



Zeitschrift



OTIF

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

Verknüpfung Europas, Asiens und Afrikas durch ein einheitliches Eisenbahnrecht

ZUSAMMENFASSUNG

NEWS

OTIF

- 4 Gemeinsame Absichtserklärung zwischen OTIF und UIC
- 4 Der Eisenbahngüterverkehr im Herzen der Landverkehrsträger
- 5 Jean-Daniel Dénervaud

WEITERVERBREITUNG

- 5 2018-2019: Das neue Arbeitsprogramm
- 6 EUMedRail/OTIF: Eine vielversprechende Synergie

ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT

EISENBAHNTECHNIK

- 7 Anhang G zum COTIF (ATMF) und seine institutionelle Umsetzung
- 11 Korrespondierende Arbeitsdokumente für ein leichteres Zurechtfinden zwischen OTIF- und EU-Vorschriften
- 13 Die einheitlichen technischen Vorschriften des COTIF

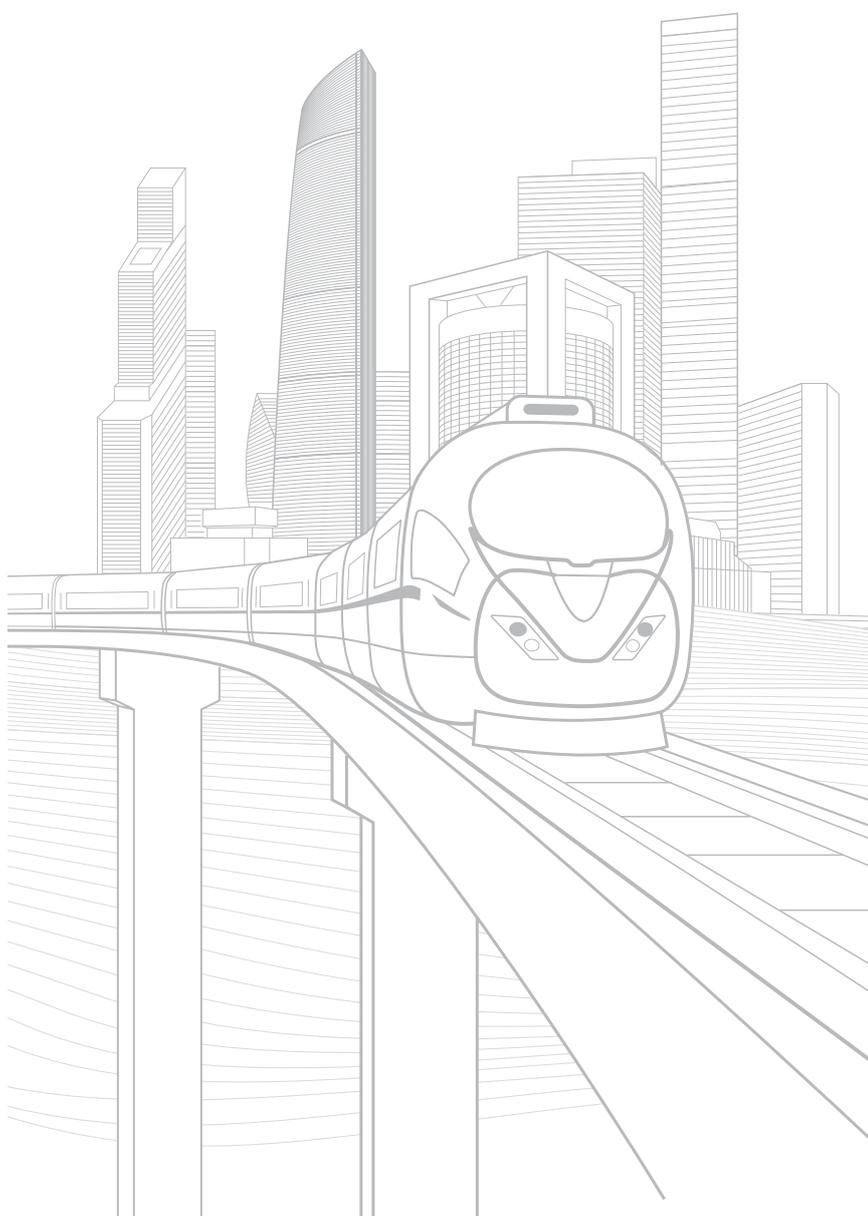
GEFÄHRLICHE GÜTER

- 16 8. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Utrecht, 20. bis 24. November 2017)
- 19 52. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter (Genf, 27. November bis 6. Dezember 2017)

TRANSPORTRECHT

- 23 Arbeitsgruppe der Rechtsexperten

VERANSTALTUNGSKALENDER



Pictures by

Valerio Compagnone OTIF

UIC

European Union Agency for Railways



Diese Ausgabe der Zeitschrift folgt zeitlich unmittelbar auf die 26. Tagung des Revisionsausschusses, deren großer Erfolg nicht zuletzt der hervorragenden Leitung von Frau Clio Liégeois, der belgischen Delegierten, geschuldet war.

Der Ausschuss hat drei strukturierende Änderungen genehmigt und beschlossen, diese der Generalversammlung im September 2018 zur endgültigen Annahme vorzulegen:

- Der Ausschuss billigte zunächst den Grundsatz der Änderung von Artikel 34 COTIF, mit der die Fristen für das Inkrafttreten von COTIF-Texten bei deren Überarbeitung verkürzt werden sollen. Mit dieser Änderung wird eine übermäßige Verschiebung zwischen der Annahme und dem Inkrafttreten der Texte vermieden.
- Im Anschluss daran hat der Ausschuss die Änderung der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (ER CUI) gebilligt. Der angenommene Vorschlag ist das Ergebnis eines langwierigen Prozesses, an dem die Mitgliedstaaten, die Infrastrukturbetreiber und die Eisenbahnunternehmen seit 2015 beteiligt waren. Ziel dieser Änderung der ER CUI ist es, den Anwendungsbereich zu klären und letztlich die

Einführung von Musterverträgen für die Zuweisung von internationalen Zugtrassen zu ermöglichen.

- Schließlich hat der Ausschuss auch der Schaffung eines neuen Anhangs H zum COTIF über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr zugestimmt. Auf der Grundlage dieses neuen Anhangs wird der Fachausschuss für technische Fragen in der Lage sein, die Basis für eine echte Interoperabilität über die EU hinaus zu legen.

Zusätzlich zu diesen regulatorischen Entwicklungen genehmigte der Ausschuss die Einsetzung einer ständigen Arbeitsgruppe der Rechtsexperten, die auf großes Interesse bei den Teilnehmern stieß. So wurden zahlreiche der auf der Tagung des Ausschusses aufgetretenen offenen Fragen direkt an diese neue Instanz weitergeleitet. Ein Artikel in dieser Ausgabe der Zeitschrift beleuchtet das Entwicklungspotenzial dieser Gruppe, um Querschnittsthemen effektiv anzugehen.

Abschließend möchte ich den Experten aus unseren Mitgliedstaaten und den Teams des Sekretariates für ihr Engagement und ihre Kreativität danken. Ohne ihre gemeinsame Arbeit wäre dies alles nicht möglich gewesen.

François Davenne

GEMEINSAME ABSICHTSERKLÄRUNG ZWISCHEN OTIF UND UIC

Am 7. Dezember 2017 haben der Internationale Eisenbahnverband (UIC) und die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) eine gemeinsame Absichtserklärung zur Vertiefung ihrer Zusammenarbeit unterzeichnet.

Die OTIF, die ein einheitliches Eisenbahnrecht zur Verknüpfung Europas, Asiens und Afrikas entwickelt, hat das Ziel, den internationalen Eisenbahnverkehr zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern. Zum Erlass gemeinsamer Vorschriften stützt sie sich dabei auf das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF).

Die UIC unterhält enge Kooperationsbeziehungen zu allen Akteuren des Eisenbahnsektors weltweit, einschließlich anderer Eisenbahnorganisationen, Behörden, der Industrie und anderer Interessengruppen, deren Maßnahmen für die Entwicklung des Schienenverkehrs von Nutzen sein können.

UIC und OTIF sind die beiden ältesten internationalen Organisationen im Eisenbahnbereich. Die UIC ist eine Sektororganisation auf höchstem institutionellen Niveau. Die OTIF ist eine unumgängliche zwischenstaatliche

Organisation, die seit 125 Jahren auf rechtlichem wie auf technischem Gebiet tätig ist. Beide Organisationen arbeiten darauf hin, den internationalen Waren- und Personenverkehr zu erleichtern und eine effektive Harmonisierung des Schienenverkehrssektors zu erwirken.

Seit vielen Jahrzehnten arbeiten OTIF und UIC eng zusammen und bündeln ihre Kräfte für die Entwicklung der Interoperabilität und den „nahtlosen“ internationalen Betrieb von Eisenbahnnetzen.

Der Generaldirektor der UIC, Herr

Jean-Pierre Loubinoux, und der Generalsekretär der OTIF, Herr François Davenne, haben beschlossen, ihre Kooperationsbeziehungen zu formalisieren. Auf diese Art wollen sie

- einen spürbaren Mehrwert für die Eisenbahnen von morgen erzeugen,
- gemeinsame Aktionen starten zur Förderung des Eisenbahnverkehrs,
- neue Synergien schaffen.

Generaldirektor der UIC und Generalsekretär der OTIF begrüßen diese gemeinsame Absichtserklärung.



DER EISENBAHNGÜTERVERKEHR IM HERZEN DER LANDVERKEHRSTRÄGER

Am 11. Dezember 2017 nahm der Generalsekretär der OTIF an der Expertentagung für das ERA-Projekt zur Erleichterung des kombinierten Verkehrs teil, das von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) in Lille organisiert wurde.

Dieses Projekt zielt darauf ab, den kombinierten Verkehr Schiene-Straße unter Berücksichtigung der Spezifikationen des Eisenbahnverkehrs zu erleichtern. Zu diesem Zweck befür-

wortet die ERA ein integriertes, horizontales und kohärentes Konzept für den intermodalen Verkehr, dessen Schwerpunkt auf der Schnittstelle zwischen Straße und Schiene liegt. Dieser Ansatz ermöglicht es, den intermodalen Verkehr im Rahmen der Sicherheit und der Interoperabilität zu definieren.

Nach mehreren Sitzungen, die noch bis Juni 2018 stattfinden werden, wird die ERA einen Bericht vorlegen,

der den Entscheidungsträgern klare Analysen und Vorschläge zur Verbesserung der Schnittstelle zwischen den Landverkehrsträgern „Schiene“ und „Straße“ liefern wird.

Der Generalsekretär und die Experten der OTIF wurden eingeladen, an diesem Projekt teilzunehmen, und sie freuen sich, durch eine optimierte Verbindung zwischen Schiene und Straße zur Integration des Schienengüterverkehrs beizutragen.

JEAN-DANIEL DÉNERVAUD

Jean-Daniel Déneraud (geb. 1944) begann seine Karriere 1963 bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), wo er in verschiedenen Positionen im Güterverkehr beschäftigt war. 1977 wechselte er in das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI), die Vorläuferorganisation der OTIF. Bis zu seiner Zuruhesetzung im Jahre 2009 hatte er großen Anteil an den erfolgreichen Arbeiten der Gemein-

samen RID/ADR/ADN-Tagung und des RID-Fachausschusses. Als Mitarbeiter in der Abteilung RID war er in erster Linie für die französische Fassung der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) zuständig. Er vertrat die Organisation auch in den verschiedenen Gefahrgutgremien der Vereinten Nationen.

Herr Déneraud war bekannt für seinen

Humor, der auch in seinen zahlreichen Artikeln für die Zeitschrift zum Ausdruck kam.

Herr Déneraud ist unerwartet wenige Tage vor seinem 73. Geburtstag verstorben. Seine Kollegen im Sekretariat der OTIF und zahlreiche Delegierte der Mitgliedstaaten der OTIF werden ihn in guter Erinnerung behalten.

Jochen Conrad

NEWS | WEITERVERBREITUNG

2018-2019: DAS NEUE ARBEITSPROGRAMM

Der Verwaltungsausschuss der OTIF hat auf seiner 128. Tagung das vom Generalsekretär vorgeschlagene neue [Arbeitsprogramm 2018-2019](#) angenommen.

Mit diesem neuen Arbeitsprogramm, das im Übrigen sehr positiv aufgenommen wurde,

werden die im Jahr 2016 festgelegten strategischen Ziele weiterverfolgt und

Ausweitung und Entwicklung der Anwendung des COTIF

OPERATIVE ZIELE

4. Aufnahme regionaler Ansätze in das Recht der OTIF
5. Unterstützung und Hilfe im Beitrittsprozess

DAZUGEHÖRIGE HANDLUNGEN

Entwicklung einer Strategie in Zusammenarbeit mit der EU zur Anpassung des rechtlichen Rahmens der OTIF an den Beitritt anderer regionaler Organisationen

Einrichtung einer Seite zu Beitrittsfragen auf der Website der OTIF

Ausrichtung mindestens eines Seminars pro Jahr zur Förderung von Beitritten



vertieft. Auf operationeller Ebene enthält das Programm 2018-2019 eine Reihe von Maßnahmen, die zur Erreichung der Ziele erforderlich sind.

