GESCHÄFTSBERICHT

2024

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

Kurzdarstellung

Der vorliegende Bericht blickt auf die Aktivitäten der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) und ihres Sekretariats im Jahr 2024 zurück, dem ersten Jahr der Umsetzung des Arbeitsprogramms 2024–2025 und der darin festgelegten Ziele mit Schwerpunkt auf der internationalen Zusammenarbeit.

Das Sekretariat der OTIF setzte seine Arbeit zur Überwachung und Anpassung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) fort.

So wurde der Umsetzung und Anwendung der einheitlichen Rechtsvorschriften durch die Mitgliedstaaten besondere Aufmerksamkeit gewidmet, wobei das Hauptziel darin besteht, die Mitgliedstaaten bei der Anwendung des COTIF zu unterstützen und sicherzustellen, dass das COTIF ordnungsgemäß in die nationalen Rechtssysteme integriert wird. Zu diesem Zweck hat die OTIF unter anderem drei Handbücher, je eins zu ihren Tätigkeitsfeldern Güterverkehr, gefährliche Güter und technische Interoperabilität veröffentlicht.

Die Förderung eines einheitlichen Eisenbahnrechts durch Beitritt zum COTIF wurde fortgesetzt. Die Republik Moldau ist als neues Mitglied zu vermelden und mit dem Irak wurden Gespräche über die Reaktivierung seiner Mitgliedschaft aufgenommen.

Ein weiteres bemerkenswertes Ereignis des Jahres war das Inkrafttreten des Protokolls von Luxemburg, das für die OTIF eine bedeutende Neuerung darstellte, da die Organisation nunmehr das Sekretariat der Aufsichtsbehörde übernimmt, welche die Umsetzung des Protokolls überwacht.

Im Gefahrgutbereich wurde die Fassung 2025 des RID angenommen und notifiziert, die unter anderem wesentliche Änderungen bei der Beförderung von Recycling-Kunststoffen und batteriebetriebener Fahrzeuge enthält.

In dem Bestreben, die Eisenbahninteroperabilität über die EU hinaus zu fördern, wurden 2024 mehrere einheitliche technische Vorschriften geändert, insbesondere die ETV Güterwagen und Lärm.

Selbstverständlich wurden auch die Renovierung des Sitzes der OTIF fortgesetzt und die Sekretariatsfunktionen ausgeübt: Organisation der Tagungen der Organe, einschließlich der Generalversammlung im September 2024, qualitativ hochwertige und effiziente Übersetzungen und Dolmetschleistungen, Modernisierung und teilweise Neugestaltung der Website der OTIF.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die OTIF im Jahr 2024 ihr Engagement für die Verbesserung des internationalen Eisenbahnverkehrs unter Beweis gestellt hat. Sie arbeitete am Rechtsrahmen, an der Sicherheit und an der technischen Interoperabilität und stellte gleichzeitig das reibungslose Funktionieren des Sekretariats sicher.

Förderung und Verwaltung des COTIF selbst und des einheitlichen Eisenbahnvertragsrechts

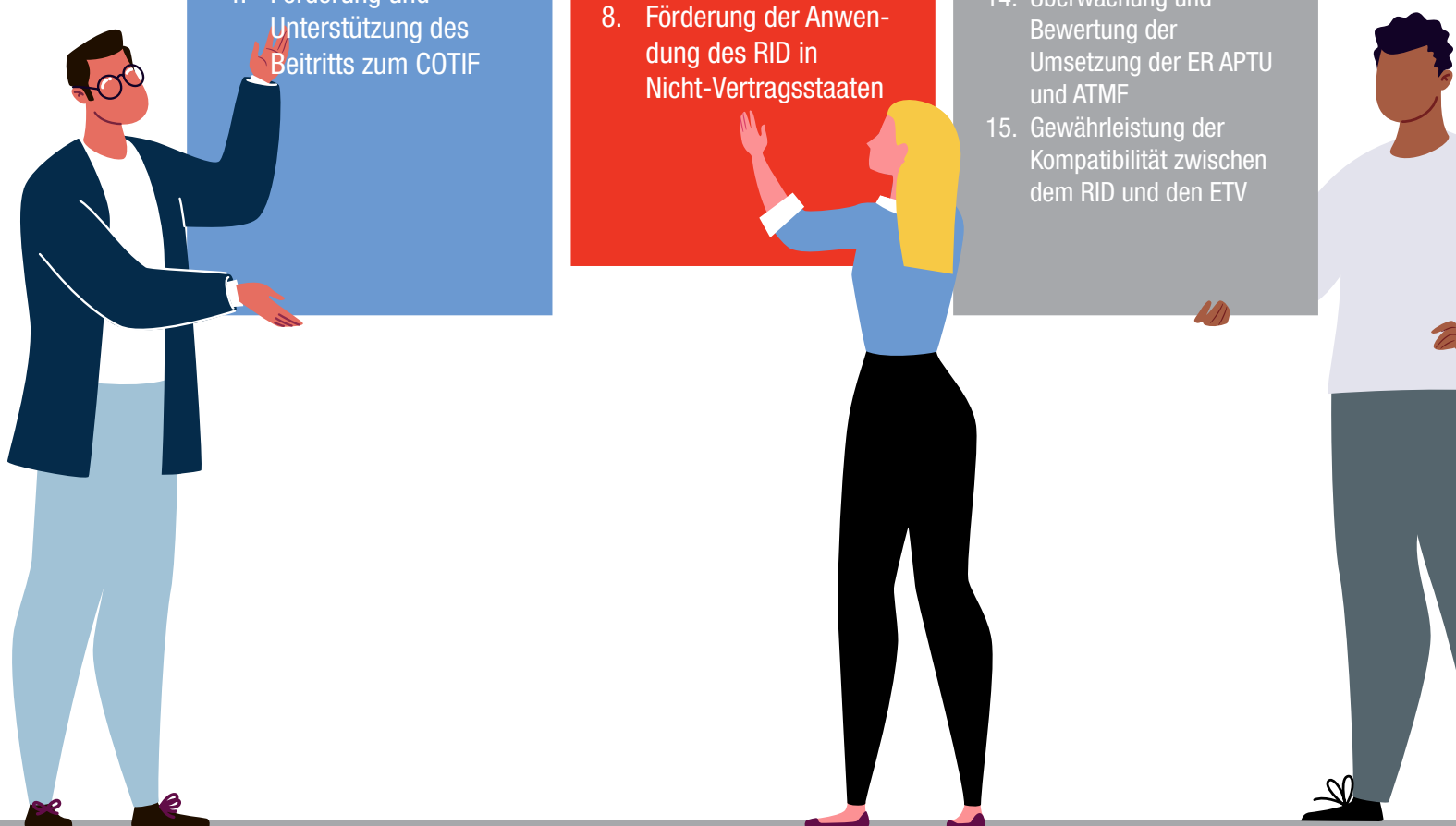
1. Überwachung und Bewertung der Rechtsinstrumente der OTIF
2. Ausübung der Depositarfunktionen
3. Förderung und Unterstützung der Umsetzung und Anwendung des OTIF-Rechts
4. Förderung und Unterstützung des Beitritts zum COTIF

Ständige Verbesserung der Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter

5. Berücksichtigung der weltweiten Entwicklungen bei allen Verkehrsträgern
6. Ständige Aktualisierung der Gefahrgutvorschriften für den Eisenbahnverkehr unter Berücksichtigung des Fortschritts in Wissenschaft und Technik
7. Erleichterung der Beförderung gefährlicher Güter über den Geltungsbereich des COTIF hinaus
8. Förderung der Anwendung des RID in Nicht-Vertragsstaaten

Vom Fahrzeugaustausch zum tatsächlich internationalen Betrieb von Zügen

9. Harmonisierung der technischen Anforderungen und Wahrung der Kompatibilität mit dem EU-Recht
10. Ausarbeitung der technischen Interoperabilitätsvorschriften entsprechend den vereinbarten Grundsätzen
11. Aktualisierung der den ER APTU nachgeordneten Vorschriften
12. Aktualisierung der ER ATMF
13. Entwicklung von Anlagen zu den ER EST
14. Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF
15. Gewährleistung der Kompatibilität zwischen dem RID und den ETV



Gewährleistung der ordnungsgemäßen Funktion des Sekretariats und der effizienten Erbringung von Dienstleistungen für die Mitgliedstaaten

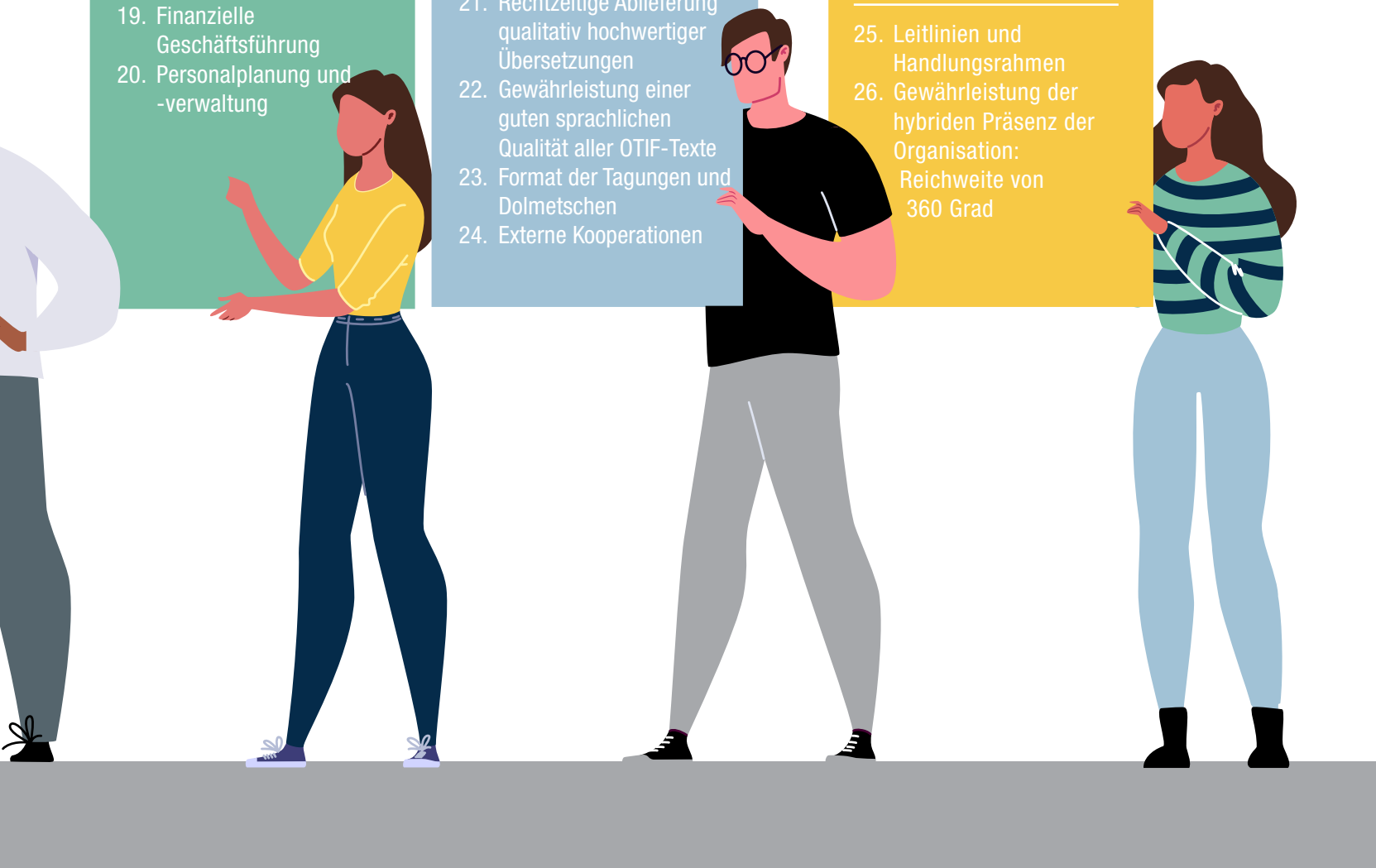
16. Renovierung des OTIF-Gebäudes und Veränderungsmanagement
17. Sekretariat der Generalversammlung und des Verwaltungsausschusses
18. Sekretariat der Aufsichtsbehörde für das durch das Protokoll von Luxemburg geschaffene Internationale Register für Eisenbahnmaterial
19. Finanzielle Geschäftsführung
20. Personalplanung und -verwaltung

Sicherstellung fristgerechter und qualitativ hochwertiger Sprachdienstleistungen

21. Rechtzeitige Ablieferung qualitativ hochwertiger Übersetzungen
22. Gewährleistung einer guten sprachlichen Qualität aller OTIF-Texte
23. Format der Tagungen und Dolmetschen
24. Externe Kooperationen

Konsolidierung und Stärkung der Sichtbarkeit und des Bekanntheitsgrades der OTIF

25. Leitlinien und Handlungsrahmen
26. Gewährleistung der hybriden Präsenz der Organisation: Reichweite von 360 Grad



Inhaltsverzeichnis

KURZDARSTELLUNG
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS
EINLEITUNG 1

FÖRDERUNG UND VERWALTUNG DES COTIF SELSBT UND DES EINHEITLICHEN EISENBAHNVERTRAGSRECHTS 2
1. Überwachung und Bewertung der Rechtsinstrumente der OTIF 3
Umsetzung des Übereinkommens 3
Anwendung der Rechtsinstrumente der OTIF 3
2. Ausübung der Depositarfunktionen 7
3. Förderung und Unterstützung der Umsetzung und Anwendung des OTIF-Rechts 8
4. Förderung und Unterstützung des Beitritts zum COTIF 10
Internationale Zusammenarbeit 11
Ausblick auf 2025 11
Quantitative Daten/Ergebnisse 11

STÄNDIGE VERBESSERUNG DER SICHERHEIT BEI DER BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER 12
5. Berücksichtigung der weltweiten Entwicklungen bei allen Verkehrsträgern 12
5.1 UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter 12
5.2 Gemeinsame Gefahrgutvorschriften für den Landverkehr 13
6. Ständige Aktualisierung der Gefahrgutvorschriften für den Eisenbahnverkehr unter Berücksichtigung des Fortschritts in Wissenschaft und Technik 15
6.1 RID 2025 15
6.2 RID 2027 19
7. Erleichterung der Beförderung gefährlicher Güter über den Anwendungsbereich des COTIF hinaus 22
8. Förderung der Anwendung des RID in Nicht-Vertragsstaaten 22
Zusammenarbeit mit anderen Organisationen 22
Ausblick auf 2025 23
Quantitative Daten/Errgebnisse 23

FÖRDERUNG EINER SICHEREN TECHNISCHEN INTEROPERABILITÄT – VOM FAHRZEUGAUSTAUSCH ZUM TATSÄCHLICH INTERNATIONALEN BETRIEB VON ZÜGEN 24
9. Harmonisierung der technischen Anforderungen und Wahrung der Kompatibilität mit dem EU-Recht 25
10. Ausarbeitung der technischen Interoperabilitätsvorschriften entsprechend den vereinbarten Grundsätzen 25
11. Aktualisierung der den ER APTU nachgeordneten Vorschriften 26
Überarbeitung der ETV WAG 27
Überarbeitung der ETV Lärm 27
Überarbeitung der ETV TCRC 28
Aktualisierung der Anlage I zur ETV TAF 28
Entwicklung von Leitfäden und Erläuterungen 28
12. Aktualisierung der ER ATMF 30
13. Entwicklung von Anlagen zu den ER EST 31
14. Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF 32
15. Gewährleistung der Kompatibilität zwischen dem RID und den ETV 33
Ausblick auf 2025 33
Quantitative Daten 33

GEWÄHRLEISTUNG DER ORDNUNGSGEMÄSSEN FUNKTION DES SEKRETARIATES UND DER EFFIZIENTEN ERBRINGUNG VON DIENSTLEISTUNGEN FÜR DIE MITGLIEDSTAATEN 34
16. Renovierung des OTIF-Gebäudes und Veränderungsmanagement 35
17. Sekretariat der Generalversammlung und des Verwaltungsausschusses 36
18. Sekretariat der Aufsichtsbehörde für das durch das Protokoll von Luxemburg geschaffene Internationale Register für Eisenbahnmaterial 37
19. Finanzielle Geschäftsführung 38
20. Personalplanung und -verwaltung 39
Personalentwicklung 39
Weiterbildungen/Information 39
Umsetzung der Empfehlungen der Studie über Humanressourcen - Revision des Personalstatuts 40
Ausblick auf 2025 41
Quantitative Daten/Ergebnisse 41

SICHERSTELLUNG QUALITATIV HOCHWERTIGER SPRACHDIENSTLEISTUNGEN 42
21. Rechtzeitige Ablieferung qualitativ hochwertiger Übersetzungen 42
Übersetzung und Lektorat 42
Arbeitsanfall ausgedrückt in Grafiken 43
Arbeitsanfall ausgedrückt in Zahlen 45
Prozentuale Verteilung nach Bereich 46
22. Gewährleistung einer guten sprachlichen Qualität aller OTIF-Texte 46
23. Format der Tagungen und Dolmetschen 47
24. Weiterführung externer Kooperationen 47

KONSOLIDIERUNG UND STEIGERUNG DER SICHTBARKEIT UND DES BEKANNTHEITSGRADES DER OTIF 48
25. Leitlinien und Handlungsrahmen 48
Attraktivität und Kohärenz 48
Regelmäßigkeit und Überwachung 49
26. Hybride Präsenz der Organisation: Reichweite von 360 Grad 50
Digitale Publikationen 50
Digitale Werkzeuge 51
Veranstaltungen 53
Quantitative Daten/Ergebnisse 53

Abkürzungsverzeichnis

ADN
Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

ADR
Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße

CIT
Internationales Eisenbahntransportkomitee

COTIF
Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr

CSM
Gemeinsame Sicherheitsmethode

CTE
Fachausschuss für technische Fragen

ECM
Für die Instandhaltung zuständige Stelle

ECO
Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit

ECOSOC
Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen

ERA
Eisenbahnagentur der Europäischen Union

ER APTU
Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (Anhang F zum COTIF)

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

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

ER CIV
Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (Anhang A zum COTIF)

ER CUI
Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (Anhang E zum COTIF)

ER CUV
Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (Anhang D zum COTIF)

ER EST
Einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr

ERFA
Europäischer Verband der Schienengüterverkehrsbetreiber

ETV
Einhheitliche technische Vorschrift

EU
Europäischen Union

FIATA
Internationale Föderation der Spediteurorganisationen

FIPOI
Stiftung für Gebäude internationaler Organisationen

GCC
Golf-Kooperationsrat

GEN
Allgemeine Vorschriften

INF
Infrastruktur

JCGE
Gemeinsame Sachverständigengruppe für Koordinierung

LOC&PAS
Lokomotiven und Personenwagen

OECD
Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

OSShD
Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen

OTIF
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

PRM
Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität

RID
Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (Anhang C zum COTIF)

RISC
Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit

RNE
RailNetEurope

SMGS
Abkommen über den internationalen Eisenbahngüterverkehr

TAF
Telematikanwendungen für den Güterverkehr

TCRC
Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität

TRACECA
Verkehrskorridor Europa-Kaukasus-Asien

TSI
Technische Spezifikation für die Interoperabilität

UIC
Internationaler Eisenbahnverband

UIP
Internationale Union der Güterwagenhalter

UN
Vereinte Nationen

UNCITRAL
Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht

UNECE
Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen

UNESCAP
Wirtschafts- und Sozialkommission der Vereinten Nationen für Asien und den Pazifik

UNIDROIT
Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts

URVIS
System zur eindeutigen Identifizierung von Schienenfahrzeugen

VS
Vertragsstaat(en)

WAG
Güterwagen

WG TECH
Arbeitsgruppe Technik des Fachausschusses für technische Fragen

WPV
Weltpostverein

Einleitung

2024 war sowohl das erste Jahr der Umsetzung des Arbeitsprogramms 2024-2025 als auch das Jahr der Verabschiedung der Langfriststrategie der OTIF mit dem Titel „Ein einheitliches Recht für den internationalen Eisenbahnverkehr“. Diese Strategie, die von der Generalversammlung auf ihrer 16. Tagung genehmigt wurde, bietet einen klaren, zukunftsorientierten Rahmen für die Stärkung der Rolle der Organisation bei der Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs.

