

GESCHÄFTSBERICHT

20
23



Forum für ein einheitliches
Eisenbahnrecht

RID-Fachausschuss und
Gemeinsame RID/ADR/ADN-
Tagung – Ständige Verbesserung
der Sicherheit bei der Beförderung
gefährlicher Güter

Förderung
einer sicheren technischen
Interoperabilität Gewährleistung
der ordnungsgemäßen Funktion
des Sekretariats und der effizienten
Erbringung von Dienstleistungen für
die Mitgliedstaaten

Sicherstellung
qualitativ hochwertiger
Sprachdienstleistungen

Steigerung der Sichtbarkeit der
OTIF

INHALTSVERZEICHNIS

●	Einführung	1
●	Forum für ein einheitliches Eisenbahnrecht	2
	Internationale Organisationen und Verbände	10
	Förderung und Unterstützung des Beitritts zum COTIF	11
	Ausübung der Depositarfunktion	11
●	Ständige Verbesserung der Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter	12
	Gemeinsame Gefahrgutvorschriften für den Landverkehr	12
	RID-Fachausschuss und seine Ständige Arbeitsgruppe	20
	Zusammenarbeit mit anderen Organisationen	23
●	Gemeinsame Sachverständigengruppe für Koordinierung	26
●	Förderung einer sicheren technischen Interoperabilität	28
	Entwicklungen in Bezug auf die ER APTU	29
	Entwicklungen in Bezug auf die ER ATMF	33
	Entwicklungen in Bezug auf die ER EST	33
	Überwachung und Bewertung der einheitlichen rechtsvorschriften APTU und ATMF	34
	Zusammenarbeit und weiterverbreitung	35
●	Gewährleistung der ordnungsgemäßen Funktion des Sekretariats und der effizienten Erbringung von Dienstleistungen für die Mitgliedstaaten	36
	Haushaltskontrolle und Anpassung der Personalressourcen	36
	Projektmanagement für die Renovierung des Sitzes und den vorübergehenden Umzug des Sekretariats	39
	Vorbereitung des Inkrafttretens des Protokolls von Luxemburg	42
●	Sicherstellung qualitativ hochwertiger sprachdienstleistungen	44
	Rechtzeitige Ablieferung qualitativ hochwertiger Übersetzungen	44
	Terminologiedatenbank und Redaktionsregeln	50
	Dolmetschen	51
●	Steigerung der Sichtbarkeit der OTIF	52
	Veröffentlichungen der OTIF	53
	Digitale Werkzeuge	57

Abkürzungen

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

DAK

Digitale automatische Kupplung

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

ETV

Einheitliche technische Vorschrift

ETV WAG

ETV Güterwagen

EU

Europäische Union

GCC

Golf-Kooperationsrat

GD MOVE

Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission

GEN

Allgemeine Vorschriften

INF

Infrastruktur

IRS

International Railway Solutions

JCGE

Gemeinsame Sachverständigengruppe für Koordinierung

LOC&PAS

Lokomotiven und Personenwagen

MS

Mitgliedstaat(en)

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

Transport Corridor Europe-Caucase-Asie

TSI

Technische Spezifikation für die Interoperabilität (Europäische Union)

UIC

Internationaler Eisenbahnverband

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

VS

Vertragsstaat(en)

WG TECH

Arbeitsgruppe Technik des Fachausschusses für technische Fragen

WZO

Weltzollorganisation



Einführung

Wolfgang KÜPPER

Der Geschäftsbericht für das Jahr 2023 schließt das Arbeitsprogramm 2022-2023 ab.

Das Arbeitsprogramm 2022-2023 enthielt erstmals folgende „Übergeordnete Ziele“ zusätzlich zu den Beiträgen der einzelnen Abteilungen:

- Beschlüsse der 15. Generalversammlung
- Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten
- Komplementarität von Arbeitsprogramm und Langfriststrategie
- Personelle und finanzielle Ressourcen
- Digitalisierung
- Angemessene Arbeitsmethoden für das Sekretariat der OTIF

In allen diesen Bereichen wurden wesentliche Fortschritte erzielt. So lag ein Schwerpunkt der Arbeiten des Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit auf Maßnahmen zur Überwachung und Bewertung der Rechtsinstrumente der OTIF.

Ich hoffe zudem sehr, dass die Langfriststrategie nach erneuter intensiver Diskussion in der 16. Generalversammlung im September 2024 verabschiedet werden kann und diese Strategie zukünftig eine wesentliche Ergänzung zum zweijährigen Arbeitsprogramm und zu dem jährlichen Geschäftsbericht der OTIF bilden wird.

Wesentliche Fortschritte gab es aber auch z. B. im Personalbereich durch die Auflösung des Beförderungsstaus im Sekretariat und durch die umfassende Ermöglichung von Telearbeit.

Aus den Arbeiten der Abteilungen möchte ich zwei Ereignisse besonders erwähnen:

Zum einen die Feierlichkeiten zum 130. Geburtstag der ER CIM und zum 95. Geburtstag der ER CIV sowie den Leitfaden für einen geschlechtergerechten Sprachegebrauch. Ein schöner Spannungsbogen!

Hervorzuheben ist, dass alle diese Arbeiten parallel zu dem Abschluss der intensiven Planungsphase zur Renovierung des Sitzes der OTIF und dem Umzug des Sekretariats in die temporären Geschäftsräume erfolgten. Im Eisenbahnerjargon erfolgte all dies „über dem rollenden Rad“.

Doch brachte das Jahr 2023 auch unvorhersehbare Entwicklungen, die den Eisenbahnbereich unmittelbar betrafen und deren Folgen für die OTIF noch nicht absehbar sind, so etwa im geopolitischen Bereich mit der Fortsetzung des Krieges in der Ukraine.

Eine - positive - Dynamik erfolgte im Bereich des Luxemburg Protokolls, wo siebzehn Jahre nach dessen Verabschiedung nun endlich das Inkrafttreten mit der neuen Aufgabe des Sekretariats der Aufsichtsbehörde für die OTIF zur Realität geworden ist.

Ein Forum für einheitliches Eisenbahnrecht

Aleksandr KUZMENKO

Leiter der Rechtsabteilung

In diesem Teil des Geschäftsberichtes wird über die Arbeit der Rechtsabteilung des Sekretariates der OTIF und die Arbeit des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit berichtet.

Die Rechtsabteilung befasste sich mit verschiedenen Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Ausübung von Depositarfunktionen, dem Beitritt zum Übereinkommen sowie der Auslegung und Anwendung des Übereinkommens und der folgenden Anhänge: ER CIV, ER CIM, ER CUV und ER CUI.

Der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit arbeitet auf der Grundlage seines Arbeitsprogramms 2022–2024, das auf seiner ersten Tagung angenommen wurde und regelmäßig aktualisiert wird. 2023 tagte er zweimal. Die 4. Tagung fand vom 18. bis 20. April 2023 in Bern in hybrider Form statt, die 5. Tagung vom 7. bis 9. November 2023 in Bern in Präsenz.

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

Gemäß seinem Arbeitsprogramm 2022–2024 überprüfte der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit die OTIF- und völkerrechtlichen Vorschriften und die einschlägige Praxis in Bezug auf die Suspendierung und Beendigung von Verträgen und Mitgliedschaften (einschließlich der Einschränkung bestimmter Rechte).

Im Anschluss an erste Diskussionen bei seiner 3. und 4. Tagung vertiefte der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit bei seiner 5. Tagung seine Beratungen und beschloss, die Prüfung der Frage, ob das COTIF geändert werden sollte, um zusätzliche Bestimmungen über die Suspendierung und Beendigung des COTIF und/oder der Mitgliedschaft in der OTIF eines bestimmten Mitgliedstaats aufzunehmen, fortzusetzen. Hierzu beschloss der Ad-hoc-Ausschuss die Einsetzung einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe zur Ausarbeitung eines Vorschlags für grundlegende Regelungsprinzipien oder eines entsprechenden Änderungsentwurfs zum COTIF. Bei der 6. Tagung wird der Ad-hoc-Ausschuss die Ergebnisse der Ad-hoc-Arbeitsgruppe prüfen.

Rechtsfragen: Verwendung elektronischer Signaturen in der offiziellen Kommunikation zwischen der OTIF und ihren Mitgliedern

In Übereinstimmung mit seinem Arbeitsprogramm 2022–2024 prüfte der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit die rechtlichen Anforderungen für die Verwendung und Akzeptanz von elektronisch signierten Dokumenten (Vollmachten, Briefe, Genehmigungen, Vorbehalte, Depositarmitteilungen usw.) in der offiziellen Kommunikation zwischen der OTIF und ihren Mitgliedern.

Auf seiner 5. Tagung befasste sich der Ad-hoc-Ausschuss auf der Grundlage eines von der Rechtsabteilung erstellten Konzeptpapiers mit der Verwendung elektronischer Dokumente im öffentlichen internationalen Schriftverkehr sowie mit einschlägigen nationalen und regionalen Initiativen. Auf derselben Tagung beschloss der Ad-hoc-Ausschuss nach eingehender Diskussion, dass das Sekretariat unter Berücksichtigung der folgenden allgemeinen Grundsätze eine Empfehlung zur Prüfung und Annahme durch den Ad-hoc-Ausschuss ausarbeiten sollte:

- Der offizielle Schriftverkehr zwischen der OTIF und ihren Mitgliedern sollte 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.

Zu seiner 6. Tagung wird dem Ad-hoc-Ausschuss eine Empfehlung zur Verwendung elektronischer Signaturen im offiziellen Schriftverkehr zwischen der OTIF und ihren Mitgliedern zur Annahme vorgelegt.

Rechtsfragen: Anwendung der ER CUI auf Serviceeinrichtungen

In Übereinstimmung mit seinem Arbeitsprogramm 2022–2024 hatte der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit die Aufgabe, die Frage der Anwendung der ER CUI auf Serviceeinrichtungen zu prüfen. Insbesondere war zu klären, ob und in welchem Umfang die ER CUI Anwendung finden.

Auf seiner 4. Tagung befasste sich der Ad-hoc-Ausschuss mit einem Konzeptpapier, das einige allgemeine Überlegungen zu den ER CUI, einen kurzen Überblick über die geltenden Auslegungsregeln und eine Prüfung des Anwendungsbereichs der ER CUI enthielt. Auf seiner 5. Tagung nahm der Ad-hoc-Ausschuss eine beratende Stellungnahme zur Auslegung der ER CUI an. Folgende Schlussfolgerungen wurden in der Stellungnahme gezogen:

- Die ER CUI gelten für jeden Vertrag über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der ER CIV und der ER CIM. Das in den OTIF-Mitgliedern geltende öffentliche Recht betreffend die Eisenbahninfrastruktur und den Zugang zu ihr wird durch die ER CUI nicht berührt, sondern durch dieses Recht ergänzt.
- Eine grenzüberschreitende Infrastrukturnutzung kann auf zweierlei Art erfolgen, entweder durch eine grenzüberschreitende Fahrwegkapazität oder durch aufeinander folgende nationale Fahrwegkapazitäten, die für den Betrieb eines Zuges zwischen zwei Orten erforderlich sind.
- Zur Vermeidung von Konflikten zwischen den beiden Rechtssystemen und um die Anwendung der ER CUI zu ermöglichen, ist eine harmonisierte und komplementäre Auslegung der ER CUI und des in den OTIF-Mitgliedern geltenden öffentlichen Rechts erforderlich. Eine Definition der Eisenbahninfrastruktur in den ER CUI, die über die entsprechende Definition im internen Recht hinausgeht, würde dazu führen, dass der Anwendungsbereich des Nutzungsvertrages über die Eisenbahninfrastruktur, zu der Zugang gewährt wird, hinausgeht, was widersprüchlich wäre. Die Bestimmung dessen, was „Eisenbahninfrastruktur“ im Sinne der ER CUI ist, sollte daher in zwei Schritten erfolgen. Zum einen bestimmt das im OTIF-Mitglied angewandte öffentliche Recht, was Eisenbahninfrastruktur ist und welche Zugangsbedingungen gelten. Zum anderen kann nur Eisenbahninfrastruktur im Sinne des anwendbaren öffentlichen Rechts eines OTIF-Mitgliedes, die die Anforderungen des Artikels 3 Buchst. a) ER CUI erfüllt, Gegenstand eines Nutzungsvertrages gemäß den ER CUI sein.