Dieses intern vielgenutzte Instrument für das Sekretariat wird auch extern in digitaler und in Papierform verteilt.

Förderung einer sicheren technischen Interoperabilität

OPERATIVE ZIELE

6. Förderung einer sicheren Interoperabilität von Zügen
7. Förderung der Digitalisierung im Eisenbahnverkehr
8. Förderung des Schienennetz-zugangs

DAZUGEHÖRIGE HANDLUNGEN

Vorschlag eines neuen Anhangs H zum COTIF über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr an die Generalversammlung

Entwicklung einer Strategie für den Entwurf von infrastrukturbezogenen Vorschriften

Förderung und Unterstützung der Umsetzung der ETV TAF in Zusammenarbeit mit unseren Partnern

Förderung und Unterstützung der Verwendung des elektronischen Frachtbriefs

Beginn der Diskussion zu Schienennetz-Zugangsbedingungen



Für den Zeitraum 2018-2019 bleibt der sichere Transport eine Priorität, unabhängig davon, ob es sich um technische und rechtliche Interoperabilität oder um gefährliche Güter handelt.

Die OTIF bekräftigt ihre Rolle als Forum für das internationale Eisenbahnrecht. Das Sekretariat setzt sich weiterhin für die Förderung der Anwendung des COTIF ein und setzt dabei insbesondere auf Innovation und auf sein Know-how. Die Rolle der OTIF definiert sich nun

noch stärker über Sachkenntnis und Zusammenarbeit.

Förderung einer sicheren Beförderung gefährlicher Güter

OPERATIVE ZIELE

9. Sicherstellung der ständigen Anpassung der Gefahrgutvorschriften an technische und wissenschaftliche Entwicklungen
10. Vereinfachung des digitalen Zugangs zur Förderung und Verbesserung der Anwendung der RID-Vorschriften

DAZUGEHÖRIGE HANDLUNGEN

Überarbeitung der Gefahrgutvorschriften für alle drei Landverkehrsträger

Förderung der Ausweitung der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung auf Anlage 2 zum SMGS

Unterstützung bei der Entwicklung von Programmen zur Verfügbarmachung des RID in digitaler Form

Lernen und Teilen

OPERATIVE ZIELE

11. Innovative Förderung unseres Know-hows und Weiterführung des sozialen Dialogs
12. Stärkung der Kommunikationsstrategie und Vergrößerung der Weiterbreitungsnetzwerke

DAZUGEHÖRIGE HANDLUNGEN

Verbesserung des Ausbildungsprogramms für unsere Mitgliedstaaten

Einrichtung von Berufsnetzwerken mit unseren Partnern für die Mitarbeiter der OTIF

Verstärkung der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Produktion audio-visueller Medien

EUMEDRAIL/OTIF: EINE VIELVERSPRECHENDE SYNERGIE

Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und das Sekretariat der OTIF haben beschlossen, Synergieeffekte zwischen den im Rahmen des von der Europäischen Kommission gegründeten Projekts EU-MedRail organisierten Workshops und den Aktivitäten der OTIF zu schaffen, um den Teilnehmern die Teilnahme an den diversen Veranstaltungen zu ermöglichen.

In diesem Rahmen hat das Sekretariat der OTIF am 6. und 7. Februar 2018 im serbischen Belgrad an dem von EUMedRail organisierten Workshop „International Railway Legislation“ über die internationale Eisenbahngesetzgebung teilgenommen. Gleichzeitig konnten die Workshop-Teilnehmer der ERA auch an der 34. Tagung der Arbeitsgruppe TECH der OTIF teilnehmen.

Bereits im Jahr 2016 hatten die OTIF und die Europäische Kommission im Rahmen des Euromed-Transportprojekts, das 2017 in ein EUMedRail-Projekt umgewandelt wurde, in Ägypten und Israel bereits kooperiert und gemeinsam zwei Workshops mit dem Titel „OTIF-COTIF – Presentation of unified railway law“ organisiert.



Die OTIF bietet einen Rahmen für die Zusammenarbeit bei der Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnrechts zur Verknüpfung Europas, Asiens und Afrikas. Hierzu werden das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und seine technischen Anhänge ATMF und APTU mit dem Unionsrecht harmonisiert.

Das EUMedRail-Projekt richtet sich nun an die südlichen Mittelmeerstaaten, von denen einige auch Mitglieder der OTIF sind. Es zielt darauf ab, ge-

meinsam mit diesen Mittelmeerländern ein aus technischer Sicht integriertes, zuverlässiges und effizientes Eisenbahnsystem zu entwickeln.

Es war daher nur logisch, dass der Generalsekretär und die Abteilungsleiter der OTIF das COTIF, seine Anhänge (CIM, CIV, RID ATMF und APTU) und ihre Komplementarität mit den EU-Vorschriften auf dem EU-MedRail-Workshop am 6. und 7. Februar 2018 vorgestellt haben.



ANHANG G ZUM COTIF (ATMF) UND SEINE INSTITUTIONELLE UMSETZUNG

Die ATMF legen einheitliche Regeln fest, nach denen Fahrzeuge zugelassen und im internationalen Verkehr eingesetzt werden können. Sie enthalten Verpflichtungen für Einrichtungen des Eisenbahnsektors wie Eisenbahnunternehmen und Fahrzeughalter, aber auch für Staaten und staatliche Behörden. Im Folgenden werden die institutionellen und organisatorischen Vorkehrungen erläutert, welche die Staaten gemäß ATMF umsetzen müssen.

Die Schlüsselfrage dabei ist, wie Vertrauen aufgebaut werden kann. Der durch das COTIF gegebene institutionelle Rahmen ermöglicht ein gemeinsames Verständnis darüber, wie und von wem die Vorschriften umzusetzen sind, um einen sicheren Fahrzeugaustausch zwischen Mitgliedstaaten im internationalen Verkehr zu gewährleisten.

Um zum internationalen Betrieb zugelassen zu werden, muss ein Eisenbahnfahrzeug alle ETV und grundlegenden Anforderungen erfüllen. In das zur Betriebszulassung führende Verfahren ist auch die zuständige Behörde eines Staates eingebunden. Das Verfahren lässt sich in zwei Schritte untergliedern: die Prüfung und die Zulassung. An den Prüfungen ist ein Prüforgan beteiligt. Die Prüfung durch das Prüforgan beginnt bereits im Entwurfsstadium eines Fahrzeugs und endet vor der Zulassung. Die Prüfphase kann somit einen beachtlichen Zeitraum umfassen. Die Zulassung hingegen ist die förmliche Genehmigung durch die zuständige Behörde. Sie stellt daher ein administratives Verfahren dar, welches mit der Ausstellung des Betriebszertifikats abgeschlossen wird.

Zusammengefasst ist die Prüfung Aufgabe des Prüforgans und die Zulassung Aufgabe der zuständigen Behörde. Nachstehend wird nun detaillierter aufgeschlüsselt, wie die Zuständigkeiten der beiden Akteure wahrgenommen werden.

Zuständige Behörde

Gemäß Artikel 5 ATMF muss jeder Staat dem Generalsekretär der OTIF seine zuständigen Behörden mitteilen, welcher dann eine Liste der zuständigen Behörden veröffentlicht.

Zuständige Behörde kann sowohl eine nationale als auch eine internationa-

le Einrichtung sein. In den OTIF-Mitgliedstaaten, die auch Mitglieder der Europäischen Union sind, ist die nationale Sicherheitsbehörde des Staates zugleich zuständige Behörde gemäß ATMF. Somit hat jeder Staat seine eigene zuständige Behörde. In Zukunft wird aller Wahrscheinlichkeit nach die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) jedoch zur *zuständigen Behörde* (ATMF) für alle EU-Mitgliedstaaten werden.

Dieses Beispiel veranschaulicht, dass es eine Behörde geben kann, die mehrere Staaten bedient, vorausgesetzt es besteht ein gegenseitiges Einvernehmen zwischen dem Staat bzw. den Staaten und der Behörde und der Sachverhalt wird dem Generalsekretär mitgeteilt.

Aufgabe der zuständigen Behörde

Die zuständige Behörde händigt dem Antragsteller das Betriebszertifikat aus (Artikel 11 § 7). Dieses Zertifikat belegt, dass das Fahrzeug in dem betreffenden Staat zum Betrieb zugelassen ist. Bevor die Betriebszulassung erteilt werden kann, muss der Antragsteller ein technisches Dossier zusammenstellen. „Technisches Dossier“ bezeichnet die Fahrzeugdokumentation mit allen technischen Fahrzeugeigenschaften. Der Zweck des technischen Dokuments kann mit dem einer Betriebsanleitung verglichen werden. Der Inhalt des technischen Dokuments ist in der ETV GEN-C beschrieben. Das technische Dossier wird dem Be-

triebszertifikat als Anhang beigelegt und vom Fahrzeughalter während der gesamten Nutzungsdauer des Fahrzeugs aufbewahrt. Bei einem Halterwechsel des Fahrzeugs muss das technische Dossier unverzüglich an den neuen Halter übergeben werden.

Ist ein Fahrzeug gemäß Artikel 6 § 3 ATMF zugelassen, d. h. es erfüllt alle anwendbaren ETV und diese ETV decken alle grundlegenden Anforderungen ab, so gilt die von der zuständigen Behörde eines Vertragsstaates ausgestellte Betriebszulassung im Hoheitsgebiet aller anderen Vertragsstaaten durch gegenseitige Anerkennung des Betriebszertifikats.

In Fällen, in denen ein Fahrzeug nicht alle anwendbaren Anforderungen der ETV erfüllt oder kein vollständiger COTIF-Regelsatz zur Verfügung steht, kann das Fahrzeug nicht auf der Grundlage der Betriebszulassung in einem Staat zum internationalen Verkehr zugelassen werden. Auch wenn nicht alle Bestimmungen eines Fahrzeugs auf internationaler Ebene harmonisiert sind, können jedoch zumindest die harmonisierten Elemente zwischen den Staaten gegenseitig akzeptiert werden. So kann vermieden werden, dass jedes Fahrzeug von jedem Staat detailliert geprüft werden muss, bevor es akzeptiert werden kann. Die ATMF-Grundsätze der gegenseitigen Anerkennung bergen daher ein großes Potenzial für Effizienzsteigerungen. Fahrzeuge, die gemäß Artikel 6 § 4 nacheinander von zwei oder mehreren Staaten zum Betrieb

zugelassen wurden, dürfen (nur) zwischen diesen Staaten verkehren.

Die Staaten, in denen das Fahrzeug zugelassen ist, werden im nationalen Fahrzeugregister (NVR) jedes Staates aufgeführt. Obwohl die Anforderungen an die Einrichtung eines NVR an Staaten gerichtet sind, liegt die Umsetzung in der Regel in der Verantwortung der zuständigen Behörde. Mittels einer internetbasierten Verbindung zwischen den NVR aller Staaten können die zuständigen Behörden den Status jedes Fahrzeugs überprüfen, wie z. B. wo es zugelassen ist, wer die ECM ist usw., unabhängig davon, in welchem NVR es registriert ist.

Prüforgan

Bevor die zuständige Behörde die Zulassung für ein Fahrzeug erteilt, muss das Fahrzeug einer Konformitätsbewertung unterzogen werden.

Die zuständigen Behörden können in eigener Verantwortung Bewertungen vornehmen, sofern sie über die technische Kompetenz verfügen, oder die Aufgabe, Bewertungen ganz oder teilweise durchzuführen, einschließlich der Ausstellung der entsprechenden Prüfbescheinigungen, an die Prüforgane übertragen.

Jeder die ATMF anwendende Staat sollte sicherzustellen, dass sich das an der Konformitätsbewertung beteiligte Personal nicht in einem Interessenkonflikt befindet und die geltenden Anforderungen erfüllt. Aus diesem Grund muss die Unabhängigkeit der Prüforgane von Herstellern, Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Fahrzeughaltern und für die Instandhaltung zuständigen Stellen gewährleistet sein.

In einigen OTIF-Vertragsstaaten sind zuständige Behörde und Prüforgan in einer Einrichtung zusammengefasst. Dies ist beispielsweise in der Türkei (Generaldirektorat für die Reglementierung des Eisenbahnverkehrs) und in Serbien (Eisenbahndirektorat) der Fall.

In Mitgliedstaaten der OTIF, die auch Mitglied der Europäischen Union (EU) sind, wird die Rolle des Prüforgans von privaten Einrichtungen, den sogenannten benannten Stellen wahrgenommen. Einige Nicht-EU-Staaten verwenden ebenfalls dieses Modell, z. B. die Schweiz. In Übereinstimmung mit Abschnitt 1.3.2 der ETV GEN-D sind die benannten Stellen der EU auch im COTIF als Prüforgane anerkannt.