Die in diesem Geschäftsbericht hervorgehobenen Ergebnisse wurden unter der Leitung des ehemaligen Generalsekretärs, Wolfgang Küpper, erzielt. Der Bericht ist daher ein Zeugnis seines Engagements und seines Einsatzes für den Eisenbahnverkehr und die OTIF.

Im Jahr 2024 hat die OTIF ihr Kernziel, die Förderung, Entwicklung und Verwaltung eines einheitlichen Eisenbahnrechts zur Verbindung Europas, Asiens und Afrikas, weiterverfolgt. Dazu gehörten ein umfassendes Eisenbahnvertragsrecht, der sichere Transport gefährlicher Güter und harmonisierte technische Interoperabilitätsvorschriften, die zusammen einen nahtlosen grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb ermöglichen. Wie immer wäre der Erfolg in diesen Bereichen nicht möglich ohne professionelle Sprachendienstleistungen, die den Mitgliedstaaten das Arbeiten und den Erhalt der Dokumente in allen drei Arbeitssprachen (Deutsch, Englisch und Französisch) ermöglichen, eine effektive Kommunikation, die unsere Arbeit sichtbar macht, und nicht zuletzt eine effektive Finanz- und Verwaltungsführung.

Ein wichtiger Meilenstein im Jahr 2024 war die Verabschiedung der Langfriststrategie der OTIF, die die Vision und Mission der Organisation umreißt und strategische Ziele festlegt, an denen sich die Entwicklung der Organisation, ihrer Organe, des Sekretariats und die allgemeine Governance in den kommenden Jahren orientieren sollen. Ein weiterer Meilenstein war der Beginn der Renovierung des OTIF-Gebäudes, wodurch sichergestellt wird, dass die Organisation über die notwendige physische Infrastruktur verfügt, um ihre zahlreichen Aufgaben zugunsten ihrer Mitgliedstaaten und deren Eisenbahnsektoren zu erfüllen.

Vision: Als internationales Forum sollte die OTIF bei den Bestrebungen, die Eisenbahn zum Rückgrat eines nachhaltigen und nahtlosen internationalen Verkehrs zu machen, eine zentrale Rolle spielen.

Mission: Förderung, Verbesserung und Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs in jeder Hinsicht.

Fünf strategische Ziele: 1) Sicherstellung der wirksamen und einheitlichen Anwendung des OTIF-Rechts;
2) Ausdehnung der Anwendung des OTIF-Rechts auf das größtmögliche geografische Gebiet;
3) Gewährleistung, dass das OTIF-Recht dauerhaft relevant bleibt; 4) Stärkung der führenden Rolle der OTIF im internationalen Eisenbahnverkehr und Beitrag zur Suche nach Synergien mit anderen relevanten internationalen Organisationen und Verbänden; 5) Beitrag zur Harmonisierung und Vereinheitlichung der internationalen Eisenbahnrechtssysteme.

FÖRDERUNG UND VERWALTUNG DES COTIF SELSBT UND DES EINHEITLICHEN EISENBAHNVERTRAGSRECHTS

Aleksandr Kuzmenko
Leiter der Rechtsabteilung

Das COTIF selbst (auch als Grundübereinkommen bezeichnet) begründet die OTIF und bildet den Kern ihres institutionellen Systems. Letzteres dient der Verwaltung und Entwicklung eines einheitlichen Eisenbahnrechts. Das institutionelle Recht der OTIF umfasst die Rechtsstellung, das Ziel, die Organe und ihre Verfahren, die Finanzierung, den Haushalt, die Beilegung von Streitigkeiten (zwischen Mitgliedstaaten untereinander und zwischen Mitgliedstaaten und der Organisation), die Mitgliedschaft und die Depositarfunktion usw.

Die Anhänge zum COTIF bilden ein einheitliches Eisenbahnrecht für den internationalen Eisenbahnverkehr unter den Mitgliedern der OTIF. Die Anhänge A (ER CIV), B (ER CIM), D (ER CUV) und E (ER CUI) enthalten in Form von verbindlichen einheitlichen Rechtsvorschriften internationales Eisenbahnvertragsrecht, insbesondere für

- den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen;
- den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern;
- den Vertrag über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr;
- den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr.

Die Rechtsabteilung ist für die rechtlichen und administrativen Angelegenheiten des COTIF selbst und der Anhänge A (ER CIV), B (ER CIM), D (ER CUV) und E (ER CUI) verantwortlich. Sie unterstützt die Umsetzung und Anwendung des Übereinkommens, hilft bei Beitrittsverfahren und nimmt Depositarfunktionen wahr. Darüber hinaus nimmt sie wesentliche Sekretariatsaufgaben für die Generalversammlung (teilweise), den Revisionsausschuss (teilweise) und den Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit wahr. Die Abteilung bereitet zudem Änderungen des COTIF vor und prüft diese, vertritt die OTIF bei externen Tagungen und fördert das OTIF-Recht durch verschiedene Aktivitäten.

Die Rechtsabteilung hat im Jahr 2024 bedeutende personelle Veränderungen erfahren. Iris Gries, die Leitende Rechtsberaterin, ging nach vielen Jahren engagierter und professioneller Tätigkeit in den Ruhestand. Ihre Beiträge waren von unschätzbarem Wert, und die OTIF dankt ihr für ihr unerschütterliches Engagement und ihr Fachwissen. Gleichzeitig freute sich die OTIF, zwei neue Mitglieder im Sekretariat begrüßen zu dürfen: Steve Davey, der als Leitender Rechtsberater hinzukam, und Emilia Carcabassi, die die Rolle der Rechtsberaterin übernahm. Ihr Fachwissen und ihre frischen Perspektiven werden die Abteilung zweifellos auf ihrem weiteren Weg stärken.

1. Überwachung und Bewertung der Rechtsinstrumente der OTIF

Die Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten in Übereinstimmung mit dem Beschluss OTIF-21002-AG 15 stellt für die Organisation eine bereichsübergreifende Priorität im Bereich des institutionellen Rechts und des einheitlichen Eisenbahnrechts dar.

Umsetzung des Übereinkommens

Die Rechtsabteilung setzte die Überwachung und Bewertung der Umsetzung des Übereinkommens, in erster Linie seine Übernahme in die jeweiligen Rechtsordnungen der OTIF-Mitglieder, fort. Hauptziel ist es, die OTIF-Mitglieder bei der Erfüllung ihrer internationalen Verpflichtungen zu unterstützen und sicherzustellen, dass das COTIF, einschließlich aller auf internationaler Ebene in Kraft getretenen Änderungen, auch in die nationalen Rechtsordnungen ordnungsgemäß übernommen wird.

Der Ad-hoc-Ausschuss wurde regelmäßig über die Fortschritte der OTIF-Mitglieder bei der Genehmigung der von der Generalversammlung auf ihrer 12. und 13. Tagung angenommenen Änderungen des COTIF informiert. Auf ihrer 16. Tagung forderte die Generalversammlung die OTIF-Mitgliedstaaten, die die von der Generalversammlung auf ihrer 12. und 13. Tagung angenommenen Änderungen noch nicht genehmigt haben, eindringlich auf, dies umgehend zu tun.

Anwendung der Rechtsinstrumente der OTIF

Im Rahmen des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit wurde, bei Bedarf unter Beteiligung der registrierten Interessengruppen, die Anwendung der Rechtsinstrumente der OTIF (insbesondere des COTIF selbst und des einheitlichen Eisenbahnvertragsrechts) überwacht und bewertet. Diese Aktivitäten waren nicht auf das Jahr 2024 beschränkt, sondern bauten auf der Arbeit der Vorjahre auf und werden in den kommenden Jahren fortgesetzt. Hervorzuheben ist, dass der Ad-hoc-Ausschuss im Jahr 2024 nur eine Tagung abhielt und sich darauf konzentrierte, die Ergebnisse seines dreijährigen Mandats vor der 16. Tagung der Generalversammlung zu konsolidieren.

Haftung für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden (Artikel 7 ER CUV)

Auf einen Antrag der Schweiz organisierte das Sekretariat eine Umfrage unter den Mitgliedern der OTIF über die in ihrem internen Recht geltenden Vorschriften betreffend Haftung und Versicherung bei Schäden, die durch einen Wagen verursacht wurden. Der Antrag ging auf den Eisenbahnunfall zurück, der sich am 10. August 2023 im Gotthard-Basistunnel ereignet hatte.

Auf seiner 6. Tagung prüfte der Ad-hoc-Ausschuss einen Bericht zu den Ergebnissen der Umfrage. Die Umfrage dient als Vorbereitung für künftige Aktivitäten zur Überwachung und Bewertung der Anwendung der Bestimmungen zur Haftung für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden (Artikel 7 ER CUV).

Konnossement

Bei der Aufnahme des Themas „Konnossement“ in das Arbeitsprogramm des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit wurde berücksichtigt, dass die Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL) und die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) Diskussionen über die Notwendigkeit und Regelung eines Konnossements (Beförderungspapier mit Traditionspapierfunktion) im Eisenbahnverkehr aufgenommen hatten. In Artikel 6 § 5 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (ER CIM) heißt es gegenwärtig: „Der Frachtbrief hat nicht die Bedeutung eines Konnossementes.“ Vor allem jedoch bestätigen anderweitige Bestimmungen über die Zustellung von Waren, das Warenverfügungsrecht usw., dass der CIM-Frachtbrief kein Traditionspapier ist. Zumindest für den internationalen Eisenbahnverkehr zwischen China und Europa besteht jedoch die Forderung, den Handel und die finanzielle Abwicklung durch die Verwendung von Beförderungspapieren mit Traditionspapierfunktion zu erleichtern.

In den letzten Jahren konzentrierte sich die Arbeit am Konnossement auf die Verfolgung der Entwicklungen bei UNCITRAL und der OSShD sowie auf die Information der betroffenen Interessengruppen über mögliche Konflikte und Überschneidungen neuer Instrumente mit den ER CIM. Das Sekretariat nahm an den relevanten Tagungen von UNCITRAL teil. Auf der 6. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses war UNCITRAL vertreten und informierte über seine Arbeiten zu übertragbaren Frachtpapieren.

Authentischer Wortlaut des Übereinkommens

Im Rahmen der Überwachung und Bewertung der Rechtsvorschriften und Praktiken in Bezug auf die Annahme, Authentifizierung, beglaubigte Abschriften und Veröffentlichung des COTIF wurde der Schluss gezogen, dass es in Anbetracht der Rechtsnatur des COTIF 1999, insbesondere seiner Anwendung, notwendig ist, die Kohärenz der drei Sprachfassungen zu gewährleisten und zu erwägen, in Bezug auf die Maßgeblichkeit allen drei Sprachen denselben Stellenwert zuzuweisen.

Artikel 45 § 1 COTIF besagt gegenwärtig Folgendes: „Das Übereinkommen ist in deutscher, englischer und französischer Sprache abgefasst. Im Falle von Abweichungen ist der französische Wortlaut maßgebend.“ Dies bedeutet, dass die authentischen Texte des Übereinkommens in deutscher, englischer und französischer Sprache vorliegen, bei Abweichungen jedoch der französische Text maßgebend ist.

Auf seiner 6. Tagung prüfte und genehmigte der Ad-hoc-Ausschuss Vorschläge zur Änderung von Artikel 45 § 1 COTIF und der entsprechenden Erläuternden Bemerkungen. Diese wurden der 16. Generalversammlung im September 2024 jedoch nicht zur Annahme vorgelegt, da der Revisionsausschuss sie zunächst prüfen muss. Nach eingehender Prüfung stellte der Ad-hoc-Ausschuss unter anderem fest, dass die Vorschläge nicht dringlich sind, und beauftragte daher das Sekretariat, sie der nächsten Tagung des Revisionsausschusses zu unterbreiten, sobald dieser zur Prüfung anderer Änderungen des Übereinkommens einberufen wird.

Suspendierung und Beendigung des COTIF und/oder der Mitgliedschaft in der OTIF eines bestimmten Mitgliedstaats

Seit 2022 befasst sich der Ad-hoc-Ausschuss mit möglichen Änderungen des COTIF zur Einführung von Vorschriften für die Suspendierung und Beendigung des COTIF und/oder der Mitgliedschaft in der OTIF eines bestimmten Mitgliedstaats. Er entwickelte grundlegende Regelungsprinzipien, die als Leitfaden für seine weitere Arbeit dienen sollen, und legte sie der Generalversammlung zur Prüfung vor, welche sie auf ihrer 16. Tagung wie folgt genehmigte:

- Sanktionen für die Verletzung von OTIF-Vorschriften sollten generell nur dann verhängt werden, wenn sie im COTIF ausdrücklich vorgesehen sind,
- das Übereinkommen sollte die Mitgliedstaaten verpflichten, die physische und funktionale Integrität der Eisenbahninfrastruktur anderer Mitgliedstaaten zu wahren [nicht zu beeinträchtigen],
- das COTIF sollte keine Sanktionen für einen Verstoß gegen das Völkerrecht im Allgemeinen vorsehen,
- für die Entscheidung, ob ein Verstoß gegen die einschlägigen Vorschriften vorliegt, sollte die Generalversammlung zuständig sein,
- die Generalversammlung sollte mit einer qualifizierten Zweidrittelmehrheit der bei der Abstimmung vertretenen Mitgliedstaaten über die Anwendung von Sanktionen, die Wiederherstellung von Rechten und die Wiederaufnahme von ausgeschlossenen Mitgliedstaaten entscheiden,
- eine nicht erschöpfende Beschreibung von Umständen, die die Rechtswidrigkeit einer Handlung ausschließen, sollte ausdrücklich in das COTIF aufgenommen werden,
- die Wiederaufnahme ausgeschlossener Mitglieder sollte von der Generalversammlung nur unter bestimmten Bedingungen erwogen und akzeptiert werden, möglicherweise erst nach einem bestimmten Zeitraum (z. B. einem Jahr) und in jedem Fall nur dann, wenn der Verstoß gegen die OTIF-Vorschriften, der zu der Sanktion geführt hat, tatsächlich behoben ist.

2. Ausübung der Depositarfunktionen

Der Generalsekretär ist Depositar des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF). Die Depositarfunktionen sind administrativer, nicht politischer Natur. Sie umfassen u. a. das Empfangen und sichere Aufbewahren jeglicher Urkunden und Mitteilungen in Bezug auf das COTIF.

Im Jahr 2024 wurden zu folgenden Themen Depositarmitteilungen herausgegeben:

- Genehmigung der von der 13. Generalversammlung angenommenen Änderungen am COTIF;
- Beitritt zum COTIF und Beitritt zur OTIF als assoziiertes Mitglied;
- Liste der Linien zur See oder auf Binnenwasserstraßen CIV und CIM;
- Liste der Eisenbahnstrecken CIV und CIM.

Unter dem COTIF kann jeder Staat, der Partei eines Übereinkommens über die durchgehende internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gütern, vergleichbar mit den ER CIV oder den ER CIM, ist, gemeinsam mit seinem Antrag auf Beitritt zum Übereinkommen erklären, die ER CIV und/oder die ER CIM nur auf den auf einem Teil seiner Eisenbahninfrastruktur (d. h. auf bestimmten Eisenbahnstrecken) durchgeführten Verkehr anzuwenden (s. Artikel 1 § 6 ER CIV und Artikel 1 § 6 ER CIM). Dieser Teil der Eisenbahninfrastruktur muss genau bezeichnet sein und an eine Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaates anschließen. Später können die Mitgliedstaaten durch entsprechende Mitteilung an den Generalsekretär neue Eisenbahnstrecken hinzufügen oder andere streichen. Diese Information trägt der Depositar dann in die entsprechende Liste (Liste der Eisenbahnstrecken CIV oder Liste der Eisenbahnstrecken CIM) ein.

Mitgliedstaaten können die Anwendung der ER CIV und/oder der ER CIM auf Linien zur See oder auf Binnengewässern ausweiten, wenn internationale Verkehrsleistungen, denen ein einziger Vertrag zugrunde liegt, ergänzend zur Eisenbahnbeförderung Beförderungsstrecken im See- oder Binnenschifffsverkehr umfassen. Voraussetzung für die Anwendung der ER CIV und/oder der ER CIM auf Seeverkehrsdienste und grenzüberschreitende Binnenschifffahrtsdienste ist die Aufnahme dieser Dienste in die Liste der Linien zur See oder auf Binnenwasserstraßen CIV bzw. CIM.

In der Vergangenheit enthielten die Kapitel der Mitgliedstaaten, die Eisenbahnstrecken sowie Linien zur See oder auf Binnenwasserstraßen in die entsprechenden Listen eingetragen hatten, nur tatsächlich betriebene Strecken und Linien. Das Sekretariat hat die Kapitel der Mitgliedstaaten kürzlich neu strukturiert, wodurch nun alle verfügbaren Informationen zu den Strecken und Linien pro Mitgliedstaat in einem einzigen Kapitel eingesehen werden können, unabhängig davon, ob es sich um eine Eintragung oder Streichung handelt. Auf diese Weise lässt sich der Anwendungsbereich der ER CIV oder der ER CIM leichter bestimmen. Zudem sollte durch die Umstrukturierung die Darstellung vereinfacht und die Lesbarkeit und Benutzerfreundlichkeit der Listen verbessert werden.

3. Förderung und Unterstützung der Umsetzung und Anwendung des OTIF-Rechts

In bilateralen (z. B. Türkiye) und multilateralen Tagungen (z. B. UNESCAP und UNECE) setzte sich das Sekretariat durch Sensibilisierung weiterhin für das OTIF-Recht ein. Darüber hinaus wurde durch Hilfestellung bei der Auslegung des OTIF-Rechts dessen Umsetzung und Anwendung Unterstützung geleistet.

Bei der Behandlung komplexer Auslegungsfragen in Bezug auf das OTIF-Recht wurde der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit einbezogen. 2024 befasste er sich eingehend mit einer Reihe wichtiger, nachfolgend dargelegter Themen.