Rechtsfragen: Verwendung geschlechtergerechter Sprache bei der OTIF

Gemäß seinem Arbeitsprogramm 2022–2024 prüfte der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit die Einführung einer geschlechtergerechten Sprache in den Rechtsinstrumenten der OTIF.

Unter Berücksichtigung der Diskussion und der Beschlüsse auf der 1. und 2. Tagung prüfte der Ad-hoc-Ausschuss auf seiner 4. Tagung den Entwurf eines Leitfadens für einen geschlechtergerechten Sprachgebrauch, einige allgemeine Grundsätze für die Verwendung geschlechtergerechter Sprache in einschlägigen Rechtsinstrumenten und mögliche Wege zur Sicherstellung, dass der Leitfaden ein lebendiges Instrument bleibt, wobei die Mitglieder der OTIF bei Aktualisierungsbedarf des Leitfadens konsultiert werden. Nach eingehender Prüfung beschloss der Ad-hoc-Ausschuss wie folgt, er

- bekräftigte die bei seiner 2. Tagung getroffene Schlussfolgerung, dass die Rechtsinstrumente der OTIF keine diskriminierende Wirkung haben;
- bekräftigte den bei seiner 2. Tagung gefassten Beschluss, die Verwendung einer geschlechtergerechten Sprache in den Rechtsinstrumenten der OTIF grundsätzlich zu unterstützen;
- bekräftigte die bei seiner 2. Tagung angestellten Überlegungen, wonach die Einführung einer geschlechtergerechten Sprache zunächst auf Bestimmungen in Rechtsinstrumenten des bindenden und nicht bindenden institutionellen Rechts beschränkt werden sollte, die sich an natürliche Personen richten oder sich auf bestimmte Rollen, Funktionen oder Positionen beziehen, einschließlich Stellenausschreibungen;
- empfahl, dass geschlechtergerechte Sprache in einschlägigen Rechtsinstrumenten nur unter der Voraussetzung verwendet werden sollte, dass die Klarheit, Lesbarkeit, Rechtssicherheit und Kohärenz der Texte in den drei Arbeitssprachen der OTIF gewährleistet ist;
- empfahl, dass geschlechtergerechte Sprache in einschlägigen Rechtsinstrumenten einheitlich verwendet werden sollte;
- empfahl, dass das Sekretariat die konsequente Verwendung geschlechtergerechter Sprache in den einschlägigen Rechtsinstrumenten durch einen Leitfaden zum geschlechtergerechten Sprachgebrauch sicherstellen sollte. Das Sekretariat wird diesen Leitfaden herausgeben und bei Bedarf in Absprache mit den OTIF-Mitgliedern auf dem neuesten Stand halten;
- erkannte an, dass die Anwendung des rechtlich nicht bindenden Leitfadens für geschlechtergerechten Sprachgebrauch in der OTIF in keiner Weise Auswirkungen auf die Rechtsordnung der OTIF-Mitglieder haben darf.

Im Anschluss an eine Konsultation der OTIF-Mitglieder veröffentlichte das Sekretariat den [Leitfaden für einen geschlechtergerechten Sprachgebrauch](#).

Rechtsfragen: Digitalisierung im internationalen Verkehr, insbesondere der Beförderungspapiere im Güterverkehr

Gemäß seinem Arbeitsprogramm 2022–2024 überwachte und bewertete der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit, wie die Digitalisierung beziehungsweise welche ihrer spezifischen Aspekte durch die OTIF unterstützt und/oder geregelt werden sollten.

Auf seiner 5. Tagung setzte der Ad-hoc-Ausschuss die auf seiner 2. und 3. Tagung begonnenen Diskussionen fort und befasste sich insbesondere mit einem Konzeptpapier der Rechtsabteilung. Zweck dieses Konzeptpapiers war es, die notwendigen Hintergrundinformationen und Analysen zu liefern, um die Eignung der Regelung des internationalen Beförderungsvertrags unter den ER CIM für den papierlosen Verkehr zu beurteilen. Auf seiner 5. Tagung prüfte der Ad-hoc-Ausschuss das Konzeptpapier und beauftragte das Sekretariat für die 6. oder 7. Tagung ein analytisches Arbeitsdokument zu möglichen Änderungen der ER CIM zur Erleichterung der Verwendung elektronischer Beförderungspapiere im Eisenbahnverkehr vorzubereiten. Das Sekretariat beabsichtigt, ein solches analytisches Arbeitspapier zur Prüfung auf der 7. Tagung vorzulegen, falls das Mandat verlängert wird.

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

In Übereinstimmung mit seinem Arbeitsprogramm 2022–2024 prüfte der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit die rechtlichen Voraussetzungen zur Gewährleistung des rechtlichen Schutzes des Namens, der Abkürzung, des Logos und der Werke der OTIF und legte entsprechende Maßnahmen fest. Die Rechtsabteilung des Sekretariats erstellte ein Konzeptpapier, das die notwendigen Hintergrundinformationen und Analysen über mögliche Maßnahmen zur Verbesserung des rechtlichen Schutzes des Namens, der Abkürzung, des Logos und der Werke der OTIF enthält.



Nach der Prüfung des Konzeptpapiers auf seiner 5. Tagung beschloss der Ad-hoc-Ausschuss wie folgt, er

- beauftragte das Sekretariat unter Berücksichtigung der verschiedenartigen von der OTIF veröffentlichten Dokumente mit der Ausarbeitung einer Urheberrechtspolitik, gegebenenfalls auch mit Veröffentlichung im Open-Access-Verfahren;
- vertrat die Auffassung, dass die Generalversammlung das Logo und die Flagge der OTIF genehmigen und einen Leitfaden über die Verwendung des Namens, der Abkürzung, des Logos und der Flagge der OTIF annehmen sollte;
- beauftragte das Sekretariat mit der Ausarbeitung eines Entwurfs von Richtlinien für die Verwendung des Namens, der Abkürzung, des Logos und der Flagge der OTIF, die bei der nächsten Tagung des Ad-hoc-Ausschusses diskutiert werden sollen;
- beauftragte das Sekretariat, die Eintragung des „Wappens“ der OTIF gemäß Artikel 6^{ter} der Pariser Verbandsübereinkunft zum Schutz des gewerblichen Eigentums vorzunehmen.

Es wird erwartet, dass der Ad-hoc-Ausschuss bei seiner 6. Tagung den rechtlichen Schutz des Namens, der Abkürzung, des Logos und der Werke der OTIF weiter prüfen wird.

Internationale Zusammenarbeit: Handbuch zum COTIF und dessen Umsetzung und Anwendung durch internationale Verbände

In Übereinstimmung mit seinem Arbeitsprogramm 2022–2024 klärte der Ad-hoc-Ausschuss die Rollen und Zuständigkeiten der internationalen Verbände in Bezug auf die Umsetzung und Anwendung des COTIF mit dem Ziel der Förderung und Erleichterung der einheitlichen Umsetzung und Anwendung des COTIF.

Auf seiner 5. Tagung prüfte der Ad-hoc-Ausschuss das von der Rechtsabteilung des Sekretariats ausgearbeitete Konzept eines Handbuchs zum COTIF und dessen Umsetzung und Anwendung. Ziel des Handbuchs zum COTIF und dessen Umsetzung und Anwendung durch die internationalen Verbände ist es, das durch das COTIF geschaffene Eisenbahnrecht in seinen Grundzügen zu erläutern und die verschiedenen Rollen und Zuständigkeiten der internationalen Verbände aufzuzeigen, die zur Anwendung des COTIF im Eisenbahnalltag beitragen. Es soll den OTIF-Mitgliedern, den an einem Beitritt zum COTIF interessierten Staaten und vor allem ihren jeweiligen Eisenbahnakteuren als praktisches Nachschlagewerk dienen. Auch soll es bestehende Dokumente, insbesondere die konsolidierten Erläuternden Bemerkungen zum COTIF, nicht ersetzen oder wiederholen.

Im Anschluss an die Prüfung des Konzepts des Handbuchs auf seiner 5. Tagung beauftragte der Ad-hoc-Ausschuss das Sekretariat, gemeinsam mit interessierten Verbänden ein Handbuch zum COTIF (Vertragsrecht) und dessen Umsetzung und Anwendung durch internationale Verbände zu erarbeiten und zu veröffentlichen. Das Handbuch sollte informativen Charakter haben. Das Sekretariat der OTIF und die internationalen Verbände sollten sicherstellen, dass das Handbuch als „lebendes“ Instrument konstant auf dem neuesten Stand gehalten wird. Das Sekretariat sollte die Kontaktstellen des Ad-hoc-Ausschusses vor der Veröffentlichung der ersten Ausgabe, vor der Annahme wesentlicher Änderungen an späteren Ausgaben und immer dann, wenn es dies für sinnvoll erachtet, konsultieren. Die Aktualisierung des Handbuchs oder die Hinzufügung von Informationen über internationale Verbände und deren Instrumente und Werkzeuge stellt keine wesentliche Änderung des Handbuchs dar.

Es wird erwartet, dass der Ad-hoc-Ausschuss bei seiner 6. Tagung weitere Fragen im Zusammenhang mit dem Handbuch prüfen wird.

Langfriststrategie

Gemäß seinem Arbeitsprogramm 2022–2024 unterstützte der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit den Generalsekretär bei der Ausarbeitung einer Langfriststrategie auf der Grundlage des Beschlusses der 15. Generalversammlung.

Auf seiner 4. Tagung empfahl der Ad-hoc-Ausschuss dem Generalsekretär für die Langfriststrategie der OTIF folgende Struktur:

- *Vision*: Als internationales Forum sollte die OTIF als zentraler Akteur entscheidend dazu beitragen, die Eisenbahn zum Rückgrat eines nachhaltigen und nahtlosen internationalen Verkehrssystems zu machen.
- *Ziel*: Förderung, Verbesserung und Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs in jeder Hinsicht (siehe Artikel 2 COTIF).
- 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

Bei derselben Tagung überarbeitete der Ad-hoc-Ausschuss den auf der 2. Tagung angenommenen Aktionsplan für die Entwicklung der Langfriststrategie der OTIF. Bei seiner 5. Tagung empfahl der Ad-hoc-Ausschuss dem Generalsekretär, die Beschreibung der strategischen Ziele und Maßnahmen auf der Grundlage der Diskussion auf der Tagung zu aktualisieren. Im Einklang mit dem überarbeiteten Aktionsplan wird der Ad-hoc-Ausschuss auf seiner 6. Tagung den Generalsekretär abschließend zu dem Entwurf der Langfriststrategie beraten, der der Generalversammlung auf ihrer ordentlichen Tagung im September 2024 zur Prüfung und Entscheidung vorgelegt werden soll.

Die ER CIM und CIV: Erfahrungsrückblick und Zukunftsperspektiven

Im Rahmen der 5. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses fand eine Jubiläumsveranstaltung mit dem Titel „Die ER CIM und CIV: Erfahrungsrückblick und Zukunftsperspektiven“ statt, die überaus erfolgreich war. Bei dieser Veranstaltung wurde eine Reihe von Themen zur Diskussion gestellt, darunter eine mögliche Überarbeitung der ER CIV und der ER CIM.