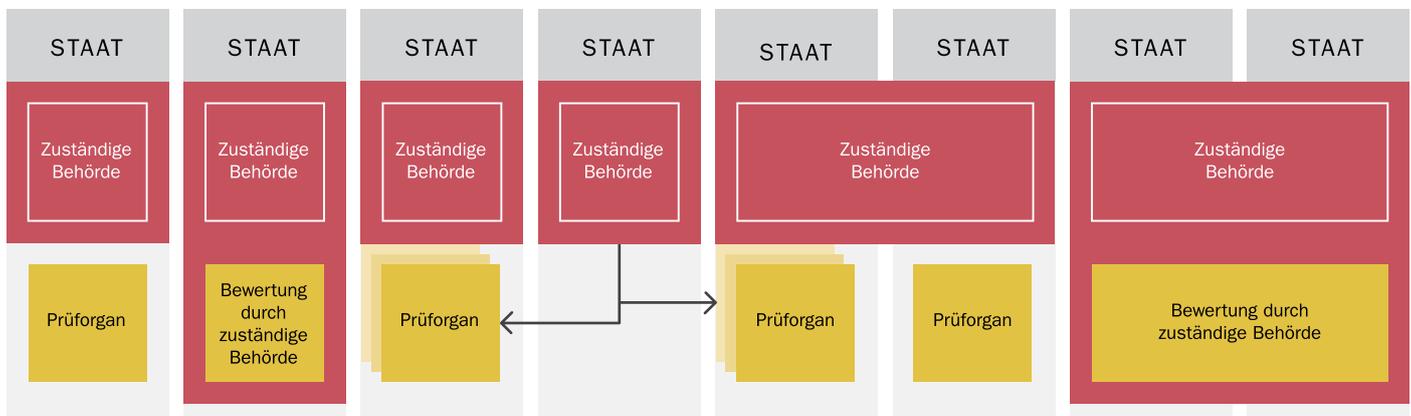
Gemäß dem in Artikel 10 § 3a ATMF genannten Grundsatz können Antrag-

steller die Dienste von Prüforganen in Anspruch nehmen, die ihren Geschäftssitz in anderen Vertragsstaaten haben. Gemäß Artikel 6a § 1 ATMF müssen die nach ATMF erstellten Bewertungen, Erklärungen und sonstigen Dokumente von den zuständigen Behörden aller Vertragsstaaten anerkannt werden. Die ATMF hindern somit die Staaten nicht daran, die Dienste von Prüforganen anderer Staaten in Anspruch zu nehmen, sofern diese die harmonisierten Kriterien erfüllen. Der Vorteil, sich auf bestehende, externe Prüforgane zu stützen, besteht darin, dass spezifische Kenntnisse erworben werden können, wenn sie benötigt werden, ohne dass diese Kenntnisse in jedem Staat erworben und aufrechterhalten werden müssen. Dies kann insbesondere für Staaten mit einem kleinen Eisenbahnsektor interessant sein.

Aus diesem Grund haben die ATMF anwendende Staaten in Bezug auf Prüforgane mehrere Möglichkeiten:

- Prüforgan ist in die zuständige Behörde integriert,
- ein oder mehrere Prüforgan(e) im betreffenden Staat,
- Zuhilfenahme externer Prüforgane, die international ihre Dienste anbieten, wie z. B. die meisten benannten Stellen der EU.

Jeder Staat muss seine zuständige Behörde mitteilen, die mit derjenigen anderer Staaten identisch sein und über ein oder mehrere Prüforgane verfügen kann.



Aufgabe des Prüforgans

Auf Antrag des Antragstellers wird die Konformität eines Eisenbahnfahrzeugs mit den anwendbaren ETV vom Prüforgan überprüft. Die Prüfarbeit beginnt bereits während der Entwurfsphase eines Projektes und dauert bis zur Fertigstellung des letzten Fahrzeugs. Das Prüforgan sollte daher von Beginn eines Projektes an bereits involviert sein. Wenn mehrere Fahrzeuge desselben Typs zugelassen werden sollen, gilt die Zulassung des ersten Fahrzeugs gleichzeitig als Zulassung des Fahrzeugtyps. Bei allen folgenden Zulassungen von Fahrzeugen desselben Typs reicht der Nachweis, dass das Fahrzeug dem Fahrzeugtyp entspricht. In solchen Fällen muss der Entwurf eines Fahrzeugs nicht erneut geprüft werden. Die Ergebnisse all dieser Prüfungen werden in allen anderen Vertragsstaaten für künftige Zulassungen gemäß Artikel 6a ATMF als gültig anerkannt.

Weitere Stellen gemäß ATMF

Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen

Jedem Fahrzeug, das international nach den Bestimmungen der ATMF betrieben wird, muss eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zugeordnet sein. ECM für Güterwagen müssen zudem von einer unabhängigen Zertifizierungsstelle zertifiziert werden. Zertifizierungsstellen dürfen Zertifikate nur an ein ECM vergeben, für die mittels Prüfung bestätigt ist, dass ein Instandhaltungssystem eingerichtet wurde und die Anforderungen des ATMF-Anhangs A erfüllt werden können, so dass der sichere Betriebszustand jedes Güterwagens, für den sie die ECM ist, gewährleistet werden kann.

Die Staaten müssen sicherstellen, dass jede Zertifizierungsstelle die Kriterien und Grundsätze erfüllt, die ihr gemäß ATMF-Anlage A obliegen. Dies gilt auch, wenn die zuständige Behörde gemäß Artikel 5 ATMF als ECM-Zertifizierungsstelle fungiert.

Staaten können Zertifizierungsstellen entweder direkt anerkennen oder durch ihre Akkreditierungsstelle akkreditieren lassen. Die Staaten sind verpflichtet, dem Generalsekretär der OTIF ihre Zertifizierungsstellen mitzuteilen; im Falle einer Akkreditierung informieren die Akkreditierungsstellen den Generalsekretär direkt. Die ECM wie auch die ECM-Zertifizierungsstellen werden in ein internationales Register eingetragen. Dieses Register ist für EU und OTIF dasselbe und wird von der Eisenbahngentur der Europäischen Union (ERA) verwaltet.

CSM-Bewertungsstellen

Die ETV GEN-G enthält Vorschriften für ein harmonisiertes Verfahren zum Risikomanagement in Bezug auf signifikante Änderungen am Eisenbahnsystem oder, wenn in der ETV so vorgesehen, an strukturellen Teilsystemen. Das Risikomanagementverfahren ist vom Vorschlagenden durchzuführen und seine korrekte Anwendung sowie die Ergebnisse sind von unabhängiger Stelle zu überprüfen. Letzteres ist Aufgabe der CSM-Bewertungsstelle.

In der ETV GEN-G wird der Begriff der „Bewertungsstelle“ als *„die unabhängige, fachkundige externe oder interne natürliche Person, Organisation oder Stelle, die eine Untersuchung vornimmt, um auf der Grundlage von Nachweisen zu beurteilen, ob ein System die gestellten Sicherheitsanforderungen erfüllt“* definiert.

Die CSM-Bewertungsstelle muss die Anforderungen des Anhangs II der ETV GEN-G erfüllen. Staaten können CSM-Bewertungsstellen direkt anerkennen oder durch ihre Akkreditierungsstelle akkreditieren lassen. Auch die zuständige Behörde des Staates gemäß Artikel 5 ATMF kann als CSM-Bewertungsstelle auftreten. Die Staaten sind verpflichtet, dem Generalsekretär der OTIF ihre CSM-Bewertungsstellen mitzuteilen; im Falle einer Akkreditierung informieren die Akkreditierungsstellen den Generalsekretär direkt. CSM-Bewertungsstellen werden in ein internationales Register eingetragen, das für EU und OTIF das-

selbe ist und von der ERA verwaltet wird.

Weitere wichtige Pflichten der Staaten gemäß ATMF

Nationales Fahrzeugregister

Jeder Vertragsstaat ist verpflichtet, anhand eines einheitlichen Musters ein nationales Fahrzeugregister (NVR) einzurichten. Zweck der NVR ist es, Zugang zu Schlüsselinformationen betreffend alle im internationalen Eisenbahnverkehr zwischen OTIF-Vertragsstaaten betriebenen Eisenbahnfahrzeugen zu liefern. Jedes NVR muss an ein sogenanntes virtuelles Einstellungsregister (VVR) angeschlossen werden. Das VVR verbindet die NVR aller Staaten und ermöglicht über eine Suchmaschine den Zugriff auf die Daten aller Fahrzeuge, die in einem der NVR registriert sind.

Notifizierung nationaler technischer Anforderungen

Gemäß Artikel 12 APTU müssen die Staaten dem Generalsekretär ihre nationalen technischen Anforderungen mitteilen, die für Eisenbahnfahrzeuge im internationalen Verkehr gelten. Nationale technische Anforderungen sollten die Bestimmungen der einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) nicht wiederholen oder im Widerspruch zu diesen stehen.

Notifizierung der Fahrzeughalterkennzeichnungen

Jedem Fahrzeug, das international nach den Bestimmungen der ATMF betrieben wird, muss eine Kennzeichnung zur Angabe des Halters zugeordnet sein. Die Fahrzeughalterkennzeichnung (VKM) ist ein alphanumerischer Code. Um Doppelintragungen von VKM-Codes zu vermeiden, wird ein internationales Register geführt. Die zuständige Behörde jedes Staates hat die Aufgabe, dem Sekretariat der OTIF jegliche Änderungen an den VKM-Codes zu übermitteln. Das Sekretariat

nimmt dann die entsprechende Aktualisierung des internationalen Registers vor.

Schlussbemerkung

An der institutionellen Umsetzung der ATMF sind eine Reihe von Stel-

len mit vielschichtigen Zuständigkeiten beteiligt. Die damit verbundene Komplexität wird durch die Vorteile der gegenseitigen Anerkennung der Fahrzeugzulassungen und der Bewertungsergebnisse zwischen den Staaten ausgeglichen. Dies birgt ein erhebliches Einsparpotenzial für den Eisenbahnsektor in dem Sinne, dass

Doppelarbeit vermieden und Skaleneffekte erzielt werden können, wenn ähnliche Technologien für verschiedene Fahrzeugtypen eingesetzt werden.

Bas Leermakers

Referenz	Stelle	Aufgabe	Kann ausgeführt werden durch	Erläuterung
ATMF Artikel 5	Zuständige Behörde	Ausstellung technischer Zulassungen, insbesondere für Eisenbahnfahrzeuge. Fahrzeuge müssen zugelassen werden, bevor sie international verwendet werden können.	Die nationale oder internationale Behörde, die nach den in dem betreffenden Mitgliedstaat geltenden Gesetzen und Vorschriften zuständig ist.	Jeder Staat muss dem Generalsekretär seine zuständige Behörde mitteilen. Die zuständige Behörde kann sowohl eine nationale als auch eine internationale Einrichtung sein. Dies bedeutet, dass mehrere Staaten, dieselbe Einrichtung melden können. So ist es möglich, z. B. eine zuständige Behörde für mehrere Staaten zu haben, die sich innerhalb oder außerhalb eines dieser Staaten befinden kann.
ATMF Artikel 5	Prüforgan	Führt Prüf- und Bewertungsarbeiten durch und stellt Prüfbescheinigungen aus.	Standardmäßig ist die zuständige Behörde zugleich auch Prüforgan, sie kann oder muss, je nach Gesetzgebung im betreffenden Staat, jedoch Zuständigkeiten zur Durchführung von Bewertungen an Prüforgane abgeben.	Zur Durchführung der Bewertungen sind fundierte technische Kenntnisse erforderlich. Die Zuständigkeiten von Prüforganen werden unter Staaten gegenseitig anerkannt. Die Staaten sind nicht verpflichtet, auf ihrem Hoheitsgebiet über ein Prüforgan zu verfügen.
ATMF-Anlage A	ECM-Zertifizierungsstelle	Stellt ECM-Zertifikate an ECM für Güterwagen aus.	Staaten können Zertifizierungsstellen direkt anerkennen oder durch ihre Akkreditierungsstelle akkreditieren lassen. Auch die zuständige Behörde des Staates gemäß Artikel 5 ATMF kann als ECM-Zertifizierungsstelle auftreten.	ECM-Zertifikate werden von den Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt, so dass ECM, sofern das in dem betreffenden Staat geltende Recht dies zulässt, ihre Dienstleistungen international anbieten können. Die Staaten sind nicht verpflichtet, auf ihrem Hoheitsgebiet über eine ECM-Zertifizierungsstelle zu verfügen.
ETV GEN-G	CSM-Bewertungsstelle	Unabhängige Bewertung der korrekten Anwendung der in der ETV GEN-G festgelegten gemeinsamen Sicherheitsmethode und Bewertung der Ergebnisse ihrer Anwendung.	Staaten können CSM-Bewertungsstellen direkt anerkennen oder durch ihre Akkreditierungsstelle akkreditieren lassen. Auch die zuständige Behörde des Staates gemäß Artikel 5 ATMF kann als CSM-Bewertungsstelle auftreten.	Die Zuständigkeiten der CSM-Bewertungsstellen werden von den Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt, so dass auch die Ergebnisse ihrer Tätigkeiten gegenseitig anerkannt werden. Die Staaten sind nicht verpflichtet, auf ihrem Hoheitsgebiet über eine CSM-Bewertungsstelle zu verfügen.