Verwendung elektronischer Signaturen im offiziellen Schriftverkehr zwischen der OTIF und ihren Mitgliedern

Der Ad-hoc-Ausschuss prüfte die rechtlichen Anforderungen für die Verwendung und Akzeptanz elektronisch signierter Dokumente im offiziellen Schriftverkehr zwischen der OTIF und ihren Mitgliedern. Nach Prüfung eines entsprechenden Konzeptpapiers des Sekretariats nahm der Ad-hoc-Ausschuss die „Empfehlung zur Verwendung elektronischer Signaturen im offiziellen Schriftverkehr zwischen der OTIF und ihren Mitgliedern“ an, die von der Generalversammlung auf ihrer 16. Tagung gebilligt wurde. Gemäß der Empfehlung sollte der offizielle Schriftverkehr zwischen der OTIF und ihren Mitgliedern in zwei Kategorien unterteilt werden:

- „qualifizierte“ Mitteilungen, für die derzeit von einer zuvor bestimmten staatlichen Behörde unterzeichnete Originaldokumente (Urkunden) in Papierform erforderlich sind und welche die Absicht des Staates bescheinigen, gebunden zu sein, oder seinen offiziellen Standpunkt zum Ausdruck bringen;
- „einfache“ Mitteilungen, für die eingescannte Kopien, E-Mails und Dokumente mit elektronischen Abbildungen von Unterschriften akzeptiert werden.

Elektronische Signaturen sollten nur für „einfache“ Mitteilungen akzeptiert werden.

Rechtlicher Schutz des Namens, der Abkürzung, des Logos und der Werke der OTIF

Der Ad-hoc-Ausschuss prüfte die rechtlichen Voraussetzungen zur Gewährleistung des rechtlichen Schutzes des Namens, der Abkürzung, des Logos und der Texte der OTIF und legte die entsprechenden Maßnahmen fest. Auf der Grundlage eines vom Sekretariat erstellten Konzeptpapiers genehmigte der Ad-hoc-Ausschuss zwei Beschlussvorschläge, einen zu den Symbolen, dem Namen und der Abkürzung der OTIF und einen zum Urheberrecht und Open Access, sowie die entsprechenden erläuternden Anmerkungen. Die Beschlüsse wurden von der 16. Generalversammlung angenommenen.

Die Generalversammlung nahm die Symbole der OTIF förmlich an und übertrug dem Generalsekretär ausdrücklich die Aufgabe, die Bedingungen für ihre Verwendung festzulegen. Ferner wurden der Name, die Abkürzung und das Emblem (Logo) der OTIF beim Sekretariat der Weltorganisation für geistiges Eigentum (WIPO) gemäß Artikel 6ter der Pariser Verbandsübereinkunft zum Schutze des gewerblichen Eigentums eingetragen und den Vertragsstaaten der Pariser Verbandsübereinkunft sowie den Mitgliedern der Welthandelsorganisation (WTO) im März 2024 mitgeteilt.

In Bezug auf den Schutz der Werke der OTIF und ihren Urheberschutz im Allgemeinen erkannte die Generalversammlung die Notwendigkeit an, dass diese unter den Mitgliedern der OTIF so weit wie möglich bekannt sind und genutzt werden, sowie die Notwendigkeit, eine angemessene Kontrolle über sie zu behalten, um negative Auswirkungen aufgrund unlauterer Nutzung zu vermeiden.

Handbuch zum COTIF und dessen Umsetzung und Anwendung durch internationale Verbände

Der Ad-hoc-Ausschuss setzte sich das Ziel, die Rollen und Zuständigkeiten der internationalen Verbände in Bezug auf die Umsetzung und Anwendung des COTIF und damit Förderung und Erleichterung der einheitlichen Umsetzung und Anwendung des COTIF zu klären. Gemäß den Anweisungen des Ad-hoc-Ausschusses erstellte die Rechtsabteilung des Sekretariats in Zusammenarbeit mit CIT, ERFA, RNE, UIC und UIP das „Handbuch für den internationalen Eisenbahngüterverkehr (Vertragsrecht und operationelle Instrumente und Werkzeuge)“, das am 15. Oktober 2024 veröffentlicht wurde. Das Handbuch erläutert das durch das COTIF geschaffene Eisenbahnrecht sowie die verschiedenen Rollen und Zuständigkeiten der internationalen Verbände, die zur Anwendung des COTIF im Eisenbahnalltag beitragen. Es soll den OTIF-Mitgliedern, den an einem Beitritt zum COTIF interessiert Staaten und vor allem ihren jeweiligen Eisenbahnakteuren als praktisches Nachschlagewerk dienen.

4. Förderung und Unterstützung des Beitritts zum COTIF

Ein einheitliches internationales Eisenbahnrecht gewährleistet Rechtssicherheit, senkt die Kosten und erleichtert so den internationalen Handel und den Personenverkehr. Ziel der OTIF ist es, den internationalen Eisenbahnverkehr zwischen Staaten unabhängig von ihrem politischen, rechtlichen oder wirtschaftlichen System in jeder Hinsicht zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern.

Die Erweiterung der Mitgliedschaft der OTIF wird den derzeitigen Mitgliedern und den Beitrittskandidaten zugutekommen. Die Förderung des Beitritts zum COTIF und die Unterstützung interessierter Staaten und regionaler Organisationen für wirtschaftliche Integration ist daher eine ständige Priorität der OTIF (so z. B. das in gemeinsamen Absichtserklärungen mit einschlägigen staatlichen Behörden oder internationalen Organisationen festgelegte Ziel des Beitritts zum COTIF).

Zur Förderung des Beitritts zum COTIF bot das Sekretariat weiterhin Rechtsberatung und Unterstützung beim Beitrittsverfahren an.

52 Staaten und eine regionale Organisation für wirtschaftliche Integration sind Mitglied der OTIF: 48 Staaten sind aktive Vollmitglieder der OTIF und Vertragsparteien des COTIF. Die Mitgliedschaft des Irak, des Libanon und Syriens ruht. Jordanien ist assoziiertes Mitglied und keine Vertragspartei des COTIF.

Der Beitritt zum COTIF steht jedem Staat, auf dessen Hoheitsgebiet Eisenbahninfrastruktur betrieben wird, und regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration, von denen mindestens ein Mitglied bereits Mitgliedstaat der OTIF ist, offen. Die Ausweitung des geografischen Anwendungsbereichs des COTIF ist eine Priorität des Sekretariats der OTIF, das jede erforderliche Unterstützung im Hinblick auf den Beitritt leistet. Im Jahr 2024 schloss Moldau den Beitrittsprozess erfolgreich ab und wurde somit zum jüngsten Neuzugang der OTIF. Das 2020 eingeleitete formelle Beitrittsverfahren wurde vom Sekretariat durch aktive Beratung und Anleitung zur Erledigung aller Formalitäten durchgehend begleitet.

Darüber hinaus fanden 2024 erste Gespräche mit dem Irak zu den Voraussetzungen für die Reaktivierung seiner Mitgliedschaft in der OTIF statt.

Auch mit dem Golf-Kooperationsrat (GCC), der den Aufbau eines integrierten regionalen Eisenbahnnetzes in seinen Mitgliedsstaaten (Bahrain, Katar, Kuwait, Oman, Saudi-Arabien und Vereinigte Arabische Emirate) anstrebt, wurde intensiv zusammengearbeitet.

Das Verfahren für den Beitritt Chinas als assoziiertes Mitglied wurde 2024 eingeleitet und soll 2025 weiterlaufen, mit dem Ziel, 2026 eine außerordentlichen Tagung der Generalversammlung zu diesem Thema einzuberufen.

Internationale Zusammenarbeit

Die Erreichung der Ziele der OTIF hängt unter anderem von einer wirksamen und effizienten Zusammenarbeit mit relevanten internationalen Organisationen und Verbänden ab, von denen die meisten entweder registrierte Interessengruppen oder Beobachter mit ständigem Beobachterstatus im Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit sind. Besonders erwähnenswert ist 2024 die Zusammenarbeit mit den folgenden internationalen Organisationen und Verbänden (in alphabetischer Reihenfolge ihrer Akronyme und abgekürzten Titel): CIT, ECO, FIATA, GCC, OECD, OSShD, RNE, TRACECA, UIC, UNCITRAL, UNECE und UNESCAP.

Ausblick auf 2025

Richtungsweisend für die Arbeit des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit im kommenden Dreijahreszeitraum wird 2025 die Verabschiedung eines neuen Arbeitsprogramms sein.

Für die 7. Tagung und 8. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit sind folgende Termine angesetzt:

8.–10. April 2025	7. Tagung
2.–4. Dezember 2025	8. Tagung

Quantitative Daten/Ergebnisse

7. Februar 2024	Gemeinsame Absichtserklärung zwischen der OTIF und der UNESCAP (unterzeichnet)
16.–18. April 2024	6. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit
26. Juni 2024	Gemeinsame Absichtserklärung zwischen der OTIF und dem WPV (unterzeichnet)
25.–26. September 2024	16. Tagung der Generalversammlung
15. Oktober 2024	Handbuch für den internationalen Eisenbahngüterverkehr (Vertragsrecht und operationelle Instrumente und Werkzeuge) (veröffentlicht)

OTIF-24001-JUR 6	Empfehlung zur Verwendung elektronischer Signaturen im offiziellen Schriftverkehr zwischen der OTIF und ihren Mitgliedern
OTIF-24005-AG 16	Beschluss zu ständigen Vertreterinnen und Vertretern
OTIF-24006-AG 16	Erläuternde Anmerkungen zum Beschluss zu ständigen Vertreterinnen und Vertretern
OTIF-24007-AG 16	Beschluss zu den Symbolen, dem Namen und der Abkürzung der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
OTIF-24008-AG 16	Erläuternde Anmerkungen zum Beschluss zu den Symbolen, dem Namen und der Abkürzung der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
OTIF-24009-AG 16	Beschluss zum Urheberrecht und Open Access
OTIF-24010-AG 16	Erläuternde Anmerkungen zum Beschluss zum Urheberrecht und Open Access

3 Artikel zu rechtlichen Entwicklungen in der Zeitschrift der OTIF

STÄNDIGE VERBESSERUNG DER SICHERHEIT BEI DER BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER

Jochen Conrad
Leiter der Abteilung Gefahrgut

Ziel der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) ist es, die Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter zu gewährleisten und Unfälle und Schäden für Personen, Sachwerte und die Umwelt zu verhindern.

Die Abteilung für die Beförderung gefährlicher Güter ist für die Fortentwicklung der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID – Anhang C zum COTIF) und die Anpassung an den aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik verantwortlich. Um die Aktualität der Vorschriften zu gewährleisten wird das RID alle zwei Jahre grundlegend überarbeitet. Zur Erreichung dieses Ziels müssen von der Abteilung für die Beförderung gefährlicher Güter eng getaktete internationale Konferenzen organisiert werden, bei denen sie Sekretariatsdienste leistet. Die Abteilung vertritt die OTIF bei externen Tagungen und fördert die Anwendung des RID durch verschiedene Aktivitäten.

5. Berücksichtigung der weltweiten Entwicklungen bei allen Verkehrsträgern

5.1 UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

Die UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter enthalten grundlegende Vorschriften insbesondere zur Klassifizierung und zur Verpackung, die für alle Verkehrsträger gelten.

Das Sekretariat der OTIF nahm an der 64. (Genf, 24. Juni bis 3. Juli 2024) und 65. Tagung (Genf, 25. November bis 2. Dezember 2024) des Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter des Wirtschafts- und Sozialrates der Vereinten Nationen (ECOSOC) als Beobachter teil. Die bei diesen Tagungen getroffenen Entscheidungen wurden am 6. Dezember 2024 vom Expertenausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter und das Global harmonisierte System zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien des ECOSOC verabschiedet und fließen in die 24. überarbeitete Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter (UN-Modellvorschriften) ein. Sie werden im Rahmen der Harmonisierung in die RID-Ausgabe 2027 übernommen.

5.2 Gemeinsame Gefahrgutvorschriften für den Landverkehr

Die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung erarbeitet harmonisierte Gefahrgutvorschriften für die Schiene, die Straße und die Binnenschifffahrt. Das Sekretariat dieser Tagung wird von der Abteilung für die Beförderung gefährlicher Güter der OTIF in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat der Transportabteilung der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) wahrgenommen. An den Sitzungen der Gemeinsamen Tagung nehmen regelmäßig Delegierte aus mehr als zwanzig Staaten und von mehr als zehn Nichtregierungsorganisationen teil. Dies spiegelt die Bedeutung wider, die diesem Rechtsbereich sowohl von den Mitgliedstaaten als auch von der betroffenen Industrie beigemessen wird.

Die Gemeinsame Tagung hat 2024 zwei einwöchige Sitzungen abgehalten.

Bei der Frühjahrstagung 2024 konnten in einem beschränkten Maße noch Änderungen an den Texten vorgenommen werden, die für ein Inkrafttreten im Jahr 2025 vorgesehen waren. So konnte beispielsweise die insbesondere vom Internationalen Eisenbahnverband (UIC) gewünschte Präzisierung angenommen werden, dass der Absender für die Bestimmung der sogenannten Haltezeit verantwortlich ist. Die Haltezeit ist bei der Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase in Tanks zu bestimmen und soll verhindern, dass es während der Beförderung infolge einer Erwärmung des Tanks zu einem Auslösen der Sicherheitsventile kommt. Auch konnte noch die Inbezugnahme verschiedener überarbeiteter Fassungen von Normen beschlossen werden. Die Gemeinsame Tagung einigte sich auch, eine Übergangsvorschrift für bestimmte der UN-Nummer 3082 zugeordnete umweltgefährdende Farbprodukte, die Ende Juni 2025 abgelaufen wäre, um zwei Jahre zu verlängern. Der Grund für diese Sondervorschrift ist, dass bauartgeprüfte Verpackungen, die für die Beförderung von Farben und Druckfarben auf Wasserbasis in Mengen zwischen 5 und 30 Litern erforderlich sind, immer noch nicht zur Verfügung stehen. Die für Farben verwendeten Verpackungen müssen in der Lage sein, mehrfach geöffnet und wieder sicher verschlossen zu werden, um das Abtönen von Farben auf Wasserbasis am Verkaufsort (z. B. in Heimwerkermärkten) sowie die wiederholte Verwendung von Farbkonzentraten bei der Herstellung farblich abgestimmter Fertigfarben für Druckereien zu ermöglichen.

Die Herbsttagung 2024 befasste sich dann ausschließlich mit der Revision 2027 des RID/ADR/ADN. Unter den zahlreichen Themenbereichen, zu denen die Diskussion noch nicht abgeschlossen ist, lassen sich die nachfolgenden hervorheben:

- Vorschriften für Druckgefäße, die vom Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten von Amerika zugelassen sind, im Hinblick auf ihre Entsorgung in einem Vertragsstaat des RID/ADR/ADN;
- mögliche Freistellungen für Beförderungen „auf der letzten Meile“ von Verteilzentren oder Geschäften des Einzelhandels zum Endverbraucher;
- Interpretation der Verpflichtung des Absenders, bei intermodalen Beförderungen für jeden Verkehrsträger einen Gefahrgutbeauftragten zu benennen;
- Aufnahme von Vorschriften für Heizungseinrichtungen an RID/ADR-Tanks;
- Fragen in Zusammenhang mit Tanks, die sowohl als ortsbewegliche Tanks als auch als RID/ADR-Tankcontainer zugelassen sind;
- Beförderung gebrauchter Gegenstände, Maschinen und Geräte, in denen Rückstände enthalten sind, welche für die vorgesehene Beförderung nicht entfernt werden können;
- verschiedene Fragestellungen in Zusammenhang mit der Beförderung von Abfällen;
- Fortführung der informellen Arbeitsgruppe für die Verbesserung des Berichts über Ereignisse bei der Beförderung gefährlicher Güter;
- Fortführung der informellen Arbeitsgruppe für die Präzisierung der Verweise auf die zuständige Behörde im RID/ADR/ADN.

6. Ständige Aktualisierung der Gefahrgutvorschriften für den Eisenbahnverkehr unter Berücksichtigung des Fortschritts in Wissenschaft und Technik

6.1 RID 2025

In der Abteilung für die Beförderung gefährlicher Güter stand im Geschäftsjahr die Annahme und Notifizierung der zum 1. Januar 2025 in Kraft getretenen Änderungen des RID sowie die Veröffentlichung der RID-Ausgabe 2025 in allen drei Arbeitssprachen im Vordergrund.

Dazu fand am 23. Mai 2024 die 58. Tagung des RID-Fachausschusses statt, bei der alle auf der 15. (Bern/hybrid, 23. und 24. November 2022), 16. (London, 20. bis 23. November 2023) und 17. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Bern, 22. Mai 2024) für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2025 vorgeschlagenen Änderungen angenommen wurden.

Der RID-Fachausschuss, dem die 17. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe mit einer Vorbereitung der letzten Beschlüsse der Gemeinsamen Tagung zu den Änderungen 2025 (siehe Ziel 5.2) vorangegangen war, genehmigte einstimmig die vorgeschlagenen Änderungen. Die Notifizierungstexte wurden den RID-Vertragsstaaten am 24. Juni 2024 mit einer Depositarnotifikation zur Kenntnis gebracht. Da von den RID-Vertragsstaaten kein Widerspruch eingelegt wurde, konnten die Änderungen wie vorgesehen zum 1. Januar 2025 in Kraft gesetzt werden.

Da die Vorschriften des RID durch die EU-Richtlinie 2008/68 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland auch im innerstaatlichen Verkehr der EU-Mitgliedstaaten angewandt werden müssen, führen Änderungen des RID unmittelbar auch zu einer Änderung des nationalen Rechts der EU-Mitgliedstaaten.

Das RID 2025 enthält Änderungen, die auf verschiedenen Ebenen und in verschiedenen Zeiträumen erarbeitet wurden:

- Entscheidungen des UN-Expertenunterausschusses in den Jahren 2021 und 2022 insbesondere zu Fragen der einheitlichen Klassifizierung und Verpackung;
- Entscheidungen der Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung in den Jahren 2022 bis 2024 zur Umsetzung der Beschlüsse des UN-Expertenunterausschusses und zu den Beförderungsbedingungen für den Landverkehr;
- Entscheidungen des RID-Fachausschusses und seiner Ständigen Arbeitsgruppe in den Jahren 2022 bis 2024 zu eisenbahnspezifischen Vorschriften.

Das RID 2025 enthält insbesondere folgende Neuerungen, an denen deutlich wird, welchen Einfluss der technologische Fortschritt auf die Vorschriftenentwicklung hat:

- *Recycling-Kunststoffe:* Bisher durften Recycling-Kunststoffe, die für neue Gefahrgutverpackungen verwendet werden, nur aus Industrieverpackungen gewonnen werden. Ausgehend von weltweiten Initiativen zur Begrenzung der negativen Auswirkungen menschlicher Aktivitäten auf die Umwelt (z. B „Green Deal“ der Europäischen Kommission, Ziele der Vereinten Nationen in Bezug auf Kreislaufwirtschaft und nachhaltige Entwicklung) soll auch bei der Herstellung von Gefahrgutverpackungen die Verwendung von Recycling-Kunststoffen weiter ausgedehnt werden. Damit soll die Menge von nicht recycelten neuen Kunststoffen reduziert und der Anteil an Rezyklaten in den Produktionsprozessen erhöht werden. Insbesondere dürfen neben Kunststoffen aus gebrauchten Industrieverpackungen, deren Ursprung und Verwendung sehr gut bekannt sind, für Recycling-Kunststoffe auch andere Kunststoffe, die beispielsweise aus Haushaltssammlungen stammen, eingesetzt werden.

