitsniveau bieten:

- die Verwendung einer Wasserschicht von 12 cm,
- die ausschließliche Verwendung einer Stickstoffüberdeckung,
- die Verwendung einer Kombination aus Wasser und einer Stickstoffüberdeckung.

Der momentane Wortlaut der Sondervorschrift TU 21 könnte in dieser Hinsicht klarer gefasst werden.

Was die Beförderung ungereinigter, leerer Tanks betrifft, vertrat die Arbeitsgruppe die Ansicht dass eine Befüllung zu mindestens 96 % mit Wasser zu Problemen in Zusammenhang mit der daraus resultierenden Entsorgung großer Mengen von giftigem Wasser führt. In der Praxis werde deshalb lediglich eine Wasserschicht von 25 bis 30 cm und eine zusätzliche Stickstoffüberdeckung verwendet. Um diese Praxis in den Vorschriften abzubilden, wurde beschlossen, die Sondervorschrift TU 16 leicht zu ändern. Das Sekretariat wurde darüber hinaus gebeten, dem UN-Expertenunterausschuss den Vorschlag zu unterbreiten, die bisher der UN-Nummer 2447 zugeordnete Sondervorschrift TP 7 ("Luft ist mit Stickstoff oder anderen Mittel aus dem Dampfraum zu entfernen") auch der UN-Nummer 1381 zuzuordnen. Der weitergehende Antrag der Ukraine, bei der Beförderung ungereinigter leerer Tanks das verwendete Schutzmittel zusammen mit der Masse oder

dem Druck anzugeben, wurde von der Tank-Arbeitsgruppe wegen des Verweises der Ukraine auf Auswirkungen

für die Bremsvorschriften als eisenbahnspezifisches Thema angesehen und an die ständige Arbeitsgruppe des

RID-Fachausschusses zur Behandlung überwiesen.

## Sonstige Änderungen im RID/ADR/ADN

### Vorschriften für den Sicherheitsberater

In Unterabschnitt 1.8.3.1 RID/ADR/ADN ist festgelegt, dass Unternehmen, deren Tätigkeit die Beförderung gefährlicher Güter oder das mit dieser Beförderung zusammenhängende Verpacken, Beladen, Befüllen oder Entladen umfasst, einen oder mehrere Sicherheitsberater benennen muss. In den nachfolgenden Unterabschnitten wird zwar zusammen mit der Beförderung gefährlicher Güter auch immer das Be- und Entladen erwähnt, nicht jedoch

das Verpacken oder Befüllen. Die Gemeinsame Tagung nahm einen Antrag Rumäniens an, auch in diesen Unterabschnitten das Verpacken und Befüllen explizit zu erwähnen. Ein mündlich geäußertes Antrag, diese Ergänzung im sechsten Spiegelstrich des Unterabschnitts 1.8.3.3 und in Unterabschnitt 1.8.3.6 nicht durchzuführen, um zu vermeiden, dass bei Zwischenfällen beim Befüllen oder Verpacken auch ein Unfallbericht erstellt werden muss,

wurde von der Gemeinsamen Tagung abgelehnt. Da diese Änderungen auch das Muster des Schulungsnachweises für Gefahrgutbeauftragte in Unterabschnitt 1.8.3.18 berühren, wurde beschlossen, eine Übergangsvorschrift vorzusehen, welche das Ausstellen von Schulungsnachweisen des bisherigen Musters bis Ende 2018 und eine Weiterverwendung dieser Schulungsnachweise bis zum Ablauf ihrer fünfjährigen Geltungsdauer zulässt.

### Beförderung von Druckgefäßen, die vom Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten von Amerika zugelassen sind

Da die multilaterale Sondervereinbarung M 237 zum ADR, welche die Beförderung von Gasflaschen zulässt, die vom Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten von Amerika zugelassen sind, jedoch weder den Vorschriften für RID/ADR-Gefäße noch denen für UN-Druckgefäße entsprechen, am 1. Juni 2016 ausläuft, schlug der Europäischen Industriegase-Verband (EIGA) vor, diese Vereinbarung entweder zu verlängern, was jedoch dem Grundsatz der maximalen Geltungsdauer multilateraler Sondervereinbarungen von fünf Jahren widersprechen würde, oder die Abweichung als bis zum 31. Dezember 2030 gültige Vorschrift in das RID/ADR aufzunehmen.