KORRESPONDIERENDE ARBEITSDOKUMENTE FÜR EIN LEICHTERES ZURECHTFINDEN ZWISCHEN OTIF- UND EU-VORSCHRIFTEN

Um sich in der Begriffs- und Vorschriftenwelt der OTIF und den entsprechenden Begriffen und Vorschriften der Europäischen Union schneller und leichter zurechtzufinden, werden in den technischen Sitzungen durch das OTIF-Sekretariat zwei Tabellen verwendet.

Für die Sitzungen der Arbeitsgruppe TECH (WG TECH) werden stets zwei Tabellen auf dem Laufenden gehalten. Die erste Tabelle beschreibt die Terminologien, während die andere den chronologischen Verlauf der Vorschriften innerhalb der OTIF zeigt. Beide Tabellen sind aus den Regelungen der Europäischen Union (EU) abgeleitet bzw. verweisen auf diese.

Die beiden Arbeitsdokumente heißen

1. „Korrespondenztabelle für EU- und OTIF-Terminologie“ sowie
2. „EU-OTIF-Äquivalenztabelle“.

Beide Tabellen werden als Arbeitsdokumente zwischen dem OTIF Sekretariat und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union gehandhabt, sprich diese sind zusammen aufgebaut worden und werden bei Weiterentwicklungen gemeinsam abgestimmt.

Sie sollen damit einen kurzen und schnellen Überblick darstellen und werden nachfolgend zur Übersicht vorgestellt.

Arbeitsdokument „Korrespondenztabelle für EU- und OTIF-Terminologie“

Das jüngere der beiden Arbeitsdokumente entstand in seinem ersten Entwurf im Spätsommer letzten Jahres. Den Anstoß dazu gab die EU-Kommission, als mit dem vierten Eisenbahnpaket neue Begriffsbestimmungen eingeführt wurden. Im Rahmen der Analyse zu den Änderungen, die sich aus dem 4. Eisenbahnpaket ergaben, sollten, in dieser möglichst einfachen Form, die Unterschiede bei den Begriffsbestimmungen verdeutlicht werden. Um sich bei weiteren Überarbeitungen der technischen Vorschriften, aber auch in den Sitzungen, leichter zu tun, wurde

sodann dieses Arbeitsdokument ausgearbeitet.

Da die Arbeitssprache der Arbeitsgruppe TECH, in der das Arbeitsdokument verwendet wird, Englisch ist, existiert dieses Dokument auch nur in dieser Sprache unter dem Namen „Cross reference table of EU and OTIF terminology“. Das Dokument bezieht sich vor allem auf die Begriffe aus dem Bereich der Zulassung und Instandhaltung.

Als Basis für die OTIF-Terminologie werden die technischen Anhänge APTU und ATMF des COTIF mit den dazugehörigen einheitlichen technischen Vorschriften zu Grunde gelegt und in den zwei Spalten „Terminologie“ und „Referenz“ aufgelistet. In den beiden weiteren Spalten, nämlich den Spalten mit den Begriffsbestimmungen der Europäischen Union, wird die korrespondierende „Terminologie“ und „Referenz“ aufgelistet. Die letzte Spalte

VERFAHREN				
OTIF		EU		Äquivalenz/Klarstellung
Terminologie	Referenz	Terminologie	Referenz	Klarstellung
Bewertungsverfahren (Module)	Die Bewertung der Konformität mit den Bestimmungen der ETV, die auf strukturelle Teilsysteme, IK und nationale technische Anforderungen anwendbar sind. ETV GEN-D Bewertungsverfahren (Module)	Module	Beschluss der Kommission vom 9. November 2010 über Module für die Verfahren der Konformitäts- und Gebrauchstauglichkeitsbewertung sowie der EG-Prüfung, die in den gemäß Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates angenommenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zu verwenden sind (im Folgenden: Beschluss 2010/713/EU der Kommission vom 9. November 2010 über Module)	Der EU-Begriff „Module“ kann auch in der OTIF verwendet werden. Der offizielle Begriff ist jedoch „Bewertungsverfahren“.
Bewertungsverfahren für die Prüfung von Teilsystemen		Module für die EG-Prüfung von Teilsystemen		COTIF- und EU-Vorschriften wurden harmonisiert. Die Begriffe haben für den Prozess der Konformitätsprüfung die gleiche Bedeutung. Die Zuständigkeiten der einzelnen Akteure sind nicht identisch.

Quelle: Arbeitsdokument WG TECH Sitzung 34 „Cross reference table of EU and OTIF terminology“. (Übersetzt für die Zeitschrift)

dient sodann als Erläuterung bei etwaigen Einschränkungen oder Details, die in diesem Zusammenhang zu nennen sind.

Auf Seite 11 ist exemplarisch ein Auszug der Korrespondenztabelle dargestellt.

Arbeitsdokument „EU-OTIF-Äquivalenztabelle“

Die Äquivalenztabelle als Arbeitsdokument existiert seit Spätsommer 2013 und damit viel länger als die Korrespondenztabelle der Terminologien.

Die Äquivalenztabelle zielt nicht auf die Terminologie ab, sondern stellt

vielmehr den Bezug der technischen Vorschriften und Bestimmungen zu denen der Europäischen Union dar. Hier wird also das Augenmerk auf den chronologischen Verlauf der Inkraft- und Außerkraftsetzungen gelegt, spricht

- die rechtliche Grundlage,
- das Datum, zu dem diese Rechtsgrundlage aufgehoben oder geändert wurde und
- den Status zum Verlauf.

Genau wie bei der Korrespondenztabelle der EU-OTIF-Terminologien gibt es auch hier eine letzte Spalte die erläuternd etwaige Einschränkungen oder Details, die in diesem Zusammenhang zu nennen sind, auflistet.

Auch diese Tabelle mit dem Namen

„EU-OTIF equivalence table“ existiert nur in englischer Sprachfassung, da diese ebenfalls lediglich in den Arbeitssitzungen der Arbeitsgruppe TECH verwendet wird.

Nachfolgend ist exemplarisch ein Auszug der Korrespondenztabelle dargestellt.

Beide Dokumente sind stets in der aktuellsten Version auf der Website der OTIF unter den Arbeitsdokumenten für die „Arbeitsgruppe TECH“ in englischer Sprache zu finden:

Activities > Technical Interoperability > Working Group Tech > Working Documents

Margarethe Koschmider

ZUGÄNGLICHKEIT FÜR MOBILITÄTSEINGESCHRÄNKTE PERSONEN (ETV PRM)							
EU			OTIF			Äquivalenz	
Rechtsakt	Inkrafttreten/ Änderung Außerkrafttreten	Status	Rechtsakt	Inkrafttreten Außerkrafttreten	Status	Äquivalenz	Klarstellung
Entscheidung 2008/164	Inkrafttreten 1.7.2008	TSI PRM für konvent. und hochgeschw. TEN	-	-	-	Nein	
	Geändert	Entscheidung 2008/164 wird geändert durch Beschluss 2012/464					
	Außerkrafttreten 1.1.2015	Aufgehoben durch Verordnung 1300/2014					
Verordnung 1300/2014	Änderung 1.1.2015	TSI PRM für konvent. und hochgeschw. TEN	ETV PRM 2015	Inkrafttreten 1.1.2015	Angenommen: 4.6.2014 Notifiziert: 18.7.2014	Ja	Volle Äquivalenz gilt für Fahrzeuganforderungen. Die Anforderungen an das Teilsystem Infrastruktur sind in der ETV freiwillig.

Quelle: Arbeitsdokument WG TECH, 34. Sitzung „EU-OTIF equivalence table“ (Übersetzt für die Zeitschrift).

DIE EINHEITLICHEN TECHNISCHEN VORSCHRIFTEN DES COTIF

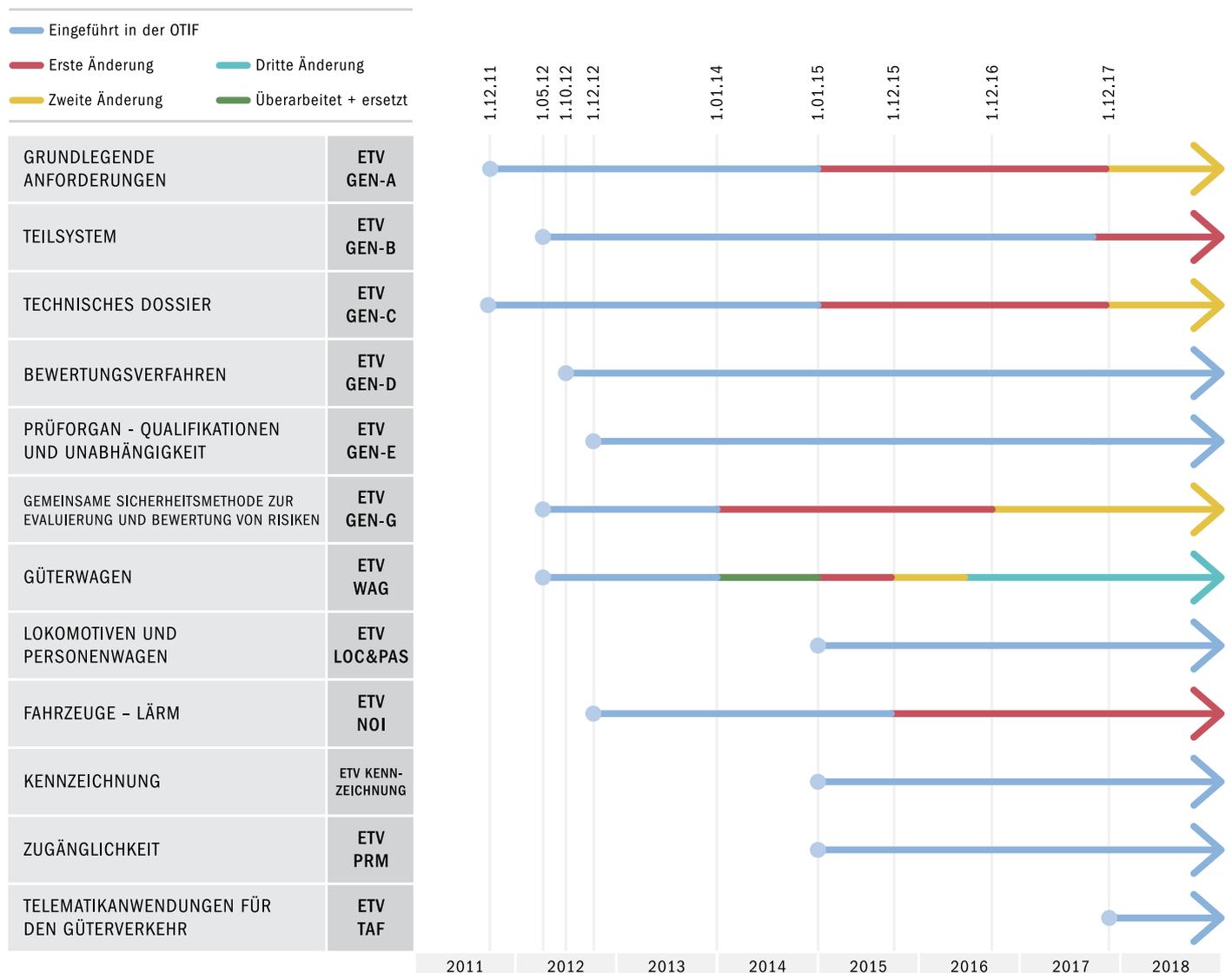
Der Fahrzeugaustausch im internationalen Verkehr (nach COTIF) ist möglich, wenn alle Anforderungen der einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) erfüllt sind. Was sind in diesem Zusammenhang die Mindestanforderungen? Wo sind sie zu finden? Welche weiteren Entwicklungen sind zu erwarten?

Die Mitgliedstaaten des COTIF haben sich darauf geeinigt, dass Fahrzeuge im internationalen Verkehr betrieben werden können, wenn sie bestimmte technische und sicherheitsbezogene Mindestanforderungen erfüllen. Diese Mindestanforderungen sind allesamt in ETV enthalten. Die Bestätigung, dass ein Fahrzeug besagte Mindestanfor-

derungen erfüllt, wird durch die zuständige Behörde eines Staates in Form eines Betriebszertifikats gegeben, welches den Beweis für die Zulassung des Fahrzeugs zum internationalen Verkehr darstellt. Nun schreibt das COTIF aber nicht nur die technischen Anforderungen vor, sondern auch die Verfahren und Zuständigkeiten der verschiedenen an der Zulassung des

Fahrzeugs zum internationalen Verkehr Beteiligten. Diejenigen Mitgliedstaaten der OTIF, die die technischen Vorschriften der APTU und ATMF anwenden, werden als Vertragsstaaten bezeichnet und sie sind es, die über substantielle Entwicklungen der ETV entscheiden.

Entwicklung von ETV im Rahmen des COTIF



Was genau sind nun ETV?