- *Neue UN-Nummern 0514 und 3559 für Feuerlöschmittel-Dispergiervorrichtungen:* Feuerlöschmittel-Dispergiervorrichtungen sind Aerosol-Löschsysteme, die im Vergleich zu herkömmlichen Löschsystemen erhebliche Vorteile bieten, wie z. B. geringerer Platzbedarf und geringeres Gewicht. Aerosolsysteme werden darüber hinaus in Bereichen eingesetzt, in denen der Brandschutz bisher als zu teuer galt. Sie werden auch deshalb bevorzugt, weil sie im Vergleich zu anderen Brandbekämpfungsalternativen keine Nachteile für die Umwelt oder die Sicherheit in bewohnten Räumen mit sich bringen. Diese Löschsysteme werden heute bereits in verschiedensten Beförderungsmitteln, in elektrischen Betriebsräumen, in Serverräumen und Rechenzentren, aber auch in Gefahrstofflagern eingesetzt. Weil sie besonders wirksam bei der Bekämpfung von Lithiumbatterie-Bränden sind, werden sie auch in Batteriespeichersystemen (z. B. UN 3536) und als zusätzliche Sicherheitseinrichtung in Verpackungen verwendet, in denen Lithiumbatterien, insbesondere beschädigte oder defekte Batterien, befördert werden. Einige Hersteller von elektrischen Fahrzeugen ziehen auch die Verwendung in E-Autos in Betracht. Feuerlöschmittel-Dispergiervorrichtungen gelten als Gefahrgut, weil sie in der Regel durch einen pyrotechnischen Satz aktiviert werden, wodurch ein Feuerlöschmittel (oder -aerosol) freigesetzt wird.

– *Neue UN-Nummern 3551 und 3552 für Natrium-Ionen-Batterien:* Natrium-Ionen-Batterien stellen eine kostengünstige Alternative zu Lithium-Ionen-Batterien dar, weil der Rohstoff Natrium im Vergleich zu Lithium wesentlich leichter verfügbar ist. Sie haben zwar eine geringere Energiedichte und eine geringere Leistung als Lithium-Ionen-Batterien, weisen aber eine höhere Sicherheit auf, weil sie im tiefentladenen Zustand befördert werden können, was einen signifikanten Einfluss auf die Wärmefreisetzungsrate und damit auf die thermische Stabilität der Batterie während der Beförderung hat. Diesen Batterien wurden grundsätzlich dieselben Sondervorschriften und Verpackungsanweisungen zugeordnet, die bereits für Lithium-Metall- und Lithium-Ionen-Batterien gelten. Da Natrium-Ionen-Batterien im Gegensatz zu Lithiumbatterien in kurzgeschlossenem Zustand, d. h. spannungsfrei, befördert werden können, ermöglicht eine zusätzliche Sondervorschrift auch eine Befreiung von den Vorschriften des RID.

– *Neue UN-Nummer 3553 für Disilan*: Disilan ist ein pyrophores unter Druck verflüssigtes Gas, das bei Berührung mit Luft selbstentzündlich ist. Dieses Gas, das zur Gruppe der Siliciumwasserstoffe gehört, wird in der Industrie zum Beschichten von Produkten mit Silicium und zur Reinigung von siliciumhaltigen Wafern (Grundplatte für elektronische Bauelemente) verwendet. Bisher wurde dieser Stoff unter der Sammeleintragung UN 3161 Verflüssigtes Gas, entzündbar, n.a.g. befördert, die jedoch nicht die pyrophoren Eigenschaften des Stoffes berücksichtigt.

– *Neue UN-Nummer 3554 für Gallium in hergestellten Geräten*: Gallium eignet sich in vielen Anwendungen als Ersatz für Quecksilber, z. B. in Thermometern oder UV-Lampen. Ersatzprodukte zu quecksilberhaltigen Erzeugnissen tragen dazu bei, den zahlreichen Regelungen auf nationaler und internationaler Ebene zu entsprechen, die zum Ziel haben, schädliche Quecksilberemissionen zu reduzieren. Der neuen UN-Nummer 3554 wurden dieselben Beförderungsvorschriften und Freistellungen zugeordnet, wie sie momentan für UN 3506 Quecksilber in hergestellten Geräten gelten. Durch die neue Freistellungsmöglichkeit wird die unlogische Situation beseitigt, dass für den weniger gefährlichen Stoff Gallium strengere Vorschriften gelten als für den gefährlicheren Stoff Quecksilber.

– *Neue UN-Nummer 3556 bis 3558 für Fahrzeuge mit Antrieb durch Lithiumbatterien oder Natrium-Ionen-Batterien*: Lithiumbatterien haben zu vielen Innovationen im Mobilitätsbereich geführt, wie beispielsweise E-Bikes, E-Scooter, E-Skateboards und andere leichte Fahrzeuge. Diese Fahrzeuge waren bisher der UN-Nummer 3171 zugeordnet, die sowohl batteriebetriebene Fahrzeuge als auch batteriebetriebene Geräte umfasst. Durch die Aufnahme der neuen UN-Nummern wird die bisherige UN-Nummer 3171 nur noch für batteriebetriebene Fahrzeuge und Geräte verwendet, die durch Nassbatterien, Batterien mit metallenem Natrium oder Batterien mit Natriumlegierungen angetrieben werden. Den neuen UN-Nummern wurde eine Verpackungsanweisung zugeordnet, die auch nicht bauartgeprüfte Verpackungen zulässt und unter bestimmten Umständen auch eine Beförderung ohne Verpackungen ermöglicht. Teile des Fahrzeugs dürfen vom Rahmen abgebaut werden, damit sie besser in die Verpackung passen. Davon ausgenommen ist jedoch die Batterie, die aus Sicherheitsgründen im Fahrzeug verbleiben muss. Für Fahrzeuge, die durch Natrium-Ionen-Batterien angetrieben werden, gilt wie für Natrium-Ionen-Batterien eine Befreiung von den Vorschriften, wenn die Batterien kurzgeschlossen sind.

– *Beförderung von asbesthaltigen Abfällen in loser Schüttung*: Asbesthaltige Abfälle, die mit freiem Asbest kontaminiert sind, dürfen momentan nur in verpacktem Zustand befördert werden. Bei vielen Baustellen des Hoch- und Tiefbaus fallen große Mengen asbesthaltiger fester Abfälle an (z. B. bei Straßenfräsarbeiten, beim Abbruch oder bei der Sanierung von Gebäuden oder bei der Beseitigung von mit Asbest kontaminiertem Erdreich). Die Verpackung der zu beseitigenden Mengen und auch der teilweise großen Bruchstücke ist sehr schwer durchzuführen. Darüber hinaus haben für den Arbeitsschutz zuständige Behörden festgestellt, dass das Expositionsrisiko durch die Freisetzung von krebserregendem Staub oder von krebserregenden Fasern beim Befüllen von RID/ADR-konformen Verpackungen höher ist als beim Verladen in loser Schüttung. Die Beförderung verschiedener Kategorien asbesthaltiger Abfälle in loser Schüttung wird nun unter bestimmten Bedingungen zugelassen. Dazu müssen in den Laderaum (z. B. abnehmbare Mulde) ein doppellagiger Containersack aus Polyethylen oder Polypropylen eingesetzt werden, durch den der staubdichte Verschluss während der Beförderung gewährleistet wird. Die äußeren Oberflächen des Containersacks müssen nach dem Beladen dekontaminiert und der Containersack verschlossen werden. Der Containersack darf nur zusammen mit dem Laderaum (z. B. der Mulde) umgesetzt werden.

– *Beförderung von Abfällen in Innenverpackungen, die in einer Außenverpackung zusammengepackt werden*: Zusammengesetzte Verpackungen für die Beförderung gefährlicher Güter bestehen aus einer Außenverpackung und einer oder mehreren Innenverpackungen. Normalerweise müssen Außenverpackungen zusammen mit den vorgesehenen Innenverpackungen den vorgeschriebenen Prüfungen unterzogen werden. Bei der Abfallsammlung ist hingegen in den meisten Fällen nur eine Innenverpackung und keine Außenverpackung vorhanden. Die Variantenvielfalt der bei der Abfallsammlung anfallenden Innenverpackungen ist weitaus größer als es die Vorschriften des RID zulassen. Auch ein Umfüllen von Abfällen in bereits geprüfte Innenverpackungen ist aus Sicherheitsgründen nicht realistisch. Um den Gegebenheiten bei der Sammlung gefährlicher Abfälle auf Entsorgungshöfen Rechnung zu tragen, werden nun bestimmte Erleichterungen in Bezug auf das Einsetzen verschiedener Innenverpackungen in eine Außenverpackung zugelassen. Die Außenverpackung muss die höchsten im RID vorgeschriebenen Anforderungen erfüllen (Verpackungsgruppe I) und muss genügend Polstermaterial enthalten, um Bewegungen der Innenverpackungen zu vermeiden. Bei der Verwendung leicht zerbrechlicher Innenverpackungen muss in die Außenverpackung auch absorbierendes Material eingebracht werden. Das Einsetzen der Innenverpackungen in die Außenverpackung muss von geschultem und sachkundigem Personal vorgenommen werden.

6.2 RID 2027

Auf Ebene der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung wurden bereits verschiedene Punkte diskutiert, die in die Ausgaben 2027 des RID, des ADR und des ADN einfließen sollen (siehe Punkt 5.2).

Eisenbahnspezifische Themen, die Einfluss auf die RID-Ausgabe 2027 haben, wurden bei der 18. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses am 20. und 21. November 2024 in Madrid erörtert.

Die Ständige Arbeitsgruppe diskutierte Interpretationsfragen, die 2027 zu einer Änderung des RID führen werden und für die zwischenzeitlich eine Erläuterung auf der Website der OTIF veröffentlicht wurde.

In Fortsetzung der Diskussion zur Überführung der fahrzeugtechnischen Anforderungen an Wagen zur Beförderung gefährlicher Güter aus dem RID in die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) des Eisenbahnsystems der Europäischen Union bzw. in die Einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) der OTIF für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, wurde die Ständige Arbeitsgruppe darüber informiert, dass die für Gefahrgutwagen vorgesehene Kennzeichnung für besondere fahrzeugtechnische Ausrüstungen auch für Nicht-Gefahrgutwagen verwendet werden soll. Dies betrifft insbesondere die Kennzeichnung von Wagen, die freiwillig mit Systemen ausgerüstet werden, die die Folgen beim Auftreten einer Entgleisung begrenzen bzw. die Entgleisung eines Wagens verhindern.

Die Ständige Arbeitsgruppe befasste sich erneut mit dem orangefarbenen Streifen, der an Kesselwagen zur Beförderung verflüssigter, tiefgekühlt verflüssigter oder gelöster Gase angebracht werden muss. Bezüglich des Farbtons wird nun auf eine Farbnorm verwiesen. Darüber hinaus wurde festgelegt, dass witterungsbedingte visuelle Veränderungen des Farbtons, insbesondere Ausbleichungen, zulässig sind. Die Ständige Arbeitsgruppe war sich auch einig, dass dieser orangefarbene Streifen auch für besonders große Tankcontainer vorgeschrieben werden sollte. Da hierfür auch eine Änderung des Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) notwendig ist, wird sich auch noch die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung und die Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) mit dieser Frage befassen.

Die Ständige Arbeitsgruppe setzte sich auch mit einem Eisenbahnunfall mit Ammoniak auseinander, der sich am 25. Dezember 2022 in Serbien ereignet hatte, und bei dem es zu einer Entgleisung und zur Freisetzung größerer Mengen von Ammoniak kam. Hier wurde die Frage diskutiert, wie die Sicherheit bei der Beförderung von Ammoniak erhöht werden könnte. Ammoniak ist ein giftiges und entzündbares Gas, das zu Hautreizungen, Augenschäden und Atemwegsproblemen bis hin zum Erstickungstod führen kann. Ammoniak wird in großen Mengen befördert und wird insbesondere für die Herstellung von Düngemitteln benötigt. Auch ist angedacht, Ammoniak als Trägerstoff für die Beförderung von Wasserstoff einzusetzen.

Der 18. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe war die 20. Tagung der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ vorausgegangen, die sich mit der Beförderung besonders großer Tankcontainer im Einzelwagenverkehr und mit der Frage befasste, ob Tragwagen mit besonders großen Tankcontainern ohne Rangierbeschränkungen verkehren dürfen. Das RID enthält grundsätzliche Anforderungen an die Festigkeit von Kesselwagen sowie von Tankcontainern und ihren Befestigungseinrichtungen. Da Tankcontainer üblicherweise in Ganzzügen befördert werden, gehen die aktuellen Lastannahmen von einer Nutzung mit Rangiereinschränkungen aus, um den im RID geforderten Beschleunigungswert von 2g nicht zu überschreiten. Rangierbeschränkungen sollen sicherstellen, dass keine Auflaufgeschwindigkeiten von mehr als 7 km/h auftreten.
Die Arbeitsgruppe kam zu dem Schluss, dass grundsätzlich zwei Lösungsvarianten möglich sind. Bei der ersten Variante könnte die bisherige Anforderung an die Auslegung von Tankcontainern für 2g im RID unverändert bleiben. In diesem Fall müsste im RID ein Hinweis aufgenommen werden, dass das Rangieren über den Ablaufberg von für 2g ausgelegten Tankcontainern, einschließlich besonders großer Tankcontainer, nur mit Einschränkungen möglich ist, d. h. es dürfen nur Rangierbahnhöfe genutzt werden, die durch automatische Gleisbremsen sicherstellen, dass die Auflaufgeschwindigkeiten höchstens 7 km/h betragen. Sollten die Industrie oder die Staatenvertreter jedoch darauf bestehen, dass besonders große Tankcontainer wie Kesselwagen uneingeschränkt rangiert werden können, müsste für besonders große Tankcontainer im RID ein Auslegungswert von 3g festgelegt werden. Darüber hinaus müssten die Containertragwagen und die Befestigungseinrichtungen für 5g ausgelegt sein. Die Diskussion dieser Frage wird 2025 fortgesetzt.

Die Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ wurde auch über den Stand eines Forschungsvorhabens zu den Auswirkungen von Schwallbewegungen im Eisenbahnverkehr informiert. Ziel des Vorhabens ist es, ein grundlegendes Verständnis des Schwallverhaltens im Eisenbahnverkehr zu erlangen. Dabei sollen verschiedene Bedingungen wie Geometrie der Strecke, Geschwindigkeit, Tankbauart, Viskosität des Stoffes und die Wechselwirkung von Quer- zu Längsschwall berücksichtigt werden. Die Notwendigkeit dieses Forschungsvorhabens war im Zusammenhang mit der Diskussion über besonders große Tankcontainer entstanden. Im Rahmen dieser Diskussion hatte die chemische Industrie den Wunsch geäußert, eine Vorschrift des RID, die einen Füllungsgrad von mindestens 80 % bzw. von höchstens 20 % vorsieht, für Tankcontainer, die ausschließlich im Eisenbahnverkehr eingesetzt werden, zu streichen. Da Tankcontainer in der Regel intermodal eingesetzt werden, wurde diese Regelung in der Vergangenheit sowohl in das ADR als auch das RID aufgenommen, weil sie im Straßenverkehr als aus sicherheitstechnischen Gründen notwendig angesehen wurde.

7. Erleichterung der Beförderung gefährlicher Güter über den Anwendungsbereich des COTIF hinaus

Das Sekretariat der OTIF bemüht sich bereits seit längerer Zeit erfolgreich, die Harmonisierung des RID und der Anlage 2 zum SMGS, die in den Mitgliedstaaten der OSShD (Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen) zur Anwendung kommt, voranzutreiben. Mitgliedstaaten der OSShD sind neben einigen Staaten Europas mehrheitlich asiatische Staaten. Auf der Grundlage der Änderungen 2025 zum RID wurde auch die Anlage 2 zum SMGS geändert, deren geänderte Fassung zum 1. Juli 2025 in Kraft treten wird.

Um die Beförderung gefährlicher Güter in den russischsprachigen Staaten zu erleichtern und die Anwendung des RID auch in den russischsprachigen Nicht-Vertragsstaaten zu fördern (siehe auch Punkt 8), wurde eine nichtoffizielle russische Übersetzung des RID 2023 auf der Website der OTIF veröffentlicht.

8. Förderung der Anwendung des RID in Nicht-Vertragsstaaten

Das Sekretariat der OTIF hatte entschieden, Handbücher für die Anwendung und Umsetzung der verschiedenen Anhänge zum COTIF zu entwickeln, die es interessierten Staaten erleichtern sollen, dem COTIF beizutreten. Das von der Abteilung für die Beförderung gefährlicher Güter erarbeitete Handbuch zum Anhang C des COTIF (RID) wurde von der Ständigen Arbeitsgruppe mit verschiedenen Ergänzungen und Korrekturen angenommen und auf der Website der OTIF veröffentlicht.

Zusammenarbeit mit anderen Organisationen

Das Sekretariat der OTIF nahm an den Tagungen der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE), der Expertengruppe für die Beförderung gefährlicher Güter der Europäischen Kommission und der UIC-Expertengruppe für die Beförderung gefährlicher Güter teil.

An einem vom Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) organisierten internationalen Seminar zum Abfallmanagement und zur Eisenbahnbeförderung von Abfällen (Genf, 7. Mai 2024) stellte die OTIF die Neuerungen im RID vor, welche die Anwendung der Vorschriften des RID auf die Beförderung von gefährlichen Abfällen vereinfachen sollen.

An einem von der Transport Community organisierten Workshop (Riga, 10. bis 12. Dezember 2024), an dem neben den West-Balkan-Staaten auch Georgien, Moldau und die Ukraine vertreten waren, stellte die OTIF den Zusammenhang zwischen dem RID und den anderen internationalen Regelwerken für die Beförderung gefährlicher Güter sowie die Neuerungen im RID 2025 vor.

Ausblick auf 2025

Die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung wird ihre Arbeiten an den Ausgaben 2027 des RID, des ADR und des ADN fortsetzen. Zunächst wird im April 2025 eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe zur Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit der 24. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter tagen, die auf der Grundlage eines von den Sekretariaten der OTIF und der UNECE erstellten Entwurfs der Gemeinsamen Tagung Vorschläge für die Übernahme der Änderungen aus den UN-Empfehlungen unterbreiten wird. Diese sollen dann während der zweiwöchigen Sitzung der Gemeinsamen Tagung im September 2025 angenommen werden.