In der Diskussion wurde daran erinnert, dass der UN-Expertenunterausschuss zur Handelserleichterung

zwischen Europa und Nordamerika Vorschriften für Gasgefäße mit der Bezeichnung "UN-Druckgefäße" entwickelt hat, mit denen hauptsächlich die Probleme in Bezug auf die unterschiedlichen Bestimmungen betreffend Bau, Befüllung und Prüfung auf beiden Seiten des Atlantiks gelöst werden sollten. Während UN-Druckgefäße, die in irgendeinem Land zugelassen wurden, in Europa befördert werden dürfen, sind die von einer Behörde eines Vertragsstaates des RID oder einer Vertragspartei des ADR zugelassenen UN-Druckgefäße in den Vereinigten Staaten nur dann zur Beförderung zugelassen, wenn sie ebenfalls vom Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten (DOT) zugelassen wurden. Die Mehrzahl der Delegationen lehnte daher die Aufnahme einer bis zum 31. Dezember 2030

gültigen Abweichung in das RID/ADR ab. Einige Delegationen wären zwar eventuell für eine Verlängerung der Sondervereinbarung M 237, würden sich aber im Gegenzug wünschen, dass auch die Vereinigten Staaten Schritte unternehmen, um die in Europa zugelassene Gefäße anerkennen. Der bei dieser Tagung ebenfalls anwesende Vertreter der Vereinigten Staaten äußerte Verständnis für die Haltung der Vertragsstaaten und für deren Forderung nach einer Anerkennung der in Europa zugelassenen Gefäße in den USA. Er kündigte an, dass er entsprechende Schritte einleiten werde, um gegebenenfalls eine Änderung der geltenden Gesetzgebung in seinem Land zu erreichen. Er wird die Gemeinsame Tagung über den Fortschritt in dieser Frage auf dem Laufenden halten.

## Interpretation des RID/ADR/ADN

### Freistellungen gemäß den Unterabschnitten 1.1.3.2 c) und 1.1.3.1 b)

Gemäß Unterabschnitt 1.1.3.2 c) werden erstickende und oxidierende Gase unter bestimmten Bedingungen von der Anwendung der Gefahrgutvorschriften freigestellt. Der Unterabschnitt 1.1.3.1 b) enthält eine allgemeinere Freistellungsregelung, welche

die Beförderung von im RID/ADR/ADN nicht näher bezeichneten Maschinen oder Geräten, die in ihrem inneren Aufbau oder in ihren Funktionselementen gefährliche Güter enthalten, von den Vorschriften freistellt. Deutschland hatte der Gemeinsamen Tagung die

Interpretationsfrage vorgelegt, ob die spezielle Freistellungsregelung für Gase in Unterabschnitt 1.1.3.2 c) eine Freistellung von entzündbaren oder giftigen Gasen nach der allgemeineren Freistellungsregelung in Unterabschnitt 1.1.3.1 b) ausschließt.

Die Gemeinsame Tagung konnte keinen Konsens zu der Frage erzielen, ob zwischen den Freistellungen der Un-

terabschnitte 1.1.3.1, 1.1.3.2 und 1.1.3.10 ein System der Präzedenz besteht. Eine diesbezügliche Klarstel-

lung des Textes wurde jedoch als wünschenswert angesehen.

### Unterabschnitt 7.5.2.1 RID/ADR (Zusammenladeverbote)

In Beantwortung einer Interpretationsfrage Deutschlands bestätigte die Gemeinsame Tagung, dass bei der Zusammenladung von verschiedenen Gütern der Klasse 1 untereinander der Gefahrzettel für die Nebengefahr

nicht berücksichtigt werden muss und deshalb nur die Zusammenladevorschriften des Unterabschnittes 7.5.2.2 anzuwenden sind. Die Zusammenladevorschriften des Unterabschnittes 7.5.2.1 gelten nur, wenn

Versandstücke mit Gütern der Klasse 1 mit Versandstücken mit Gütern anderer Klassen zusammengeladen werden. Diese Interpretation wurde in einer neuen Bemerkung zu Unterabschnitt 7.5.2.1 festgeschrieben.