Einheitliche technische Vorschriften sind COTIF-Bestimmungen, die technische, betriebliche oder funktionale Anforderungen festlegen, den Verkehr von Fahrzeugen im internationalen Verkehr erleichtern und zur Harmonisierung der Zuständigkeiten in den OTIF-Vertragsstaaten und zur Interoperabilität des Eisenbahnsystems auf internationaler Ebene beitragen. Die Teilsysteme werden in der ETV GEN-B bestimmt:

Strukturelle Teilsysteme sind

- Infrastruktur,
- Energie,
- streckenseitige Zugsteuerung, Zug-sicherung und Signalgebung,
- fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zug-sicherung und Signalgebung,
- Fahrzeuge.

Funktionale Teilsysteme sind

- Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung,
- Instandhaltung,
- Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr.

Grundsätzlich unterliegt jedes Teilsystem einer ETV. Eine ETV kann jedoch mehrere Teilsysteme umfassen, und ein Teilsystem kann von mehreren ETV abgedeckt sein. Gemäß Artikel 8 § 2a APTU finden die ETV lediglich auf neue Teilsysteme Anwendung und/oder auf solche, die erneuert oder aufgerüstet werden. Derartige Erneuerungen oder Aufrüstungen werden in den ETV jedoch nicht vorgeschrieben.

Die Entwicklung der ETV

Der Inhalt der ETV wird in den APTU bestimmt.

Die Vorbereitung oder das Verfassen der ETV und ihrer Änderungen ist Aufgabe des *Fachausschusses für technische Fragen (CTE)*, der in der Regel einmal pro Jahr tagt. Der CTE wird von Arbeitsgruppen unterstützt, insbesondere von der *Ständigen Arbeitsgruppe Technik (WG TECH)*, die dreimal jährlich zusammentritt und in der die

Vertragsstaaten oder regionalen Organisationen aktiv an der Diskussion und Ausarbeitung der ETV teilnehmen können. Das Verfahren zur Entwicklung von ETV und die Beschlüsse über ihre Annahme sind in Anhang F zum Übereinkommen (APTU) geregelt.

Die ersten ETV sind am 1. Dezember 2011 in Kraft getreten. In den darauffolgenden sieben Jahren sind im Rahmen des COTIF weitere zehn ETV in Kraft getreten. Seit 1. Dezember 2012 ist ein vollständiger Satz an ETV für Güterwagen in Kraft, und am 1. Januar 2015 kam dann schließlich auch ein vollständiger Satz an ETV für Lokomotiven und Personenwagen hinzu. Dies bedeutet, dass seit 1. Januar 2015 in allen Vertragsstaaten der OTIF einheitliche Mindestanforderungen für die *Zulassung von Fahrzeugen zum internationalen Verkehr* gelten. Folgende Abbildung zeigt die Entwicklung der einzelnen ETV, gefolgt von den entsprechenden Änderungen, falls vorhanden.

Die ETV als Grundlage für die Fahrzeuggenehmigung

Im COTIF wird die Zulassung von Fahrzeugen zum internationalen Verkehr von der zuständigen Behörde eines Vertragsstaats durchgeführt. Das Fahrzeug darf nur auf einer kompatiblen Infrastruktur und innerhalb der im *Betriebszertifikat* angegebenen Grenzen betrieben werden.

Vor der ersten Betriebserlaubnis muss sichergestellt sein, dass das Fahrzeug alle grundlegenden Anforderungen und geltenden Vorschriften erfüllt. Entspricht ein von einem Staat zugelassenes Eisenbahnfahrzeug den ETV, so kann es auch in anderen Staaten zugelassen werden, ohne das (vollständige) Genehmigungsverfahren zu wiederholen, da die Einhaltung der ETV gegenseitig anerkannt wird. Wenn bestimmte Bedingungen des Artikels 6 § 3 ATMF erfüllt sind, können Fahrzeuge sogar automatisch in allen Vertragsstaaten zugelassen werden. Dies ist derzeit jedoch nur für bestimmte Güterwagentypen möglich.

Die ETV und das EU-Recht

Von den 50 Mitgliedstaaten der OTIF sind 26 gleichzeitig auch EU-Mitgliedstaaten. Die EU entwickelt derzeit eine Politik zur Schaffung eines einheitlichen Eisenbahnmarktes, deren Schlüsselement darin besteht, die Interoperabilität der Eisenbahn durch die Harmonisierung der technischen Parameter, der Verantwortlichkeiten der Akteure und der Anforderungen, die in jedem EU-Mitgliedstaat gelten, zu erreichen. Gleichzeitig soll das EU-Recht in diesem Rahmen dann im innereuropäischen (EU) und im nationalen Verkehr gelten. Eines der Instrumente zur Entwicklung eines einheitlichen Eisenbahnmarktes war die Einführung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI). In den TSI wie in den ETV werden Anforderungen an Teilsysteme festgelegt, um die Interoperabilität der Eisenbahnsysteme zu gewährleisten. Die Entwicklung von TSI ist eine der Hauptaufgaben der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA).

Im Juni 2011 haben OTIF und Europäische Union eine Vereinbarung über den Beitritt der Europäischen Union zum COTIF unterzeichnet.

Denn auch wenn das Ziel der EU-Eisenbahnpolitik und der Geltungsbereich und das Ziel des COTIF nicht identisch sind, so sind die Elemente der technischen Kompatibilität doch sehr ähnlich.

Viele Vertragsstaaten wenden die Eisenbahnvorschriften des COTIF und diejenigen der EU gleichzeitig an. In den Beziehungen zwischen diesen Staaten und Vertragsstaaten, die das EU-Recht nicht anwenden, gilt das COTIF. Aus diesem Grund ist es wichtig sicherzustellen, dass COTIF- und EU-Recht miteinander kompatibel bleiben. Im technischen Bereich wird dies durch die Feststellung der Äquivalenz zwischen ETV und TSI gewährleistet; ob eine solche Äquivalenz besteht und in welchem Umfang sie besteht, wird in jeder ETV angegeben.

Strukturelle und funktionale ETV ba-

sieren auf TSI. ETV und TSI sind nicht identisch, jedoch ist ihr technischer Inhalt gleichwertig. Insofern erfüllt ein Fahrzeug, das die Anforderungen der ETV erfüllt, auch diejenigen der TSI und umgekehrt. Ebenfalls erwähnt werden sollte, dass nicht alle TSI in entsprechende ETV übertragen werden. Darüber hinaus können einige ETV, anstelle einer TSI durchaus auch anderen EU-Vorschriften entsprechen. Seit Oktober 2013, nach der Unterzeichnung der Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Sekretariat der OTIF, der GD MOVE und der ERA, sind Koordination und Zusammenarbeit effektiver geworden, insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung von ETV und TSI im Bereich der Interoperabilität und Sicherheit im Eisenbahnverkehr.

Artikel 8 § 9 APTU schreibt vor, dass ETV ein zweiseitiges Layout haben müssen, wobei die rechte Spalte das EU-Recht wiedergibt. Text, der in voller Breite (über beide Spalten hinweg) erscheint, ist in der ETV und der entsprechenden TSI identisch.

Äquivalenztabelle zwischen OTIF- und EU-Vorschriften

Die WG TECH erstellt eine Äquivalenz-

tabelle (nur Englisch)¹ als Arbeitsdokument, das auf ihren Sitzungen diskutiert wird. Diese Tabelle hat sich zu einem Standard-Arbeitsdokument der WG TECH entwickelt, das den *zuständigen Behörden* der Nicht-EU-Vertragsstaaten Orientierung bietet. Weitere Informationen zur Äquivalenztabelle zwischen OTIF- und EU-Vorschriften finden Sie im Artikel „Korrespondierende Arbeitsdokumente für ein leichteres Zurechtfinden zwischen OTIF- und EU-Vorschriften“, der ebenfalls in dieser Ausgabe der Zeitschrift erscheint.

Mögliche Weiterentwicklungen der ETV

Um mit dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt und den rechtlichen Entwicklungen Schritt halten zu können, werden die ETV ständigen Änderungsverfahren unterzogen. Ebenfalls ist die Entwicklung neuer ETV zu Infrastrukturanforderungen geplant.

Nach Ansicht des Sekretariats sollten mit den infrastrukturbezogenen Anforderungen im COTIF die folgenden Aspekte der Eisenbahninfrastruktur gefördert werden:

• ihre sichere und effiziente Nutzung

für den Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr,

- die Wirtschaftlichkeit von Planung und Bau,
- die Aufrechterhaltung der nötigen Kompatibilität mit bestehenden Strecken und Netzen.

Die infrastrukturbezogenen Anforderungen sollten sich auf die Schnittstellen zu Fahrzeugen beschränken. Nicht außer Acht gelassen werden darf in diesem Zusammenhang, dass das COTIF ausschließlich den internationalen Verkehr regelt, die meisten Netze jedoch nicht nur im internationalen Verkehr, sondern auch in nationalen Verkehr genutzt werden. Die Infrastrukturbestimmungen müssen daher sorgfältig und in enger Zusammenarbeit mit den Vertragsstaaten entwickelt werden.

Die allgemeine Strategie für die Entwicklung der Infrastrukturanforderungen im Rahmen des COTIF wird am 12. und 13. Juni 2018 im Fachauschuss für technische Fragen in Bern erörtert.

Dragan Nešić

¹ http://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2E-Technical-Interoperability/2Eb-Working-Group-Tech/2Eb2_Workingdoc_WGTECH/2018/TECH-18005-WGT34-9_EU-OTIF-equivalence-table.pdf

8. TAGUNG DER STÄNDIGEN ARBEITSGRUPPE DES RID-FACHAUSSCHUSSES (UTRECHT, 20. BIS 24. NOVEMBER 2017)

Die 8. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe diente der Verabschiedung aller von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2016 und 2017 und von der ständigen Arbeitsgruppe im November 2016 angenommenen Texten und befasste sich mit weiteren Änderungsanträgen zum RID, die in die Ausgabe 2019 des RID einfließen werden. Einen großen Teil der Diskussionen nahm auch die Einführung neuer besonders großer Tankcontainer für die Beförderung gefährlicher Güter ein.

Harmonisierung mit der 20. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

Die Arbeitsgruppe genehmigte ein vom Sekretariat vorbereitetes Dokument, das alle von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2016 und 2017 und von der ständigen Arbeitsgruppe im November 2016 angenommenen Texte enthielt. Sie übernahm auch alle zusätzlichen Änderungen, die zwei Wochen zuvor von der für das ADR zuständigen Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) der UNECE angenommen worden waren, soweit diese für den Eisenbahnverkehr relevant waren.

Die ständige Arbeitsgruppe genehmigte auch ein Fehlerverzeichnis zur Ausgabe 2017 des RID, das parallel zu einem entsprechenden Fehlerverzeichnis zum ADR am 3. Januar 2018 in Kraft gesetzt wird.

Neue Anträge

Checklisten für die Befüllung und Entleerung von Flüssiggaskesselwagen

Unter den Pflichten des Befüllers und des Entladers wurden in der Vergangenheit Verweise auf Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen zur Beförderung flüssiger Stoffe, die vom Verband der chemischen Industrie (CEFIC) entwickelt wurden, aufgenommen. Bereits bei vergangenen Sitzungen der ständi-

gen Arbeitsgruppe wurde die Notwendigkeit erkannt, ähnliche Checklisten auch für das Befüllen und Entleeren von Gaskesselwagen zu entwickeln.

Eine informelle Arbeitsgruppe, die zweimal auf Einladung Italiens getagt hatte, legte nun solche Checklisten vor. Im Gegensatz zu den Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen zur Beförderung flüssiger Stoffe, decken die neuen Checklisten für Gaskesselwagen nahezu alle Pflichten des Befüllers und Entladers ab. In vier getrennten Checklisten werden die Prüfpunkte für die Obenbefüllung, die Obenentleerung, die Untenbefüllung bzw. die Untenentleerung erläutert.

Die ständige Arbeitsgruppe nahm die Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen zur Beförderung von Gasen mit einigen Änderungen an. Sie vereinbarte, am Ende von Unterabschnitt 1.4.3.3 (Pflichten des Befüllers) und am Ende von Absatz 1.4.3.7.1 (Pflichten des Entladers) auf diese Checklisten zu verweisen und die Checklisten auf der Website der OTIF zur Verfügung zu stellen.

Die ständige Arbeitsgruppe verständigte sich auch darauf, die derzeitigen Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen für flüssige Stoffe zu vervollständigen, um wie im Falle der neuen Checklisten für Gaskesselwagen möglichst alle Pflichten des Befüllers und des Entladers zu erfassen. Diese Arbeiten werden bereits Ende Februar 2018 in Angriff genommen.

23 Staaten, die Europäische Union, die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) und das Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sowie vier Nichtregierungsorganisationen waren an dieser Tagung vertreten.

Weiterverwendung von alten Gaskesselwagen

In die Ausgabe 2015 des RID wurden die Übergangsvorschriften für die Weiterverwendung von vor dem 1. Oktober 1978 gebauten Druckgas-Kesselwagen, die hinsichtlich ihrer Wanddicke und ihrer Ausrüstung nicht den Vorschriften entsprechen, zeitlich begrenzt. Mit einem abgestuften Ansatz sollten die etwa 5000 noch in Verkehr befindlichen Druckgas-Kesselwagen in Abhängigkeit von ihrem Lebensalter sukzessive bis Ende 2029 ausgemustert werden (siehe Zeitschrift 2/2014, S. 19).