Die Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird im November 2025 eine einwöchige Tagung abhalten, in der der Großteil der für ein Inkrafttreten im Jahr 2027 vorgesehenen Änderungen zum RID angenommen werden soll. Die Ständige Arbeitsgruppe wird ihre Diskussionen zur Festigkeit von besonders großen Tankcontainern und der Tragwagen zur Beförderung dieser Tankcontainer, zu den Auswirkungen von Schwallbewegungen im Eisenbahnverkehr und zum Explosionsschutz beim Einsatz digitaler automatischer Kupplungen fortsetzen. Im Mai 2026 wird dann der RID-Fachausschuss zusammentreten, um alle Änderungen formell zu genehmigen.

Quantitative Daten/Ergebnisse

25. bis 28. März 2024	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung, Bern
22. Mai 2024	17. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses, Bern
23. Mai 2024	58. Tagung des RID-Fachausschusses, Bern
10. bis 13. September 2024	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung, Genf
24. Oktober 2024	Veröffentlichung des Handbuchs zur Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
1. November 2024	Veröffentlichung des RID 2025
19. November 2024	20. Tagung der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ des RID-Fachausschusses, Madrid
20. und 21. November 2024	18. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses, Madrid

Aktive Teilnahme an verschiedenen Workshops zur Beförderung gefährlicher Güter und zur Beförderung von Abfällen
6 Artikel in der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr, in denen die Rechtsänderungen im RID näher beleuchtet werden
2 Artikel in der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr, in denen auf die grenzüberschreitende Verbringung von Abfällen eingegangen wird

FÖRDERUNG EINER SICHEREN TECHNISCHEN INTEROPERABILITÄT – VOM FAHRZEUGAUSTAUSCH ZUM TATSÄCHLICH INTERNATIONALEN BETRIEB VON ZÜGEN

Bas Leermakers
Leiter der Abteilung für technische Interoperabilität

Die Anhänge F (ER APTU) und G (ER ATMF) sowie die dazugehörigen ETV, Anlagen, Anleitungen und Erläuterungen regeln die Anforderungen, Verfahren und Zuständigkeiten im Zusammenhang mit der Zulassung, Instandhaltung und Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr. Dies wird zusammenfassend als technische Interoperabilität bezeichnet. Darüber hinaus umfasst die technische Interoperabilität Angelegenheiten, die in den Anwendungsbereich des künftigen Anhangs H (ER EST) fallen und den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr betreffen.

Die Abteilung für technische Interoperabilität ist für alle Fragen im Zusammenhang mit den ER APTU, den ER ATMF und den ER EST zuständig. Zu diesem Zweck organisiert sie jedes Jahr eine Tagung des Fachausschusses für technische Fragen und drei Tagungen seiner Arbeitsgruppe Technik (WG TECH). Sie erstellt sämtliche Arbeitsdokumente für diese Tagungen, einschließlich der Vorschläge zur Änderung der Rechtsvorschriften, und die anschließenden Depositarmitteilungen zur Notifizierung der Änderungen. Zu allen die technische Interoperabilität betreffenden Fragen ist die Abteilung inhaltlich auch für den Revisionsausschuss und die Generalversammlung zuständig. Im Rahmen ihres Aufgabenbereichs vertritt die Abteilung das Sekretariat der OTIF nach außen, insbesondere bei allen relevanten Sitzungen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) und der Europäischen Kommission.

9. Harmonisierung der technischen Anforderungen und Wahrung der Kompatibilität mit dem EU-Recht

Der Fachausschuss für technische Fragen kann gemäß seinen in Artikel 20 COTIF und in den ER APTU festgelegten Zuständigkeiten Einheitliche technische Vorschriften (ETV) annehmen, in denen das Eisenbahnsystem harmonisiert werden soll.

Im Jahr 2023 begann die OTIF mit der Überarbeitung der meisten bestehenden ETV, um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen und die ETV an die 2023 überarbeiteten technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der EU anzupassen. Der Fachausschuss für technische Fragen gliederte die Arbeit in zwei Phasen, wobei er sich zunächst auf die für Güterwagen relevanten ETV konzentrierte und sich anschließend den übrigen ETV zuwandte. Ergänzend wurden auch mehrere erläuternde und Anleitungen enthaltende Dokumente aktualisiert.

Die erste Phase der Überarbeitung betraf die ETV WAG, Lärm und TCRC. Das Sekretariat erstellte Entwürfe, die von der WG TECH geprüft wurden. Die daraus resultierenden Texte wurden 2024 im Fachausschuss für technische Fragen 2024 angenommen und traten am 1. Januar 2025 in Kraft.

Die zweite Phase betraf die Überarbeitung der ETV LOC&PAS, PRM, Kennzeichnung und INF. Die Texte wurden von der WG TECH geprüft und werden dem Fachausschuss für technische Fragen im Jahr 2025 zur Annahme vorgeschlagen.

Weitere Einzelheiten zu den ETV und anderen Dokumenten sind nachstehend aufgeführt.

10. Ausarbeitung der technischen Interoperabilitätsvorschriften entsprechend den vereinbarten Grundsätzen

Ziel 10 des Arbeitsprogramms 2024–2025 der OTIF listet acht Grundsätze für die Weiterentwicklung der technischen Vorschriften des COTIF auf. Der Fachausschuss für technische Fragen hat diese Grundsätze im Jahr 2023 erörtert und gebilligt.

Die Grundsätze konzentrieren sich auf die Relevanz und Wirksamkeit der Vorschriften in verschiedenen Kontexten. Sie fördern die größtmögliche geografische Anwendung des COTIF, gewährleisten gleichzeitig die Vereinbarkeit mit dem EU-Recht und ermöglichen Flexibilität für verschiedene Interoperabilitätsstufen. Sie befassen sich auch mit dem möglichen Beitritt regionaler Organisationen für wirtschaftliche Integration zusätzlich zur EU. Darüber hinaus werden dort Leitlinien für fahrzeugbezogene Vorschriften festgelegt, die ein Gleichgewicht zwischen Interoperabilität, Gestaltungsfreiheit und Innovation herstellen. Das Sekretariat hat alle Arbeitsdokumente in Übereinstimmung mit diesen Grundsätzen verfasst.

Im Jahr 2024 wurde eine Analyse bezüglich der möglichen Integration von Spezifikationen des Golf-Kooperationsrats (GCC) in die ETV durchgeführt. Diese Initiative ist Ausdruck des Engagements der OTIF für die Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs und die Ausweitung der Anwendung ihrer bewährten Konzepte. Die Ergebnisse der Analyse werden 2025 im Fachausschuss für technische Fragen diskutiert.

Die Notwendigkeit der Vereinbarkeit zwischen den technischen Interoperabilitätsvorschriften der OTIF und den Bestimmungen des EU-Rechts spiegelt sich in vier der acht Grundsätze wider und unterstreicht deren Bedeutung. Zu diesem Zweck nehmen nicht nur EU-Vertreterinnen und Vertreter an OTIF-Tagungen teil, sondern auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Sekretariats an ausgewählten EU-Tagungen. Dazu gehören von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) und der Europäischen Kommission organisierte Sitzungen, wie der Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC).

11. Aktualisierung der den ER APTU nachgeordneten Vorschriften

Wie oben erwähnt, nahm der Fachausschuss für technische Fragen bei seiner 16. Tagung (11.–12. Juni 2024) überarbeitete Fassungen der ETV WAG, Lärm und TCRC in Form konsolidierter Neufassungen an, die die früheren Fassungen dieser ETV ersetzen. Auf derselben Tagung wurde Anlage I zur ETV TAF geändert. Die übrigen Teile der ETV TAF blieben davon unberührt. Die überarbeiteten ETV und die geänderte Anlage I zur ETV TAF traten am 1. Januar 2025 in Kraft.

Im Arbeitsprogramm 2024–2025 der OTIF wurde darauf hingewiesen, dass die ETV in der Reihenfolge der ihnen zugewiesenen Priorität überarbeitet werden. Der Prioritässtatus und der Stand der Arbeiten ist nachstehend aufgeführt:

1. Güterwagen (ETV WAG, Lärm) – 2024 nahm der Fachausschuss für technische Fragen überarbeitete Fassungen an.

2. Einsatz von Fahrzeugen im internationalen Verkehr (ETV TCRC, Kennzeichnung) – 2024 nahm der Fachausschuss für technische Fragen eine überarbeitete Fassung der ETV TCRC an. Die WG TECH analysierte die Notwendigkeit einer Überarbeitung der ETV Kennzeichnung und wird dem Fachausschuss für technische Fragen im Jahr 2025 einen Vorschlag zur Annahme vorlegen.

3. Lokomotiven und Personenwagen (ETV LOC&PAS, PRM) – 2024 prüfte die WG TECH die Änderungsentwürfe. Die daraus resultierenden Texte werden dem Fachausschuss für technische Fragen 2025 zur Annahme unterbreitet.

4. Telematikanwendungen (ETV TAF) – Im Jahr 2024 diskutierte die EU ausgiebig über die Überarbeitung ihrer TSI zur Telematik. Diese Arbeiten werden im Jahr 2025 fortgesetzt. Die OTIF sollte das Ergebnis im Jahr 2025 und darüber hinaus berücksichtigen.

5. Infrastruktur (ETV INF) – 2024 prüfte die WG TECH die Änderungsentwürfe. Dem Fachausschuss für technische Fragen wird 2025 ein Vorschlag zur Annahme unterbreitet.

Überarbeitung der ETV WAG

Die ETV WAG legt Anforderungen fest, die von neuen, erneuerten und umgerüsteten Güterwagen, die im internationalen Verkehr eingesetzt werden, erfüllt werden müssen. Die 2024 angenommenen Änderungen umfassen Bestimmungen zur Erleichterung des kombinierten Verkehrs, zu (optionalen) fahrzeugseitigen Funktionen zur Entgleisungsdetektion und -prävention sowie zur gegenseitigen Anerkennung der ersten Zulassung von Güterwagen mit elektrischer oder elektronischer Bordausrüstung. Die Durchführungsvorschriften wurden aktualisiert, sodass klarer wird, wie die ETV auf neue, nach einer bestehenden Bauart gebaute Wagen oder auf die Umrüstung oder Erneuerung bestehender Wagen anzuwenden ist.

Außerdem wurden die Verweise auf EU-Recht aktualisiert und spezifische Durchführungsvorschriften für Norwegen und das Vereinigte Königreich aufgenommen.

Überarbeitung der ETV Lärm

Die ETV Lärm legt Anforderungen fest, die Schienenfahrzeuge aller Art im internationalen Verkehr erfüllen müssen. Sie gilt für neue, erneuerte und umgerüstete Fahrzeuge, hat aber auch wichtige Auswirkungen auf die gesamte Güterwagenflotte, die derzeit im internationalen Verkehr eingesetzt wird.

Insbesondere dürfen ab dem 8. Dezember 2024 Wagen, die mit Grauguss-Bremsklötzen ausgerüstet sind, auf den als „leisere Strecken“ ausgewiesenen Teilen des Netzes nicht mehr eingesetzt werden (siehe Anhang D der ETV Lärm). Leisere Strecken machen einen erheblichen Teil der europäischen Netze aus. Folglich dürfen Grauguss-Bremsklötze an den meisten im internationalen Verkehr in Europa eingesetzten Wagen nicht mehr verwendet werden.

Die 2024 angenommenen Änderungen beinhalten eine Methode zur Bewertung der akustischen Eigenschaften von in Radbremsen verwendeten Verbundstoff-Bremsklötzen. Mit dieser Methode wird festgestellt, ob die akustische Rauheit der Radlauffläche nach Verwendung des Bremsklotzes während eines Testzyklus innerhalb der festgelegten Grenzen bleibt. Werden die Grauguss-Bremsklötze an bestehenden „lauten“ Wagen durch Verbundstoff-Bremsklötze ersetzt, die entweder den ETV-Test bestanden haben oder in der ETV aufgeführt sind, gilt der Wagen als leise und kann weiterhin auf leiseren Strecken eingesetzt werden.

Darüber hinaus wurden spezifische Durchführungsvorschriften und Sonderfälle für Norwegen und für den Kanaltunnel (Eisenbahntunnel zwischen Frankreich und dem Vereinigten Königreich) hinzugefügt.

Überarbeitung der ETV TCRC

Die ETV TCRC deckt zwei verschiedene betriebliche Verfahren ab, die der Bewegung eines Zuges vorausgehen: die Zugbildung und die Prüfung der Streckenkompatibilität. Die Zugbildung ist der Prozess, bei dem das Eisenbahnunternehmen auf der Grundlage der technischen Informationen jedes Fahrzeugs den Zug für den Betrieb vorbereitet und sicherstellt, dass alle Fahrzeuge im Zug und der Zug als Ganzes die Anforderungen erfüllen. Bei der Prüfung der Streckenkompatibilität stellt das Eisenbahnunternehmen sicher, dass der Zug mit der Strecke, auf der er betrieben werden soll, kompatibel ist. Zu diesem Zweck müssen die Streckeninformationen vom Infrastrukturbetreiber bereitgestellt werden.

Die Änderungen an der ETV TCRC umfassen neue und aktualisierte Prüfungen der Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und Zugerkennungssystemen sowie Definitionen und Anforderungen im Zusammenhang mit dem kombinierten Verkehr.

Aktualisierung der Anlage I zur ETV TAF

Anlage I zur ETV TAF enthält Verweise auf technische Dokumente, die Software-Codierungen enthalten, welche für den Informationsaustausch und die harmonisierte Umsetzung der TAF-Bestimmungen erforderlich sind. Diese technischen Dokumente werden regelmäßig aktualisiert, was auch eine Aktualisierung von Anlage I der ETV TAF erforderlich macht.

Entwicklung von Leitfäden und Erläuterungen

Ein wesentliches Ereignis des Jahres 2024 war die Veröffentlichung der ersten Fassung des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der ER APTU und ATMF. Das vom Sekretariat erstellte Handbuch beschreibt die Anforderungen für die Umsetzung dieser Anhänge zum COTIF und die verschiedenen Rollen und Zuständigkeiten im Zusammenhang mit ihrer Anwendung. Es dient als praktisches Nachschlagewerk für OTIF-Mitglieder, insbesondere für die Behörden, Einrichtungen und Akteure in ihren jeweiligen Eisenbahnsektoren, sowie für Staaten, die am Beitritt zum COTIF interessiert sind. Der Fachausschuss für technische Fragen genehmigte die erste Fassung und die WG TECH prüfte weitere Ergänzungen und Verbesserungen, die dem Fachausschuss für technische Fragen im Jahr 2025 zur Genehmigung vorgelegt werden sollen.

Die Arbeiten zur Aktualisierung der Anwendungsleitfäden und erläuternden Dokumente für verschiedene ETV wurden 2024 fortgesetzt. Die ETV-Anwendungsleitfäden basieren auf den von der ERA herausgegebenen TSI-Anwendungsleitfäden, während die erläuternden Dokumente authentische OTIF-Texte sind.

Der Ausschuss für technische Fragen genehmigte und aktualisierte einen Anwendungsleitfaden zur ETV LOC&PAS und ein erläuterndes Dokument zur ETV TCRC. Die WG TECH prüfte aktualisierte Entwürfe der Anwendungsleitfäden zu den ETV WAG und Lärm sowie ein erläuterndes Dokument für Fahrzeugkennzeichnungen. Diese Texte werden dem Fachausschuss für technische Fragen im Jahr 2025 zur Genehmigung vorgelegt.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über den Status der einzelnen ETV und die damit verbundenen Aktivitäten im Jahr 2024.

Verzeichnis der ETV und Status

Kurzform	Regelungsgegenstand	Inkrafttreten letzte Fassung	Status
ETV GEN-A	Grundlegende Anforderungen	1.12.2017	stabil
ETV GEN-B	Teilsysteme	1.6.2019	stabil
ETV GEN-C	Technisches Dossier	1.12.2017	stabil
ETV GEN-D	Bewertungsverfahren (Module)	1.10.2012	stabil
ETV GEN-E	Prüforgan – Qualifikation und Unabhängigkeit	1.1.2024	stabil
ETV GEN-G	Gemeinsame Sicherheitsmethode zur Evaluierung und Bewertung von Risiken	1.1.2024	stabil
ETV WAG	Güterwagen	1.1.2025	Annahme einer überarbeiteten ETV durch den CTE. Aktualisierung des Anwendungsleitfadens durch die WG TECH
ETV Lärm	Fahrzeuge – Lärm	1.1.2025	Annahme einer überarbeiteten ETV durch den CTE. Aktualisierung des Anwendungsleitfadens durch die WG TECH
ETV LOC&PAS	Lokomotiven und Personenwagen	1.4.2022	Genehmigung eines aktualisierten Anwendungsleitfadens durch den CTE und Überarbeitung der ETV durch die WG TECH
ETV Kennzeichnung	Äußere Fahrzeugkennzeichnung	1.4.2021	Überarbeitung der ETV und Erstellung eines neuen erläuternden Dokuments durch die WG TECH
ETV PRM	Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität	1.1.2022	Überarbeitung der ETV durch die WG TECH
ETV TAF	Telematikanwendungen für den Güterverkehr	1.1.2025	Annahme einer überarbeiteten ETV durch den CTE
ETV INF	Infrastruktur	1.1.2022	Überarbeitung der ETV durch die WG TECH
ETV TCRC	Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität	1.1.2025	Annahme einer überarbeiteten ETV und Erstellung eines neuen erläuternden Dokuments durch den CTE

12. Aktualisierung der ER ATMF

Das Arbeitsprogramm 2024/2025 der OTIF befasst sich mit der Möglichkeit einer Überarbeitung der ER ATMF, insbesondere um die Vorschriften zu vereinfachen, die Kohärenz zwischen ihren Bestimmungen zu verbessern, das Risiko unterschiedlicher Auslegungen zu begrenzen und eine harmonisierte Anwendung der Vorschriften zu erleichtern. Nach Prüfung der Angelegenheit im Jahr 2024 kam der Fachausschuss für technische Fragen zu dem Schluss, dass eine Überarbeitung der ER ATMF in der Tat erforderlich ist und dass die Ziele der Überarbeitung der ER ATMF nur durch eine vollständige Überarbeitung in Form einer neuen konsolidierten Fassung erreicht werden können. Der endgültige Beschluss liegt in der Zuständigkeit der Generalversammlung.

Der Fachausschuss für technische Fragen war der Ansicht, dass der Generalversammlung erst nach Inkrafttreten der auf ihrer 13. Tagung (25.–26.9.2018) angenommenen Änderungen unterbreitet werden sollten. Diese Änderungen umfassen unter anderem Artikel 34 §§ 3 bis 6 und Artikel 35 § 4 COTIF, die für die Überarbeitung der ER ATMF relevant sind. Die Änderungen treten erst nach ihrer Genehmigung durch zwei Drittel der OTIF-Mitgliedstaaten in Kraft. Da dies noch einige Zeit in Anspruch nehmen kann, beschloss der Fachausschuss für technische Fragen, die Ausarbeitung von Änderungen an den ER ATMF für die WG TECH derzeit nicht als vorrangig einzustufen. Folglich gab es im Jahr 2024 keine weiteren Entwicklungen.

Im Arbeitsprogramm werden auch Entwicklungen in der EU im Zusammenhang mit Fahrzeugregistern erwähnt. Im Jahr 2024 waren diese EU-Entwicklungen noch nicht so weit fortgeschritten, dass die WG TECH oder der Fachausschuss für technische Fragen die Überarbeitung der entsprechenden OTIF-Vorschriften ins Auge fassten.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über den Status der Sekundärtexte zu den ER ATMF.

