



### Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

121. Jahr : Nr.1/2 2013



#### Zusammenfassung

##### News

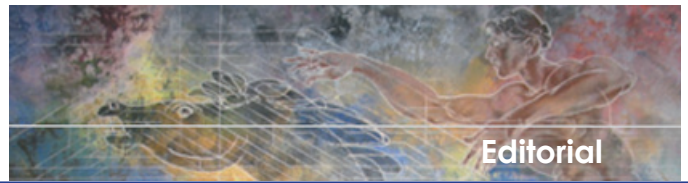
Pakistan tritt dem COTIF bei	1
Programm „Juniorexperten“	1
Dienstreise des Generalsekretärs in die Türkei	2-3
Rücknahmen der Erklärungen: Lettland, Rumänien und Portugal	4-5
Mitgliedstaaten der OTIF: Die Schweiz und die SBB/CFF/FFS	6

#### Entwicklungen im Eisenbahnrecht

Kurze geschichtliche Zusammenfassung der technischen Harmonisierung der Eisenbahnen	7-9
Hin zu einem einheitlichen Eisenbahnrecht zwischen Europa und Asien	10-11
Gemeinsame Tagung RID/ADN/ADN	12-14
Die neuen Aufgaben der OTIF gemäß dem Protokoll von Luxemburg	15-16

#### Die OTIF auf einen Blick

Pensionierung Herrn Kafkas	17
Herr Davenne, neuer Generalsekretär der OTIF	18
Dienstantritt Herrn C. des Olmos Leiter des Rechtsdienstes	18



## Editorial



Von **François Davenne**,  
Generalsekretär der OTIF

Mit dieser ersten Ausgabe der Zeitschrift seit meiner Wahl im September 2012 wird eine neue Richtung eingeschlagen. Mein Wunsch war es, in dieser Ausgabe die vielfältigen Aktivitäten der Organisation aufzuzeigen. Alle Fachbereiche der OTIF werden somit in die Zeitschrift aufgenommen. Im Vordergrund dieser Ausgabe steht die Sektion Technik mit einem ausführlichen Artikel über die verschiedenen Aspekte der technischen Interoperabilität.

Anhand Einheitlicher Technischer Vorschriften (ETV) schafft die OTIF einen Rahmen für den harmonisierten Fahrzeugaustausch zwischen ihren Mitgliedstaaten. Auf Seite der EU wurden diese Vorschriften mit der Einrichtung von für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM), die auch innerhalb der OTIF bereits eingeführt wurden, grundlegend erneuert. Diese neuen Vorschriften werden auch zu einer allgemeinen Überarbeitung der Vorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen (CUV) führen. Die OTIF befindet sich in der einmaligen Lage, sowohl im vertraglichen Bereich (CIM/CIV) als auch im Bereich des öffentlichen Rechts und für die technischen Vorschriften (ETV/RID) zuständig zu sein. Bei der Regelung der komplexen Haftungsfragen im Güterverkehr nimmt sie somit eine wichtige Rolle ein.

Ich erhoffe mir, dass die Zeitschrift diese Schnittstellenfunktion der OTIF gut widerspiegelt, indem ein interdisziplinärer Überblick über den Eisenbahnsektor gegeben wird, dessen Komplexität heute in meinen Augen das Ergebnis zu wenig harmonisierter Herangehensweisen ist.

**François Davenne**



## 1 Beitritt Pakistans zum COTIF

Am 21. Februar 2013 hat Pakistan einen Antrag auf Beitritt zum COTIF eingereicht.

Das Beitrittsverfahren sollte bis September 2013 abgeschlossen sein. Pakistan würde dann 49. Mitgliedstaat der OTIF.

Der Beitritt Pakistans ist verknüpft mit der Initiative der Organisation für Wirtschaftskooperation (ECO), mit der eine Eisenbahnverbindung für Kontainerzüge zwischen Islamabad über Teheran nach Istanbul angestrebt wird, die eines Tages bis Westeuropa einerseits und Südasien andererseits verlängert werden könnte. Verschiedene Nebenlinien werden diesem Korridor angeschlossen werden.



Shafqat Ali Khan (Stellvertretender Ständiger Vertreter – Ständige Vertretung Pakistans bei den Vereinten Nationen in Genf) und Dr. Gustav Kafka (Stellvertreter des Generalsekretärs der OTIF)

Das Schienennetz Pakistans umfasst nahezu 7800 km. Die Spurweite beträgt, mit Ausnahme einiger weniger Schmalspurlinien, überwiegend 1676 mm. Weitere Projekte zielen insbesondere auf die Errichtung von Eisenbahnstrecken nach China (682 km) und Afghanistan (900 km) ab.



Durch die Anwendung des COTIF und nicht zuletzt dank des CIM-Frachtbriefs, der den Grenzübergang erheblich erleichtert, würde der Güterverkehr zwischen der Türkei, Iran und Pakistan gefördert.

Langfristig scheint es so, als dass durch den Beitritt Pakistans zum COTIF nicht nur die OTIF einen neuen Mitgliedstaat gewinnt, sondern dass durch die Öffnung einer gesamten Region, diese in Zukunft vom Recht des COTIF profitieren können.

Eva Hammerschmiedová

## 2 Expertennachwuchsprogramm der OTIF

Die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) hat ein Expertennachwuchsprogramm ins Leben gerufen, um es hochqualifizierten Berufseinsteigern zu ermöglichen, die einzigartige und faszinierende Arbeit eines internationalen Beamten kennenzulernen.

Die Praktika werden im internationalen Sekretariat der OTIF in Bern (Schweiz) für 9 bzw. 18 Monate angeboten. Die „Nachwuchsexperten“ bekommen die Möglichkeit, von der Technik bis zum Rechtsdienst die verschiedenen Tätigkeitsfelder der Organisation zu entdecken und an diversen internationalen Treffen teilzunehmen.



Mit Hinblick auf die kulturelle Vielfalt im Sekretariat, begrüßt die OTIF Bewerbungen aus der ganzen Welt.

Derzeit bemüht sich die OTIF um Kontaktaufnahme mit verschiedenen Hochschulen und hofft, schon bald ihre zukünftigen „Nachwuchsexperten“ zu treffen. Das erste Praktikum ist für Anfang September 2013 geplant.

Für weitere Informationen zu dem Modalitäten, lesen Sie bitte die allgemeinen Bedingungen des Programms: [klicken Sie hier!](#) @

Samuel Flückiger





### 3

## Dienstreife des Generalsekretärs in die Türkei

Die Türkei nimmt im euro-asiatischen Handel eine zentrale Stelle ein. Im Laufe der Jahrhunderte war sie ein Hauptumschlagplatz für den gesamten Welthandel. Es war daher nur legitim, dass eines der ersten bilateralen Treffen des neuen Generalsekretärs mit einem Mitgliedstaat in Ankara stattfand.

Bei den Gesprächen mit Herrn Karaman, Generaldirektor der TCDD (Türkische Eisenbahn), ging es um das ehrgeizige Programm zur Entwicklung des türkischen Eisenbahnnetzes im Rahmen des von den türkischen Behörden aufgestellten Plans 2013. Dieser zielt auf eine Verdopplung der Größe des Eisenbahnnetzes sowie auf dessen grundlegende Modernisierung ab.

Zudem wurde am selben Tag im Parlament ein Gesetz über die Liberalisierung der Eisenbahnen diskutiert. Dieses Gesetz wird Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen trennen und so, insbesondere im Güterverkehr, den Weg für private Betreiber ebnen.

Die OTIF möchte in diesem Rahmen eng mit der TCDD zusammenarbeiten, um so sicherstellen zu können, dass die technischen Vorschriften (ETV und ATMF) effizient umgesetzt und angewendet werden. Für die Entwicklung des Handels ist es in der Tat entscheidend, dass die neuen Güterwagen- und Instandhaltungsvorschriften so gut wie möglich umgesetzt werden.

Dies war auch das erklärte Ziel des zweiten Teils des Treffens, der zu sehr fruchtbaren Ergebnissen zwischen der Leitung der TCDD und den Mitgliedern der Delegation der OTIF geführt hat.

Die diesem Text beigefügten wenigen Fotos können den herzlichen Empfang, der der Delegation der OTIF, bestehend aus Herrn Davenne (Generalsekretär) und Herrn Leermakers (Leiter der Sektion Technik), von unseren türkischen Freunden bereitet wurde, nur begrenzt widerspiegeln.



### Das Wort des Generalsekretärs

„Die Reise nach Ankara lag mir sehr am Herzen, da die Entwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs auf engen Beziehungen zu und zwischen unseren Mitgliedstaaten beruht. Die Beziehungen zur Türkei haben einen ganz besonderen Stellenwert, da das Land – ohne bereits Mitglied der EU zu sein – starke politische und Handelsverbindungen zu Europa pflegt. Mein ganz persönlicher Dank geht an dieser Stelle an Herrn Karaman und sein Team für die vorbildliche Organisation unseres Treffens und die sehr gute Qualität unseres Austauschs während der technischen Meetings.