In Österreich wurden in den Jahren 2015 und 2016 Schwerpunktkontrollen an Gaskesselwagen durchgeführt, die im Rahmen dieser Übergangsvorschriften noch weiterverwendet werden dürfen. Bei mehr als 10 % der kontrollierten Gaskesselwagen wurden schwerwiegende Mängel an den Verschlusseinrichtungen beanstandet. Wegen des von diesen Kesselwagen ausgehenden Sicherheitsrisikos beantragte der Vertreter Österreichs, die Übergangsvorschriften für alle vor 1978 gebaute Gaskesselwagen auf den 31. Dezember 2021 zu befristen.

Die ständige Arbeitsgruppe nahm die festgestellten Mängel, welche die Bedienung der Verschlusseinrichtungen, die Instandhaltung und das Anbringen von Bedienungsanleitungen betreffen, zur Kenntnis. Sie stellte fest, dass diese Vorschriftenverstöße bei Beachtung der im Kapitel 1.4 des RID festgelegten Sicherheitspflichten der Beteiligten (insbesondere Befüller, Betreiber und ECM) nicht auftreten dürften. Sie sah eine Lösung dieser Probleme allerdings nicht in einer Verkürzung der Übergangsfristen.

Die ständige Arbeitsgruppe war der Meinung, dass die Kontrollen von Gaskesselwagen in allen Mitgliedstaaten verstärkt werden sollten. Die zuständigen Behörden sollten die Ergebnisse dieser Kontrollen den nationalen Behörden für die Eisenbahnsicherheit mitteilen. Diese sollten gegebenenfalls gegenüber den jeweils verantwortlichen für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM), den Haltern und den Befüllern die entsprechenden Maßnahmen ergreifen. Ein Dialog aller Behörden und Marktbeteiligten – auch über nationale Grenzen hinweg – wurde als dringend erforderlich angesehen, da diese schwerwiegenden Mängel neben der erheblichen Beeinträchtigung der Sicherheit auch zu wirtschaftlichen Konsequenzen für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter führen könnten.

Die ständige Arbeitsgruppe erinnert auch daran, dass die Übergangsvorschriften zusammen mit der Industrie entwickelt wurden, und dass für diese Übergangsvorschriften auch Rechtssicherheit bestehen muss, da einige Kesselwagen angesichts der verbleibenden Einsatzdauer noch nachgerüstet wurden. Um die Übergangsvorschriften in Anspruch nehmen zu können, muss umgekehrt aber sichergestellt sein, dass die Ausrüstung der Gaskesselwagen den geltenden Vorschriften des Kapitels 6.8 entspricht.

Es wurde vereinbart, dass die auf nationaler Ebene und auf Ebene der internationalen Verbände ergriffenen

Maßnahmen der nächsten Tagung der ständigen Arbeitsgruppe vorgestellt werden sollten, um dann über eine weitere Vorgehensweise entscheiden zu können.

Verschiedenes

Information zu Gefahrgutwagen in Rangierbahnhöfen

Der Vertreter der Niederlande hatte bei der ständigen Arbeitsgruppe im November 2012 über einen Eisenbahnunfall berichtet, der sich am 14. Januar 2011 auf einem Rangierbahnhof in den Niederlanden ereignet hatte und bei dem ein mit Ethanol befüllter Kesselwagen ausgebrannt war. Einige der für die Einsatzkräfte wichtigen Informationen lagen zu Beginn des Zwischenfalls nicht vor, darunter präzise Informationen zu den Wagenladungen der Gefahrgutwagen in unmittelbarer Nähe des brennenden Ethanol-Kesselwagens. Erst nach einiger Zeit stellte sich heraus, dass leere, ungereinigte Flüssiggas-Kesselwagen in unmittelbarer Umgebung standen.

Die Unfalluntersuchung hatte deshalb unter anderem die Erkenntnis geliefert, dass die Informationen auf Rangierbahnhöfen in Bezug auf den genauen Standort von mit gefährlichen Gütern beladenen Wagen unzureichend sind, obwohl sie für die Bestimmung der Einsatzstrategie der Feuerwehren von entscheidender Bedeutung sind.

Die Niederlande informierten die ständige Arbeitsgruppe über ein Projekt zur automatischen Nachverfolgung von Güterwagen auf Rangierbahnhöfen, das auf verschiedenen Technologien basiert. Die Verwendung von Differenzial-GPS ermöglicht eine exakte Positionsbestimmung auch bei nebeneinanderliegenden Gleisen. An den Einfahrgleisen aufgestellte Smart-Kameras dienen dem Auslesen von Informationen an den Längsseiten der Wagen beim Vorbeifahren des Zuges. Diese Kameras sind in der Lage, Informationen auch bei verschmutzten und mit Graffiti bemalten Wagen auszulesen. An den Weichen angebrachte Sensoren, welche die Stellung der Weiche feststellen, in Verbindung mit in den Richtungsgleisen aufgestellten



Achsählern liefern schließlich Informationen über die Anzahl der in ein Gleis eingefahrenen Wagen.

Die Niederlande werden die ständige Arbeitsgruppe weiterhin über die Entwicklungen des Projekts informieren.

Besonders große Tankcontainer

Die ständige Arbeitsgruppe wurde über besonders große Tankcontainer informiert, die von BASF und dem belgischen Tankcontainer-Hersteller van Hool entwickelt wurden. Diese Tankcontainer haben einen Fassungsraum von bis zu 73.500 Litern und eine Nutzlast von bis zu 66 Tonnen. Die Ladekapazität entspricht damit zwei herkömmlichen Tankcontainern oder einem Drehgestell-Kesselwagen.

Wegen der hohen Massen sind diese Tankcontainer für den kombinierten Verkehr Schiene/Straße nicht geeignet. Die Tankcontainer können jedoch auf dem Werksgelände auf automatisierten Containertransportfahrzeugen befördert werden.

Die neuen Tankcontainer werden auf neuen Tragwagen befördert, von denen etwa 150 mit Crashpuffern und Überpufferungsschutzausrüstungen geplant sind.

Momentan sind Tankcontainer mit der Tankcodierung L4BH und L4DH im Einsatz. 50 Tankcontainer mit einem Berechnungsdruck von 10 bar sind in Auftrag gegeben. Diese sollen hauptsächlich für Stoffe verwendet werden, für die momentan lediglich ein Berechnungsdruck von 4 bar vorgeschrieben ist.



Nach Auskunft von BASF sollen besonders große Tankcontainer mit Stoffen, für deren Beförderung in Kesselwagen Crashpuffer oder Überpufferungsschutzeinrichtungen vorgeschrieben sind, nur auf Tragwagen befördert, die ebenfalls mit Crashpuffern und Überpufferungsschutzeinrichtungen ausgestattet sind, auch wenn dies momentan im RID nicht vorgeschrieben ist.

Die ständige Arbeitsgruppe war sich einig, dass die vorgestellte Innovation das Potenzial habe, die Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahn zu verbessern. Sie brachte ihre Anerkennung zu den von BASF freiwillig ergriffenen Maßnahmen zum Ausdruck, sah aber auch die Notwendigkeit die Ausrüstungen, die für Kesselwagen zur Beförderung sehr gefährlicher Stoffe vorgeschrieben sind, auch für solche Tragwagen zwingend vorzuschreiben, die für die Beförderung dieser neuen besonders großen Tankcontainer verwendet werden. Da ein hohes Marktinteresse an dieser neuen Technologie besteht,

sollte so früh wie möglich Rechtssicherheit hergestellt werden.

Die ständige Arbeitsgruppe vereinbarte, eine detaillierte technische Diskussion in der Arbeitsgruppe Tank- und Fahrzeugtechnik zu führen. Neben einem Vergleich der momentan geltenden Vorschriften für Tankcontainer und Kesselwagen sollte diese Arbeitsgruppe gegebenenfalls auch Fragen in Bezug auf den Bau solcher Tankcontainer formulieren, die der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung vorgelegt werden sollten.

Nächste Tagung

Die neunte Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird vom 28. bis 30. Mai in Bern stattfinden.

Jochen Conrad

52. TAGUNG DES UN-EXPERTENUNTERAUSSCHUSSES FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER (GENF, 27. NOVEMBER BIS 6. DEZEMBER 2017)

Die 52. Tagung des UN-Expertenunterausschusses war die zweite Sitzung des Bienniums 2017/2018, deren Beschlüsse die gemeinsame Grundlage für alle verkehrsträgerspezifischen Gefahrgutvorschriften bilden. Im Rahmen der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter werden diese Beschlüsse auch in die Ausgaben 2021 des RID, des ADR und des ADN übernommen.

Vom 27. November bis 6. Dezember 2017 fand unter dem Vorsitz von Herrn Duane Pfund (Vereinigte Staaten von Amerika) die 52. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter statt, bei der 24 stimmberechtigte Staaten, 3 Beobachterstaaten, 6 Regierungsorganisationen und 28 Nichtregierungsorganisationen vertreten waren. Da alle Beschlüsse des UN-Expertenunterausschusses Auswirkungen auf die Gefahrgutvorschriften der einzelnen Verkehrsträger haben, war auch die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) als Verkehrsträgerorganisation vertreten.

Klassifizierung

Benennung der UN-Nummer 3363

In die Ausgabe 2019 des RID/ADR/ADN werden neue UN-Nummern für Gegenstände aufgenommen. In diesem Zusammenhang wurde beschlossen, die bereits bestehende UN-Nummer 3363 (Gefährliche Güter in Maschinen oder Gefährliche Güter in Geräten), die von den Vorschriften des RID/ADR/ADN bisher freigestellt war, für solche Gegenstände zu verwenden, die nur gefährliche Güter in begrenzten Mengen enthalten. Die UN-Nummer 3363 wird in der Folge ab der Ausgabe 2019 des RID/ADR/ADN nicht mehr vollständig freigestellt sein, sondern bestimmten Vorschriften des RID unterliegen.

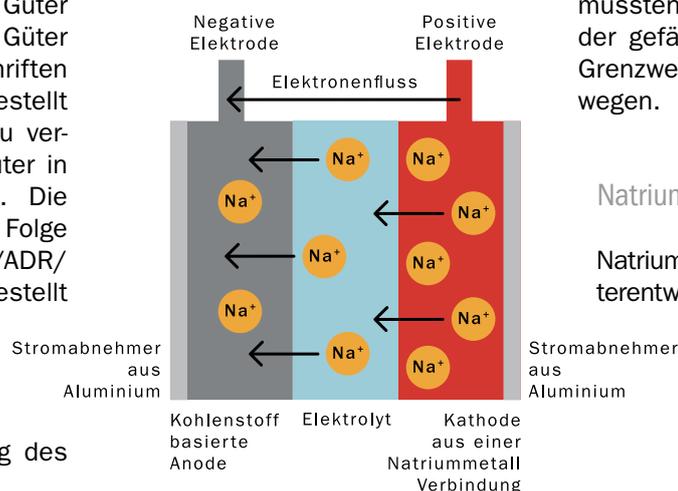
Im Rahmen der Harmonisierung des

RID/ADR/ADN mit der 20. Ausgabe der UN-Empfehlungen wurde von der Gemeinsamen Tagung die Notwendigkeit erkannt, in der offiziellen Benennung für die Beförderung der UN-Nummer 3363 neben den Maschinen und Geräten auch andere Einrichtungen zu erwähnen, um eine Entsprechung mit den neuen Eintragungen für Gegenstände zu erzielen, bei denen Gegenstände als Maschinen, Geräten oder andere Einrichtungen definiert sind.

Der UN-Expertenunterausschuss stimmte nun dieser Erweiterung der offiziellen Benennung für die Beförderung zu. Der Wortlaut der für die UN-Nummer 3363 geltenden Sondervorschrift 301 und der Verpackungsanweisung P 907 wurde ebenfalls angepasst.

Bezüglich einer vom Vertreter der Schweiz gestellten Auslegungsfrage

Schema zur Erklärung der Funktionsweise einer Natrium-Ionen-Batterie (Quelle: UN/SCETDG/52/INF.11)



Bei dieser zweiten Sitzung des Bienniums 2017/2018 wurden wie bei der ersten Sitzung nur wenige endgültige Entscheidungen getroffen. Die meisten Beschlüsse können in den beiden weiteren Tagungen des Bienniums erneut aufgegriffen werden.

Hauptdiskussionspunkte waren die Klassifizierung von Natrium-Ionen-Batterien, die Zulassung ortsbeweglicher Tanks aus faserverstärkten Kunststoffen und die Mehrfachkennzeichnung von Verpackungen, Großpackmitteln (IBC) und Großverpackungen.

zur Zuordnung von ungereinigten Gegenständen der neuen UN-Nummern 3537 bis 3547, die nach Entfernung der in ihnen enthaltenen gefährlichen Gütern befördert werden, bestätigte der UN-Expertenunterausschuss, dass diese Gegenstände nicht der UN-Nummer 3363 zugeordnet werden müssten, auch wenn sich die Mengen der gefährlichen Güter innerhalb der Grenzwerte für begrenzte Mengen bewegen.