Verzeichnis und Status der Sekundärtexte zu den ER ATMF

Referenz	Regelungsgegenstand	Inkrafttreten letzte Fassung	Status
Anlage A	Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM)	1.4.2021	stabil
Anlage B	Vorschriften, Richtlinien und Erläuterungen betreffend Abweichungen	1.1.2023	stabil
Zertifikate	Einheitliches Muster für Zertifikate, mit denen die technische Zulassung eines Fahrzeugs oder eines Fahrzeugtyps gemäß Artikel 12 § 1 nachgewiesen wird	1.12.2012	stabil
Register	Spezifikationen der Fahrzeugregister gemäß Artikel 13 ER ATMF	1.4.2021	stabil

13. Entwicklung von Anlagen zu den ER EST

2018 wurden auf der 13. Tagung der Generalversammlung die ER EST angenommen. Zwei Drittel der Mitgliedstaaten der OTIF müssen die ER EST genehmigen, bevor sie zwölf Monate nach Erteilung der erforderlichen Genehmigung in Kraft treten können. Die Voraussetzungen für das Inkrafttreten der ER EST sind noch nicht erfüllt.

Die Generalversammlung empfahl dem Fachausschuss für technische Fragen, noch vor Inkrafttreten der ER EST Vorschläge für Anlagen dazu auszuarbeiten. Diese könnten dann vom Fachausschuss für technische Fragen unverzüglich nach Inkrafttreten der ER EST angenommen werden. Die OTIF arbeitet seit 2021 an diesen Anlagen.

Im Jahr 2024 nahm der Fachausschuss für technische Fragen einen Fortschrittsbericht über die Entwicklung besagter Anlagen zur Kenntnis und überprüfte den Entwurf der Anlage D betreffend eine Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Aufsicht. Die Diskussion auf der Tagung ergab, dass der Entwurf der Anlage D noch nicht ausgereift war. Daher überarbeitete die WG TECH den Entwurf zur Prüfung durch den Fachausschuss für technische Fragen im Jahr 2025.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwicklung der auf den ER EST basierenden Texte.

Verzeichnis und Status der Anlagen zu den ER EST

Anlage	**Regelungsgegenstand**	**Status**
Anlage A	Gemeinsame Sicherheitsmethode bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme	geprüft vom CTE 2022
Anlage B	Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle	geprüft vom CTE 2022
Anlage C	Harmonisierte Verfahren für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen	geprüft vom CTE 2023
Anlage D	Gemeinsame Sicherheitsmethoden für die Aufsicht	geprüft vom CTE 2024 Aktualisierung durch die WG TECH 2024, Prüfung durch den CTE 2025

14. Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF

Im Jahr 2024 setzten das Sekretariat und der Fachausschuss für technische Fragen die Überwachung und Bewertung der Umsetzung und Anwendung der ER APTU und ATMF fort.

Der Fachausschuss für technische Fragen leitete 2022 die erste Phase der Überwachung und Bewertung ein, mit der Informationen über die praktische Anwendung der Vorschriften in den Vertragsstaaten und die Einschätzung der Relevanz in den Behörden eingeholt werden sollten. Die Antworten zeigten, dass viele Vertragsstaaten dem Generalsekretär ihre nationalen technischen Anforderungen oder ihre zuständigen Behörden nicht gemeldet haben. Daraus geht hervor, dass die Kommunikation mit den Staaten, die nicht geantwortet haben, verbessert werden muss; die Benennung offizieller Kontaktstellen in allen Vertragsstaaten könnte dabei hilfreich sein.

Im Rahmen der zweiten Phase wurden 2023 vier Fragebögen an die Einrichtungen des Sektors, die Prüforgane und zuständigen Behörden verschickt. Ziel war es, Feedback zur praktischen Anwendung der Vorschriften zu erhalten. Das Sekretariat organisierte auch bilaterale Treffen mit den Befragten, um ihre Antworten zu besprechen, zusätzliche Details zu sammeln und mehr Klarheit über die Probleme zu erhalten. Den Antworten zufolge waren viele Prüforgane nicht ausreichend mit dem Umfang und Zweck des COTIF im Allgemeinen und der ETV im Besonderen vertraut. Gleichermaßen werden auch die Zusammenhänge zwischen COTIF und EU-Recht nicht verstanden. Die Ergebnisse wurden im Fachausschuss für technische Fragen 2024 diskutiert. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurde ein Handbuch zu den ER APTU und ATMF entwickelt, um Behörden und Interessengruppen bei der Umsetzung und Anwendung der Vorschriften zu unterstützen.

Im Jahr 2024 setzte die WG TECH die Diskussion über die Bedeutung einer vollständigen und korrekten Umsetzung der ER ATMF für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zum internationalen Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Fahrzeugzulassungen zwischen den Vertragsstaaten fort. Sie stellte eine mögliche Nichtanwendung der ER ATMF in einigen Vertragsstaaten fest, trotz Fehlen einer diesebezüglichen Erklärung. Zur Behebung dieses Problems wurde die Möglichkeit einer Kategorisierung der Vertragsstaaten nach Umsetzungsstand und Teilnahmegewohnheiten an den Arbeiten zu den ER ATMF vorgeschlagen. Hier könnte eine Konsultation der Vertragsstaaten zur Umsetzung der sich aus den ER ATMF ergebenden Rechte und Pflichten in nationales Rechts hilfreich sein. Die WG TECH wird dem Fachausschuss für technische Fragen im Jahr 2025 über ihre Ergebnisse berichten und die nächsten Schritte vorschlagen.

15. Gewährleistung der Kompatibilität zwischen dem RID und den ETV

Im Jahr 2024 prüfte und diskutierte der Fachausschuss für technische Fragen die Empfehlungen der Gemeinsamen Sachverständigengruppe für Koordinierung (JCGE) bezüglich der Migration der Fahrzeuganforderungen aus dem RID in die ETV WAG. Die Änderungsempfehlungen betreffen die Übertragung der bisher nur im RID enthaltenen fahrzeugtechnischen Vorschriften für Gefahrgutwagen in die ETV und TSI sowie die Beibehaltung der Schutzziele im RID. An den vorbereitenden Arbeiten der JCGE, bei denen auch die zukünftige digitale automatische Kupplung (DAC) berücksichtigt wurde, waren Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Sektorverbände beteiligt. Der Fachausschuss für technische Fragen stellte fest, dass diese Änderungen der ETV WAG spätestens am 1. Januar 2027 in Kraft treten sollten, was ihre Annahme auf der Tagung im Juni 2026 erforderlich macht. Der Fachausschuss für technische Fragen ersuchte das Sekretariat und die WG TECH, die diesbezüglichen Entwicklungen in der Europäischen Union zu verfolgen und rechtzeitig entsprechende Vorschläge zu unterbreiten.

Ausblick auf 2025

17.–18. Juni 2025	17. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen
19. Juni 2025	55. Tagung der Arbeitsgruppe Technik
9. September 2025	56. Tagung der Arbeitsgruppe Technik
18. November 2025	57. Tagung der Arbeitsgruppe Technik

Quantitative Daten

11.–12. Juni 2024	16. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen, Bern
13. Juni 2024	52. Tagung der Arbeitsgruppe Technik
6. September 2024	Veröffentlichung des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der ER APTU und ER ATMF
17. September 2024	53. Tagung der Arbeitsgruppe Technik, Ittigen (von der Schweiz organisiert)
19. November 2024	54. Tagung der Arbeitsgruppe Technik, Belgrad (von Serbien organisiert)

5 Artikel zu Themen der technischen Interoperabilität in der Zeitschrift der OTIF

GEWÄHRLEISTUNG DER ORDNUNSGEMÄSSEN FUNKTION DES SEKRETARIATES UND DER EFFIZIENTEN ERBRINGUNG VON DIENSTLEISTUNGEN FÜR DIE MITGLIEDSTAATEN

Lunesterline Andriamahatahitry
Leiterin der Abteilung Verwaltung und Finanzen

Die Supportfunktionen spielen eine entscheidende Rolle für die Funktionsfähigkeit des Sekretariats der OTIF. Sie erhöhen die Effizienz der operativen Abteilungen, indem sie es ihnen ermöglichen, sich auf ihre Kernaufgaben zu konzentrieren.

Die Abteilung Verwaltung und Finanzen verfolgt insbesondere zwei Ziele: die organisatorische und logistische Vereinfachung der täglichen Abläufe und die effiziente Verwaltung der Ressourcen der Organisation.

So gehören zu den Aufgaben der Abteilung Verwaltung und Finanzen unter anderem:

- die Verwaltung der Finanzen und des Sitzes der OTIF, einschließlich der Aufstellung des Haushaltsplans und seiner Umsetzung;
- die Ausschreibungen und die Verwaltung der Dienstleistungsverträge;
- die Personalverwaltung;
- die IT-Unterstützung.

Die Abteilung Verwaltung und Finanzen stellt auch eine effiziente Leistungserbringung im Dienste der Mitgliedstaaten sicher; sie organisiert die Tagungen und die nimmt die Sekretariatsfunktionen für den Verwaltungsausschuss (zwei Tagungen pro Jahr) und die Generalversammlung der OTIF (einmal alle drei Jahre) wahr.

Seit dem Inkrafttreten des Protokolls von Luxemburg am 8. März 2024 fungiert die Abteilung als Sekretariat der Aufsichtsbehörde.

Darüber hinaus spielt die Abteilung Verwaltung und Finanzen eine führende Rolle bei übergreifenden Projekten, wie der Renovierung des Sitzes der OTIF und dem vorübergehenden Umzug des Sekretariates während der Bauarbeiten.

16. Renovierung des OTIF-Gebäudes und Veränderungsmanagement

Gemäß dem Beschluss des 134. Verwaltungsausschusses werden die Renovierungsarbeiten am Sitz der OTIF zu 20 % aus dem Reservefonds und zu 80 % durch ein Darlehen der Schweizerischen Eidgenossenschaft finanziert.

Ende 2023 hatte der Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft der Gewährung eines zinsgünstigen, über 30 Jahre rückzahlbaren Darlehens der Immobilienstiftung für internationale Organisationen (FIPOI) für die Renovierung zugestimmt, die die von den Schweizer Behörden gewährten Darlehen zur Unterstützung von Immobilienprojekten internationaler Organisationen auf Schweizer Boden verwaltet.

Der Darlehensvertrag zwischen der FIPOI und der OTIF wurde am 28. Februar 2024 unterzeichnet. So konnten die Renovierungsarbeiten im März 2024 beginnen.

Die Ausführungsphase der Arbeiten wurde in zwei Etappen unterteilt: die Fertigstellung der Rohbauarbeiten, des Dachstuhls sowie die Trockenlegung des Gebäudes bis Dezember 2024 und die Fertigstellung der Arbeiten einschließlich der Ausbauarbeiten bis zum zweiten Quartal 2025.

Mehr als 90 % der Arbeitslose wurden Ende 2024 vergeben und die Kosten entsprachen den Schätzungen. Die Rohbauarbeiten, die Verstärkung der Gebäudestruktur sowie die Außen- und Innenisolierung wurden Ende November 2024 und somit einige Tage vor dem Bauzeitplan abgeschlossen. Der frühere Generalsekretär konnte allen seit Beginn der Arbeiten eingesetzten Teams beim Richtfest, das die Fertigstellung des Rohbaus markiert, seinen Dank aussprechen.

Somit kam das Projekt zur Renovierung und Erweiterung des OTIF-Sitzes wie geplant voran. Endziel bleibt die Fertigstellung der Renovierung und Erweiterung des Gebäudes im Jahr 2025. Dazu gehört die Abnahme des renovierten, nachhaltigen, zugänglichen, normgerechten und den Vorgaben entsprechenden Gebäudes bis Juli 2025 und die Rückkehr des Sekretariats in die renovierten Räumlichkeiten im August 2025.

17. Sekretariat der Generalversammlung und des Verwaltungsausschusses

Für das Jahr 2024 war nur eine Tagung des Verwaltungsausschusses vorgesehen. Zum ersten Mal schloss sich an diese Tagung jedoch das „Kandidatenforum“ an, eine Neuerung, die in der von der 15. Generalversammlung angenommenen „Ordnung über die Wahl und die Beschäftigungsbedingungen des Generalsekretärs der OTIF“ eingeführt wurde.

Der Verwaltungsausschuss in seiner vorherigen Zusammensetzung konnte auf seiner letzten Tagung am 18. und 19. Juni 2024 mehrere wichtige Dokumente genehmigen, darunter den Bericht über die finanzielle Geschäftsführung 2023 und den Prüfbericht des Rechnungsprüfers 2023, den Bericht über die Tätigkeit des Verwaltungsausschusses im Zeitraum 2021-2024 und den Vorschlag für die Neubestellung des Verwaltungsausschusses für den Zeitraum vom 1. Oktober 2024 bis zum 30. September 2027.

Das Kandidatenforum fand am 20. Juni 2024 statt. Dabei handelt es sich um eine informelle Veranstaltung, bei der sich die Kandidatinnen und Kandidaten, die sich um das Amt des Generalsekretärs beworben haben, vorstellen und Fragen beantworten.

Das erste Kandidatenforum, das von der Vorsitzenden des Verwaltungsausschusses geleitet wurde, verlief gut. 26 Delegationen nahmen in Bern daran teil. Die aus dieser Erfahrung gewonnenen Erkenntnisse wurden für die nächsten Kandidatenforen dokumentiert.

Die 16. Generalversammlung, die am 25. und 26. September mit hoher Teilnahme stattfand, wählte unter anderem den Generalsekretär für den Zeitraum 2025 bis 2027, bestätigte die strategische Ausrichtung der Organisation und legte die Ausgabenobergrenze für die kommenden Jahre fest.

Ferner bestimmte sie die Mitglieder des Verwaltungsausschusses für die Amtszeit vom 1. Oktober 2024 bis zum 30. September 2027. Im Jahr 2025 werden zwei Tagungen des Verwaltungsausschusses stattfinden.

18. Sekretariat der Aufsichtsbehörde für das durch das Protokoll von Luxemburg geschaffene Internationale Register für Eisenbahnmaterial

Das Protokoll von Luxemburg ist am 8. März 2024 in Kraft getreten.

Das Protokoll von Luxemburg ist das Eisenbahnprotokoll zum Übereinkommen von Kapstadt über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung, betreffend Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials. Sein Zweck ist es, die Finanzierung von Eisenbahnrollmaterial zu erleichtern, indem ein neues allgemeines Rechtssystem für die Anerkennung und Rangordnung der Gläubigerrechte an Eisenbahnmaterial geschaffen wird.

In Übereinstimmung mit dem Beschluss der 7. Generalversammlung stellt die OTIF das Sekretariat der Aufsichtsbehörde für das durch das Eisenbahnprotokoll zum Übereinkommen von Kapstadt, das sogenannte Protokoll von Luxemburg, geschaffene Internationale Register für Eisenbahnmaterial.

Die Sekretariatsaufgaben umfassen unter anderem die Organisation von Tagungen und die Erstellung von Berichten, Arbeitsdokumenten und Sitzungsprotokollen, aber auch die Teilnahme an Treffen mit anderen Gremien wie dem Expertenausschuss zur Unterstützung der Aufsichtsbehörde, der Projektgruppe „Ratifizierung“, dem Revisionsausschuss, der die Regeln für die Anbringung der URVIS-Nummer (eindeutige Kennung, die vom Registerführer einem bestimmten Teil des rollenden Materials zugewiesen wird) bewertet und aktualisiert, sowie an Sitzungen mit UNIDROIT und der Rail Working Group zur Verfolgung der Ratifizierungsprojekte und regelmäßigen Treffen mit dem Registerführer.

Im Jahr 2024 plante und organisierte die OTIF die 12. und letzte Sitzung des Vorbereitenden Ausschusses sowie die konstituierende Sitzung der Aufsichtsbehörde.

Die erste Sitzung der Aufsichtsbehörde fand am 8. März 2024 in Bern statt, im Anschluss an die Zeremonie der offiziellen Übergabe der in Artikel XII § 8 des Protokolls vorgesehenen Bescheinigung durch die OTIF an UNIDROIT, den Verwahrer des Protokolls, zur Bestätigung der vollen Funktionsfähigkeit des Internationalen Registers.

Die von der Aufsichtsbehörde auf ihrer ersten Tagung gefassten Beschlüsse lassen sich in drei Gruppen unterteilen:

– Die erste Gruppe von Beschlüssen betraf Dokumente über die Einrichtung und den Betrieb der Aufsichtsbehörde: die Resolution zur Einrichtung der Aufsichtsbehörde, die Satzung und die Geschäftsordnung der Aufsichtsbehörde und die Vereinbarung zwischen der Aufsichtsbehörde und der OTIF über die Sekretariatsaufgaben.

– Die zweite Gruppe von Beschlüssen betraf die Dokumente zur Einrichtung des Verwahrers: Jahreshaushalt und Gebührenordnung, in der alle vom Verwahrer zu erbringenden Dienstleistungen des Internationalen Registers und die entsprechenden Gebühren aufgeführt sind.

– Die dritte Gruppe von Beschlüssen betraf die Genehmigung der verschiedenen Dokumente, die für den Betrieb des Internationalen Registers für Sicherungsrechte an rollendem Eisenbahnmaterial erforderlich sind: die Geschäftsordnung und Verfahren des Internationalen Registers, ein Benutzerhandbuch sowie die Vorschriften für die dauerhafte Kennzeichnung von rollendem Eisenbahnmaterial.

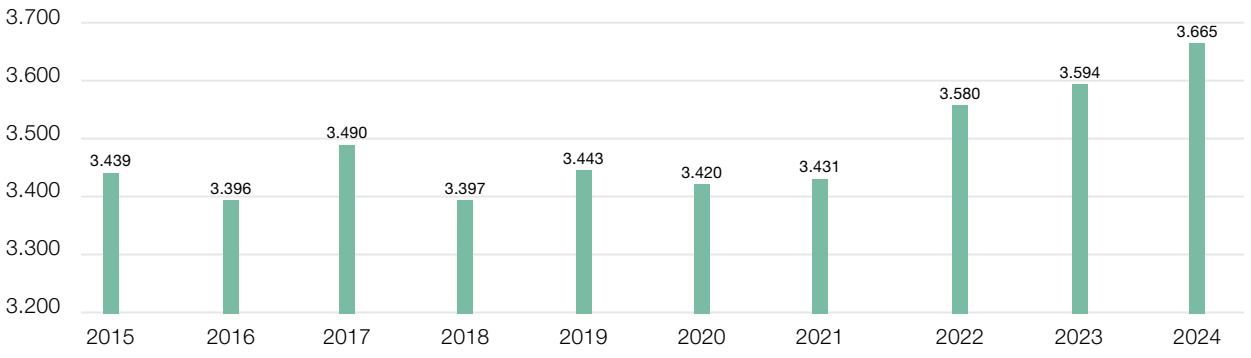
19. Finanzielle Geschäftsführung

Der vom Verwaltungsausschuss auf seiner 138. Tagung genehmigte Haushaltsvoranschlag des Sekretariats für 2024 belief sich auf 3.978.581 CHF, ohne die Renovierungsprojekte, und blieb damit unter der von der Generalversammlung festgelegten Obergrenze für laufende Ausgaben von 4,2 Millionen CHF.