Ich konnte mich selbst davon überzeugen, in welchem Ausmaß die OTIF und ihre Fähigkeit, technische Vorschriften zu entwickeln, die mit denen der Europäischen Union kompatibel sind, für die TCDD von Interesse sind, und zwar nicht nur in ihrer Rolle als Betreiber, sondern auch in Bezug auf ihre Bau- und Instandhaltungsaktivitäten von Wagen. Auch die Beziehungen zwischen OTIF und Europäischer Eisenbahnagentur, die sich in Zukunft formalisieren und verstärken werden, erscheinen als eine künftige Entwicklungsmöglichkeit.

In den vergangenen Jahren ist es der OTIF meinen Feststellungen zufolge nicht gelungen, die Weiterentwicklung ihrer Vorschriften ausreichend zu erklären. Zahlreiche erfolgreiche Treffen haben mit unseren türkischen Kollegen bereits stattgefunden und veranlassen mich dazu, diesen Aspekt unserer Tätigkeiten weiterzuverfolgen. Schließen möchte ich mit der gegenseitigen Bereicherung solcher Treffen. Aufgabe der OTIF ist es nämlich, zum größtmöglichen Nutzen des internationalen Eisenbahnverkehrs, zwischen den Vorschriften der EU und denen ihrer Mitgliedstaaten Brücken zu schlagen.“





## Präsentation von Herrn Leermakers, Leiter der Sektion Technik

Die technischen Vorschriften der OTIF basieren auf drei Säulen.

1. Zunächst werden Eisenbahnfahrzeuge gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften und Verfahren der APTU und ATMF gegenseitig von den Vertragsstaaten zugelassen, in Betrieb genommen und Instand gehalten.
2. Diese Rechtsvorschriften wurden auf zwischenstaatlicher Regierungsebene entwickelt und sind internationaler Natur.
3. Eine strikte Trennung zwischen der Stelle, die die Vorschriften anwendet und derjenigen, die die korrekte Anwendung überwacht, ist notwendig und in den ATMF vorgeschrieben.

Ziel der OTIF ist die Förderung, Steigerung und Erleichterung des internationalen Austauschs von Eisenbahnfahrzeugen. Die EU ihrerseits strebt die Interoperabilität der Systeme sowie die Öffnung des gemeinsamen Marktes für mehr Wettbewerb unter den Eisenbahnunternehmen an. Hier gilt es einen Eisenbahnverkehr ohne Unterbrechungen zu erreichen. APTU und ATMF können zwar nicht als identisch mit den EU-Vorschriften angesehen werden, sind mit diesen jedoch kompatibel.

Die technischen Vorschriften der OTIF sind in den Anhängen F und G (APTU und ATMF) enthalten. Die Entwicklung von Einheitlichen Technischen Vorschriften (Anlagen zum COTIF 1999) geschieht durch:

- die WG TECH, die dreimal jährlich zur Vorbereitung der vorläufigen ETV zusammen kommt,
- den Fachausschuss für technische Fragen, der einmal pro Jahr zur Annahme durch Abstimmung der vorläufigen ETV tagt,
- das Sekretariat der OTIF, das ETV notifiziert und veröffentlicht,
- die Vertragsstaaten, die zur ordnungsgemäßen Anwendung der ETV verpflichtet sind.



Der Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung von Wagen wird auf internationaler Ebene verfolgt und basiert auf drei Säulen.

Zunächst muss jeder neue Wagen, um in der EU zugelassen werden zu können, den Anforderungen der EU oder – bei vollständiger Äquivalenz der beiden Systeme – denen der OTIF entsprechen.

Dann muss eine unabhängige Bewertungsstelle, der die anderen Staaten vertrauen können, die technische Zulassung des Fahrzeugs genehmigen. Schließlich muss der neue Wagen dann von der Gesamtheit der Vertragsstaaten zugelassen werden. Aus diesem Grund ist die ordnungsgemäße Anwendung der Regeln äußerst wichtig, denn sie sorgt für gegenseitiges Vertrauen unter den Vertragsstaaten in die Arbeit der Bewertungsstellen der anderen Staaten.

Zusammenfassend obliegt **die Zulassung eines Fahrzeugs** der gemeinsamen Verantwortung der zuständigen Behörde, des Herstellers, des Antragstellers und der Bewertungsstelle.

**Die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs** unterliegt im Vergleich dazu der gemeinsamen Verantwortung der zuständigen Behörde, des Eisenbahnunternehmens, des Halters, der für die Instandhaltung zuständigen Stelle und des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur, auf der das Fahrzeug verkehrt.

Zum Abschluss wird auch die Struktur der Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter kurz vorgestellt. Die geltende Fassung des RID kann von der Website der OTIF ([www.otif.org](http://www.otif.org)) heruntergeladen werden.

**Bas Leermakers**



#### 4

### Rücknahme der Erklärung über die Nichtanwendung durch Lettland, Rumänien und Portugal

In einer Urkunde vom 26. April 2013 hat Lettland seine gemäß Artikel 42 § 1 COTIF abgegebene Erklärung vollumfänglich und mit sofortiger Wirkung zurückgenommen.

Gleichermaßen hat das Sekretariat der OTIF am 29. April 2013 die Rücknahme der Erklärung Rumäniens mit Wirkung zum 1. März 2013 erhalten.

Am 13. Mai 2013 schließlich ist auch die Rücknahme der Erklärung Portugals mit sofortiger Wirkung beim Sekretariat eingegangen.

Die Mitgliedstaaten der OTIF und der Europäischen Union wurden in einem Rundschreiben über diese Rücknahmen informiert.

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

Lettland, Rumänien und Portugal hatten, wie weitere Mitgliedstaaten der OTIF und der Europäischen Union, einen Vorbehalt ausgesprochen und beschlossen, die Anhänge CUI, APTU und ATMF nicht anzuwenden.

Durch die erneute Anwendung aller Anhänge des COTIF auf ihrem Staatsgebiet haben diese drei Staaten jetzt den Vorteil, zu Vertragsstaaten des Übereinkommens zu werden.

Bislang haben 16 Mitgliedstaaten der OTIF, die gleichzeitig auch EU-Mitgliedstaaten sind, ihre Erklärungen zurückgenommen. Bei diesen Staaten handelt es sich um Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Griechenland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Slowenien, Ungarn und kürzlich auch um Lettland, Portugal und Rumänien.

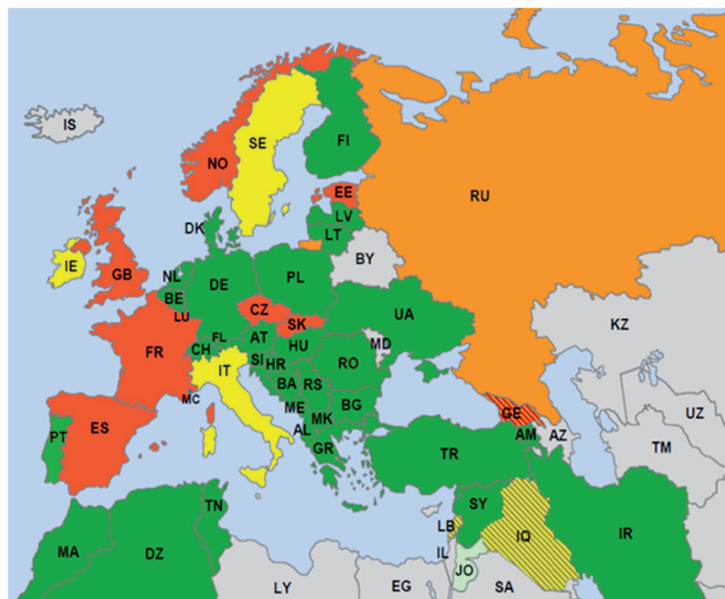
Für einen allgemeinen Überblick über den Anwendungsbereich des COTIF und die Vorbehalte, siehe **nachfolgende Karte** und **zusammenfassende Tabelle auf der nächsten Seite**.