### Offene Fragen

Wiederum konnten einige der vorgelegten Anträge nicht abschließend behandelt werden und werden bei der nächsten Gemeinsamen Tagung erneut auf der Tagesordnung stehen. Dies betrifft unter anderem die folgenden Punkte:

-Möglichkeit elektronischer Prüfungsverfahren für Gefahrgutbeauftragte, ADR-Fahrzeugführer und ADN-Sachkundige: Die Gemeinsame Tagung nahm das Prinzip elektronischer Prüfungen an und bat den Vertreter Deutschlands, die bei der Diskussion vorgebrachten Kommentare in einer überarbeiteten Fassung seines Antrags zu berücksichtigen.

-Beförderung von Elektro- und Elektronik-Altgeräten, die gefährliche Güter wie beispielsweise Lithiumbatterien enthalten: Die von Deutschland vorgenommene Auswertung eines Fragebogens über Erfahrungen in den einzelnen Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit der Anwendung der europäischen Richtlinie 2012/19/EU über Elektro- und Elektronik-Altgeräte, sowie die ersten Textvorschläge für das RID/ADR/ADN, wurden von einer Arbeitsgruppe diskutiert, die auf Einladung eines deutschen Batterie-Entsorgers am 8. und 9. Juni 2015 in Hamburg getagt hatte.

-Stichprobenprüfung von Flüssiggas-Flaschen, die mit einem Schaumstoff umformt sind, anstelle einer Einzelprüfung, und eventuelle Ausdehnung dieser alternativen Prüfung auf

andere Flaschen-Bauarten: Die erste Sitzung einer informellen Arbeitsgruppe zu diesem Thema hat im Januar stattgefunden. Bei einer weiteren Sitzung im Juni wurde die Diskussion über eine Risikoeinschätzung fortgeführt und die Verwendung einer Datenbank, das Problem des Eigentümerwechsels, die Auswirkungen und die Begründungen stichprobenartiger Prüfungen, die Verbesserung der diesbezüglichen Normen und die Einbindung der Prüfstelle in den gesamten Prozess, erörtert.

-Vorschriften für die Ausrüstung von Tanks und Druckgefäßen: Die Arbeiten betreffend die getrennte Konformitätsbewertung von Druckgefäßen und Verschlüssen sind nahezu abgeschlossen. Diese Arbeiten, die auch auf Tanks ausgedehnt werden, sollen in einen Antrag an die Gemeinsame Tagung und an den UN-Expertenunterausschuss münden.

-Tanks aus Aluminiumlegierungen mit Schutzauskleidung: Der Einsatz von Tanks aus Aluminiumlegierungen soll für die Beförderung bestimmter ätzender Stoffe ausgeschlossen werden, auch wenn diese Tanks mit einer Schutzauskleidung versehen sind. Hintergrund ist der Unfall eines Straßentankfahrzeugs, bei dem durch ein Loch in der Schutzauskleidung Chlorwasserstoffsäure mit dem Aluminiumwerkstoff in Berührung gekommen war und binnen kurzer Zeit zu einem Loch im Tank geführt hatte, das in der Länge ein Viertel des Tank-

durchmessers umfasste. Die Niederlande wurden gebeten, in einem neuen Antrag darzulegen, wie viele Tanks von einer Änderung der Vorschriften betroffen sind und welcher zeitliche Rahmen für die Ausmusterung bisher verwendeter Tanks benötigt wird.

-Anforderungen an festverbundene Spezialbehälter und Spezialcontainer für die Beförderung von Wärmeenergie ohne Be- und Entladung des Wärmespeichermediums: Deutschland wurde gebeten, seinen ersten Vorschlag für eine den UN-Nummern 1477 (Nitrate, anorganische, n.a.g.), 1487 (Kaliumnitrat und Natriumnitrit, Mischung), 3256 (erwärmter flüssiger Stoff, entzündbar, n.a.g.), 3257 (erwärmter flüssiger Stoff, n.a.g.) und 3258 (erwärmter fester Stoff, n.a.g.) zuzuordnende Sondervorschrift auf der Grundlage der bisher vorgebrachten Kommentare zu überarbeiten.