Die Ausgaben der Organisation beliefen sich zum 31. Dezember 2024 auf rund 3,802 Millionen CHF. Der Haushalt 2024 zeichnet sich somit durch die Qualität seiner Schätzung aus, mit einer durchschnittlichen Ausführungsrate von fast 94%, wobei die Renovierungsprojekte nicht berücksichtigt wurden.

Die Beiträge der Mitgliedstaaten sind die wichtigste Einnahmequelle der Organisation zur Deckung der Ausgaben. Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der Beiträge der Mitgliedstaaten in den letzten zehn Jahren (2015 bis 2024).

Grafik: Entwicklung der Beiträge der Mitgliedstaaten von 2015 bis 2024 (in Millionen CHF)



20. Personalplanung und -verwaltung

Personalentwicklung

Die Personalstärke der OTIF blieb im Jahr 2024 mit 21 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (18,4 Vollzeitäquivalenten) stabil. Hervorzuheben sind jedoch die Veränderungen in der Rechtsabteilung mit dem Eintritt der neuen Rechtsberaterin und des neuen Leitenden Rechtsberaters im Laufe des Jahres und vor allem der bevorstehende Vakanz an der Spitze der Rechtsabteilung infolge der Wahl des Abteilungsleiters zum Generalsekretär für den Zeitraum vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2027.

Der Verwaltungsausschuss wurde in seinen vorherigen Tagungen über das Risiko informiert, dass mehrere Mitglieder des Personals in den nächsten fünf Jahren in den Ruhestand treten werden, darunter die Assistentin der Geschäftsleitung der Abteilung Verwaltung und Finanzen ab 2025. Die Stellenausschreibung für diese Position wurde 2024 veröffentlicht. Das Einstellungsverfahren wurde jedoch ausgesetzt, bis die vom neu gewählten Generalsekretär geplante neue Organisationsstruktur vorliegt.

Weiterbildungen/Information

Für die Organisation gilt Weiterbildung als eines der Instrumente zur Mitarbeitermotivation, aber auch zur Bindung von Talenten. Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geht es darum, sich an den technologischen Wandel oder an neue Aufgaben anzupassen, aber auch darum, sich während ihrer gesamten Karriere weiterzuentwickeln und neue Fähigkeiten zu erwerben.

Die vom Generalsekretär im Jahr 2024 eingereichten und genehmigten Weiterbildungsanträge betrafen hauptsächlich Schulungen zur Anpassung an den Arbeitsplatz (15 % des Weiterbildungsbudgets), zum Erwerb neuer Fähigkeiten (33 %) und zum Erlernen einer der Sprachen der Organisation (32 % des Weiterbildungsbudgets).

Darüber hinaus kam auf Ersuchen der OTIF die Schweizer Pensionskasse Publica, in die das gesamte Personal, unabhängig der Nationalität, einzahlt zu einer Informationsveranstaltung über die Rechte der Mitglieder ins Sekretariat, um insbesondere über die Optionen und die damit verbundenen finanziellen Auswirkungen zu beraten und Fragen des Personals zu beantworten.

Umsetzung der Empfehlungen der Studie über Humanressourcen - Revision des Personalstatuts

2021 wurde eine Studie über den Personalbedarf und die Beschäftigungsbedingungen des Sekretariatspersonals in Auftrag gegeben.

Diese Studie wurde wie folgt in zwei Phasen unterteilt:

- Phase I: Untersuchung der Beschäftigungsbedingungen und Sozialleistungen
- Phase II: Untersuchung des Personalbedarfs und eingehende Analyse der Personalsituation der OTIF

Der Abschlussbericht mit den Empfehlungen der externen Beratungsfirma wurde zur 137. Tagung des Verwaltungsausschusses vorgelegt und von diesem zur Kenntnis genommen.

Die Phase I der Studie hatte unter anderem ergeben, dass das Personalstatut modernisiert werden muss, um insbesondere den Entwicklungen der Familienstrukturen Rechnung zu tragen, aber auch, um gewisse Bestimmungen über Sozialleistungen zu überarbeiten, die Ungleichheiten geschaffen haben.

Die Überarbeitung des Personalstatuts ist eines der Ziele für 2025. Das Überarbeitungsprojekt konnte mit der Konsultation aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im letzten Quartal 2024 beginnen. Die nächsten Schritte und der Rahmen der Überarbeitung müssen mit dem neuen Generalsekretär der Organisation besprochen werden.

Ausblick auf 2025

2025 wird ein weiteres arbeitsreiches Jahr mit dem Abschluss der Renovierungsarbeiten am Sitz der OTIF, dem Projektabschluss im Juli 2025, aber auch der Vorbereitung der Rückkehr des Sekretariats im August 2025.

Im letzten Quartal 2025 können mehrere Tagungen der Organe der OTIF im neuen Konferenzraum des Sitzes stattfinden, der für internationale Tagungen mit Dolmetschkabinen ausgestattet ist.

Folgende Tagungen sind geplant:

23. April 2025	2. Tagung der Aufsichtsbehörde des Protokolls von Luxemburg
27.–28. Mai 2025	140. Tagung des Verwaltungsausschusses
November 2025	141. Tagung des Verwaltungsausschusses

Quantitative Daten/Ergebnisse

Das Jahr 2024 war ein besonders arbeitsreiches Jahr. Über die Treffen mit den Beteiligten am Renovierungsprojekt hinaus fanden mehrere wichtige Treffen und Veranstaltungen statt:

28. Februar 2024	Unterzeichnung der Darlehensvereinbarung zwischen OTIF und FIPOI
7. März 2024	12. Tagung des vorbereitenden Ausschusses des Protokolls von Luxemburg
8. März 2024	Inkrafttreten des Protokolls von Luxemburg und erste Sitzung der Aufsichtsbehörde
14. März 2024	Erster Spatenstich (Beginn der Rohbauarbeiten der Renovierung)
18. Juni 2024	139. Tagung des Verwaltungsausschusses
20. Juni 2024	Erstes Kandidatenforum für die Wahl des Generalsekretärs
25.–26. September 2026	16. Generalversammlung, Präsenzveranstaltung mit hoher Teilnahme
5. Dezember 2024	Richtfest (Abschluss der Rohbauarbeiten)

SICHERSTELLUNG QUALITATIV HOCHWERTIGER SPRACHDIENSTLEISTUNGEN

Joana Meenken
Leiterin der Übersetzungsabteilung

Die Übersetzungsabteilung des Sekretariates spielt eine zentrale Rolle in der Vorbereitung aller Tagungen der Organe der OTIF sowie in der Erstellung ihrer Rechtstexte, indem sie sicherstellt, dass alle Inhalte in den drei Arbeitssprachen präzise und konsistent wiedergegeben werden. Als „Querschnittsabteilung" erbringt sie ihre Dienste für alle Abteilungen der OTIF sowie für die Organe des COTIF. Sie ist verantwortlich für die fach- und fristgerechte Übersetzung von Dokumenten mit diplomatischem, rechtlichem, technischem und finanziellem Sprachgebrauch sowie für das Dolmetschen in den Tagungen der Organe.

21. Rechtzeitige Ablieferung qualitativ hochwertiger Übersetzungen

Übersetzung und Lektorat

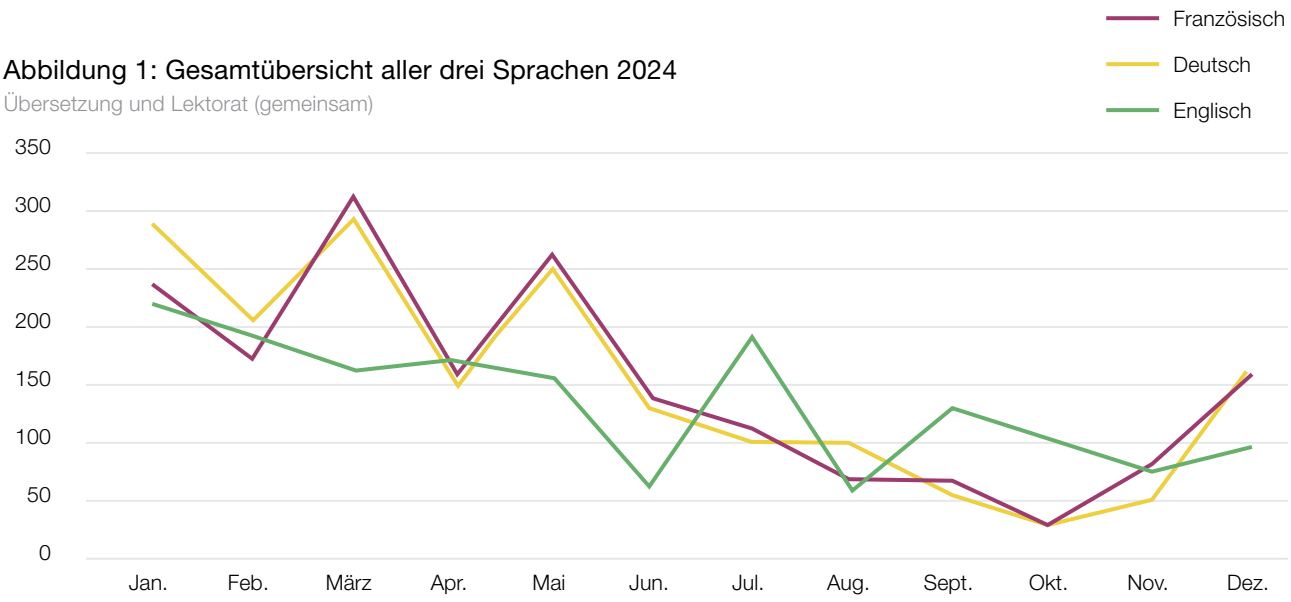
Im Jahr 2024 fand eine Generalversammlung statt, wodurch nicht nur mehr Dokumente produziert wurden, sondern auch weitere Fristen für die Übersetzungsabteilung hinzukamen. Die bewährten externen Kooperationen wurden weiter fortgeführt. Der 2023 veröffentlichte „Leitfaden für einen geschlechtergerechten Sprachgebrauch" diente als Richtschnur für die Überarbeitung diverser Texte der OTIF und ihrer Organe.

Arbeitsanfall ausgedrückt in Grafiken

Die Entwicklung und Verteilung der Seitenzahlen[1] lässt sich wohl am einfachsten bildlich bzw. in konkreten Zahlen darstellen. Zu diesem Zweck folgt zunächst eine Gesamtübersicht aller drei Sprachen, gefolgt von einer nach Sprache getrennten Darstellung der übersetzten und lektorierten Seiten.

Abbildung 1: Gesamtübersicht aller drei Sprachen 2024

Übersetzung und Lektorat (gemeinsam)



Insgesamt ist das Bild hier ein ähnliches wie in den beiden Vorjahren; es zeigt sich deutlich, dass im ersten Halbjahr mehr zu tun war, wodurch auch nahezu alle Externalisierungen von Übersetzungen in diesen Zeitraum fallen. Aufgrund der Tatsache, dass die meisten Ausgangstexte auf Englisch formuliert wurden, verlaufen die deutsche und die französische Kurve nahezu parallel. Die Ausschläge der englischen Kurve lassen sich unter anderem deswegen nicht vergleichen, weil das Lektorat diverser Dokumente, die nur auf Englisch verfasst werden, hinzukommt. Andernfalls müsste die englische Lektoratskurve ein bis zwei Monate vor den Übersetzungsspitzen der anderen beiden Sprachen ausschlagen.

1 Gerechnet wurde wie üblich mit genormten Seiten à 330 Wörter. In anderen Organisationen variiert dieser Wert zwischen 250 und 350 Wörtern pro genormter Seite.

Abbildung 2: Französisch Übersetzung und Lektorat

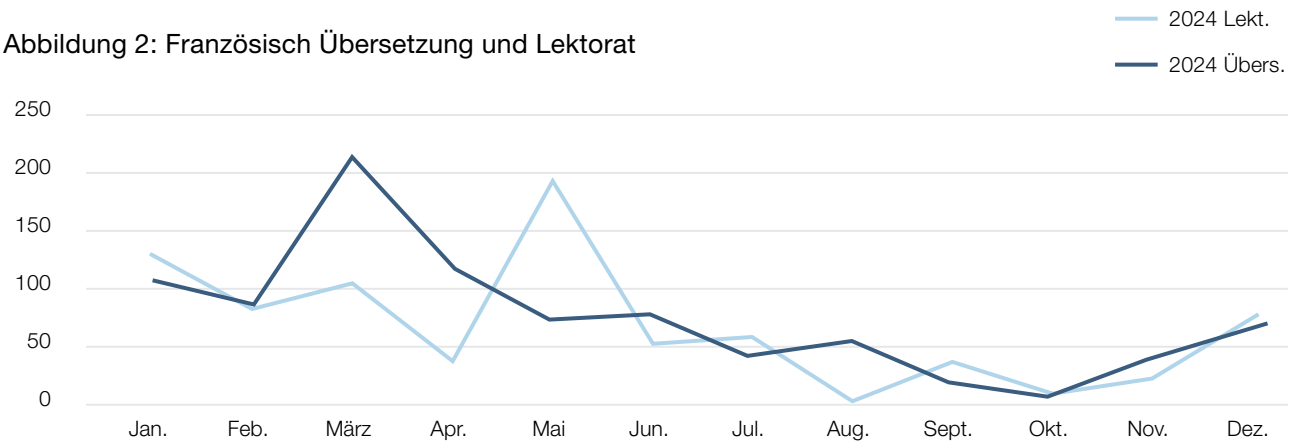
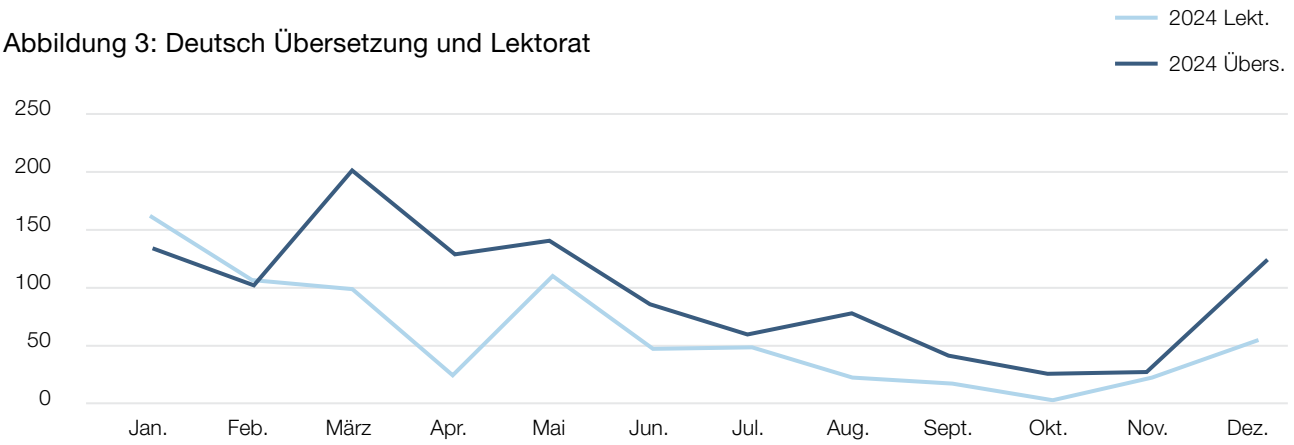


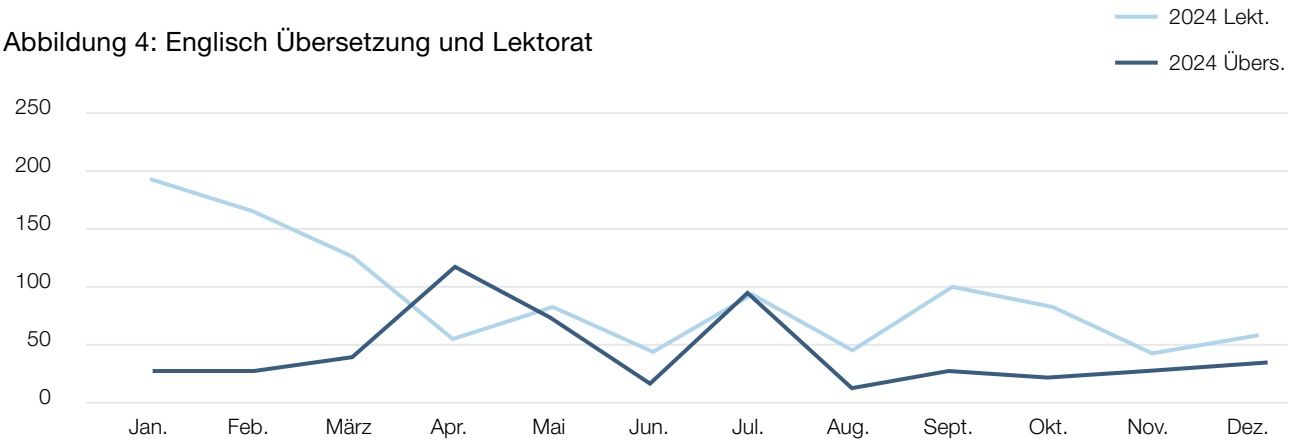
Abbildung 3: Deutsch Übersetzung und Lektorat



An den Kurven für Deutsch und Französisch zeigt sich 2024 der erhöhte Arbeitsanfall während der ersten sechs Monate deutlicher als in den Vorjahren. Im Januar und Februar musste neben den Dokumenten für den Fachausschuss für technische Fragen und die Gemeinsame Tagung[2] auch noch die Niederschrift des 138. Verwaltungsausschusses (Januar) übersetzt werden. Die Spitzen im März und Mai sind hauptsächlich der Vorbereitung der 6. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit (März), der 139. Tagung des Verwaltungsausschusses, der 16. Generalversammlung sowie der Zeitschrift und dem Geschäftsbericht (Mai) geschuldet. Der Anstieg im Dezember ist auf die Nachbereitung der 16. Generalversammlung zurückzuführen.

2 Betrifft nur Deutsch, da die englischen und französischen Fassungen von den Vereinten Nationen erstellt werden.

Abbildung 4: Englisch Übersetzung und Lektorat



Der hohe Lektoratsanfall zwischen Januar und März ist der Nachbereitung des 138. Verwaltungsausschusses (Januar) und der Vorbereitung der 6. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit (Januar bis März) sowie des Fachausschusses für technische Fragen (Januar und Februar) geschuldet. Die Spitzen im April, Mai, Juli und September gehen auf die Vorbereitung des 139. Verwaltungsausschusses (April und Mai), den Geschäftsbericht 2023 und die Zeitschrift (April und Mai), die Nachbereitung des 139. Verwaltungsausschusses und des 16. Fachausschusses für technische Fragen (Juli) und die Vorbereitung der 16. Generalversammlung zurück.

Arbeitsanfall ausgedrückt in Zahlen

Nach dieser bildlichen Darstellung folgt nachstehend ein in Ziffern ausgedrückter Vergleich der Seitenzahlen zwischen den Jahren 2020 bis 2024.