Natrium-Ionen-Batterien

Natrium-Ionen-Batterien sind eine Weiterentwicklung der Lithium-Ionen-Batterien, bei denen als Ionenquelle Natrium verwendet wird. Natrium-Ionen-Batterien werden auf die gleiche Weise wie Lithium-Ionen-Batterien hergestellt

und haben eine vergleichbare Energiedichte und Leistung. Die größten Vorteile der Natrium-Ionen-Batterien sind eine bessere Verfügbarkeit des Rohstoffs und eine erhöhte Sicherheit. Wegen der fast unbegrenzten Verfügbarkeit von Natrium – Natrium kann beispielsweise aus Meerwasser gewonnen werden – sind die Herstellungskosten geringer als bei Lithium-Ionen-Batterien (siehe auch Zeitschrift 1/2016, Seite 18).

Im Gegensatz zu Lithium-Ionen-Batterien sind Natrium-Ionen-Batterien tiefentladefest und können für die Beförderung und Lagerung bis zu einer Entladeschlussspannung von 0 V entladen werden, ohne Schaden zu nehmen. Eine vollständige Entladung stellt einen wichtigen Faktor für die Batteriesicherheit dar, da der Ladezustand einen signifikanten Einfluss auf die Wärmefreisetzungsrate und damit auf die thermische Stabilität einer Batterie während der Beförderung hat.

Im heutigen Regelwerk sind Natrium-Ionen-Batterien nicht berücksichtigt.

Das Vereinigte Königreich legte dem UN-Expertenunterausschuss ein detailliertes Dokument über die Funktionsweise von Natrium-Ionen-Batterien vor, in dem auf die geringen von diesem Batterietyp ausgehenden Gefahren eingegangen wird.

Der UN-Expertenunterausschuss vertrat die Auffassung, dass weitere Informationen erforderlich sind, bevor eine Entscheidung darüber getroffen werden kann, wie mit diesen Batterien in den UN-Modellvorschriften umgegangen werden soll (z. B. keine Erwähnung, da sie als nicht gefährlich angesehen werden, ausdrückliche Freistellung oder Aufnahme von Sondervorschriften für Natrium-Ionen-Batterien).

Verpackung

Anwendung der Verpackungsanweisung P 003 für große Gegenstände

Für die Verpackung von Gegenständen unter pneumatischem Druck oder Gegenständen unter hydraulischem Druck (UN 3164) ist die Verpackungsanweisung P 003 anzuwenden. Die Verpackungen müssen gemäß dieser Verpackungsanweisung nicht bauartgeprüft sein, die in einer Verpackung zugelassene höchste Nettomasse ist jedoch durch den Verweis auf die Bauvorschriften des Abschnitts 6.1.4 auf 400 kg beschränkt. Die für die Aufnahme in das RID/ADR 2019 vorgesehene neue UN-Nummer 3538 Gegenstände, die nicht entzündbares, nicht giftiges Gas enthalten, n.a.g. darf hingegen gemäß der neuen Verpackungsanweisung P 006 auch unverpackt oder auf Paletten befördert werden, sofern die gefährlichen Güter durch den Gegenstand, in dem sie enthalten sind, gleichwertig geschützt werden.

Deutschland beantragte, die Möglichkeit der unverpackten Beförderung auch für Gegenstände der UN-Nummer 3164 vorzusehen, da sonst Gegenstände mit einer Nettomasse von 400 kg nach der derzeitigen Vorschriftenlage nicht befördert werden könnten.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied, in der Verpackungsanweisung P 003 die Sondervorschrift für die Verpackung PP 32, welche eine unverpackte Beförderung zulässt, auf widerstandsfähige Gegenstände der UN-Nummer 3164 auszudehnen.

Kennzeichnung von IBC mit der höchstzulässigen Stapellast

Großpackmittel (IBC) müssen auf einem Schild aus korrosionsbeständigem Werkstoff mit der höchstzulässigen Stapellast gekennzeichnet sein (siehe Absatz 6.5.2.2.1). Der Absatz 6.5.2.2.2 sieht die Anbringung eines Piktogramms vor, aus dem die höchstzulässige anwendbare Stapellast ersichtlich ist.

Es ist nun die Frage aufgetaucht, ob die Anbringung des Piktogramms ausreichend ist oder ob die höchstzuläs-

sige Stapellast zusätzlich auf dem Kennzeichnungsschild des IBC angegeben werden muss.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied, in den zusätzlichen Kennzeichen des Absatzes 6.5.2.2.1 die höchstzulässige Stapellast und die dazugehörige Fußnote b zu streichen.

Mehrfachkennzeichnung von Verpackungen, Großpackmitteln (IBC) und Großverpackungen

Die Verlager tendieren vermehrt dazu, Verpackungen mit mehr als einer Zulassung zu verwenden, die gleichzeitig die Auslegungskriterien und Prüfvorschriften verschiedener Bauarten erfüllen. Solche Verpackungen haben den Vorteil flexibel eingesetzt werden zu können. Dabei kann es sich zum Beispiel um Verpackungen handeln, die sowohl für flüssige als auch für feste Stoffe zugelassen sind, oder um Großpackmittel, die gleichzeitig als Kisten zugelassen sind.

Die bisherigen Erfahrungen mit der Verwendung von mehrfach zugelassenen Verpackungen lassen jedoch unterschiedliche Auffassungen der zuständigen Behörden über die Zulässigkeit der Beförderung erkennen.

Nach Auffassung der chemischen Industrie sollte aus Gründen der Flexibilität bei der Verwendung von Verpackungen, einschließlich Großpackmitteln (IBC) und Großverpackungen, Mehrfachzulassungen ausdrücklich in den Vorschriften zugelassen werden. Gleichzeitig sollte auch die Mehrfachkennzeichnung von Verpackungen, mit denen die Übereinstimmung mit den für verschiedene Bauarten geltenden Vorschriften angezeigt wird, zulässig sein.

Der UN-Expertenunterausschuss nahm zunächst Texte an, mit denen Mehrfachkennzeichnungen innerhalb der Kapitel 6.1, 6.5 und 6.6 geregelt werden. Das Problem der Mehrfachkennzeichnung von Umschließungen, welche die Vorschriften mehrerer der genannten Kapitel erfüllen, wird bei

der nächsten Tagung behandelt.

Stickstoff, verdichtet (UN 1066) als Schutzmittel

In die Ausgabe 2013 des RID wurden in Abschnitt 5.5.3 erstmals Vorschriften für Wagen/Fahrzeuge und Container aufgenommen, die Stoffe enthalten, die bei der Verwendung zu Kühl- oder Konditionierungszwecken eine Erstickungsgefahr darstellen können. Als Beispiele solcher erstickend wirkender Stoffe sind in Abschnitt 5.5.3 Trockeneis (UN 1845), tiefgekühlter flüssiger Stickstoff (UN 1977) und tiefgekühltes flüssiges Argon (UN 1951) aufgeführt.

Die Russische Föderation unterbreitete dem UN-Expertenunterausschuss einen Antrag, der bereits der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses bei seiner Sitzung im November 2016 vorgelegt worden war und der darauf abzielte, den Anwendungsbereich des Abschnitts 5.5.3 auf weitere Stoffe, die eine Erstickungsgefahr darstellen können und zu Schutzzwecken verwendet werden, auszudehnen. Als Beispiel wurde verdichteter Stickstoff (UN 1066) genannt, der als Schutzmittel bei der Beförderung von Terephthalsäure in der Russischen Föderation und den GUS-Staaten verwendet wird (siehe Zeitschrift 1/2017, Seite 13).

Der UN-Expertenunterausschuss stimmte mehreren Änderungsvorschlägen der Russischen Föderation zu Abschnitt 5.5.3 zu, mit denen klar gestellt wird, dass der Begriff "Konditionierungsmittel" auch solche erstickend wirkende Stoffe einschließt, die als Schutzmittel verwendet werden.

Ortsbewegliche Tanks

Ortsbewegliche Tanks aus faserverstärkten Kunststoffen

Heute werden ortsbewegliche Tanks für den weltweiten multimodalen Einsatz ausschließlich aus Metall (Stahl,

Aluminium oder Aluminiumlegierungen) hergestellt. Damit es bei der Beförderung von besonders aggressiven gefährlichen Gütern zu keiner Reaktion mit dem metallenen Tankkörper kommt, sind diese Tanks oft mit einer inneren Schutzauskleidung versehen. Die ununterbrochene Nutzung eines ortsbeweglichen Tanks ist daher neben der wiederkehrenden Prüfung von der Lebensdauer der inneren Schutzauskleidung begrenzt.

Im europäischen Landverkehr gibt es bereits die Möglichkeit, Tankcontainer aus faserverstärkten Kunststoffen zu verwenden. Die Vorschriften für den Bau und die Zulassung solcher Tankcontainer sind in Kapitel 6.9 des RID und des ADR abgebildet.

Faserverstärkte Kunststoffe oder Faserverbundkunststoffe (FVK) sind Werkstoffe, die aus Verstärkungsfasern und einer Kunststoffmatrix bestehen. Während die Fasern die Aufgabe haben, die Kräfte zu leiten und dem Werkstoff die notwendige Festigkeit zu geben, dient die Kunststoffmatrix der räumlichen Fixierung der Fasern und der Lastein- bzw. -ausleitung. Darüber hinaus schützt die Kunststoffmatrix die Fasern vor Umwelteinflüssen. Die besonderen Eigenschaften von faserverstärkten Kunststoffen werden durch die Wechselwirkung der beiden Komponenten erzielt. Als Verstärkungsfasern werden oft Glasfasern, Kohlenstofffasern oder Aramidfasern verwendet, als Kunststoffmatrix Epoxidharz, Poly-

propylen oder Polyamid. Wegen ihrer Eigenschaften, wie geringes Gewicht, hohe Ermüdungsbeständigkeit oder Fähigkeit, Schwingungen zu dämpfen, werden faserverstärkte Kunststoffe immer mehr zur Schlüsseltechnologie für die Leichtbauindustrie (z. B. Raumfahrt- und Luftfahrttechnik, Fahrzeug-, Schiff- und Brückenbau).

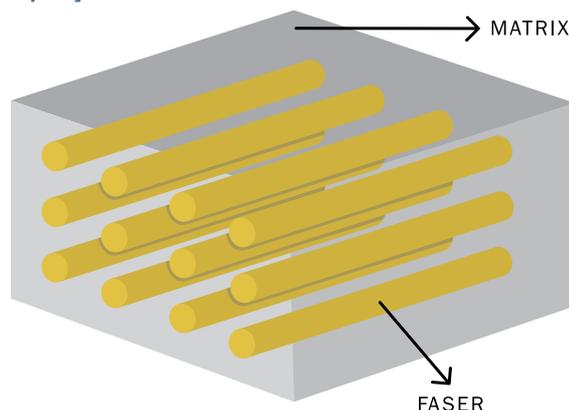
Ortsbewegliche Tanks aus faserverstärkten Kunststoffen haben gegenüber metallenen Tanks unter anderem folgende Vorteile:

- geringeres Gewicht
- Korrosionsbeständigkeit
- keine Notwendigkeit einer zusätzlichen Auskleidung
- geringere thermische Leitfähigkeit
- höhere Schlagfestigkeit
- bessere Reparaturfähigkeit
- geringere Transport-, Herstellungs- und Instandhaltungskosten.

Auf der Basis der im RID/ADR enthaltenen Vorschriften unterbreitete Russland dem UN-Expertenunterausschuss einen Antrag auf Aufnahme von Bestimmungen für den Bau, die Zulassung, die Prüfung und die Verwendung von ortsbeweglichen Tanks aus faserverstärkten Kunststoffen in die UN-Modellvorschriften. Der UN-Expertenunterausschuss begrüßte diesen Antrag und rief eine neue Arbeitsgruppe ins Leben, die sich mit dieser Problematik in den nächsten Jahren beschäftigen wird. Besonderes Augenmerk sollte die Arbeitsgruppe auf folgende Themenbereiche legen:

- Bewertung der Betriebseigenschaften im Vergleich zu metallenen Tanks (mit Fokus auf Spannungsfestigkeit und Ermüdungsbeständigkeit, chemische Verträglichkeit, Alterung, Feuerbeständigkeit und Schlagfestigkeit)
- Beurteilung verschiedener Werkstoffe für Fasern und Harze, einschließlich neuer Technologien

Faserverbundsystem bestehend aus Fasern und Matrix [Quelle: Mark Opitz]



- verschiedene Herstellungsverfahren und Methoden der Leistungsbewertung
- Eignung für verschiedene Klassen von gefährlichen Gütern
- bereits bestehende internationale, regionale oder nationale Vorschriften
- Notwendigkeit spezifischer wiederkehrender Prüfungen, auch nach Reparaturarbeiten und Beschädigungen.

Verabschiedung von Herrn Olivier Kervella

Der UN-Expertenunterausschuss wurde bereits zu Beginn der Sitzung darüber informiert, dass Herr Olivier

Kervella Ende November 2017 in den Ruhestand tritt. Seinem Antrag, im Vorgriff auf eine am 1. Januar 2018 in Kraft tretende UN-Resolution bis zur Vollendung seines 65. Lebensjahres weiterzuarbeiten, war seitens der Personalabteilung nicht stattgegeben worden. Auch die von mehreren Delegationen an den Exekutivsekretär der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa gerichteten diplomatischen Noten, in denen der Wunsch von Herrn Kervella vehement unterstützt wurde und in denen auf die negativen Konsequenzen einer längeren Vakanz dieser Stelle hingewiesen wurde, konnten keine andere Entscheidung herbeiführen.