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

Etat au 13 mai 2013  
Stand 13. Mai 2013  
Situation on 13 May 2013

- Tous les appendices de la COTIF (32)  
Alle Anhänge des COTIF (32)  
All COTIF appendices (32)
- Sans ATMF (1)  
Ohne ATMF (1)  
Without ATMF (1)
- Sans CUI/APTU/ATMF (7)  
Ohne CUI/APTU/ATMF (7)  
Without CUI/APTU/ATMF (7)
- Sans CUI/CUI/APTU/ATMF (1)  
Ohne CUI/CUI/APTU/ATMF (1)  
Without CUI/CUI/APTU/ATMF (1)
- Sans CIV/RID/CUI/CUI/APTU/ATMF (1)  
Ohne CIV/RID/CUI/CUI/APTU/ATMF (1)  
Without CIV/RID/CUI/CUI/APTU/ATMF (1)
- 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 feilübert	Kommentare
AL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
DZ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
AM	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
AT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 1. Juli 2011 zurückgenommen
BE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 8. Februar 2012 zurückgenommen
BA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 17. Dez. 2012 zurückgenommen
BG	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
IR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Keine Eisenbahninfrastruktur (keine OTIF-Mitgliedschaft)
CY	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
CZ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 7. Juli 2011 zurückgenommen
DK	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Anwendung nur auf bestimmten Linien
EE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 1. Juli 2011 zurückgenommen
FI	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
FR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
GE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
DE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI mit Wirkung zum 1. Januar 2012 und gegen APTUA/TMF mit Wirkung zum 1. Januar 2013 zurückgenommen
GR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 13. Sept. 2011 zurückgenommen
HU	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 16. Febr. 2012 zurückgenommen
IR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
IQ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		OTIF-Mitgliedschaft ausgesetzt
IE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
IT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 26. April 2013 zurückgenommen
LV	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		OTIF-Mitgliedschaft ausgesetzt
LB	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
FL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
LT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 10. Nov. 2011 zurückgenommen
LU	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 11. Januar 2012 zurückgenommen
MK	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
EJ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Keine Eisenbahninfrastruktur (keine OTIF-Mitgliedschaft)
MT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MC	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
ME	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
MA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
ML	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
NI	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
IEIN	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
Norwegen	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
PL	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 1. Januar 2012 zurückgenommen
PT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 13. Mai 2013 zurückgenommen
PT	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Vorbehalte gegen CUI/APTUA/TMF mit Wirkung zum 1. März 2013 zurückgenommen
RO	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Anwendung nur auf bestimmten Linien
RU	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
RS	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
RS	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SK	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SI	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
ES	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SE	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
CH	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
SY	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TN	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
TR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
UA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Anwendung nur auf bestimmten Linien
UA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
GB	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
EU	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		



Stand 13. Mai 2013

OTIF- und EU-Mitgliedsstaat  
 nur OTIF-Mitgliedsstaat



## 5. Mitgliedstaaten der OTIF: Die Schweiz und die SBB\*

### Geschichte der SBB/CFF/FFS



Im Jahre 1847 wurde die erste Eisenbahnstrecke der Schweiz zwischen Zürich und Baden (30 km) in Betrieb genommen.

Im XIX. Jahrhundert waren alle schweizerischen Eisenbahnen in privater Hand. Aufgrund ihrer politischen und wirtschaftlichen Interessen, haben die Privatunternehmen Parallelstrecken gebaut. Für viele Unternehmen führte dieser Wettbewerb in den Konkurs.

Am 20. Februar 1898 stimmt die schweizerische Bevölkerung per Votum für die Schaffung eines nationalen Eisenbahnunternehmens.

Am Morgen des 1. Januar 1901 fährt der erste Zug der staatlichen Eisenbahn von Zürich über Bern nach Genf.

Dennoch gilt der 1. Januar 1902 als offizielle Geburtsstunde der Schweizerischen Bundesbahnen. Seit ihrer Gründung befördern die SBB sowohl Fahrgäste als auch Güter.

1999 erlangt das ehemalige Staatsunternehmen SBB den Status einer Aktiengesellschaft des öffentlichen Rechts, deren Aktien sich gänzlich in der Hand der Schweizerischen Eidgenossenschaft befinden.

### Schweizerisches Eisenbahnnetz

Das Netz der SBB umfasst über 3000 Schienenkilometer, 6054 Brücken und 303 Tunnel.

Die SBB lassen sich in 4 Branchen unterteilen:

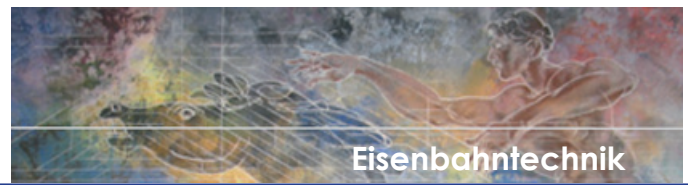
1. Fahrgastbeförderung
2. Güterverkehr, insbesondere SBB Cargo
3. Verwaltung der Schieneninfrastruktur
4. Verwaltung der Gebäude

Für einen Überblick über das Schienennetz der SBB [hier klicken @!](#)



\*Texte, Bilder und Dokumente wurden mit Zustimmung der SBB/CFF/FFS übernommen.

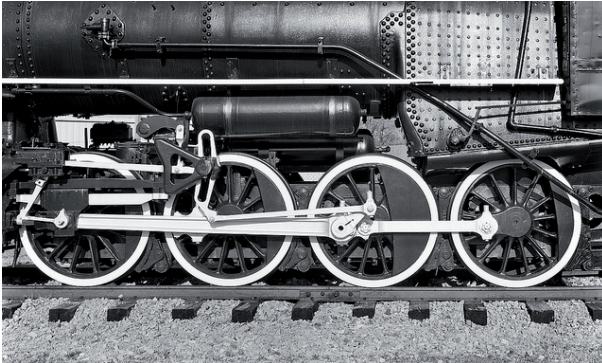




## Entwicklungen im Eisenbahnrecht

### 1. Eisenbahntechnik

#### Kurze geschichtliche Zusammenfassung der Harmonisierung der Eisenbahnen



Wirtschaftswachstum und internationaler Verkehr sind untrennbar miteinander verbunden. Mehr als jeder anderer Verkehrsträger hängt die Eisenbahn von der technischen Kompatibilität der Infrastruktur mit den darauf betriebenen Fahrzeugen ab. Für den internationalen Eisenbahnverkehr ist eine Harmonisierung daher unerlässlich.

Die ersten Schritte in diese Richtung traten am 1. April 1887 in Form eines zwischenstaatlichen Abkommens in Kraft und sind bekannt als technische Einheit. Diese Bestimmungen wurden auf zwei internationalen Konferenzen zur technischen Einheit der Eisenbahn im Oktober 1882 und Juli 1886 vorbereitet. Die teilnehmenden Länder suchten und fanden Lösungen zur Erleichterung des Grenzübertritts von einem technischen Standpunkt aus gesehen. Die technische Einheit wurde von Beginn an in Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich-Ungarn und der Schweiz angewendet. Später auch in anderen Ländern: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Griechenland, Luxemburg, Jugoslawien und der Türkei.

Als die UIC im Jahre 1922 gegründet wurde, übernahm sie die Verwaltung der technischen Einheit. In der technischen Einheit wurde eine Standard-Spurweite, die Standardabmessungen der Fahrzeuge sowie Kennzeichnungen am Fahrzeug festgelegt (Bedingungen für die Zulassung). Die grundlegenden Anforderungen galten sowohl für Lokomotiven als auch für Personen- und Güterwagen. Das erste aus diesen Bestimmungen geborene berühmte Beispiel für Interoperabilität in Europa war der „Berner Schlüssel“ – ein auch heute für Personenwagen noch verwendeter Vierkantschlüssel. In die Fassung der technischen Einheit aus dem Jahre 1938 wurden auch Bestimmungen zum Beladen von Wagen und zur Ausrüstung für die Beförderung von Zollwaren hinzugefügt.

Nach dem ersten Weltkrieg wurden die meisten privaten Eisenbahnen verstaatlicht und die Harmonisierungsprozesse vom zwischenstaatlichen Level auf die Ebene der staatlichen Eisenbahnen verlagert, wo die UIC eine wichtige Rolle übernahm.

Der internationale Verkehr besteht hauptsächlich im Austausch von Personen- und Güterwagen. An jeder Grenze werden die Güter- und Personenwagen von der Lokomotive abgekoppelt und an eine andere Lokomotive,

die von einem anderen Eisenbahnunternehmen betrieben wird, gekoppelt. Der Austausch von Güter- und Personenwagen über die Grenzen hinweg machte lediglich die Harmonisierung dieser Wagen und nicht diejenige der Lokomotiven und Betriebsvorschriften erforderlich. Die ergänzenden (jetzt allerdings veralteten) Bestimmungen wie das RIV und das RIC beinhalteten einen Mix aus auf den internationalen Verkehr anwendbaren Anforderungen für technische Schnittstellen und betriebsbezogenen Anforderungen.

Während nun internationale Normen für den Austausch von Güter- und Personenwagen ausgearbeitet wurden, war die Entwicklung der Signalgebungs- und Stromversorgungssysteme noch nicht international koordiniert. In diesen Bereichen gab es im heutigen EU-Raum kaum Harmonisierung und somit ein Patchwork aus verschiedenen inkompatiblen Systemen. Ergebnis: Güter- und Personenwagen können grenzübergreifend eingesetzt werden, Lokomotiven und Wagengruppen jedoch oft nicht. Im Gegensatz dazu haben die Länder, die die OSShD-Bestimmungen anwenden, geschichtlich bedingt ein weitaus höheres Level an technischer und betrieblicher Kompatibilität.