Diese Themen sollten als Grundlage für die Überlegungen zum Arbeitsprogramm des Ad-hoc-Ausschusses für die Jahre 2025–2027 dienen, falls die Generalversammlung im September 2024 eine Verlängerung seines Mandats beschließen sollte.

INTERNATIONALE ORGANISATIONEN UND VERBÄNDE

Die Erreichung der Ziele der OTIF hängt unter anderem von einer wirksamen und effizienten Zusammenarbeit mit relevanten internationalen Organisationen und Verbänden ab. Die meisten von ihnen sind entweder registrierte Interessengruppen oder Beobachter mit ständigem Beobachterstatus im Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit. Besonders erwähnenswert ist 2023 die Zusammenarbeit mit den folgenden internationalen Organisationen und Verbänden (in alphabetischer Reihenfolge ihrer Akronyme und abgekürzten Titel): CIT, ECO, GCC, OECD, OSShD, TRACECA, RNE, UIC, UNCITRAL, UNECE und UNESCAP.

FÖRDERUNG UND UNTERSTÜTZUNG DES BEITRITTS ZUM COTIF

51 Staaten und eine regionale Organisation für wirtschaftliche Integration sind Mitglied der OTIF: 47 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 Staatsgebiet 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. Das Sekretariat und insbesondere die Rechtsabteilung beraten weiterhin verschiedene Interessenten zum Beitrittsverfahren (Vollmitgliedschaft, Mitgliedschaft von regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration und assoziierte Mitgliedschaft) und klären über die Vorteile einer Mitgliedschaft auf. Im Jahr 2020 hatte die Republik Moldau das Beitrittsverfahren zum COTIF eröffnet. Im Jahr 2023 setzte das Sekretariat seine Beratung der Republik Moldau hinsichtlich der Erfüllung aller formalen Anforderungen zur Einleitung des förmlichen Beitrittsverfahrens gemäß Artikel 37 COTIF fort. Auch die Arbeiten mit dem Kooperationsrat der Arabischen Staaten des Golfes (GCC), der den Aufbau eines integrierten regionalen Eisenbahnnetzes zwischen seinen Mitgliedsstaaten (Bahrain, Katar, Kuwait, Oman, Saudi-Arabien und Vereinigte Arabische Emirate) anstrebt, kamen ein gutes Stück voran.

AUSÜBUNG DER DEPOSITARFUNKTION

Depositär des COTIF ist der Generalsekretär. Die Depositärfunktionen sind administrativer, nicht politischer Natur. Zu einem gewissen Grad umfassen diese Aufgaben auch die neutrale Ausführung von Kontroll- und Überwachungstätigkeiten. Im Jahr 2023 gab der Depositär Depositärrmitteilungen heraus, die insbesondere Folgendes betrafen:

- Genehmigung der von der 12. und 13. Generalversammlung angenommenen Änderungen am COTIF;
- Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV und CIM;
- Liste der Eisenbahnstrecken CIV und CIM.

ÜBERBLICK ÜBER DIE 2023 DURCHGE- FÜHRTEN TAGUNGEN

4. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit

18.–20. April in Bern (hybrid)

5. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit

7.–9. November in Bern (Präsenzveranstaltung)

Ständige Verbesserung der Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter

Jochen CONRAD
Leiter der Abteilung Gefahrgut

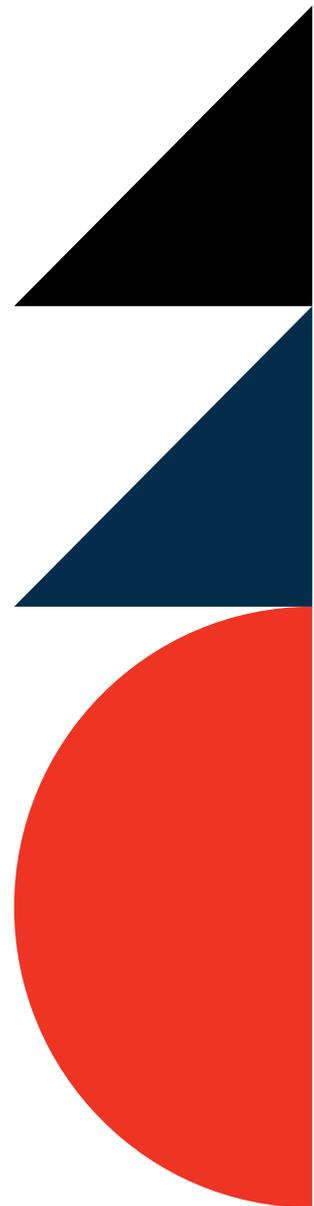
Zum 1. Januar 2023 ist die aktuelle Ausgabe des RID in Kraft getreten. Mit dem Ablauf der sechsmonatigen Übergangsvorschrift am 30. Juni 2023 wurde die RID-Ausgabe 2021 endgültig abgelöst.

In der Abteilung für die Beförderung gefährlicher Güter stand im Geschäftsjahr der Abschluss der alle zwei Jahre stattfindenden Revision der Gefahrgutvorschriften im Vordergrund. Verschiedene Entscheidungen mussten allerdings noch von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im März 2024 getroffen werden, bevor der RID-Fachausschuss bei seiner Sitzung im Mai 2024 alle Änderungen endgültig verabschiedete.

GEMEINSAME GEFAHRGUTVORSCHRIFTEN FÜR DEN LANDVERKEHR

Die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung des RID Fachausschusses der OTIF und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) der Transportabteilung der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) 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 UNECE wahrgenommen.

Die Gemeinsame Tagung hat 2023 eine einwöchige Hybrid-Sitzung, bei der eine persönliche Teilnahme als auch eine Teilnahme aus der Ferne ermöglicht wurde, und eine eineinhalbwöchige Präsenzsitzung abgehalten.



Die Gemeinsame Tagung befasste sich hauptsächlich mit der Harmonisierung des RID, des ADR und des ADN mit der 23. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter. Ziel der Harmonisierung mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter ist es, soweit wie möglich, über gleiche Vorschriften für alle Verkehrsträger zu verfügen, um den intermodalen Gefahrguttransport zu erleichtern. Vorbereitet wurden diese Arbeiten durch eine zweitägige Ad-hoc-Arbeitsgruppe, die gemeinsam von den Sekretariaten der UNECE und der OTIF organisiert wurde. Unter den daraus resultierenden zahlreichen Änderungen lassen sich die nachfolgenden Themen hervorheben:

Aufnahme von Vorschriften für die Beförderung von Natrium-Ionen-Batterien

Natrium-Ionen-Batterien stellen eine kostengünstige Alternative zu Lithium-Ionen-Batterien dar, weil der Rohstoff Natrium nahezu unbegrenzt zur Verfügung steht. 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 einer Batterie während der Beförderung hat.

In Zusammenhang mit der Aufnahme von Vorschriften für die Beförderung von Natrium-Ionen-Batterien werden zwei neue UN-Nummern vorgesehen und die bisherige UN-Nummer 3292 auf Batterien begrenzt, die Natrium oder Natriumlegierungen enthalten. Grundlegende Anforderungen an Natrium-Ionen-Batterien werden in die Klassifizierungsvorschriften des Teils 2 aufgenommen. Prinzipiell werden alle Sondervorschriften, Verpackungsanweisungen und Kennzeichnungs- und Bezettelungsvorschriften, die für Lithiumbatterien gelten, auch für Natrium-Ionen-Batterien zur Anwendung gebracht. Allerdings wird zusätzlich eine neue Sondervorschrift aufgenommen, die der von Natrium-Ionen-Batterien ausgehenden geringeren Gefahr Rechnung trägt und die Bedingungen enthält, unter denen die übrigen Vorschriften des RID/ADR/ADN nicht angewendet werden müssen. Prüfvorschriften für Natrium-Ionen-Zellen und -Batterien sind im Handbuch Prüfungen und Kriterien enthalten.

Der zweijährige Revisionszyklus des RID hat sich in diesem Fall als zu lang erwiesen, so dass zur Überbrückung der Zeit bis zur Inkraftsetzung am 1. Januar 2025 eine multilaterale Sondervereinbarung initiiert wurde, um für das in verschiedenen RID-Vertragsstaaten bestehende Transportbedürfnis für diese Batterien eine einheitliche rechtliche Grundlage zu schaffen.



Fahrzeuge, die durch Batterien angetrieben werden

Ein Bereich, in dem es insbesondere durch die Verwendung von Lithium-Ionen-Batterien zu bedeutenden Innovationen gekommen ist, umfasst Geräte für die persönliche Mobilität, wie z. B. E-Bikes, E-Scooter, E-Skateboards und andere leichte Fahrzeuge. Diese leichten Fahrzeuge werden in der Regel vom Hersteller und von den Vertriebszentren in Kartons verpackt und versandt.

Für Fahrzeuge, die durch Lithium-Ionen-Batterien, Lithium-Metall-Batterien oder Natrium-Ionen-Batterien angetrieben werden, wurden die neuen UN-Nummern 3556, 3557 und 3558 aufgenommen. Für die Beförderung dürfen Teile des Fahrzeugs vom Rahmen abgebaut werden, damit sie besser in die Verpackung passen. Davon ausgenommen ist jedoch die Batterie, die am Rahmen des Fahrzeugs verbleiben muss. Diese Fahrzeuge unterliegen nicht den Vorschriften für die Kennzeichnung und Bezeichnung des Kapitels 5.2, wenn sie nicht vollständig von Verpackungen umschlossen sind, die eine leichte Identifizierung verhindern. Eine neue Verpackungsanweisung lässt auch nicht bauartgeprüfte Verpackungen zu und enthält Anforderungen für eine unverpackte Beförderung. Die bisherige UN-Nummer 3171 gilt nur noch für Fahrzeuge und Geräte, die durch Nassbatterien, Batterien mit Natrium oder Batterien mit Natriumlegierungen angetrieben und mit diesen Batterien im eingebauten Zustand befördert werden.

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. Momentan wird dieser Stoff unter der Sammeleintragung UN 3161 Verflüssigtes Gas, entzündbar, n.a.g. befördert. Diese Sammeleintragung berücksichtigt allerdings nicht die pyrophoren Eigenschaften von Disilan, was insbesondere für den Luftverkehr von Bedeutung ist, da pyrophore Stoffe weder in Passagier- noch in Frachtflugzeugen befördert werden dürfen.

Für Disilan wurde die neue weltweit geltende UN-Nummer 3553 vergeben. In der für Gase geltenden Verpackungsanweisung P 200 werden gasdichte Verschlüsse für die Ventilöffnungen von Druckgefäßen gefordert.

Gegenstände, die Gallium enthalten

Gallium eignet sich in vielen Anwendungen als Ersatz für Quecksilber. Ersatzprodukte zu quecksilberhaltigen Erzeugnissen tragen dazu bei, schädliche Quecksilberemissionen zu reduzieren. Für Gallium in hergestellten Geräten wird die neue UN-Nummer 3554 in die Gefahrgutvorschriften aufgenommen, der dieselben Beförderungsvorschriften zugeordnet werden, die momentan für UN 3506 Quecksilber in hergestellten Geräten gelten.

Feuerlöschgeräte, die einen pyrotechnischen Stoff enthalten

Aerosol-Löschsysteme bieten im Vergleich zu herkömmlichen Löschsystemen erhebliche Vorteile, 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.

Diese Geräte werden in der Regel durch einen pyrotechnischen Satz aktiviert, wodurch ein Feuerlöschmittel (oder -aerosol) freigesetzt wird. Für Feuerlöschmittel-Dispergiervorrichtungen werden zwei neue UN-Nummern aufgenommen. Die UN-Nummer 0514 gilt für Gegenstände, welche die Kriterien für die Unterklasse 1.4 Verträglichkeitsgruppe S erfüllen, die UN-Nummer 3559 für Gegenstände, welche die Ausschlusskriterien für die Klasse 1 erfüllen. In der neuen Sondervorschrift 407 wird festgelegt, welche der beiden UN-Nummern jeweils zu verwenden ist. So darf die UN-Nummer 3559, die der Klasse 9 zugeordnet ist, nur mit Zustimmung der zuständigen Behörde des Herstellungslandes verwendet werden, wobei nachzuweisen ist, dass das Löschmittel sicher in normal genutzten Räumen eingesetzt werden kann.