Abbildung 5: Vergleich der angefallenen Seitenzahlen seit 2020

	FRANZÖSISCH			DEUTSCH			ENGLISCH		
	Übersetzung	Lektorat	Gesamt	Übersetzung	Lektorat	Gesamt	Übersetzung	Lektorat	Gesamt
2020	549	575	1124	898	347	1245	469	824	1293
2021	898	1004	1902	1351	557	1908	722	1 096	1818
2022	844	620	1464	1193	443	1636	560	889	1449
2023	899	567	1466	1155	376	1531	386	822	1208
2024	947	854	1801	1118	704	1814	523	1 092	1615

Infolge des in Deutsch und Französisch im Bereich Übersetzung auf hohem Niveau relativ stabil gebliebenen Arbeitsanfalls, der sich zudem nicht gleichmäßig über das Jahr verteilt, wurde die Kooperation mit den externen Übersetzerinnen und Übersetzern fortgeführt, sodass diese das Sekretariat in Stoßzeiten weiterhin spürbar entlasten konnten. Insgesamt wurden für Deutsch 157 Seiten[3] (Vorjahr 131) und für Französisch 86 Seiten (Vorjahr 178) ausgelagert. Die Erfahrungen mit der Reaktivität und der Qualität der ausgelagerten Übersetzungen sind auch im Jahre 2024 positiv. Insbesondere dank der Flexibilität, die diese Lösung bietet, als auch im Ergebnis einer Analyse der über das Jahr verteilt anfallenden Auslagerungen und der dadurch hervorgerufenen Kosten, wurde beschlossen, diese Lösung vorerst beizubehalten.

Der in allen Sprachen zu vermerkende deutliche Anstieg im Bereich Lektorat ist der Tatsache geschuldet, dass unter anderem in Vorbereitung der 16. Generalversammlung diverse Texte des institutionellen Rechts der OTIF (wie z. B. Geschäftsordnungen) anhand des 2023 veröffentlichten „Leitfadens für einen geschlechtergerechten Sprachgebrauch“ angepasst wurden.

Prozentuale Verteilung nach Bereich

Neben der Darstellung der insgesamt angefallenen Seitenzahlen mag auch die Verteilung auf die einzelnen Tätigkeitsbereiche der OTIF interessant erscheinen. Diesbezüglich ergibt sich folgendes Bild:

Abbildung 6: Prozentuale Verteilung nach Bereich

	FRANZÖSISCH		DEUTSCH		ENGLISCH	
	Übersetzung	Lektorat	Übersetzung	Lektorat	Übersetzung	Lektorat
VERWALTUNG	23,4 %	16,9 %	18,5 %	25,9 %	**39,4 %**	27,1 %
KOMMUNIKATION	11 %	**38,1 %**	15,3 %	**27,4 %**	24,9 %	6,9 %
RECHT	**31,3 %**	15,0 %	**23,1 %**	15 %	6,8 %	**38,3 %**
GEFAHRGUT	8,3 %	3,9 %	19,2 %	1,3 %	26,2 %	1,3 %
TECHNIK	20,7 %	23,8 %	18,8 %	25,5 %	0,6 %	25,7 %
SONSTIGES	5,3 %	2,3 %	5,1 %	4,9 %	2,1 %	0,7 %

22. Gewährleistung einer guten sprachlichen Qualität aller OTIF-Texte

Abgesehen von laufenden „Routineaufgaben“ (Aktualisierungen, Ergänzungen und Korrekturen bestehender Terminologieeinträge sowie Erstellung neuer Einträge während des Übersetzungsprozesses) und geringfügigen Strukturanpassungen zwecks besserer Benutzerfreundlichkeit hat es 2024 keine nennenswerten terminologischen Aktivitäten gegeben.

3 Nicht berücksichtigt sind die von der Gefahrgut-Abteilung übernommenen deutschen Übersetzungen im Bereich RID und Gemeinsame Tagung.

Nach der Fertigstellung des in Übereinstimmung mit dem auf der 2. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit beschlossenen „Leitfadens für einen geschlechtergerechten Sprachgebrauch“ im Jahre 2023 wurde 2024 wieder an den übrigen Kapiteln des zweiten Langzeitprojektes der Übersetzungsabteilung, den *internen Redaktionsregeln der OTIF*, gearbeitet.

23. Format der Tagungen und Dolmetschen

Mit Ausnahme des Fachausschusses für technische Fragen, der in hybrider Form organisiert wurde, fanden alle Tagungen in Präsenz statt. Dies galt auch für die Verdolmetschung, die größtenteils wieder aus den Kabinen vor Ort erfolgte.

Folgende Tabelle beinhaltet einen Vergleich der Konferenztage in den drei Arbeitssprachen der OTIF seit 2019:

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
ENGLISCH	22	15	19	20	20	19
DEUTSCH	16	11	19	19	26	21
FRANZÖSISCH	16	11	19	19	19	18

Die Tabelle zeichnet seit 2020 insgesamt ein stabiles Bild. Im Deutschen sind im Vergleich zum Vorjahr fünf Tage weniger angefallen, da die Gemeinsame Tagung im September in Genf[4] im Zusammenhang mit dem zweijährlichen Überarbeitungsrhythmus des RID nur in ungeraden Jahren zwei Wochen tagt. Im Jahr 2024 haben wie jedes Jahr seit 2021 alle vorgesehenen Tagungen stattgefunden. Die Differenz von einem Konferenztag zwischen der englischen und der französischen Kabine ist darauf zurückzuführen, dass die Sitzungen der Gemeinsamen Sachverständigengruppe für Koordinierung (JCGE) lediglich ins Englische verdolmetscht werden.

24.Weiterführung externer Kooperationen

Wie bereits unter Abbildung 5 ausgeführt, hat sich die Zusammenarbeit mit den externen Übersetzerinnen und Übersetzern auch im Jahr 2024 bewährt und wurde weitergeführt. Angesichts des unausgeglichenen Arbeitsanfalls in der Übersetzungsabteilung mit diversen Spitzen über das Jahr hinweg hat sich diese flexible Lösung als die am besten an den Bedarf des Sekretariats angepasste Option erwiesen.

4 Da die Gemeinsame Tagung im September am Sitz der Vereinten Nationen in Genf stattfindet, stellt die OTIF lediglich die deutsche Kabine.

KONSOLIDIERUNG UND STEIGERUNG DER SICHTBARKEIT UND DES BEKANNTHEITSGRADES DER OTIF

Sarah Pujol
Kommunikationsbeauftragte

Die Kommunikation der OTIF gliedert sich in zwei große Bereiche: zum einen die externe Kommunikation, die darin besteht, das COTIF, seine Anhänge und allgemein alles, was die OTIF und das Sekretariat produzieren, bekannt und sichtbar zu machen und zum anderen die institutionelle Kommunikation, mit der die OTIF selbst und ihre Aufgaben vermittelt werden.

Die Kommunikationsabteilung ist eine „Support"-Abteilung innerhalb der Organisation. Das Kommunikationsteam führt daher verschiedene Aufgaben in den Bereichen Eventmanagement, Grafikdesign, Koordination von redaktionellen Projekten, Redaktion und Veröffentlichung von Dokumenten sowie Verbreitung von Informationen über die Aktivitäten der OTIF und des Sekretariats aus. Auch für die Öffentlichkeit und die Presse ist die Kommunikationsabteilung zuständig. In diesem Rahmen beantwortet sie regelmäßig externe Anfragen.

25. Leitlinien und Handlungsrahmen

Attraktivität und Kohärenz

Im Jahr 2024 arbeitete die Kommunikationsabteilung des OTIF-Sekretariats an verschiedenen Kommunikationsmitteln.

Dazu gehörten unter anderem: das Layout der „Langfriststrategie der OTIF", ein neues Visitenkartenmodell, die Titelseiten der drei von den operativen Abteilungen erstellten Handbücher, die Redaktion von Artikeln und Pressemitteilungen, das Grafikdesign, Aufnahmen und Fotos usw.

Das Projekt zur Neugestaltung der OTIF-Website – Inhalte und Grafikdesign – machte, in Zusammenarbeit mit dem IT-Verantwortlichen der Abteilung für Verwaltung und Finanzen, 2024 einen sehr großen Teil der Tätigkeit der Kommunikationsabteilung aus.

Bei der Durchführung dieser Arbeiten und Projekte hat sich das Team bemüht, die Kohärenz des Auftritts, der Meldungen und Publikationen mit der Identität und den Aufgaben der OTIF zu gewährleisten und gleichzeitig ein modernes und attraktives Image der Organisation zu entwickeln.

Regelmäßigkeit und Überwachung

Während des gesamten Jahres pflegte, verbesserte und aktualisierte das Kommunikationsteam die deutsche, englische und französische Website der OTIF. Diese Websites bieten einen allgemeinen und nahezu vollständigen Überblick über die Tätigkeit der Organisation. Sie sind ein wesentliches Instrument im Dienste der Mitgliedstaaten und eine umfangreiche und vielfältige Informationsquelle für den Eisenbahnsektor.

Die Kommunikationsabteilung verfügt über eine Reihe von Instrumenten, mit denen die Sichtbarkeit der Organisation gemessen werden kann. Dazu gehören quantitative Daten über die Website und die Aktivitäten in den sozialen Netzwerken.

Die Abteilung sorgt auch dafür, dass die Abonnentenlisten der Zeitschrift sowie die Nachrichten und Mitteilungen über die OTIF und das Sekretariat auf dem neuesten Stand gehalten werden.

Schließlich wird die Präsenz der OTIF durch häufige Veröffentlichungen aufrechterhalten, sei es durch die Zeitschrift, Pressemitteilungen, die „OTIF NEWS“ oder Beiträge in sozialen Netzwerken.

26. Hybride Präsenz der Organisation: Reichweite von 360 Grad

Digitale Publikationen

Die *Zeitschrift* ist eine in Artikel 23 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vorgesehene Veröffentlichung. Sie berichtet über die Tätigkeiten der Organe und des Sekretariats der OTIF. Sie enthält auch nützliche Informationen zur Anwendung des COTIF. Ferner enthält sie Analysen zu die Aktualität des Eisenbahnrechts bestimmenden Fragen. Die Zeitschrift wird auf der Website der OTIF herausgegeben. Im Jahr 2024 wurden vier Ausgaben der Zeitschrift veröffentlicht.

Die *News und Pressemitteilunge*n enthalten Verlautbarungen und Aktivitäten, die die Organisation öffentlich machen möchte. Hier eine Liste der im Jahr 2024 veröffentlichten News und Pressemitteilungen:

25.1.2024	Internationale Zusammenarbeit: UNECE und OTIF
22.2.2024	RID 2023 auch in russischer Sprache verfügbar
28.2.2024	Inkrafttreten des Protokolls von Luxemburg und erste konstituierende Sitzung der Aufsichtsbehörde des Protokolls von Luxemburg
8.3.2024	Das Protokoll von Luxemburg tritt in Kraft
14.3.2024	Erster Spatenstich
26.3.2024	Moldau beantragt Beitritt zur OTIF
26.4.2024	China beantragt Beitritt zur OTIF
17.5.2024	Gefährliche Güter: letzte Beschlüsse für das RID 2025
7.6.2024	Berner Tage 2024
12.6.2024	139. Tagung des Verwaltungsausschusses der OTIF
13.6.2024	Kandidatenforum
26.6.2024	Gemeinsame Absichtserklärung mit dem Weltpostverein
23.7.2024	Ankara: Hochrangiges Treffen
27.8.2024	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung
30.8.2024	Listen der Linien zur See oder auf Binnengewässern –verbesserte Darstellung
2.9.2024	Moldau: Seit dem 1. September 52. Mitglied der OTIF
16.9.2024	Listen der Eisenbahnstrecken – verbesserte Darstellung
25.9.2024	Aleksandr Kuzmenko zum Generalsekretär der OTIF gewählt
3.10.2024	Generalversammlung der OTIF: wichtigste Beschlüsse
15.10.2024	Veröffentlichung des „Handbuchs zum COTIF und dessen Umsetzung und Anwendung durch internationale Verbände“
18.10.2024	Konsultation: Änderungsbedarf am COTIF und am Eisenbahnvertragsrecht?
24.10.2024	Veröffentlichung des Handbuchs zur Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
1.11.2024	Veröffentlichung des RID 2025
5.11.2024	54. Tagung der WG TECH in Belgrad
8.11.2024	18. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
5.12.2024	Renovierung und Erweiterung des OTIF-Sitzes: Fertigstellung des Rohbaus
20.12.2024	Nützliche Informationen zum Logo der OTIF

Weitere *Kommunikationswerkzeuge* wie der Geschäftsbericht 2023, die Langfriststrategie der OTIF und die Titelseiten der Anwendungsleitfäden wurden ebenfalls von der Kommunikationsabteilung des OTIF-Sekretariats gestaltet. Darüber hinaus koordiniert die Abteilung auch die Herausgabe.

Schließlich pflegt die Kommunikationsabteilung einen eigenen *Bildkatalog* der OTIF: Fotos, Illustrationen, Karten, Schemata, Diagramme usw. Diese Bilder werden in den Veröffentlichungen der Organisation verwendet, aber auch bei Präsentationen durch Vertreter und Vertreterinnen der Abteilungen des Sekretariats. Im Jahr 2024 wurde eine umfassende Aktualisierung der OTIF-Karten durchgeführt.

Digitale Werkzeuge

Soziale Netzwerke

Die Organisation ist auf Flickr, LinkedIn und X vertreten. Auf Flickr veröffentlicht die Abteilung regelmäßig neue Fotos, die die Aktivitäten der OTIF veranschaulichen (https://www.flickr.com/photos/otif_cotif/albums/).

Auf LinkedIn hat die OTIF die meisten Abonnenten. Im Jahr 2024 kamen 340 neue Abonnenten hinzu, gegenüber 195 im Jahr 2023 und 252 im Jahr 2022. Die „Engagement-Rate“ entspricht der Anzahl der Interaktionen von Nutzern (Gefällt mir, Kommentare, Teilen) geteilt durch die Reichweite der Beiträge (Anzahl der Aufrufe). Damit ist sie ein Leistungsindikator und gehört zu den Statistiken, die regelmäßig untersucht werden müssen, um festzustellen, ob die digitale Kommunikationsstrategie wirksam ist. Auf LinkedIn lag diese Quote im Jahr 2024 im Durchschnitt bei 7,5 %. Ab über 5 % wird eine Engagement-Rate im Allgemeinen als gut angesehen; dies bedeutet, dass die Gemeinschaft aktiv ist und zum Bekanntheitsgrad der OTIF beiträgt.

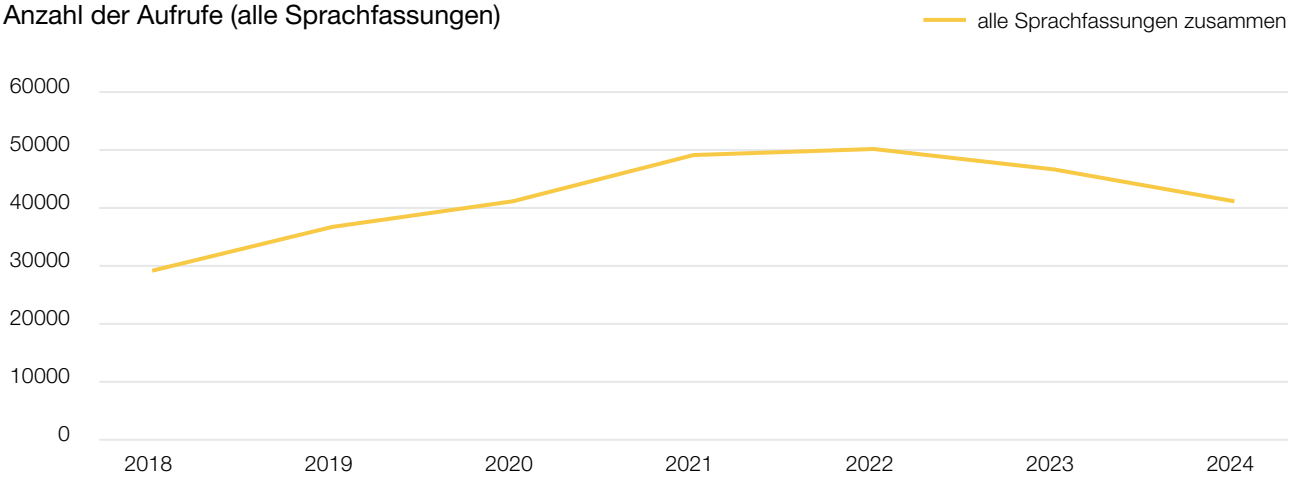
Websites

Im Jahr 2024 wurde die neue Website endlich online gestellt. Leicht umstrukturiert, mit aktualisierten Texten und einem komplett überarbeiteten Grafikdesign erscheint die OTIF-Website nun moderner. Es wurden neue Seiten wie „Depositarmitteilungen“ hinzugefügt. Darüber hinaus wurde die Website auch technisch verbessert, um auf Smartphones besser lesbar und benutzerfreundlicher zu sein.

Technisch gesehen gibt es drei Websites der OTIF, eine für jede Arbeitssprache der Organisation. Alle drei sind unabhängig voneinander, um die Risiken der Nichtverfügbarkeit zu minimieren: Selbst wenn eine der Websites „ausfällt“, bleiben die beiden anderen online und erreichbar. In diesem Geschäftsbericht 2024, wie auch in den vorherigen und nachfolgenden schreiben wir „die Website“, um das Verständnis zu vereinfachen. Daher ist es wichtig zu präzisieren, dass die Pflege der Website durch die Kommunikationsabteilung mit Unterstützung des Webmasters und der Übersetzungsabteilung um den Faktor 3 zu multiplizieren ist.

Im Jahr 2024 wurde die Website über 42 000 Mal besucht. Verglichen mit dem Vorjahr bedeutet dies einen Rückgang der Besucherzahlen. Dennoch ist die Zahl der Besuche im Jahr 2024 höher als im Jahr 2020, dem Jahr, in dem die COVID-19-Pandemie begann.

Anzahl der Aufrufe (alle Sprachfassungen)



Veranstaltungen

Im Jahr 2024 begleitete die Kommunikationsabteilung die Durchführung diverser Tagungen der OTIF-Organe. So etwa die Frühjahrstagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit sowie die 16. Tagung der Generalversammlung.

Quantitative Daten/Ergebnisse

Im Jahr 2024 verfasste und veröffentlichte die Kommunikationsabteilung:
24 News und Pressemitteilungen
25 Zeitschriftsartikel
1 Post alle 9 Tage in den sozialen Netzwerken

Im Jahr 2025 leistete die Kommunikationsabteilung:
+ 150 Aktualisierungen der Website
20 Aktualisierungen von Karten, Abbildungen und Fotos in 3 Sprachfassungen
Neugestaltung und Online-Stellung der Website in 3 Sprachfassungen (5. Dezember 2024)

Herausgeber:
OTIF - Zwischenstaatliche
Organisation für den
internationalen
Eisenbahnverkehr
Konzept, Gestaltung: Sarah Pujol,
Valerio Compagnone