Die Herausforderung heute und für die Zukunft besteht nun darin, die goldene Mitte zwischen von den Behörden festgelegten Vorschriften einerseits und der Harmonisierung technischer Lösungen aus dem Eisenbahnsektor und von Betreibern andererseits zu finden.

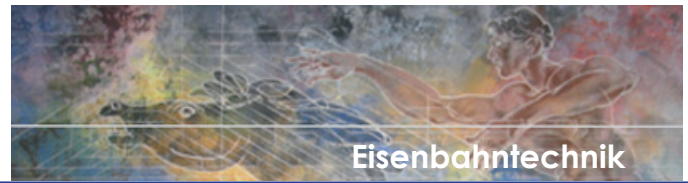
Der Schlüssel hierzu liegt in einer Grundregulierung, mit der, bei Vermeidung unnötiger technischer Lösungen, die technische Kompatibilität aller Eisenbahnfahrzeuge, einschließlich Lokomotiven und Wagengruppen, grenzübergreifend sichergestellt werden soll. Sowohl im OTIF- als auch im EU-Recht wurden gesetzgebende Kompetenzen von integrierten Eisenbahnunternehmen an die zuständigen Regierungsbehörden übertragen. Gleichmaßen ist auch die Konformitätsbewertung nicht länger Aufgabe der Eisenbahnunternehmen, sondern von anerkannten und unabhängigen Bewertungsstellen. Diese Grundsätze fördern die Schaffung von fairen Wettbewerbsbedingungen, in Fällen, in denen mehr als ein Eisenbahnunternehmen dasselbe nationale Netz nutzt.

Das richtige Gleichgewicht zwischen Regulierung und Harmonisierung sollte es dem Eisenbahnsektor ermöglichen, für jedes Marktsegment die optimale Lösung zu finden.

#### Technische Harmonisierung und Interoperabilität in der EU

In den frühen 90er Jahren hat die EU die Richtlinie 91/440/EEG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft erlassen. Dies war ein erster Schritt hin zu einem einheitlichen Eisenbahnraum der EU und zu mehr Effizienz des Verkehrsträgers Eisenbahn. Hierdurch wurde eine Trennung der Infrastrukturverwaltung und des Eisenbahnbetriebs erforderlich, bis hin zur endgültigen Trennung zunächst auf Verwaltungsebene. Ebenso wurde die Grundlage für den richtigen Zugang der Eisenbahnunternehmen zur Infrastruktur in anderen Mitgliedstaaten gelegt.

In den aufeinander folgenden EU-Eisenbahnpaketen wurden diese Grundsätze weiterentwickelt, was zu einer Öffnung der



der nationalen (2006) und internationalen (2007) Güterverkehrsmärkten und der daran anknüpfenden Öffnung des internationalen Personenverkehrsmarktes (2010) führte. In diesen EU-Eisenbahnpaketen sind Fragen wie die Zugangsbedingungen, die Festlegung der Verantwortung zwischen den Akteuren und die Interoperabilität geregelt. Auch die Marktzugangsbedingungen für Eisenbahnprodukte entsprechend dem neuen Ansatz sind dort festgelegt.

Gemäß Richtlinie 2008/57/EG ist Interoperabilität „die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den für diese Strecken erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird. Diese Eignung hängt von den gesamten ordnungsrechtlichen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen ab, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gegeben sein müssen.“

In ihrem Weißbuch aus dem Jahre 2011 hat die Europäische Kommission ihre Vision eines integrierten europäischen Eisenbahnraums angekündigt und klargestellt, dass dieses Ziel die Schaffung eines internen (EU)-Eisenbahnmarktes voraussetzt, in dem Eisenbahnunternehmen, die in einem EU-Mitgliedstaat registriert sind, ohne unnötige technische und administrative Hindernisse Dienstleistungen anbieten können.



Vom COTIF 1980 zum COTIF 1999

In den späten 80er und frühen 90er Jahren kam es im Eisenbahnsektor der meisten OTIF-Mitgliedstaaten zu tiefgreifenden Änderungen. Die dem internationalen Eisenbahnverkehr zu Grunde liegenden politischen, wirtschaftlichen, rechtlichen und technischen Bedingungen waren nicht länger dieselben wie im Mai 1980, zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des COTIF 1980.

Die OTIF reagierte darauf mit 4-jährigen Arbeiten zur Überarbeitung des COTIF 1980, was zur Unterzeichnung des Vilnius Protokolls im Juni 1999 führte, welches den Weg für das Übereinkommen COTIF 1999 ebnete. Im COTIF 1999 wurde das dringende Bedürfnis nach Anpassung und Angleichung der Vorschriften an die geänderte Situation berücksichtigt. Neben der An- und Aufnahme weiterer Anhänge zum Übereinkommen, wurden auch zwei technische Anhänge ins COTIF 1999 aufgenommen, Anhang F (APTU – Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften) und Anhang G (ATMF – Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial).

Diese beiden Anhänge wurden infolge von Änderungen der EU-Vorschriften bereits geändert, die Neufassungen sind seit 1. Dezember 2010 in Kraft.

Eine knappe Mehrheit der OTIF-Mitgliedstaaten sind gleichzeitig EU-Mitgliedstaaten. Die Kompatibilität des EU-Rechts mit dem OTIF-Recht ist daher unerlässlich, es gibt jedoch noch Unterschiede.

Ziel der OTIF ist gemäß Übereinkommen die Verbesserung und Erleichterung des in Artikel 2 des COTIF definierten internationalen Eisenbahnverkehrs.

Das COTIF 1999 gilt für den internationalen Eisenbahnverkehr und ist mit dem Grundsatz eines offenen Marktes der EU vereinbar, erfordert jedoch nicht zwingend einen Wettbewerb unter den Eisenbahnen. Mit den Anhängen F und G des Übereinkommens soll die Zulassung von Fahrzeugen in mehr als einem Mitgliedstaat vereinfacht werden, so dass (einzelne) Fahrzeuge (nicht zwangsläufig ganze Züge) auf den verschiedenen Netzen betrieben werden können.

Selbstverständlich ist der Anwendungsbereich der Vorschriften zum Betrieb von Fahrzeugen nicht derselbe wie für den Betrieb von Zügen. Ziel und Zweck der technischen Vorschriften der OTIF sind daher mit den Vorschriften zur Eisenbahnregulierung der EU nicht identisch.

Einige der Unterschiede zwischen den Zielen der EU und denen der OTIF lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Ziel der OTIF-Vorschriften ist die Schaffung eines einheitlichen Rechts zur Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs. Im Gegensatz dazu betreffen die EU-Vorschriften auch den nationalen Verkehr.
- Ungleich dem EU-Recht, verordnen die OTIF-Bestimmungen keine Öffnung des internationalen Güter und Personenverkehrs zum Wettbewerb.

Zahlreiche Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten öffnen ihre Eisenbahnen in ähnlicher Weise, obwohl die EU-Marktgrundsätze im Übereinkommen keinen Niederschlag finden. Nichtsdestoweniger bilden einige Grundsätze zur Marktöffnung einen Rahmen für mehr Effizienz, der für jedes Eisenbahnsystem nützlich ist. Auch hat es in den letzten Jahrzehnten in einigen Nicht-EU-Staaten strukturelle Reformen von verstaatlichten Eisenbahnmonopolen hin zu offeneren marktorientierten Eisenbahnbetrieben gegeben.

Eins der den Anhängen F und G zugrunde liegenden Prinzipien ist die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen, wenn diese entweder den EU- oder den OTIF-Bestimmungen entsprechen. Jedes Fahrzeug wird, bevor es ein Betriebszertifikat (in der EU spricht man von Inbetriebnahmegenehmigung) erhält, einmalig bewertet, diese Bewertung ist dann in allen OTIF-Vertragsstaaten gültig.

Voraussetzung hierfür ist die volle Äquivalenz zwischen den EU-Bestimmungen (TSI) und den OTIF-Bestimmungen (ETV). Ausnahmen sind nur in Fällen von notifizierten und gebührend begründeten nationalen technischen Anforderungen zulässig.



Mit Inkrafttreten des ersten «ETV-Paares» (Güterwagen und Lärm) im Dezember 2012, ist diese volle Äquivalenz für Güterwagen unter dem COTIF 1999 erstmalig gewährleistet. Dieser Meilenstein bietet eine klare rechtliche Grundlage für die Zulassung von Güterwagen zum internationalen Betrieb.

### **Entwicklung und Anwendung der ETV**

2006 hat die EU die ersten technischen Spezifikationen für die Interoperabilität für Güterwagen angenommen (TSI WAG). Seit 2008 arbeitet die EU an einer überarbeiteten TSI WAG, mit der wieder mehr Flexibilität gewährleistet werden soll.