Erweiterte Verwendung von Recycling-Kunststoffen

Um den 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) Rechnung zu tragen, soll die Möglichkeit der Verwendung von Recycling-Kunststoffen bei der Herstellung von Gefahrgutverpackungen weiter ausgedehnt werden. Die Begriffsbestimmung von „Recycling-Kunststoffe“ wurde so geändert, dass nicht nur Kunststoffe aus Industrieverpackungen, deren Ursprung und Verwendung sehr gut bekannt sind, sondern auch Kunststoffe aus Verpackungen, deren Herkunft und Verwendung weniger gut bekannt sind, z. B. aus Haushaltssammlungen, verwendet werden dürfen.

Wegen der hohen Anforderungen an Verpackungen für gefährliche Güter wird besonderer Wert darauf gelegt, dass jede Charge Recycling-Kunststoff eine homogene Zusammensetzung aufweisen muss, deren Eigenschaften innerhalb des vorgeschriebenen Spezifikationsbereichs liegen. Im Rahmen eines Qualitätssicherungsprogramms muss aufgezeichnet werden, aus welchen Kunststoffen die Recycling-Kunststoffe gewonnen wurden. Darüber hinaus muss bekannt sein, wie und für welche Füllgüter diese Kunststoffe zuvor eingesetzt waren.

Neben der Harmonisierung mit den UN-Modellvorschriften diskutierte die Gemeinsame Tagung mehrere Fragen, die nur den Landverkehr betreffen. Dabei können folgende Punkte hervorgehoben werden:

Beförderung von geschmolzenem Aluminium der UN-Nummer 3257

Aluminium wird von den Hütten zu den weiterverarbeitenden Betrieben, insbesondere der Automobilindustrie, in geschmolzenem Zustand befördert, um ein erneutes energieintensives Erhitzen des erkalteten Metalls zu vermeiden. Der Schmelzpunkt von Aluminium liegt bei etwa 660 °C. Für die Beförderung werden isolierte Behälter, sogenannte Tiegel, verwendet,

die eine feuerfeste Auskleidung haben. Wegen seiner hohen Temperatur gilt geschmolzenes Aluminium als Gefahrgut. Es ist der UN-Nummer 3257 Erwärmter flüssiger Stoff, n.a.g. der Klasse 9 zugeordnet. Es wird derzeit entsprechend der Sondervorschrift VC 3 in Unterabschnitt 7.3.3.1 RID/ADR unter den von der zuständigen Behörde des Ursprungslandes festgelegten Bedingungen befördert.

Im RID/ADR 2025 werden nun in einer Sondervorschrift für die Beförderung in loser Schüttung Bestimmungen für den Bau, die Prüfung und die Kennzeichnung von Tiegeln, in denen das geschmolzene Aluminium eingefüllt wird, aufgenommen. So muss beispielsweise die Isolierung der Tiegel gewährleisten, dass die Oberflächentemperatur 130 °C nicht überschreitet. Darüber hinaus darf ein Berühren der Tiegel durch Personen unter normalen Beförderungsbedingungen nicht möglich sein. Straßenfahrzeuge für die Beförderung der Tiegel müssen mit einer Fahrzeugstabilisierungsfunktion ausgerüstet sein.

Beförderung von Abfällen

Die Gemeinsame Tagung hat ihre Arbeit fortgesetzt, für verschiedene Bestimmungen, die bei der Beförderung gefährlicher Abfälle nicht ohne Schwierigkeiten erfüllt werden können, gewisse Erleichterungen herbeizuführen:

– Beförderung asbesthaltiger Abfälle

Die Beförderung in loser Schüttung von asbesthaltigen Abfällen, die der UN-Nummer 2212 (Asbest, Amphibol) oder 2590 (Asbest, Chrysotyl) zugeordnet sind, ist momentan nicht zugelassen. Wenn Asbestfasern während der Beförderung freigesetzt werden können, ist derzeit nur eine Beförderung im verpackten Zustand zugelassen.

Bei einer Reihe von 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 zu beseitigenden Mengen und auch die Größe der einzelnen Bruchstücke machen eine Anwendung der Verpackungsanweisungen sehr schwierig. Darüber hinaus haben die für den Arbeitsschutz zuständigen Behörden festgestellt, dass das durch die Freisetzung von krebserregendem Staub oder von krebserregenden Fasern entstehende Expositionsrisiko beim Befüllen von RID/ADR-konformen Verpackungen höher ist als beim Verladen in loser Schüttung.



In der RID/ADR-Ausgabe 2025 wird nun die Beförderung asbesthaltiger Abfälle in loser Schüttung unter bestimmten Bedingungen zugelassen. In den Laderaum müssen so genannte Containersäcke eingesetzt werden, die aus einem Innen- und einem Außensack bestehen. Während der Innensack den staubdichten Verschluss sicherstellen muss, besteht die Aufgabe des Außensacks darin, eine ausreichende Widerstandsfähigkeit gegenüber den unter normalen Beförderungsbedingungen auftretenden Stößen und Belastungen zu gewährleisten. Nach dem Beladen und Verschließen müssen die äußeren Oberflächen des Containersacks dekontaminiert werden.

– **Beförderung von Abfällen in Innenverpackungen, die in einer Außenverpackung zusammengepackt werden**

Zusammengesetzte Verpackungen bestehen aus einer Außenverpackung und einer oder mehreren Innenverpackungen. Normalerweise müssen Außenverpackungen den Prüfungen des Kapitels 6.1 zusammen mit den vorgesehenen Innenverpackungen unterzogen werden. Unter bestimmten Bedingungen dürfen in eine Außenverpackung auch Innenverpackungen eingesetzt werden, die zuvor nicht mit der Außenverpackung geprüft wurden.

Bei Originalprodukten stellt die Prüfung von zusammengesetzten Verpackungen angesichts der Mengen der zu befördernden Stoffe keine Schwierigkeit und einen vertretbaren finanziellen Aufwand dar. Bei der Abfallsammlung ist hingegen in den meisten Fällen nur eine Innenverpackung und keine Außenverpackung vorhanden. Die Variantenvielfalt dieser Innenverpackungen ist weitaus größer als es die Vorschriften zulassen. Auch ein Umfüllen von Abfällen in bereits geprüfte Innenverpackungen ist aus Sicherheitsgründen nicht realistisch.

In die RID/ADR-Ausgabe 2025 werden nun für die Beförderung von Abfällen bestimmte Erleichterungen in Bezug auf das Einsetzen verschiedener Innenverpackungen in eine Außenverpackung aufgenommen. Die Außenverpackung muss für die Verpackungsgruppe I geprüft sein und muss genügend Polstermaterial enthalten, um Bewegungen der Innenverpackungen zu vermeiden. Beim Einsetzen leicht zerbrechlicher Innenverpackungen muss in die Außenverpackung auch absorbierendes Material eingebracht werden. Für Außenverpackungen aus Polyethylen gilt der Nachweis der chemischen Verträglichkeit als erbracht, wenn die Verpackung mit allen Standardflüssigkeiten geprüft wurde. Das Einsetzen der Innenverpackungen in die Außenverpackung muss von geschultem und sachkundigem Personal vorgenommen werden. Im Beförderungspapier muss auf die Anwendung dieser Erleichterung hingewiesen werden. Für Abfälle der Klassen 1, 2, 6.2 und 7 dürfen diese Erleichterungen nicht angewandt werden.

Notfallbeförderungen gefährlicher Güter

Regelmäßig werden auf öffentlichen Plätzen gefährliche Abfälle gefunden, die zu einem geeigneten sicheren Ort gebracht werden müssen. Dies können beispielsweise Drogenabfälle, Feuerwerkskörper oder Gasflaschen sein. Die Gefahrgutvorschriften können dabei nicht eingehalten werden, weil eine Klassifizierung der gefährlichen Güter vor Ort nicht möglich ist und die aufgefundenen Verpackungen nicht mehr vorschriftenkonform sind.

Die Gemeinsame Tagung war sich einig, dass die Vorschriften der Unterabschnitte 1.1.3.1 d) und e) (Beförderungen, die von den für Notfallmaßnahmen zuständigen Behörden durchgeführt werden, und Notfallbeförderungen zur Rettung menschlichen Lebens oder zum Schutz der Umwelt) es öffentlichen Stellen (z. B. Polizei, Vollzugsbehörden, Zoll) erlauben, gefährliche Güter im Rahmen ihrer Aufgaben zum Schutz der Öffentlichkeit zu befördern. Sie war sich auch einig, dass die derzeitigen Vorschriften im RID/ADR/ADN klar genug sind und keine Notwendigkeit für eine zusätzliche Änderung besteht.

Haltezeit bei der Beförderung von Tanks mit tiefgekühlt verflüssigten Gasen

Die Haltezeit definiert den Zeitraum zwischen der Befüllung des Tanks mit tiefgekühlt verflüssigten Gasen bis zu dem Zeitpunkt, in dem der Druck durch Wärmezufuhr auf den niedrigsten Ansprechdruck der Druckbegrenzungseinrichtungen gestiegen ist. Es war die Frage aufgetaucht, ob die Vorschriften zur Bestimmung der Haltezeit für tiefgekühlt verflüssigte Gase nur für volle Tanks oder auch für ungereinigte leere Tanks gelten. Dies vor dem Hintergrund, dass es sehr schwierig ist, eine Haltezeit zu bestimmen, wenn in einem ungereinigten leeren Tank nur eine begrenzte Menge an tiefgekühlt verflüssigtem Gas verbleibt.

Allerdings kommt es auch bei der Beförderung ungereinigter Tanks, die Restmengen tiefgekühlt verflüssigter Gase enthalten, immer wieder zum Ansprechen der Druckentlastungseinrichtungen, die darauf zurückzuführen sind, dass der Restdruck in den Tanks bei Leerfahrten nicht ausreichend abgesenkt wurde. Im Eisenbahnbetrieb können solche Zwischenfälle zu Streckensperrungen und Feuerwehreinsätzen führen. Im Straßenverkehr treten diese Probleme nicht auf, da der Fahrer die notwendigen Maßnahmen zur Druckabsenkung ergreifen kann.



Im RID/ADR 2025 wird nun eine Bestimmung aufgenommen, wonach der Druck in Tanks mit Restmengen tiefgekühlt verflüssigter Gase so weit abgesenkt werden muss, dass es bei der Beförderung nicht zu einem Ansprechen der Druckentlastungseinrichtungen kommen kann. In einem Leitfaden des Europäischen Industriegase-Verbands, auf den bereits im RID/ADR verwiesen wird, wurde auch ein Prüfprotokoll für Kesselwagen, ortsbewegliche Tanks und Tankcontainer eingeführt, in dem unter anderem produktbezogene Restdrücke bei der Beförderung leerer Tanks aufgeführt sind.

Fazit

Die vorstehend beschriebenen Änderungen geben kein vollständiges Bild der Aktivitäten der Abteilung für die Beförderung gefährlicher Güter im Rahmen der Gemeinsamen Tagung ab, sondern fassen die wichtigsten technologischen Entwicklungen mit den größten Auswirkungen auf die Vorschriften zusammen. Hierdurch wird deutlich, in welchem Ausmaß die Vorschriften direkt mit der dynamischen technologischen Entwicklung des Sektors in Verbindung stehen.