-Unvorschriftsmäßig hergestellte und falsch zertifizierte Straßentankfahrzeuge: Die Gemeinsame Tagung stimmte der Einrichtung einer informellen Arbeitsgruppe zu, die auf der Grundlage der Ergebnisse eines im Vereinigten Königreich durchgeführten Forschungsvorhabens die Vorschriften für die Benennung von Prüfstellen und deren Überwachung, auch in Bezug auf extraterritoriale Aktivitäten, evaluieren soll.

-Prüfung der Notwendigkeit eines für alle Binnenverkehrsträger harmonisierten Ansatzes für die schriftlichen Weisungen.



## Verabschiedung langjähriger Teilnehmer der Gemeinsamen Tagung

Die Gemeinsame Tagung verabschiedete die Herren Jeff Hart (Vereinigtes Königreich) und Paul Hurdeman (Niederlande) in den Ruhestand, dankte ihnen für ihre stets aktive Teilnahme und wünschte ihnen einen langen und glücklichen Ruhestand.

Herr Hurdeman, der seit 1985 Mitglied und Leiter der niederländischen Delegation in der Gemeinsamen Tagung war, hatte in den Zeiten vor der Umstrukturierung des RID/ADR/ADN maßgeblich die Harmonisierung der Gefahrgutvorschriften des RID/ADR mit den UN-Empfehlungen vorangetrieben. Damals

wurden in einem ersten Schritt die Klassifizierungsvorschriften harmonisiert und die Gefahrgut-Kennzeichnungsnummern der Landverkehrsträger durch die UN-Nummern ersetzt. Im Gegenzug wurden aber auch die UN-Empfehlungen angepasst und unter anderem zusätzliche Sammeleintragungen aufgenommen. Nach der Explosion einer Feuerwerksfabrik am 13. Mai 2000 im niederländischen Enschede wurden in die Vorschriften aller Verkehrsträger Klassifizierungsvorschriften für Feuerwerkskörper aufgenommen, die seine Handschrift tragen.



Paul Hurdeman

Herr Hart war seit 1997 nicht nur Leiter der Delegation des Vereinigten Königreichs in der Gemeinsamen Tagung, sondern spielte auch in den Gefahrgutgremien des Luft- und des Seeverkehrs eine aktive Rolle. Zudem hatte er in den letzten Jahren auch den Vorsitz des

UN-Expertenunterausschusses inne. Nicht nur in dieser Funktion trat er ständig für möglichst geringe Abweichungen zwischen dem RID/ADR/ADN und den UN-Modellvorschriften ein. Er war auch ein ständiger Fürsprecher des Sekretariats der OTIF, als es in der Vergangenheit um die

Verlagerung von Kompetenzen zur Europäischen Kommission ging.



Jeff Hart

Verabschiedet wurde auch Herr Michaël Bogaert (Belgien), der nach sechsjährigem Engagement in der Gemeinsamen Tagung, unter anderem als Sekretär der Tank-Arbeitsgruppe, das belgische Verkehrsministerium infolge von Zuständigkeitsverlagerungen innerhalb der belgischen Verwaltung verlässt. Er war erst seit Kurzem in die

internationalen Arbeiten betreffend die Beförderung gefährlicher Güter eingebunden, stellte aber schnell ein großes Maß an Fachwissen in diesem Bereich sowie wertvolle Verhandlungsqualitäten unter Beweis. Die Gemeinsame Tagung wünschte ihm für sein neues Tätigkeitsfeld, das weiterhin im Gefahrgutbereich liegt, viel Erfolg.

## Nächste Tagung

Die Gemeinsame Tagung wird vom 14. bis 25. September 2015 ihre Beratungen zu den Änderungen 2017 des RID/ADR/ADN abschließen. Zur Vorbereitung dieser Sitzung hat vom

21. bis 23. April 2015 die Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit der 19. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter getagt.