Ergebnis dieser Arbeiten ist eine überarbeitete TSI WAG, die am 1. Januar 2014 in Kraft treten wird. Während Bau und Zulassung von Wagen des Typs „RIV“ weiter gestattet sind, wird durch die überarbeitete TSI WAG auch die Nutzung anderer Bauarten zulässig. Die grundlegenden Anforderungen für die technische Interoperabilität sind obligatorisch, gleichzeitig werden so wenige technische Lösungen wie möglich verbindlich vorgeschrieben, um den Weg für Innovation frei zu machen.

Aus diesem Grund wird es mit Inkrafttreten der überarbeiteten TSI WAG nicht länger obligatorisch sein, alle Güterwagen mit den „aus der Vergangenheit stammenden“ Systemen und Komponenten auszustatten, die allen sie verwendenden Eisenbahnunternehmen bekannt sind. Die Verwendung dieser Systeme wird jedoch weiterhin erlaubt sein und stellt eine Möglichkeit dar, den Vorschriften zu entsprechen.

Seit Sommer 2012 arbeitet die OTIF verstärkt an der Revision der ETV WAG, um diese an die überarbeitete TSI WAG anzupassen und auch nach dem 1. Januar 2014 die volle Äquivalenz zwischen OTIF- und EU-Vorschriften zu Güterwagen zu gewährleisten.

**Bas Leermakers/ Peter Sorger**



## 2. Transportrecht

1

### Hin zu einem einheitlichen Eisenbahnrecht zwischen Europa und Asien

Auf dem Weg zu einer Vereinheitlichung des Eisenbahnrechts zwischen Europa und Asien wurde mit der anlässlich eines im Palais des Nations in Genf am 26. Februar 2013 organisierten Ministertreffens vorgenommenen Unterzeichnung einer gemeinsamen Erklärung über die Förderung des Eisenbahnverkehrs zwischen Europa und Asien und in dieser Hinsicht unternommenen Handlungen ein wichtiger Schritt getan.



In dieser von 37 Staaten unterzeichneten Erklärung zeigt sich der politische Wille dieser Staaten, die in der Erklärung angesprochene 5-Punkte-Strategie umzusetzen und so ähnliche rechtliche Rahmenbedingungen, wie sie für konkurrierende Verkehrsträger (Straße, Luft, Binnen- und Seeverkehr) bereits bestehen, auch für den Eisenbahnverkehr zu schaffen.

Gleichzeitig und in Ergänzung dessen haben die Staaten auch interessierte Eisenbahnunternehmen sowie weitere Interessengruppen und internationale Organisationen und Verbände mit Bezug zum Eisenbahnverkehr eingeladen, sich den Arbeiten zur Ausarbeitung der allgemeinen Beförderungsbedingungen für den eurasischen Verkehr (ABB EurAsia) anzuschließen. Die Ausarbeitung dieser allgemeinen Beförderungsbedingungen hat keinerlei Auswirkungen auf das bestehende Recht. Basierend auf den Arbeiten des CIT und der OSShD zum einheitlichen Frachtbrief CIM/SMGS sollen mit diesen allgemeinen Bedingungen gemeinsame Anwendungsbestimmungen geschaffen werden, die auf einen einzigen Beförderungsvertrag abzielen. Dank dieser fruchtbaren Zusammenarbeit zwischen verschiedenen beteiligten Parteien, in die auch die OTIF stark eingebunden war, können bereits heute eurasische Handelsverkehre abgewickelt werden. 2012 wurde der einheitliche Frachtbrief CIM/SMGS so in über 85 % der Beförderungen in Containern und in über 18 % der Beförderungen in isolierten Güterwagen im CIM/SMGS-Verkehr genutzt. Die Statistiken der RZD und der UZ zeigen ihrerseits, dass die Nutzung des einheitlichen Frachtbriefs CIM/SMGS sich verdreifacht hat und die Tendenz auch 2012 steil nach oben zeigt.

Die UNECE wird zur Erleichterung dieser Arbeiten ihre guten Dienste anbieten, und das Mandat der 2011 zur Erarbeitung der gemeinsamen Erklärung ins Leben gerufenen

Gemeinsame Erklärung der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa: [hier klicken @ !](#)

Expertengruppe wurde um zwei Jahre verlängert. Die Expertengruppe wird ihre Arbeiten auf folgende Themenbereiche ausrichten, welche die Roadmap der Uniformisierung des Eisenbahnrechts ausmachen:

- a) Vereinheitlichtes Ensemble an transparenten und vorhersehbaren Rechtsvorschriften und Regeln, die auf die Eisenbahnbeförderungen in allen betroffenen Ländern anwendbar sind und die Grenzabwicklungsvorgänge erleichtern;
- b) Analyse der bestehenden Übereinkommen für den internationalen modalen Verkehr (Eisenbahn, Straße, Luft, Binnen- und Seeschifffahrt) und damit zusammenhängender Abkommen zur Identifizierung der für die Schaffung eines vereinheitlichten Eisenbahnrechts relevanten Vorschriften und Verfahren;
- c) Vereinheitlichung des internationalen Eisenbahnrechts, im Hinblick auf die Schaffung eines einheitlichen Rechtsregimes für den Eisenbahnverkehr vom Atlantik bis zum Pazifik; und
- d) Analyse zur Identifizierung eines angemessenen Verwaltungssystems für ein einheitliches Eisenbahnrecht, basierend auf den Erfahrungen der internationalen Organisationen des Eisenbahnverkehrs (OSShD, OTIF und andere) sowie der internationalen Organisationen, deren Aktivitäten sich auf andere Verkehrsträger konzentrieren.

Die OTIF begrüßt die Unterzeichnung dieser Erklärung und die Weiterführung der Arbeiten zur Vereinheitlichung des Eisenbahnrechts zwischen Europa und Asien. Genau wie in den Vorjahren wird sie aktiv an diesen Arbeiten teilnehmen und mit Blick auf die Stärkung der Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs zwischen Europa und Asien sowie der Schaffung eines einheitlichen Rechtsregimes für den Eisenbahnverkehr vom Atlantik bis zum Pazifik ihr Fachwissen einbringen.

Iris P. Gries

2

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

#### Eisenbahnstrecken CIV/CIM:

*Enfällt*

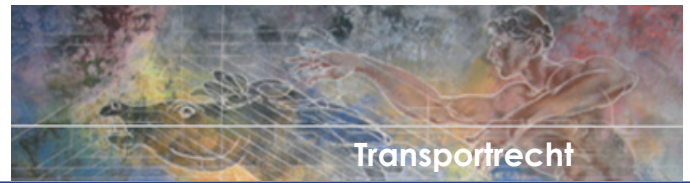
#### Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV/CIM:

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

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

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

Samuel Flückiger



## Bibliographie

### Veröffentlichungen & interessante Links

#### Eisenbahnverkehr

**CIT-Info** (Internationales Eisenbahntransportkomitee, CIT), Ausgaben 1/2013 und 2/2013, s. <http://www.cit-rail.org>.

**Railway Insider** (e-Newsletter), 22.3.2013 – CIT : “Competition in passenger transport needs a consistent, coherent and stable regulation” (Conference “Optimisation of railway passenger transport services”, Sibiu, 20-21.3.2013) <http://www.railwayinsider.eu/wp/archives/49594>.

**Recht der Transportwirtschaft**, München, Nr. 2/2013, S. 41-49 – Das Transportrecht – Stand und Entwicklungslinien (R. Freise).

#### Andere Verkehrsträger

**Bulletin des transports et de la logistique**, Paris, n 3441/2013, p. 12/13 – LTA (lettre de transport aérien). Pas de mention, pas d'action ... (M. Tilche)

**Idem**, n 3444/2013, p. 59/60 – Vice de chargement. Qu'en dit la CMR ? (M. Tilche)

**Idem**, n 3448/2013, p. 124 – CMR. Quand l'assureur s'en mêle. (M. Tilche) ; p. 127 – Jurisprudence. CMR. Réclamation de l'assureur

**DVZ - Deutsche Verkehrszeitung**, Hamburg, Nr. 138/2012, S. 12 – Für Ro/Ro-LKW gilt Seefrachtrecht. BGH: Haftungsbefreiung des Spediteurs bei Totalverlust durch Schiffsbrand (J. Kohagen, B. Hector)

**European Transport Law / Droit européen des transports / Europäisches Transportrecht**, Antwerpen, No. 1/2013, p. 3-12 – *The DPD-case: a case for a parcel-specific liability regime?* (W. Verheyen) & p. 82-89 – Hof van Beroep te Antwerpen, Urteil vom 31.10.2011: Kurierdienste und CMR

**Transportrecht**, Hamburg, Nr. 3/2013, S. 99-102 – *Unterschiedliche Rechtsprechung in Bezug auf die Durchbrechung der Haftungsbeschränkung und die Frage der Sperrwirkung von negativen Feststellungsklagen gemäss CMR; ein unglückliches Zusammenspiel* (R. Brunner) & S. 118-120 – Landgericht Krefeld, Beschluss vom 10.9.2012 ; S. 120-123 – Bundesgericht Schweiz, Urteil vom 25.9.2012

Eva Hammerschmiedová



### 3. RID/ADR/ADN

#### Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (Bern, 18. bis 22. März 2013)



Vom 18. bis 22. März 2013 fand unter dem Vorsitz von Herrn Claude Pfauvadel (Frankreich) in Bern die vorletzte Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung des Bienniums 2012/2013 statt. 22 Staaten, die Europäische Kommission und das Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sowie 11 Nichtregierungsorganisationen waren an dieser Tagung vertreten.