RID-FACHAUSSCHUSS UND SEINE STÄNDIGE ARBEITSGRUPPE

Der RID-Fachausschuss ist eines der bedeutendsten Organe der OTIF, da die Vorschriften für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter ständigen Novellierungen unterliegen, die alle zwei Jahre zu einer vollständigen Neuausgabe des RID führen. 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 auch zu einer Änderung des nationalen Rechts. Die OTIF nimmt insoweit eine Führungsposition ein.

Die technische Diskussion findet in der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses statt, die einmal im Jahr tagt. Der RID-Fachausschuss tritt in der Regel nur noch alle zwei Jahre zusammen, um alle von der Ständigen Arbeitsgruppe vorbereiteten Beschlüsse zu verabschieden.

Die 16. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe fand vom 20. bis 23. November 2023 in London statt.

Harmonisierung mit der 23. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

Auf der Grundlage eines von der Abteilung für die Beförderung gefährlicher Güter vorbereiteten Dokuments genehmigte die Ständige Arbeitsgruppe alle von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2022 und 2023 und von ihr selbst im November 2022 angenommenen Texte. 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.

Veröffentlichung von Auslegungen zum RID

Die Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses hatte in der Vergangenheit beschlossen, Auslegungen zu verschiedenen Bestimmungen des RID künftig auf der Website der OTIF zu veröffentlichen. Dies ist insbesondere in den Fällen wichtig, in denen die Beantwortung von Auslegungsfragen nicht zu einer Änderung der Vorschriften führt. Die Ständige Arbeitsgruppe genehmigte eine von der Abteilung für die Beförderung gefährlicher Güter vorbereitete Auslegung wonach die Vorschriften für das Anbringen von Großzetteln (Placards) auch für Wechselaufbauten (Wechselbehälter) gelten.

Aktualisierung verschiedener UIC-Merkblätter und International Railway Solutions

Der Internationale Eisenbahnverband (UIC) veröffentlicht sogenannte UIC-Merkblätter, die in früheren Zeiten, als die Eisenbahnunternehmen noch Staatsunternehmen waren, überwiegend verbindliche Normen darstellten. Diese UIC-Merkblätter werden sukzessive in sogenannte International Railway Solutions (IRS) überführt, die teilweise Normencharakter und teilweise den Charakter von bewährten Verfahren (Best Practices) haben.

Das RID enthält an verschiedenen Stellen Verweise auf UIC-Merkblätter und IRS. Die Ständige Arbeitsgruppe prüfte zwei IRS, welche ältere UIC-Merkblätter abgelöst haben, und die in einer IRS vorgenommenen Änderungen und nahm eine Anpassung der Verweise auf die neuesten Ausgaben der IRS an.

Empfehlungen der Gemeinsamen Sachverständigengruppe für Koordinierung

Das RID enthält an verschiedenen Stellen besondere technische Anforderungen an Kesselwagen, mit denen gefährliche Güter befördert werden. Im Einzelnen handelt es sich dabei um:

- eine allgemeine Vorschrift, dass die Kesselwagen und Batteriewagen bei der höchstzulässigen Masse der Füllung den beim Eisenbahnverkehr auftretenden Beanspruchungen standhalten müssen;
- einen Mindestabstand zwischen der Kopfträgerebene und dem am weitesten vorstehenden Punkt am Tankkörper von 300 mm;
- ein minimales dynamisches Arbeitsaufnahmevermögen von 70 kJ für Puffer von Kesselwagen und Batteriewagen zur Beförderung von Gasen;
- Einrichtungen zur Energieaufnahme von mindestens 800 kJ je Wagenende an Kesselwagen für bestimmte Stoffe, die in flüssigem Zustand befördert werden, und für Gase sowie an Batteriewagen;
- Maßnahmen zur Verhinderung von Überpufferungen oder zur Begrenzung der Schäden bei Überpufferungen;
- die Möglichkeit der Ausrüstung von Wagen zur Beförderung gefährlicher Güter mit Entgleisungsdetektionseinrichtungen.

Die Ständige Arbeitsgruppe stimmte den Vorschlägen der Gemeinsamen Sachverständigengruppe für Koordinierung (JCGE) zu, die oben genannten fahrzeugtechnischen Vorschriften in die einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) der OTIF für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, und die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union zu überführen, um die Bewertung der bestehenden RID-Anforderungen durch die Prüforgane gemäß ETV bzw. durch die notifizierten Stellen gemäß TSI zu erleichtern und Doppelprüfungen oder Widersprüche im Bewertungsprozess zu minimieren (siehe auch den in diesem Geschäftsbericht enthaltenen Beitrag zur Arbeit der JCGE). Diese Überführung wird auch die künftige Einführung der digitalen automatischen Kupplung (DAK) und anderer sicherheitsrelevanter Anforderungen erleichtern. Im RID werden nur noch die hochrangigen Sicherheitsziele erscheinen und auf die ETV verwiesen, in denen die bisher im RID enthaltenen fahrzeugtechnischen Vorschriften künftig erscheinen werden.

Da neben dem RID-Fachausschuss auch noch der Fachausschuss für technische Fragen der OTIF, der Ausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter der Europäischen Kommission und der Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit der Europäischen Kommission (RISC) dieser Umgestaltung der Vorschriften zustimmen müssen, werden diese Änderungen erst zum 1. Januar 2027, zeitgleich mit den Änderungen der ETV und der TSI, in Kraft treten.

Nationale Übersetzungen des RID

Verschiedene RID-Vertragsstaaten sind dem Wunsch der Abteilung für die Beförderung gefährlicher Güter gefolgt, Links zu den nationalen Übersetzungen des RID zur Verfügung zu stellen, damit diese auf der Website der OTIF veröffentlicht werden können. Auf der Website der OTIF finden sich zwischenzeitlich Links zu den RID-Fassungen Belgiens, Dänemarks, Finnlands, Lettlands, der Niederlande, Norwegens, Schwedens, der Slowakei, Spaniens und der Tschechischen Republik.

ZUSAMMENARBEIT MIT ANDEREN ORGANISATIONEN

Harmonisierung des RID der OTIF und der Anlage 2 zum SMGS der OSShD

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 2023 zum RID wurde auch die Anlage 2 zum SMGS geändert, deren geänderte Fassung zum 1. Juli 2023 in Kraft getreten ist. Auch Entscheidungen der Gemeinsamen Tagung und der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses in Bezug auf die RID-Ausgabe 2025 wurden in den verantwortlichen Gremien der OSShD diskutiert, damit sie zum 1. Juli 2025 in Kraft gesetzt werden können.

UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter

Die Abteilung für die Beförderung gefährlicher Güter nahm an der 62. und 63. Tagung des Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter des Wirtschafts- und Sozialrates der Vereinten Nationen (ECOSOC) als Beobachter teil. Die bei diesen Tagungen getroffenen Entscheidungen fließen in die 24. überarbeitete Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter (UN-Modellvorschriften) ein und werden im Rahmen der Harmonisierung in die RID-Ausgabe 2027 übernommen.

Nachdem in die Ausgaben 2023 der Gefahrgutvorschriften der einzelnen Verkehrsträger Vorschriften für den Bau und die Prüfung von ortsbeweglichen Tanks mit Tankkörpern aus faserverstärkten Kunststoffen aufgenommen wurden, konnten zwischenzeitlich auch die Arbeiten an Vorschriften für Bedienungsausrüstungen aus faserverstärkten Kunststoffen zum Abschluss gebracht werden.

Ebenfalls zum Abschluss gebracht werden konnten die Arbeiten, die bisherige Volumenbegrenzung von Druckgefäßen durch eine Begrenzung des Produkts aus Druck und Volumen (pV-Produkt) zu ergänzen. Durch dieses pV-Produkt soll die physikalisch und indirekt auch die chemisch in einem Druckgefäß gespeicherte Energie begrenzt und mögliche Zwischenfälle bei der Beförderung auf ein nicht katastrophales Maß eingedämmt werden.

In die Ausgaben 2027 der einzelnen Verkehrsträger werden auch Vorschriften für Hybridbatterien aufgenommen. Dies sind Batterien, die sowohl Lithium-Ionen- als auch Natrium-Ionen-Zellen, die in Reihe geschaltet sind, enthalten. Hybridbatterien kombinieren die Vorteile der hohen Energiedichte von Lithium-Ionen-Batterien und die Anpassungsfähigkeit von Natrium-Ionen-Batterien an Niedrigtemperaturumgebungen. Durch diese Vorteile wird erwartet, dass Hybridbatterien in der Automobil- und Energiespeicherindustrie breite Anwendung finden werden.

Wasserstoff wird eine wichtige Rolle bei der Dekarbonisierung der Energiesysteme eingeräumt. Für die Beförderung von Wasserstoff gibt es verschiedene Möglichkeiten. Diese unterschiedlichen Möglichkeiten müssen in den Beförderungsvorschriften widerspiegelt werden. Eine davon ist die chemische Bindung von Wasserstoffmolekülen an Trägerstoffe, was den Vorteil hat, dass der chemisch gebundene Wasserstoff unter normalen Beförderungsbedingungen nicht freigesetzt werden kann. Es wird erwartet, dass diese neue Beförderungsmöglichkeit in den Ausgaben 2027 der einzelnen Verkehrsträger abgebildet werden kann.

Andere Organisationen

Die Abteilung für die Beförderung gefährlicher Güter nahm darüber hinaus 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.

ÜBERBLICK ÜBER DIE 2023 DURCHGE- FÜHRTEN TAGUNGEN

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung
20. bis 24. März (hybrid)

Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die
Harmonisierung des RID/ADR/ADN
mit den UN-Empfehlungen für die
Beförderung gefährlicher Güter
26. bis 27. April

6. Tagung der Gemeinsamen
Sachverständigengruppe für
Koordinierung (zusammen mit der
Abteilung TECH und der Europäischen
Kommission)
6. September (hybrid)

Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung
19. bis 27. September

16. Tagung der Ständigen
Arbeitsgruppe des RID-
Fachausschusses
20. bis 23. November

Gemeinsame Sachverständigengruppe für Koordinierung

Die Gemeinsame Sachverständigengruppe für Koordinierung (JCGE) ist eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, die in einem koordinierten Verfahren die folgenden Gremien berät oder ihnen Anträge unterbreitet:

- RID-Fachausschuss und Fachausschuss für technische Fragen der OTIF sowie
- Ausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter und Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit der EU.

Ziel der JCGE ist es, die RID-Vorschriften und die Rechtsvorschriften für die Interoperabilität und Sicherheit der Eisenbahn, insbesondere die ETV/TSI, aufeinander abzustimmen und kohärenter zu gestalten.

Die 6. Tagung der JCGE fand am 6. September 2023 in hybrider Form in Bern statt.

Hauptaufgabe dieser Tagung war die Verabschiedung von Änderungsempfehlungen zur Übertragung der bisher nur im RID enthaltenen fahrzeugtechnischen Vorschriften für Gefahrgutwagen in die ETV und TSI sowie die Beibehaltung der Schutzziele im RID. Jeder künftige Vorschlag zur Änderung der TSI-Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter sollte im Rahmen der JCGE koordiniert werden. Der RID-Fachausschuss bleibt weiterhin für die Festlegung der für die Beförderung bestimmter Stoffe erforderlichen Bauvorschriften oder Wagenausrüstungen zuständig.

Im Anschluss an die Tagung der JCGE wurden die Vorsitzenden der oben genannten OTIF- und EU-Ausschüsse in einem Schreiben über die Empfehlungen der 6. Tagung informiert.

* Es ist zwingend erforderlich, dass die empfohlenen Änderungen des RID, der ETV und der TSI zum gleichen Zeitpunkt in Kraft treten. Die JCGE hielt ein Inkrafttreten der Änderungen entweder am 1. Januar 2025 oder am 1. Januar 2027 für möglich. Eine weitere Analyse der zeitlichen Zwänge und der Interdependenz der Verfahren der Ausschüsse führte zu dem Schluss, dass die Änderungen am 1. Januar 2027 in Kraft treten sollten.