Jochen Conrad

## VERANSTALTUNGEN KALENDER 2015

DATUM	TAGUNGEN	ORT
9. - 10. September	26. Sitzung der ständigen technische Arbeitsgruppe (WG TECH)	Amiens - Frankreich
15. - 25. September	Gemeinsame Tagung RID/ADR/ADN	Genf - Schweiz
29. September	Teilrevision des COTIF und Erläuternde Bemerkungen 12. Generalversammlung	Bern - Schweiz
29. - 30. September	Generalversammlung 12. Generalversammlung	Bern - Schweiz
6. - 8. Oktober	Arbeitsgruppe « Telematik »	Bordeaux - Frankreich
17. - 18. November	27. Sitzung der ständigen technische Arbeitsgruppe (WG TECH)	Bern - Schweiz
23. - 27. November	5. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses	Zagreb - Kroatien
16. - 17. Dezember	Arbeitsgruppe Entgleisungdetektion	Paris - Frankreich

## VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2015

DATUM	TAGUNGEN	ORG.	ORT
1. - 4. September	Expertenberatung der OSShD zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen
9. - 10. September	20. Tagung der Koordinatoren und Steuergruppe CIM/SMGS	OSShD CIT	Warschau - Polen
9. September	Ferroworld Forum 2015	Ferroworld	Genf - Schweiz
22. September	Ad Hoc Task Force for the Accreditation Scheme for Notified Bodies	ERA	Lille - Frankreich
22. - 23. September	VIII Interagency Conference on Best Practice in Facilitation of Railway Border Crossing	OSShD	Gdansk - Polen
23. September	Working Party for complementing the TSI LOC&PAS	ERA	Lille - Frankreich
29. September	Deutscher Umwelt - Kongress Forum 3 Gefahrguttransport	WEKA Akademie	Frankfurt - Deutschland
7. - 8. Oktober	Rail Interoperability and Safety Committee Meeting	Europäische Kommission-DG MOVE	Brüssel - Belgien

# VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2015

DATUM	TAGUNGEN	ORG.	ORT
8. Oktober	Coordination meeting of Entity in Charge of Maintenance - Certification Bodies	ERA	Lille - Frankreich
14. Oktober	Ausschuss CUI	CIT	Bern - Schweiz
15. - 16. Oktober	The Third B&H Congress on Railways	The Association of Consulting Engineers of Bosnia and Herzegovina and Regional Cooperation Council	Sarajevo - Bosnien und Herzegowina
20. - 21. Oktober	Freight Focus Group	ERA	Lille - Frankreich
21. Oktober	LOC&PAS TSI Working Party	ERA	Lille - Frankreich
22. Oktober	WAG TSI Working Party	ERA	Lille - Frankreich
27. - 29. Oktober	Kommission für Transportrecht im Bereich der Vorschriften für Beförderung gefährlicher Güter	OSShD	Warschau - Polen
29. Oktober	Seminar CIV/SMPS	CIT	Monte-Carlo - Monaco
3. - 4. November	Expertengruppe Beförderung gefährlicher Güter	UIC	St- Pölten - Österreich
9. - 13. November	Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15)	UNECE	Genf - Schweiz
12. November	Working Party for complementing the TSI LOC&PAS	ERA	Lille - Frankreich
12. - 13. November	Workshop: Multimodalität Ausschuss Multimodalität	CIT	Bern - Schweiz
23. - 25. November	Arbeitsgruppe „Eisenbahnverkehr“ (69. Tagung) (SC.2)	UNECE	Genf - Schweiz
25. - 26. November	Arbeitsgruppe CIM	CIT	Bern - Schweiz
30. November - 9. Dezember	48. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter	UNECE	Genf - Schweiz
3. Dezember	Ad Hoc Task Force for the Accreditation Scheme for Notified Bodies	ERA	Lille - Frankreich
7. - 9. Dezember	Workshop: Anwendung des COTIF	Verkehrsministerium von Aserbaidschan und Aserbaidschan Railways (ADY), OTIF	Baku - Aserbaidschan
10. Dezember	WAG TSI Working Party	ERA	Lille - Frankreich

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)

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**

Gryphenhübelweg 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)