Für die Behandlung der Dokumente zu Tankfragen wurde eine besondere Arbeitsgruppe eingesetzt, die parallel unter dem Vorsitz von Herrn Arne Bale (Vereinigtes Königreich) tagte.

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

Das RID/ADR enthält ein Kapitel mit den Bau- und Prüfvorschriften für ortsbewegliche Tanks. Diese ortsbeweglichen Tanks sind weltweit einsetzbare multimodale Tankcontainer. Obwohl diese Vorschriften deckungsgleich mit dem entsprechenden Kapitel der UN-Modellvorschriften sein müssten, wurde festgestellt, dass verschiedene Änderungen aus der 12. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter, die sich größtenteils auf Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC) bezogen, nicht in die RID/ADR-Ausgabe 2003 übernommen wurden. Dies wurde durch die Tank-Arbeitsgruppe nachgeholt.

#### Alternativen zur Wasserdruckprüfung bei der wiederkehrenden Prüfung von Flüssiggastanks

Die Tanks von Kesselwagen müssen alle acht, die Tanks von Straßentankfahrzeugen alle sechs und die Tanks von Tankcontainern alle fünf Jahre einer wiederkehrenden Prüfung unterzogen werden, die unter anderem eine Wasserdruckprüfung mit dem auf dem Tankschild angegebenen Prüfdruck umfasst.

Der Europäische Flüssiggase-Verband beantragte, anstelle der Wasserdruckprüfung auch andere geeignete, in Normen beschriebene zerstörungsfreie Prüfungen (z.B. Magnetpulverprüfung oder Ultraschallprüfung) zuzulassen. Begründet wurde dies damit, dass mit geeigneten zerstörungsfreien Prüfverfahren oberflächendurchbrechende Risse von 3 mm Länge und 1 mm Tiefe und nicht oberflächendurchbrechende Risse von 3 mm Länge und 2 mm Tiefe festgestellt werden können. Defekte dieser Ausmaße würden bei einer Wasserdruckprüfung nicht zu einem Versagen führen oder bei einer normalen Sichtprüfung

nicht festgestellt werden.

Nach einer ersten Diskussion, bei der die Vorteile zerstörungsfreier Prüfmethode durchaus anerkannt wurden, war die Tank-Arbeitsgruppe der Meinung, dass zunächst weitere Arbeiten zu dieser Thematik durchgeführt werden sollten. Dabei sollte unter anderem geprüft werden, ob zerstörungsfreie Prüfungen eher als Ergänzung zum derzeitigen Prüfprogramm vorgesehen werden sollten.

#### Explosionsdruckstoßfeste Gestaltung von Saug- Druck-Tanks als Alternative zum Einbau von Flammendurchschlagsicherungen

Für Saug-Druck-Tanks für entzündbare Abfälle werden bei Pumpen mit möglicher Funkenbildung Einrichtungen zur Verhinderung des unmittelbaren Flammendurchschlags gefordert.



Da bei Betriebsstörungen der üblicherweise verwendeten Pumpen grundsätzlich Funkenbildungen unterstellt werden können, müssen Flammendurchschlagsicherungen (Flammensperren) verwendet werden, die verhindern dass Flammen in den Tank eindringen. Diese Flammensperren sind aus verschiedenen Gründen (Verschmutzungsgefahr, verminderter Luftdurchlass, ...) bei Saug-Druck-Tanks für Abfälle technisch nicht sinnvoll. Alternative Lösungen, wie die für die übrigen Tanks vorgesehene explosionsdruckstoßfeste Bauweise sind für Saug-Druck-Tanks momentan nicht vorgesehen.

Auf der Grundlage eines Antrags Deutschlands wurde auch für Saug-Druck-Tanks für Abfälle eine explosionsdruckstoßfeste Bauweise zugelassen, die auch die Rohrleitungen umfasst.

#### Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase in ortsbeweglichen Tanks

Verschiedene norwegische Beförderungsunternehmen haben die Absicht geäußert, im kombinierten Verkehr Schiene/Straße verflüssigtes Erdgas in multimodal einsetzbaren ortsbeweglichen Tanks zu befördern. Damit die ortsbeweglichen Tanks auch direkt im Verteilerverkehr eingesetzt werden können, sollen Hydraulikpumpen installiert und die Tanks mit Schwallwänden ausgerüstet



werden. Schwallwände sind im Straßenverkehr erforderlich, um durch die füllungsgradabhängigen Schwallbewegungen der im Tank enthaltenen Flüssigkeit die Fahrstabilität des Fahrzeugs nicht zu beeinträchtigen.

Daraus ergaben sich für Norwegen verschiedene Fragestellungen:

**A.** Ist die Verteilung tiefgekühlt verflüssigter Gase in ortsbeweglichen Tanks zulässig?

Diese Frage wurde von der Tank-Arbeitsgruppe bejaht, da gemäß der Begriffsbestimmung für „ortsbewegliche Tanks“ die Verteilung nicht ausgeschlossen wird.

**B.** Sind Schwallbleche in ortsbeweglichen Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase zugelassen und, wenn ja, ist eine neue Zulassung erforderlich, wenn bestehende Tanks damit ausgerüstet werden?

Auch diese Frage wurde von der Tank-Arbeitsgruppe bejaht. Gemäß den Bauvorschriften für ortsbewegliche Tanks sind Schwallbleche zugelassen und werden dazu verwendet, die dynamischen Belastungen auf den Tankboden und Flüssigkeitsbewegungen beim Abbremsen zu verringern. Da Schwallbleche im Allgemeinen Einfluss auf die Auslegung des Tanks haben, ist eine neue Zulassung erforderlich.

### Normen

#### Status von Normen, auf die in Normen verwiesen wird

In den vergangenen Jahren wurden im RID/ADR zunehmend Verweise auf Normen aufgenommen, um auf detaillierte technische Anforderungen im Regelwerk verzichten zu können. Die in Bezug genommenen Normen sind verpflichtend anzuwenden.

Im Vereinigten Königreich wurde die Frage aufgeworfen, ob Normen, auf die innerhalb einer Norm verwiesen wird (sogenannte normative Verweise), eingehalten werden müssen oder ob stattdessen alternative Normen oder Spezifikationen angewendet werden dürfen.

Die Gemeinsame Tagung bestätigte die Sichtweise des Vereinigten Königreichs, dass die in Bezug genommenen Normen Teil der Vorschriften sind und mit Ausnahme der mit dem RID/ADR in Widerspruch stehenden Vorschriften ebenso genau angewendet werden müssen. Normen werden entwickelt, um ein sicheres Ausrüstungsteil zu schaffen oder eine sichere Arbeitsmethode vorzugeben. Da Normen auf Forschung und betrieblichen Erfahrungen basieren, wäre es möglicherweise unsicher, die Anforderungen abzuändern.

### Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN

#### Anwendungsbereich der Vorschriften für Stoffe, die bei der Verwendung zu Kühl- oder Konditionierungszwecken eine Erstickungsgefahr darstellen können

Stoffe, die einer Sendung zu Kühl- oder Konditionierungszwecken beigefügt werden, können sich im Beförderungsmittel anreichern und zu einer Erstickungsgefahr für Personen werden, die das Fahrzeug öffnen. Aus diesem Grund wurden in die RID/ADR/ADN-Ausgabe 2013 Sondervorschriften aus den UN-Modellvorschriften übernommen.



Da die zur Kühlung verwendeten Stoffe Trockeneis, Stickstoff oder Argon per se eine Erstickungsgefahr darstellen, bedeutet dies, dass unabhängig von der vorhandenen Menge dieser Stoffe in jedem Fall ein Warnkennzeichen am Fahrzeug angebracht werden muss.

Im Falle von Kurier-, Express- und Postdiensten, die nur wenige Versandstücke kleinerer Größe über kurze Distanzen im Stadtbereich befördern, ist aber in der Regel keine Erstickungsgefahr gegeben, so dass die Anbringung des Warnkennzeichens als unverhältnismäßig angesehen werden muss.