Förderung einer sicheren technischen Interoperabilität

Bas LEERMAKERS

Leiter der Abteilung für technische Interoperabilität

Die Abteilung für technische Interoperabilität befasst sich mit Themen, die in den Anwendungsbereich der ER ATMF und der ER APTU (Anhänge F und G zum COTIF) fallen und hauptsächlich die Zulassung von Fahrzeugen zum internationalen Verkehr und ihre Verwendung dort betreffen. Die Abteilung befasst sich auch mit Fragen im Zusammenhang mit den künftigen ER EST (Anhang H zum COTIF) über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr. Die Abteilung für technische Interoperabilität stellt das Sekretariat und die inhaltliche Unterstützung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) und seiner ständigen Arbeitsgruppe (WG TECH).

Im Jahr 2023 hielt der CTE seine 15. Tagung und die WG TECH ihre 49. bis 51. Tagung ab. Alle Tagungen wurden in einem hybriden Format abgehalten, das eine physische oder Fernteilnahme ermöglichte. Der CTE und die WG TECH entwarfen und verabschiedeten Änderungen an Vorschriften im Anwendungsbereich der ER APTU und ATMF und setzten die Vorbereitungen für das Inkrafttreten der ER EST fort, indem sie deren künftige Anlagen ausarbeiteten.

ENTWICKLUNGEN IN BEZUG AUF DIE ER APTU

Im Einklang mit seinen in Artikel 20 COTIF und den ER APTU festgelegten Zuständigkeiten nimmt der CTE einheitliche technische Vorschriften (ETV) an. Die ETV werden regelmäßig geändert, um eine kontinuierliche Anpassung an den technischen Fortschritt zu gewährleisten und die Äquivalenz mit den entsprechenden in der EU angewandten technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) zu erhalten.

Im Jahr 2023 hat die EU Änderungen an den meisten TSI beschlossen. Als Reaktion darauf begann die WG TECH mit der Angleichung der ETV an die geänderten TSI, beginnend mit den für Güterwagen relevanten ETV. Dem CTE wird 2024 vorgeschlagen, die geänderten ETV anzunehmen.

Kurzform	Regelungsgegenstand	Inkrafttreten letzte Fassung	Aktivitäten in 2023
ETV GEN-A	Grundlegende Anforderungen	1.12.2017	nein
ETV GEN-B	Teilsysteme	1.6.2019	nein
ETV GEN-C	Technisches Dossier	1.12.2017	nein
ETV GEN-D	Bewertungsverfahren (Module)	1.10.2012	nein
ETV GEN-E	Prüforgan – Qualifikation und Unabhängigkeit	1.1.2024	geändert durch den CTE
ETV GEN-G	Gemeinsame Sicherheitsmethode zur Evaluierung und Bewertung von Risiken	1.1.2024	geändert durch den CTE
ETV WAG	Güterwagen	1.1.2022	Entwurf der WG TECH
ETV LOC&PAS	Lokomotiven und Personenwagen	1.1.2022	nein
ETV LÄRM	Fahrzeuge – Lärm.	1.4.2021	Entwurf der WG TECH
ETV KENNZEICHNUNG	Kennzeichnung von Eisenbahnzeugen	1.4.2021	nein
ETV PRM	Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität	1.1.2022	nein
ETV TAF	Telematikanwendungen für den Güterverkehr	1.1.2024	Anlage I geändert durch den CTE
ETV TCRC	Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität	1.1.2022	Entwurf der WG TECH
ETV INF	Infrastruktur	1.1.2022	nein

Beschlüsse des CTE 2023

Überarbeitung der ETV GEN-E

2023 wurde die ETV GEN-E betreffend die Qualifikation und Unabhängigkeit von Prüforganen vom CTE vollständig überarbeitet. Die ETV GEN-E gilt für Prüforgane, die für technische Zulassungen im Anwendungsbereich der ER ATMF Bewertungen durchführen. Darüber hinaus ist die ETV GEN-E von Akkreditierungsstellen und zuständigen Behörden bei der Akkreditierung oder Benennung von Prüforganen anzuwenden. Zuständige Behörden, die selbst als Prüforgane fungieren, sind ebenfalls zur Einhaltung der ETV GEN-E verpflichtet.

Durch die Anwendung der ETV GEN-E wird sichergestellt, dass die Prüfungsorgane, deren Leitung und Personal ausreichend unabhängig und qualifiziert sind. Dies ist wichtig im Hinblick auf das Vertrauen, das alle Vertragsstaaten in die Prüforgane und die von ihnen geprüften Produkte und Fahrzeuge haben sollten. Von die EU-Bestimmungen erfüllenden Prüforganen wird angenommen, dass sie auch der ETV GEN-E entsprechen. Dies bedeutet, dass die von den notifizierten Stellen der EU bereitgestellten Bewertungsergebnisse und Zertifikate auch gemäß den COTIF-Vorschriften akzeptiert werden.

Die überarbeitete ETV gilt ab dem 1. Januar 2024. Die vorherige Fassung der ETV GEN-E wurde außer Kraft gesetzt.

Überarbeitung der ETV GEN-G

Die ETV GEN-G betreffend eine Gemeinsame Sicherheitsmethode zur Evaluierung und Bewertung von Risiken wurde vom CTE im Jahr 2023 geändert. Die Änderung der ETV GEN-G betrifft eine Ausdehnung des Anwendungsbereichs auf Risikobewertungen von Sicherheitsmanagementsystemen im Rahmen der ER EST. Darüber hinaus wurden einige inhaltliche und redaktionelle Änderungen vorgenommen, die jedoch die allgemeinen Grundsätze nicht berühren. Das Risikomanagementverfahren muss im Zusammenhang mit wesentlichen Änderungen am Eisenbahnsystem durchgeführt werden. Dies kann z. B. der Fall sein, wenn Fahrzeuge umgerüstet oder erneuert werden oder wenn sich ihr Instandhaltungsregime wesentlich ändert. Ein weiteres Beispiel ist die Zulassung neuer Fahrzeuge, wenn die CSM aufgrund einer für das Fahrzeug geltenden ETV angewendet werden muss. 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. Die von den CSM-Bewertungsstellen zu erfüllenden Kriterien sind in Anhang II der ETV GEN-G aufgeführt.

Für die Zwecke der ER APTU und ATMF gilt die überarbeitete ETV ab dem 1. Januar 2024, für die ER EST hingegen erst nach deren Inkrafttreten. Die überarbeitete ETV ersetzt die vorherige Version der ETV GEN-G.



Aktualisierung der Anlage I der ETV TAF

Anlage I zur ETV TAF enthält Verweise auf und Änderungen an technischen Dokumenten, die Software-Codierungen enthalten, welche für den Informationsaustausch und die harmonisierte Umsetzung der TAF-Bestimmungen erforderlich sind. Der CTE aktualisiert Anlage I regelmäßig. Im Jahr 2023 wurde nur Anlage I geändert und trat am 1. Januar 2024 in Kraft. Alle übrigen Texte der ETV TAF bleiben in der am 1. Januar 2023 in Kraft getretenen Fassung gültig.

Arbeit der WG TECH im Jahr 2023

Die WG TECH erörterte und überprüfte die vom Sekretariat vorbereiteten Texte, die darauf abzielen, die ETV an die neuesten, im September 2023 in Kraft getretenen TSI der EU anzupassen. Die WG TECH entwarf darüber hinaus einen Anwendungsleitfaden für die ETV LOC&PAS und ein erläuterndes Dokument für die ETV TCRC. All diese Texte werden dem CTE im Jahr 2024 zur Prüfung oder Annahme vorgelegt.

ETV WAG

Die WG TECH hat Vorschläge zur Überarbeitung der ETV WAG ausgearbeitet. Die vorgeschlagenen Änderungen umfassen Bestimmungen zur Erleichterung des kombinierten Verkehrs, 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.

ETV Lärm

Die WG TECH hat Vorschläge zur Überarbeitung der ETV Lärm ausgearbeitet. Zu den vorgeschlagenen Änderungen gehört die Hinzufügung einer Methode für die Konformitätsbewertung von Bremssohlen. Ferner wurden die Verweise auf EU-Recht aktualisiert und spezifische Durchführungsvorschriften für Norwegen und den Kanaltunnel aufgenommen. Auch die Durchführungsvorschriften wurden in ähnlicher Weise modernisiert wie in der ETV WAG.

ETV TCRC

Die WG TECH hat Vorschläge zur Überarbeitung der ETV TCRC ausgearbeitet. Mit den vorgeschlagenen Änderungen wird die ETV an die rechtlichen Entwicklungen in der EU angepasst. Sie beinhalten die Hinzufügung von Begriffsbestimmungen und Anforderungen zum kombinierten Verkehr sowie aktualisierte Anforderungen in Bezug auf die Kompatibilitätsprüfung zwischen Fahrzeugen und Zugortungsanlagen.

Leitfaden und Erläuterungen

Die WG TECH entwarf darüber hinaus Aktualisierungen am Anwendungsleitfaden für die ETV LOC&PAS und ein erläuterndes Dokument für die ETV TCRC.

ENTWICKLUNGEN IN BEZUG AUF DIE ER ATMF

Sekundärtexte zu den ER ATMF

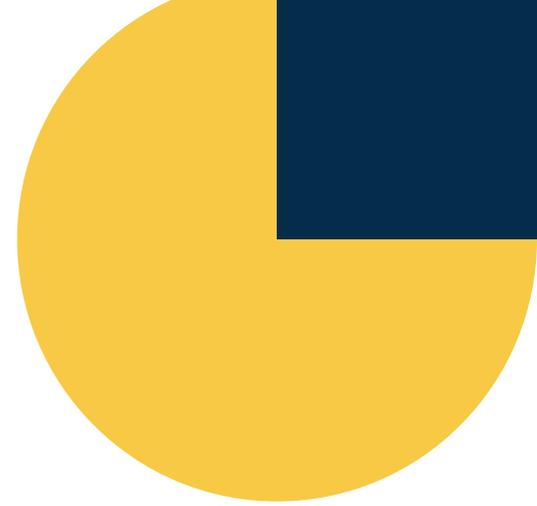
Titel	Inkrafttreten letzte Fassung	Aktivitäten in 2023
ATMF-Anlage A betreffend Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM)	1.4.2021	nein
Anlage B zu den ATMF – Vorschriften, Richtlinien und Erläuterungen betreffend Abweichungen	1.1.2023	nein
Einheitliches Muster für Zertifikate, mit denen die technische Zulassung eines Fahrzeugs oder eines Fahrzeugtyps gemäß Artikel 12 § 1 nachgewiesen wird	1.12.2012	nein
Spezifikationen der Fahrzeugregister gemäß Artikel 13 ATMF	1.4.2021	nein

Überarbeitung der ER ATMF betreffend ECM

Im Juli 2022 schlug der CTE vor, Artikel 3a § 5 und Artikel 15 § 2 ER ATMF betreffend die für die Instandhaltung zuständigen Stellen zu überarbeiten und die Erläuternden Bemerkungen entsprechend zu ändern. Im Oktober 2022 nahm der Revisionsausschuss die vorgeschlagenen Änderungen im schriftlichen Verfahren an. Die Änderungen an den ER APTU sind am 1. November 2023 in Kraft getreten. Das Sekretariat der OTIF hat zu diesem Zweck die inoffizielle konsolidierte Fassung des COTIF aktualisiert, die auf der Website der OTIF verfügbar ist.