Der UN-Expertenunterausschuss brachte am Ende der Sitzung seine tiefe Wertschätzung und Dankbarkeit für die von Herrn Kervella geleistete

Arbeit, sein Engagement und seine 35-jährige Tätigkeit für die Vereinten Nationen im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter und des Chemikalienrechts zum Ausdruck. Der UN-Expertenunterausschuss bedauerte den Verlust seines breiten Fachwissens in diesen Bereichen und wünschte ihm viel Erfolg bei seinen neuen Unternehmungen.

Nächste Tagung

Die 53. Tagung wird vom 25. Juni bis 4. Juli 2018 in Genf stattfinden und wird die Arbeiten an der 21. überarbeiteten Ausgabe der UN-Modellvorschriften fortsetzen.

*Jochen Conrad
Katarina Guricová*

ARBEITSGRUPPE DER RECHTSEXPERTEN

Auf der Grundlage des COTIF und im Einklang mit der einschlägigen Praxis der OTIF und anderer zwischenstaatlicher Organisationen wird 2018 eine beratende Arbeitsgruppe aus Rechtsexperten ihre Arbeit aufnehmen.

Rechtliche Grundlagen und praktische Erfordernisse

Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) ist ein bedeutendes zwischenstaatliches Rechtsinstrument, welches für rund fünfzig Staaten in Europa, Asien und Afrika ein einheitliches internationales Eisenbahnrecht bereitstellt. Die Rechtstraditionen und die Organisation des Eisenbahnmarktes können zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten der OTIF stark variieren. Letztere sowohl wirtschaftlich als auch technisch.

Eines der Ziele der OTIF ist es, den internationalen Eisenbahnverkehr in jeder Hinsicht zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern, indem sie einheitliche Rechtsordnungen aufstellt und die Anwendung aller im Rahmen der Organisation geschaffenen Rechtsvorschriften und ausgesprochenen Empfehlungen überwacht (Artikel 2 COTIF). Der *corpus juris* des COTIF gewährleistet Rechtssicherheit und reduziert die Kosten, die aus der Anwendung unterschiedlicher Rechtssysteme und aus sich verändernden Bedürfnissen der Wirtschaft und des Handels entstehen. Es besteht eine klare Notwendigkeit, die Anwendung der geltenden Vorschriften sowohl innerhalb der Organisation als auch extern durch die Stakeholder zu überwachen, zu unterstützen und zu fördern.

Aufgrund der Entwicklung des Eisenbahnmarktes ist die Anpassungsfähigkeit des COTIF gleichermaßen wichtig und muss der Entwicklungsprozess von zwingendem und nicht zwingendem Eisenbahnrecht weiter harmonisiert werden. In Bezug auf das zwingende Eisenbahnrecht bedeutet dies Änderungen und Ergänzungen zum COTIF sowie die Annahme neuer bindender internationaler Verträge

im Rahmen des COTIF (Artikel 2). In Bezug auf das nicht zwingende Eisenbahnrecht hingegen ist die Annahme nicht bindender Empfehlungen, Erklärungen, Verhaltenskodizes usw. gemeint. Zu guter Letzt darf nicht vergessen werden, dass das Völkerrecht nicht in einem vorschrittsleeren Raum existiert, sondern Schnittstellen mit anderen Rechtsbereichen bestehen. Es ist also sowohl rechtlich als auch praktisch ein umfassender interdisziplinärer Entwicklungsansatz erforderlich.

Um die Ziele der Organisation zu erreichen und die Vorteile des COTIF voll auszuschöpfen, sollten eine geeignete institutionelle Struktur und ein geeignetes Überwachungssystem eingerichtet werden. Aus diesem Grund sieht das vom 128. Verwaltungsausschuss (5. Dezember 2017) genehmigte Arbeitsprogramm der OTIF für 2018 - 2019 die Einsetzung einer ständigen Arbeitsgruppe der Rechtsexperten vor. Die Einrichtung dieser Arbeitsgruppe der Rechtsexperten steht auch auf der Tagesordnung des 26. Revisionsausschusses (27. Februar – 1. März 2018).

Aufgabe und Funktionen

Die Arbeitsgruppe der Rechtsexperten wird vorbereitenden und beratenden Charakter haben. Ihre Aufgabe wird darin bestehen, die in Artikel 13 § 1 COTIF genannten Organe in Rechtsfragen zu unterstützen, ihnen so ihre Arbeit zu erleichtern und eine effiziente Verwaltung des Übereinkommens zu sichern. Ihre Tätigkeiten werden sich auf den Rechtsbereich beschränken und sowohl das Völkerrecht als auch das Verkehrsrecht abdecken. Darunter fallen insbesondere auch all diejenigen allgemeinen Rechtsfelder, die für den internationalen Eisenbahn-

verkehr relevant sind. Die speziellen Fachgebiete der Gefahrgutbeförderung, Interoperabilität und Sicherheit, die von den gesondert dafür eingerichteten Ausschüssen und Arbeitsgruppen behandelt werden, zählen hingegen nicht dazu.

Die Arbeitsgruppe verfügt nach dem COTIF über keinerlei besondere Auslegungsbefugnisse in Bezug auf das Übereinkommen oder sonstige Rechtsakte und auch nicht über die Befugnis, bindende Beschlüsse zu fassen. Die Organe der OTIF können ihren Auslegungen oder den von ihr vorgeschlagenen Maßnahmen jedoch folgen. Alle bindenden Beschlüsse müssen somit von den existierenden zuständigen Organen getroffen werden. Änderungen am Grundübereinkommen beispielsweise werden weiterhin vom Revisionsausschuss zu prüfen und von der Generalversammlung zu genehmigen sein. Die Arbeitsgruppe wird den zuständigen Organen in Rechtsfragen also lediglich beratend zur Seite stehen. Letztere bleiben dabei aber völlig frei, dem Ratschlag zu folgen oder nicht.

Die Arbeitsgruppe der Rechtsexperten steht allen Mitgliedern der OTIF und relevanten Interessengruppen (beratende Funktion) offen, insbesondere Verbänden, zwischenstaatlichen Partnerorganisationen und Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Wagenhaltern usw.

Funktionen der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten

- Vorbereitung von Änderungs- oder Ergänzungsentwürfen zum Übereinkommen;
- Beratung und Unterstützung in Rechtsfragen;
- Förderung und Erleichterung der Anwendung und Umsetzung des COTIF;

- Überwachung und Bewertung der Anwendung und Umsetzung des COTIF;
- Agieren als Forum und Reflexionsgruppe für die OTIF-Mitgliedstaaten, wo relevante Rechtsfragen angesprochen und diskutiert werden können.

Arbeitsprogramm

Folgende Themen sollten als Prioritäten in das Arbeitsprogramm 2018-2021 aufgenommen werden:

- Entwicklung eines Systems zur Überwachung und Bewertung der Anwendung und Umsetzung des COTIF

Auf internationaler Ebene sind verschiedene Lösungen angenommen worden, die von individuellen Berichten einzelner Staaten bis zu spezifischen Datenbanken mit relevanten administrativen und gerichtlichen Praktiken reichen. Ein angemessenes Überwachungssystem ist von der Arbeitsgruppe zu beschließen und vorzuschlagen.

- Bewertung der Schnittstellen zwischen Zoll- und Verkehrsvorschriften zur Gewährleistung eines effizienten grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs. Dieses Thema ist im Bereich des Güterverkehrs ganz besonders wichtig

In Artikel 6 § 7 CIM ist festgelegt, dass im Falle einer Beförderung, die das Zollgebiet der Europäischen Union oder das Gebiet, in dem das gemeinsame Versandverfahren angewen-

det wird, berührt, jede Sendung von einem Frachtbrief, der den Erfordernissen des Artikels 7 CIM entspricht, begleitet sein muss.

Der Zollkodex der Union, der am 30. Oktober 2013 in Kraft getreten ist, gilt seit dem 1. Mai 2016. Er ist Teil der Modernisierung des Zollwesens. Eines der dabei verfolgten Hauptziele ist es, alle Zollformalitäten bis zum 31. Dezember 2020 digitalisiert zu haben. Die Verknüpfung zwischen dem Beförderungsvertrag CIM und dem vereinfachten Transitverfahren wird verschwinden. Die Arbeitsgruppe sollte sich dieses Themas annehmen und Vorschläge zu Zollfragen mit Bezug zum Eisenbahngüterverkehr unterbreiten.

- Bewertung der Digitalisierung des internationalen Verkehrs, insbesondere der Beförderungspapiere

Die Europäische Kommission hat beschlossen, im Rahmen des Projekts „Digital Transport and Logistics Forum“ eine Digitalstrategie für den Verkehrs- und Logistiksektor in Europa festzulegen, mit der insbesondere die Nutzung und Anerkennung elektronischer Beförderungsdokumente vorangetrieben werden soll.

Diese Arbeiten könnten auch Auswirkungen auf die ER CIM entfalten, insbesondere auf Artikel 6 § 9, der besagt, dass der Frachtbrief auch in elektronischen Datenaufzeichnungen bestehen kann. Die Arbeitsgruppe könnte eine Strategie zu diesem Thema entwickeln.

- Einheitlicher Vertrag für internationale Zugtrassen

Eine Erhöhung des Anteils der Eisenbahn im Güterverkehr ist nicht vorstellbar, solange der internationale Verkehr nicht wirklich flüssig ist, und insbesondere ein einfacher Mechanismus für die Zuweisung von Trassen eingerichtet wurde. Ausgehend von bestehenden internationalen Vorschriften wie den ER CUI, und dem Modell des auf den ER CUV basierenden AVV folgend, sollte vom Sektor mit Unterstützung der OTIF ein abgestimmter und einheitlicher Rechtsrahmen für die Nutzung internationaler Trassen errichtet werden.

- Sonstige Themen

Die Organe der OTIF und die Mitglieder der Arbeitsgruppe können weitere relevante Themen vorschlagen, Markt-zugangsbedingungen beispielsweise oder die Revision eines bestimmten Anhangs.

Auftakttagung der Arbeitsgruppe

Der Generalsekretär beabsichtigt, die erste Sitzung der Arbeitsgruppe in der ersten Hälfte des Jahres 2018 einzuberufen.

Aleksandr Kuzmenko

VERANSTALTUNGSKALENDER 2018

DATUM	TAGUNGEN	ORT
12. - 16. März	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	UNECE Bern - Schweiz
28. - 30. Mai	9. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses	Bern - Schweiz
30. Mai	55. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter	Bern - Schweiz
31. Mai - 1. Juni	129. Tagung des Verwaltungsausschusses	Bern - Schweiz
12. - 13. Juni	Fachausschuss für technische Fragen, 11. Tagung	Bern - Schweiz

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2018

DATUM	TAGUNGEN	ORG.	ORT
12. - 13. März	Middle East Rail 2018	Regierung der Vereinigten Arabischen Emirate	Dubai
16. - 17. März	Crans Montana Forum über Afrika und Süd-Süd-Zusammenarbeit	Crans Montana Forum	Dakhla - Marokko
22. März	Ausschuss CIM	CIT	Bern - Schweiz
5. April	Internationales Transportforum (ITF), Konferenz „Global Transport Security and Safety“	ITF-OECD – Ministerium für Verkehr der Republik Lettland	Riga - Lettland
10. - 12. April	ADN Redaktions- und Übersetzungskonferenz	ZKR	Straßburg - Frankreich
8. - 10. Mai	10. Weltkongress zum Hochgeschwindigkeitseisenbahnverkehr	UIC	Ankara - Türkei
15. - 18. Mai	Zeitweilige Arbeitsgruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen
15. - 17. Mai	(WP. 15) Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (104. Tagung)	UNECE	Genf - Schweiz
23. - 25. Mai	Internationales Transportforum – Gipfel 2018 „Transport Security and Safety“	ITF-OECD	Leipzig - Deutschland
12. - 13. Juni	Arbeitsgruppe „Zollfragen, die den Verkehr betreffen (WP.30)“	UNECE	Genf - Schweiz
25. Juni - 4. Juli	UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (53. Tagung)	UNECE	Genf - Schweiz
27. - 28. Juni	Ausschuss CIM	CIT	Bern - Schweiz
4. Juli	European Training Centre for Railways (ETCR) -Vorlesung	Collège d'Europe, Eisenbahnagentur der EU	Brügge - Belgien
4. - 5. Juli	CIM/SMGS-Expertengruppe	CIT	Bern - Schweiz

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

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

Es ist ebenfalls möglich, die Zeitschrift auf der Website der OTIF (www.otif.org) unter „Medien“ einzusehen. Wir bedanken uns für Ihre Treue und wünschen viel Spaß beim Lesen!

Die Redaktion

Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Bern

Tel. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11 | info@otif.org | www.otif.org