Die für das ADR zuständige Arbeitsgruppe WP.15 der UNECE bestätigte bei ihrer Tagung im November 2012, dass diese Sondervorschriften nur dann anzuwenden sind, wenn in der Beförderungseinheit eine Erstickungsgefahr besteht, und dass es Aufgabe der Beteiligten (insbesondere des Absenders) ist, dieses Risiko unter Berücksichtigung der von den verwendeten Kühl- oder Konditionierungsmittel ausgehenden Gefahren, und zwar auch unter Berücksichtigung der betroffenen Mengen und der zu verwendenden Umschließungsarten (lose Schüttung, Versandstücke) zu bewerten. Dieser Ansatz wurde auch vom UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter zur Kenntnis genommen und von mehreren Experten unterstützt.

Die Gemeinsame Tagung beschloss, den Anwendungsbereich der Sondervorschriften auf die Fälle zu beschränken, in denen ein tatsächliches Erstickungsrisiko besteht.





Der Vertreter des Vereinigten Königreichs erklärte sich bereit, eine multilaterale Sondervereinbarung zu initiieren, mit der diese Erleichterung möglichst schnell zur Anwendung gebracht werden kann.

### **Kennzeichnung von Flaschenbündeln**

Flaschenbündel, die einen Fassungsraum von bis zu 3000 Litern haben können, bestehen aus mehreren aneinander befestigten und mit einem Sammelrohr verbundenen Gasflaschen und werden als untrennbare Einheit befördert. Auf Antrag des Europäischen Industriegaseverbands (EIGA) wurde in die Ausgabe 2013 des RID/ADR eine Klarstellung hinsichtlich der Kennzeichnung von Flaschenbündeln aufgenommen. Bis dahin gab es lediglich den Hinweis, dass die Vorschriften für die Kennzeichnung bei Flaschenbündeln nur für die einzelnen Flaschen und nicht für die Gruppenanordnung gelten.

Bei einer kürzlich von der Industrie durchgeführten Überprüfung wurde jedoch festgestellt, dass nicht alle Flaschenbündel diesen neuen Vorschriften entsprechen werden. Aus diesem Grund beantragte EIGA die nachträgliche Aufnahme einer Übergangsvorschrift in die Ausgabe 2015 des RID/ADR sowie den Abschluss einer multilateralen Sondervereinbarung für den Zeitraum bis zur Veröffentlichung der Ausgabe 2015.

Diese Übergangsvorschrift wurde von der Gemeinsamen Tagung mit verschiedenen Änderungen angenommen. Belgien erklärte sich bereit, eine entsprechende multilaterale Sondervereinbarung zu initiieren.

### **Nächste Tagung**

Die nächste Gemeinsame Tagung wird vom 17. bis 27. September 2013 die Beratungen für die Änderungen 2015 des RID/ADR/ADN fortsetzen. Schwerpunkt wird dabei die Harmonisierung mit der 18. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter sein.

**J. Conrad /K. Guricová**





#### 4. Die neuen Aufgaben der OTIF gemäß dem Protokoll von Luxemburg

In der im November 2005 in Bern abgehaltenen 7. Generalversammlung der OTIF beschlossen deren Mitgliedstaaten, dass die Organisation die Aufgabe des Sekretariates der Aufsichtsbehörde gemäß dem damaligen Entwurf für ein Protokoll zum Übereinkommen von Kapstadt über Internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung (Übereinkommen) betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials (später bezeichnet als „Protokoll von Luxemburg“ - LP ) übernehmen dürfe. Das am 23. Februar 2007 in der Diplomatischen Konferenz von Luxemburg angenommen LP ist gegenwärtig noch nicht in Kraft. Nähere Einzelheiten zum LP können dem seinerzeit in der Zeitschrift erschienenen Artikel entnommen werden . Der die Übernahme neuer Aufgaben durch die OTIF regelnde Artikel 4 § 1 und der die entsprechende Befugnis der Generalversammlung regelnde Artikel 14 § 2 h des COTIF 1999 waren zur Zeit der 7. Generalversammlung zwar noch nicht in Kraft, können aber nachträglich als Rechtsgrundlage angesehen werden. Der seinerzeitige Beschluss der Generalversammlung war an drei Bedingungen geknüpft:

a) Das Sekretariat der Aufsichtsbehörde genießt die international üblichen Immunitäten von Gerichts- und Verwaltungsverfahren sowie die Steuerfreiheit und andere durch Vereinbarung mit dem Sitzstaat vorgesehene Vorrechte. Diese Bedingung ist bereits erfüllt, da gemäß Artikel XII(6) LP die OTIF (als Organisation) dieses Sekretariat der Aufsichtsbehörde ist.

Die Vorrechte etc. der OTIF sind bereits im Sitzstaatübereinkommen festgelegt und es ist davon auszugehen, dass diese für die OTIF unverändert auch unter Einschluss der neuen Aufgabe gelten. Anders stellt sich die Frage hinsichtlich der Aufsichtsbehörde selbst (s.u.).

b) die Gebühren des Internationalen Registers decken die Kosten des Sekretariates, die im Zusammenhang mit der Wahrnehmung dieser Aufgaben entstehen.

Diese Bedingung ist im Lichte von Artikel XIV(2) LP zu sehen, wo diese Kosten auf die „angemessenen Kosten“ („reasonable costs“, „frais raisonnables“) des Sekretariates eingeschränkt sind.

Aufsichtsbehörde und die Geschäftsordnung für ihre Tagungen soll zunächst nur in englischer Sprache gearbeitet werden.

c) die näheren Bedingungen für die Ausübung der Tätigkeit des Sekretariats werden in einer Vereinbarung zwischen dem Verwaltungsausschuss der OTIF und der Aufsichtsbehörde des Eisenbahnregisters geregelt.

Zur Ansicht aller Dokumente des Protokolls von Luxemburg:  
[hier klicken! @](#)

Diese Bedingung bedarf weiterführender Überlegungen im Lichte des COTIF und des LP:

1. Die in Artikel 15 des COTIF festgelegten Aufgaben des Verwaltungsausschusses sehen eine Befugnis dieses Organs der OTIF zum Abschluss von Vereinbarungen mit anderen internationalen Organisationen nicht vor.

2. Die näheren Bedingungen für die Ausübung der Tätigkeit des Sekretariats der Aufsichtsbehörde gemäß LP ergeben sich aus dem Statut der Aufsichtsbehörde und der Geschäftsordnung für deren Sitzungen.

3. Zur Annahme dieser Dokumente ist eine Zustimmung der OTIF erforderlich, unter den darin vorgesehenen Bedingungen die Aufgabe des Sekretariates der Aufsichtsbehörde zu übernehmen.

4. Die Zustimmung der OTIF kann vom gemäß Artikel 12 § 3 b COTIF zur Vertretung der Organisation nach außen befugten Generalsekretär erklärt werden, der im Sinne des vorstehenden Beschlusses der 7. Generalversammlung in einer aktuellen Generalversammlung abgeändert werden.



#### Nächste Schritte

a) Abschluss des Vertrags mit dem Registerführer

Sobald die Verhandlungen des damit befassten PrepCom-Teams, bestehend aus dem PrepCom-Vorsitz, Vertretern der Sekretariate von UNIDROIT, OTIF sowie der Rail Working Group (RWG) , mit dem Registerführer zu einem unterzeichnungsfähigen Vertrag mit dem Registerführer geführt haben, ist dieser dem PrepCom zur Genehmigung vorzulegen

b) Bildung einer Arbeitsgruppe über die Errichtung der Aufsichtsbehörde

c) Strategie zur Inkraftsetzung des LP

Das LP bedarf für sein Inkrafttretender Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme oder Genehmigungsurkunde des vierten Staates, der Vertragspartei des LP werden will.



Luxemburg

Dies bedeutet, dass zugleich mit der Errichtung des Registers nach den Vorgaben des Vertrags mit dem Registerführer und den Vorarbeiten zur Errichtung der Aufsichtsbehörde auch koordinierte Anstrengungen zu setzen sind, damit rechtzeitig die formal jedenfalls notwendige Mindestanzahl, aber auch die im Sinne der wirtschaftlichen Funktionsfähigkeit des Registers notwendige Anzahl von Staaten mit entsprechendem Potenzial für die Inanspruchnahme des Registers (Volumen an Registrierungen und Suchvorgängen mit entsprechendem Gebühreneingang) erreicht wird.

Im aktuellen Entwurf des Vertrags mit dem Registerführer ist dazu vorgesehen, dass sofort nach dessen Unterzeichnung eine „Ratifizierungsstrategie“ in Gang gesetzt wird, in deren Rahmen die Erstellung von Dokumenten, wie z.B. Muster für Ratifizierungs- oder Beitrittsurkunden zuzüglich allfälliger Erklärungen zum LP unterstützt werden soll, um Staaten in ihren Überlegungen hinsichtlich solcher Vorhaben behilflich zu sein. Außerdem sollen Agenturen für Exportkredite und weitere derartige Institutionen kontaktiert werden, um die Schaffung wirtschaftlicher Anreize für vom LP betroffene Transaktionen zu fördern.