ENTWICKLUNGEN IN BEZUG AUF DIE ER EST

Im September 2018 wurden auf der 13. Tagung der Generalversammlung die ER EST angenommen. Die ER EST enthalten Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr. Dort werden allgemeine Grundsätze und Pflichten für den grenzüberschreitenden Betrieb von Zügen für OTIF-Mitgliedstaaten aufgestellt, die die APTU und ATMF bereits vollständig anwenden. Die Vorschriften sind mit denjenigen der EU zur Sicherheit des Eisenbahnsystems vereinbar. Das Inkrafttreten der ER EST steht noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung von zwei Dritteln der OTIF-Mitgliedstaaten. Bei ihrer Annahme der ER EST empfahl die Generalversammlung dem CTE, noch vor Inkrafttreten der ER EST Vorschläge für Anlagen zu den ER EST auszuarbeiten. Die Vorschläge könnten dann vom CTE unverzüglich nach Inkrafttreten der ER EST angenommen werden.



Liste der Anlagen zu den ER EST (Entwürfe)

Titel	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	entworfen von der WG TECH 2023

2023 prüfte der CTE den Entwurf einer Anlage C zu den ER EST betreffend ein harmonisiertes Verfahren für die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen. Die WG TECH entwarf den Vorschlag einer Anlage D zu den künftigen ER EST, die von den Aufsichtsbehörden bei der Aufsicht von Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 6 ER EST anzuwenden ist. Der CTE wird diesen Entwurf 2024 prüfen.

ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG DER EINHEITLICHEN RECHTSVORSCHRIFTEN APTU UND ATMF

2021 hatte der CTE mit der Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF durch die OTIF-Mitglieder begonnen. Er einigte sich auf einen stufenweisen Ansatz. 2023 nahm der CTE die Vorschläge des Sekretariats für den zweiten Schritt der Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF an. Dazu gehörten vier Fragebögen, die sich an Akteure des Eisenbahnsektors, Prüforgane und zuständige Behörden richteten:

- Teil 1 – Verwendung von Fahrzeugen
- Teil 2 – Aufgaben der Prüforgane
- Teil 3 – Aufgaben der zuständigen Behörden
- Teil 4 – Zulassung von Fahrzeugen zum internationalen und zum nationalen Verkehr

Nach der Tagung des CTE verschickte das Sekretariat der OTIF die Fragebögen und nahm Kontakt mit den betroffenen Stellen auf, um die Themen auf bilateraler Ebene zu erörtern und so ein besseres Verständnis der Situation zu erlangen. Das Sekretariat fasste seine Ergebnisse in Form eines Fortschrittsberichts zusammen, der vom CTE im Jahr 2024 diskutiert werden soll.

ZUSAMMENARBEIT UND WEITERVERBREITUNG

Die Abteilung für technische Interoperabilität pflegte die Beziehungen zu mehreren anderen Organisationen und Verbänden und erläuterte bei mehreren Tagungen außerhalb der OTIF die Relevanz ihrer Arbeit.

Die Zusammenarbeit zwischen dem Sekretariat der OTIF, der ERA und der GD MOVE der Europäischen Kommission basiert auf der Verwaltungsvereinbarung von 2020. Die Abteilung für technische Interoperabilität hat ihre Aktivitäten im Rahmen ihrer Zuständigkeit weiterhin eng mit diesen beiden Partnern koordiniert. Sie nahm als Beobachter an den Arbeiten der ERA zur Weiterentwicklung der TSI teil. Ziel dieser Teilnahme ist es, die Kompatibilität der Vorschläge mit dem COTIF zu prüfen und sicherzustellen, dass sie die Interoperabilität zwischen der EU und den Nicht-EU-Vertragsstaaten erleichtern. Darüber hinaus nahm sie als Beobachter an den Tagungen des Ausschusses für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC) der Europäischen Union und an den Sitzungen seiner vorbereitenden Sachverständigengruppe teil. Im RISC treffen sich die EU-Mitgliedstaaten mit der Europäischen Kommission, um ihre Meinung zu Vorschlägen für EU-Rechtsvorschriften zu vertreten.

Ihre Beziehungen zur Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) hat die Abteilung für technische Interoperabilität durch die Teilnahme an der 5. Tagung des OSShD-Komitees gestärkt sowie durch die Einladung eines Vertreters bzw. einer Vertreterin der OSShD zu den entsprechenden OTIF-Tagungen.

ÜBERBLICK ÜBER DIE 2023 DURCHGE- FÜHRTEN TAGUNGEN

15. Tagung des CTE
13. und 14. Juni, Bern

49. Tagung der WG TECH
15. Juni, Bern

6. Tagung der JCGE
6. September 2023 (zusammen mit der Abteilung RID und der Europäischen Kommission), Bern

50. Tagung der WG TECH
7. und 8. September, Bern

51. Tagung der WG TECH
14. und 15. November, London



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



Lunesterline ANDRIAMAHATAHITRY
Leiterin der Abteilung Verwaltung und Finanzen

Der die Abteilung Verwaltung und Finanzen betreffende Teil des Arbeitsprogramms 2022–2023, das auf der 135. Tagung des Verwaltungsausschusses verabschiedet wurde, nennt die Ziele der Abteilung in Bezug auf Finanzen und Personalmanagement, die Renovierung des Sitzes und die Vorbereitungen auf das Inkrafttreten des Protokolls von Luxemburg.

Insgesamt wurden die für 2023 geplanten Ziele erreicht (s. detaillierte Schilderung in den folgenden Abschnitten).

HAUSHALTSKONTROLLE UND ANPASSUNG DER PERSONALRESSOURCEN

Erhalt und Kontrolle des Budgets für die laufenden Ausgaben der OTIF und der Investitionsausgaben für das Renovierungsprojekt innerhalb der von der 15. Generalversammlung genehmigten Obergrenzen

Auf ihrer 15. Tagung legte die Generalversammlung den Haushaltsrahmen für den Zeitraum 2022–2027 fest.



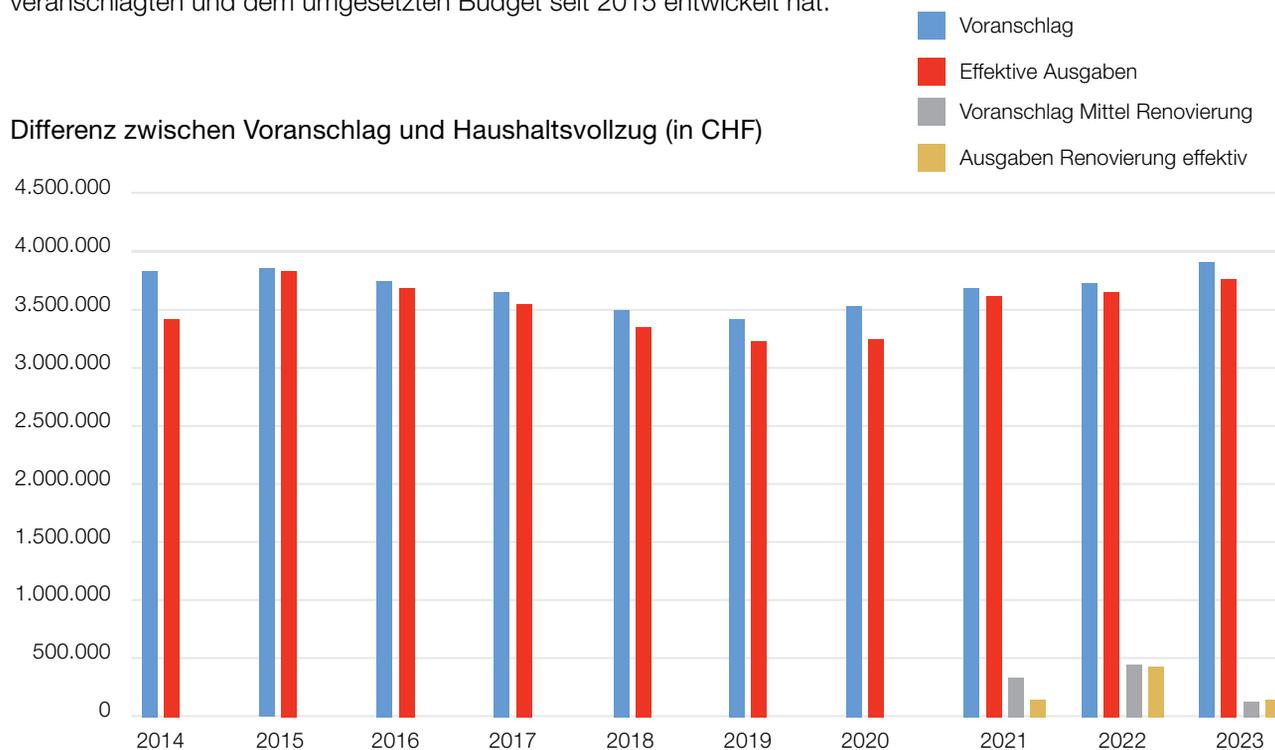
Die Obergrenze beträgt jährlich 4,2 Millionen CHF für laufende Ausgaben und insgesamt 7,4 Millionen CHF für die Projekte zur Renovierung des Sitzes und den vorübergehenden Umzug des Sekretariats. Der vom Verwaltungsausschuss genehmigte Voranschlag für 2023 hielt die von der Generalversammlung festgelegten Ausgabenobergrenzen ein.

Haushaltsleistung

Für 2023 genehmigte der Verwaltungsausschuss ein Budget von 3.873.780 CHF für laufende Ausgaben und 120.000 CHF für das Projekt zur Renovierung des Sitzes, insgesamt also 3.993.780 CHF.

Bei Abschluss des Haushaltsjahres 2023 beliefen sich die Ausgaben der Organisation auf rund 3.791.231 CHF, was einer Haushaltsvollzugsrate von etwas mehr als 97 % entspricht.

Die folgende Grafik zeigt, wie sich die Differenz zwischen dem veranschlagten und dem umgesetzten Budget seit 2015 entwickelt hat.





Umsetzung der Empfehlungen aus der Studie zu den Humanressourcen

Die Personalstudie wurde Ende Juli 2022 abgeschlossen und der Abschlussbericht wurde im August 2022 übermittelt.

Auf der 137. Tagung des Verwaltungsausschusses im Mai 2023 präsentierte der Generalsekretär die Ergebnisse der Studie.

In Bezug auf Phase I der Studie über Sozialleistungen sind keine dringenden Maßnahmen erforderlich. Da das Personal jedoch die größte Stärke der Organisation darstellt, ist es von entscheidender Bedeutung, dass die OTIF ein attraktiver Arbeitgeber bleibt. Daher sollte bereits jetzt in hochqualifiziertes und motiviertes Personal investiert werden. Andernfalls ist die Gefahr groß, hervorragende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu verlieren.

Im Jahr 2023 erhielten im Rahmen eines spezifischen Beförderungsplans zwei Drittel des Personals eine Beförderung oder andere Form der Gehaltsanpassung.

In Phase I der Studie wurde auch die Überarbeitung (Modernisierung) des Personalstatuts und anderer interner Weisungen der OTIF empfohlen, um wesentlichen gesellschaftlichen Entwicklungen, wie Elternurlaub, Geschlechtergleichheit und Vielfalt der Familienstrukturen, Rechnung zu tragen.

Auf seiner 138. Tagung genehmigte der Verwaltungsausschuss die Einsetzung eines Projektteams sowie den vorgeschlagenen Zeitplan für die Überarbeitung und Modernisierung des Personalstatuts, der der erwarteten Überlastung des Sekretariats im Jahr 2024 Rechnung trägt. Damit ist die Überarbeitung des Personalstatuts Bestandteil des Arbeitsprogramms für 2024–2025.

In Phase II der Studie waren Empfehlungen zur Organisation der OTIF, zur Zusammenarbeit, zur Planung des Arbeitsanfalls, zu Generalsekretär und Führung, zur Attraktivität der Stellen, zur Digitalisierung der Arbeitsabläufe, sowie zu Aufgaben, Zuständigkeiten und Richtlinien formuliert worden.