Mit dem Sitzstaat des IR (Luxemburg) ist ständig Verbindung zu halten. Es sind Veranstaltungen wie Konferenzen und Seminare ausfindig zu machen, in denen für das LP geworben werden kann. Eine eigene *Ratifications Task Force* aus dem Vorsitz der Aufsichtsbehörde sowie Vertretern von UNIDROIT, OTIF, der RWG und dem IR sowie sonstigen von der Aufsichtsbehörde namhaft gemachten Vertretern soll den gesamten Inkraftsetzungsprozess überwachen und ein „Target Date“ für das Inkrafttreten des LP festlegen.





## Die OTIF auf einem Blick

### 1

#### Herr Gustav Kafka tritt in den Ruhestand

Herr Dr. Gustav Kafka war von 2007 bis Ende April 2013 Stellvertreter des Generalsekretärs und Leiter des Rechtendienstes der OTIF. Mit seinen 65 Jahren tritt er nun in den Ruhestand. Er darf auf eine erfolgreiche Berufslaufbahn zurückblicken.

Bevor er im Februar 2007 zum stellvertretenden Generalsekretär der OTIF ernannt wurde, war er 21 Jahre im österreichischen Verkehrsministerium beschäftigt, wo er zuletzt Leiter der Abteilung für die Beförderung gefährlicher Güter war. Bereits in dieser Funktion war er der OTIF bzw. dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr sehr verbunden, indem er aktiv an zahlreichen Sitzungen des RID-Fachausschusses und der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung teilnahm und die Arbeiten des Revisionsausschusses zur Schaffung des neuen Anhangs C zum COTIF leitete.

Besonders zu würdigen ist seine Leistung als Leiter der Arbeitsgruppe für die rechtliche Umstrukturierung des RID, deren Aufgabe es in den neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts war, die Gefahrgutbeförderung aus der CIM herauszulösen und dafür einen eigenständigen Anhang zum COTIF zu schaffen. Dabei ging es zunächst um die Festlegung, welche Beteiligten neben dem Absender, dem Beförderer und dem Empfänger Pflichten im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter haben. Anschließend mussten diesen Beteiligten genaue Pflichten zugeordnet werden. Dies war wegen der völlig unterschiedlichen Auffassungen der Mitgliedstaaten keine leichte Aufgabe, die letztendlich nur durch die Aufnahme einer zusätzlichen Bestimmung abgeschlossen werden konnte, die es den Mitgliedstaaten ermöglichte, auf nationaler Ebene eine abweichende Pflichtenverteilung vorzunehmen. Sein Verdienst ist es, dass er es trotz dieser sehr kontroversen Diskussion geschafft hat, einen Text zu erzielen, der allseits anerkannt ist und der letztendlich auch von den Mitgliedstaaten akzeptiert ist, die ursprünglich eine nationale Abweichung praktizieren wollten.

Als Stellvertreter des Generalsekretärs und Leiter der Rechtendienstes der OTIF hat sich Herr Kafka insbesondere durch die Ausarbeitung rechtlicher Lösungen verdient gemacht, die es ermöglichten, Anhang E zum COTIF (CUI) mit den Vorschriften der Europäischen Union in Einklang zu bringen; bei der Anpassung der Anhänge F (APTU) und G (ATMF) unterstützte er die Sektion Technik.



Um dieses Ziel zu erreichen, war Herr Kafka auf allen Ebenen tätig: zunächst in Arbeitsgruppen, dann im Revisionsausschuss und schließlich bei der Generalversammlung.

Die Annahme der revidierten Anhänge E, F und G im Jahre 2009 und deren Inkrafttreten im Dezember 2010 kann man als Meilensteine der Annäherung zwischen der OTIF und der Europäischen Union ansehen und die im Beitritt der EU zum COTIF im Jahre 2011 mündete. Innerhalb des OTIF-Sekretariates war es Herr Kafka, der zum letztlich gefundenen Kompromiss – der dank der Vermittlung der Schweiz erst möglich war – maßgeblich beigetragen hat.

Herr Kafka hat sich während der gesamten Zeit seines Wirkens bei der OTIF von den ersten Tagen, die mit der Diplomatischen Konferenz zur Annahme des Protokolls von Luxemburg zusammenfielen, bis zu seinen letzten Tagen im Büro mit einem für die OTIF und für das Eisenbahnwesen als Wirtschaftszweig wichtigen Thema, nämlich mit internationalen Sicherungsrechten befasst. Mittels dieses Instruments wird den privaten Akteuren die Finanzierung des rollenden Eisenbahnmaterials erleichtert.

Es ist unmöglich, hier alle Themen zu erwähnen, die Herr Kafka bearbeitet hat. Um den Blick nicht nur in die Vergangenheit zu richten, darf an dieser Stelle der Hinweis nicht fehlen, dass Herr Kafka ungeachtet des immer näher rückenden Datums seiner Pensionierung seine Kräfte der Vorbereitung der nächsten Revision des COTIF gewidmet hat. Von den Themen für die nächste Revision muss insbesondere das Thema „elektronischer Frachtbrief“ hervorgehoben werden. Von diesen Vorarbeiten werden alle, die sich der Arbeit nach ihm annehmen, profitieren.



Die Liste der Adjektive, mit denen man die Person von Herr Kafka charakterisieren kann, könnte lang sein: freundlich, fair, motivierend, fachlich kompetent, vielseitig, effizient, respektvoll, objektiv, menschlich, gebildet, eloquent, humorvoll, charmant... Zusammenfassend kann man sagen: Als Beamter wie als Mensch war Herr Kafka während seiner gesamten beruflichen Karriere für sein juristisches Fachwissen und seinen Humanismus geachtet und geschätzt.



2

## Herr François Davenne, neuer Generalsekretär der OTIF

**1964** : Geburt in Avignon, Frankreich  
**1985 – 1988** : Nationale Hochschule für Telekommunikation - Evry  
**1990 – 1996** : Projektleiter mobile Telekommunikation über Satellit bei France Télécom (Land-, See- und Luftverkehr)  
**1997 – 1999**: École nationale d'administration ENA (frz. Verwaltungshochschule)  
**1999 – 2002** : Leiter des Büros für Finanzstudien im frz. Ministerium für Wohnungsbau  
**2003 – 2004** : Leiter der Abteilung Wohnungswesen, Raumordnung und Städtebau der Departementaldirektion der Insel Réunion  
**2005 – 2008** : Leiter der Abteilung Wohnungsbau und -finanzierung der Stadt Paris  
**2008 – 2011** : Stellvertretender Direktor für Sicherheit und Regulierung des Eisenbahnverkehrs im frz. Verkehrsministerium  
**September 2011 - Ende 2012**: Prüfer am frz. Rechnungshof

Herr Davenne wurde im September 2012 zum Generalsekretär der OTIF gewählt. Durch seine Erfahrung als französischer Vertreter im Verwaltungsausschuss der OTIF von 2009 bis 2011 und als Leiter der französischen Delegation in der Generalversammlung der OTIF sowie dank seiner beruflichen Laufbahn in Funktionen höchster Verantwortung kann Herr Davenne der OTIF zugleich fundierte technische, finanzielle und juristische Kenntnisse bieten.

Herr Davenne verfügt über eine lange internationale Erfahrung in ganz vielfältigen Bereichen, wo er seinen Sinn für Dialog und Partnerschaft entwickeln konnte. Bei den von ihm geleiteten Projekten im Bereich Telekommunikation hat er internationale Partnerschaften in Europa und Nordamerika beteiligt. Im Verkehrsministerium war er für die Neuverhandlung des ersten Eisenbahnpakets zuständig.

Als Vertreter Frankreichs im Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC) hat er an der Ausarbeitung technischer Normen mitgewirkt. Und im Verwaltungsrat der Europäischen Eisenbahngagentur schließlich, war Herr Davenne an den Arbeiten zu Haushaltsfragen in einem multikulturellen Umfeld beteiligt und hat einen neuen technischen Ansatz vorgeschlagen, der von einer Mehrzahl der Delegationen unterstützt wurde.



3

## Herr Carlos del Olmo Morand, neuer Leiter des Rechtsdienstes



Herr Carlos del Olmo Morand (Spanien) tritt die Nachfolge von Herrn Kafka als Leiter des Rechtsdienstes an.

Herr del Olmo Morand war mehrfach Mitglied des Verwaltungsausschusses. Er hat auch am Revisionsausschuss und am Fachausschuss für technische Fragen als Delegierter aktiv teilgenommen. Zudem war er Schiedsrichter Spaniens bei der OTIF.

Kürzlich hat er den Vorsitz der Generalversammlung am 19. und 20. September 2012 in Genf übernommen.

Er hat bereits auf verschiedenen Posten mit großer Verantwortung gearbeitet, als Rechtsberater bei der ADIF, als Leiter der Abteilung Internationale Beziehungen und Normenentwicklung der RENFE und als Berater des Generaldirektors der RENFE.

Gleichzeitig war er Anwalt in einer renommierten Anwaltskanzlei in Madrid.