Die Empfehlungen zur Organisation der OTIF, zur Zusammenarbeit und zur Planung des Arbeitsanfalls wurden teilweise umgesetzt.

In Bezug auf die Planung des Arbeitsanfalls ist das sichtbarste Ergebnis die Verringerung der nicht in Anspruch genommenen Urlaubstage.

Nach drei Jahren ununterbrochenen Anstiegs (2019, 2020 und 2021) verringerte sich der nicht genommene Urlaub 2022 bereits, und dieser Trend setzte sich auch 2023 fort.

In der Studie wurde zur Aufstockung der Ressourcen in Zeiten hohen Arbeitsanfalls die Möglichkeit des Einsatzes von Praktikantinnen und Praktikanten vorgeschlagen.

Auf seiner 137. Tagung genehmigte der Verwaltungsausschuss Vorschläge zur Änderung und Erweiterung des derzeitigen Ausbildungsprogramms für Sachverständige auf studentische Praktika. Somit besteht nun ein rechtlicher Rahmen für die Aufnahme von Praktikantinnen und Praktikanten bei der OTIF

Das Angebot von studentischen Praktika wird zudem zum Bekanntheitsgrad der Organisation beitragen, ihre Attraktivität steigern und potenzielle neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anwerben.

PROJEKTMANAGEMENT FÜR DIE RENOVIERUNG DES SITZES UND DEN VORÜBERGEHENDEN UMZUG DES SEKRETARIATS

Die Abteilung Verwaltung und Finanzen war im Jahr 2023 durch das Renovierungsprojekt und den vorübergehenden Umzug des Sekretariats stark beansprucht.

Fortschritt des Projekts zur Renovierung des Sitzes

Das Renovierungsprojekt ist auf gutem Wege und kommt planmäßig voran.

Bei einem Treffen mit dem Generalunternehmer im Juni 2023 wurden die Strategie für die Ausschreibungen fertiggestellt (Definition der Baulose, Liste der Bieter und Zeitplan für die Ausschreibungsverfahren) sowie die Ausschreibungsspezifikationen festgelegt.

Mehrere Baulose wurden bereits im zweiten Quartal 2023 an Unternehmen vergeben.

Die Vorbereitungsarbeiten konnten aufgrund des gemischten Finanzierungsmodells (80 % Darlehen und 20 % Reservefonds) bereits vor dem Erhalt des Darlehens beginnen. So konnten die Arbeiten zur Dekontaminierung des Geländes und zum Schutz der Kunstwerke begonnen und 2023 abgeschlossen werden.

Der Darlehensantrag für die Renovierung des Sitzes und der Vorzugszinssatz für das Darlehen wurden vom Sitzstaat im November 2023 bewilligt. Das Darlehen ist über 30 Jahre in konstanten Jahresraten zurückzuzahlen.

Der Entwurf des Darlehensvertrags zwischen der Immobilienstiftung für internationale Organisationen (FIPOI), die den Sitzstaat vertritt, und der OTIF wurde im Dezember 2023 abgeschlossen. Die von der Leiterin der Abteilung Verwaltung und Finanzen eingereichten Änderungsanträge zum Standarddarlehensvertrag wurden in der Endfassung genehmigt. Mit den ab 2024 verfügbaren Mitteln aus dem Darlehen können die Hauptarbeiten 2024 beginnen.

Dabei ist zu beachten, dass seit 2023 die Aufwendungen für die Renovierung des Sitzes der OTIF im Jahresabschluss als Aktiva ausgewiesen werden und nicht mehr als Ausgaben gelten. Sie tragen damit bereits zur Wertsteigerung des Gebäudes bei.

Vorübergehender Umzug des Sekretariats der OTIF während der Renovierungsarbeiten

Das gesamte Personal des Sekretariats und insbesondere die Verwaltungs- und Finanzabteilung waren in der ersten Hälfte des Jahres 2023 intensiv mit den Vorbereitungen für den Umzug in die temporären Geschäftsräume beschäftigt.



Im August 2023 ist das Sekretariat in temporäre Geschäftsräume an der Worbstrasse 201, 3073 Gümliigen, knapp außerhalb von Bern, umgezogen. Die Arbeitsbelastung für die Vorbereitung des Umzugs war enorm, auch für andere Abteilungen. Viele Dokumente mussten gesichtet, sortiert, archiviert, zum Teil aussortiert und vernichtet werden. Jedoch gab der Umzug auch den Impuls aufzuräumen und alten Ballast zu entsorgen.

Die IT-Sicherheit, die Verhinderung von Datenverlust und der ununterbrochene elektronische Zugriff auf Dokumente und das Internet sowie der Umzug des Servers stellten eine Herausforderung dar, die aber problemlos gemeistert wurde.

In den temporären Geschäftsräumen mussten unter erheblichem Zeitdruck noch Anpassungsmaßnahmen wie die Verlegung eines neuen Bodenbelags, der Einzug einer Trennwand, Malerarbeiten und IT-Verkabelung organisiert und anschließend termingerecht ausgeführt werden.

Dank akribischer Vorbereitungen und Detailplanungen ist der Umzug jedoch reibungslos verlaufen.

Aufgrund des zügigen Fortschreitens des Umzugsprojektes konnten dann die ersten Vorbereitungsarbeiten am Sitz wie die Dekontaminierung des Geländes, Probebohrungen oder Maßnahmen zum Schutz der Kunstwerke schon im September 2023 begonnen werden.

Es zeigt sich nun nach dem Umzug, dass die temporären Geschäftsräume gut ausgewählt wurden. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind zufrieden, die Büroräume sind groß genug, die Lage und auch die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel sind ideal.

Der Mietvertrag für die temporären Geschäftsräume läuft bis zum 31.08.2025. Die Archive und einige Möbel sind an anderen Standorten zwischengelagert.

VORBEREITUNG DES INKRAFTTRETENS DES PROTOKOLLS VON LUXEMBURG

Das Protokoll von Luxemburg tritt am 8. März 2024 in Kraft.

Für das Inkrafttreten des Protokolls von Luxemburg mussten zwei Bedingungen erfüllt sein:

- Hinterlegung der vierten Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde;
- Hinterlegung einer Bescheinigung des Sekretariates der Aufsichtsbehörde (OTIF) über die volle Funktionsfähigkeit des internationalen Registers beim Verwahrer (UNIDROIT).

Mit der Hinterlegung der vierten Ratifikationsurkunde durch Spanien im Januar 2023 war die erste Voraussetzung für das Inkrafttreten des Protokolls erfüllt.

Im Laufe des Jahres 2023 fanden zahlreiche Sitzungen der vom vorbereitenden Ausschuss für das Protokoll von Luxemburg eingesetzten Arbeitsgruppe statt, die sich aus den Ko-Vorsitzenden des vorbereitenden Ausschusses, der OTIF, UNIDROIT, der Rail Working Group und dem für die Durchführung des Internationalen Registers ausgewählten Unternehmen zusammensetzte. Bei diesen Sitzungen wurde sichergestellt, dass das Register zum vorgesehenen Zeitpunkt des Inkrafttretens des Protokolls betriebsbereit ist.

Bei der Sitzung der Ratifizierungsarbeitsgruppe im November 2023 legte die OTIF den Entwurf einer Vereinbarung zwischen der OTIF und der Aufsichtsbehörde des Internationalen Eisenbahnregisters, aber auch Änderungsvorschläge zu den Entwürfen der Satzung und der Geschäftsordnung der Aufsichtsbehörde vor, die im Anschluss dann der letzten Tagung des vorbereitenden Ausschusses zur Genehmigung unterbreitet wurden.

Als künftiges Sekretariat der Aufsichtsbehörde, die als neues internationales Organ im Rahmen des Protokolls eingerichtet wird, war die OTIF mit der Organisation der letzten Tagung des vorbereitenden Ausschusses und der ersten Tagung der Aufsichtsbehörde befasst.

Damit der Tag des Inkrafttretens mit der ersten konstituierenden Tagung der Aufsichtsbehörde zusammenfällt, wird der Generalsekretär der OTIF dem Generalsekretär von (UNIDROIT). (dem Depositär) am 8. März 2024, dem Tag des Inkrafttretens des Protokolls von Luxemburg, feierlich die Bescheinigung über die volle Funktionsfähigkeit des Internationalen Registers überreichen.

Sicherstellung qualitativ hochwertiger Sprachdienstleistungen

Joana MEENKEN

Leiterin der Übersetzungsabteilung

RECHTZEITIGE ABLIEFERUNG QUALITATIV HOCHWERTIGER ÜBERSETZUNGEN

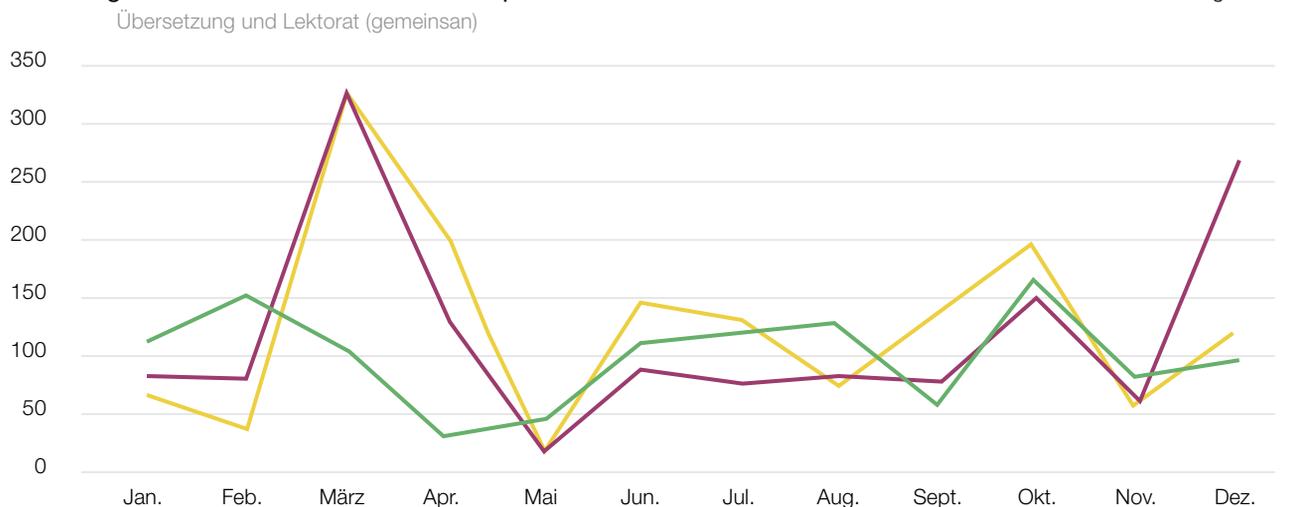
Wie bereits das Vorjahr kann auch 2023 für die Übersetzungsabteilung in Bezug auf die Haupttätigkeit in gewisser Weise als „normales“ Jahr ohne besondere Vorkommnisse bezeichnet werden. Die bewährten externen Kooperationen wurden weiter fortgeführt. Besonders hervorzuheben ist hingegen die Fertigstellung des Leitfadens für einen geschlechtergerechten Sprachgebrauch, der Ende 2023 auf der Website der OTIF veröffentlicht wurde (s. Abschnitt 2).

Arbeitsanfall ausgedrückt in Grafiken

Die Entwicklung und Verteilung der Seitenzahlen¹ im Vergleich zum Vorjahr lässt sich wohl am einfachsten bildlich bzw. in konkreten Zahlen darstellen. Zu diesem Zweck folgt zunächst eine Gesamtübersicht aller drei Sprachen, gefolgt von einer getrennten Darstellung der übersetzten und lektorierten Seiten pro Sprache.

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.

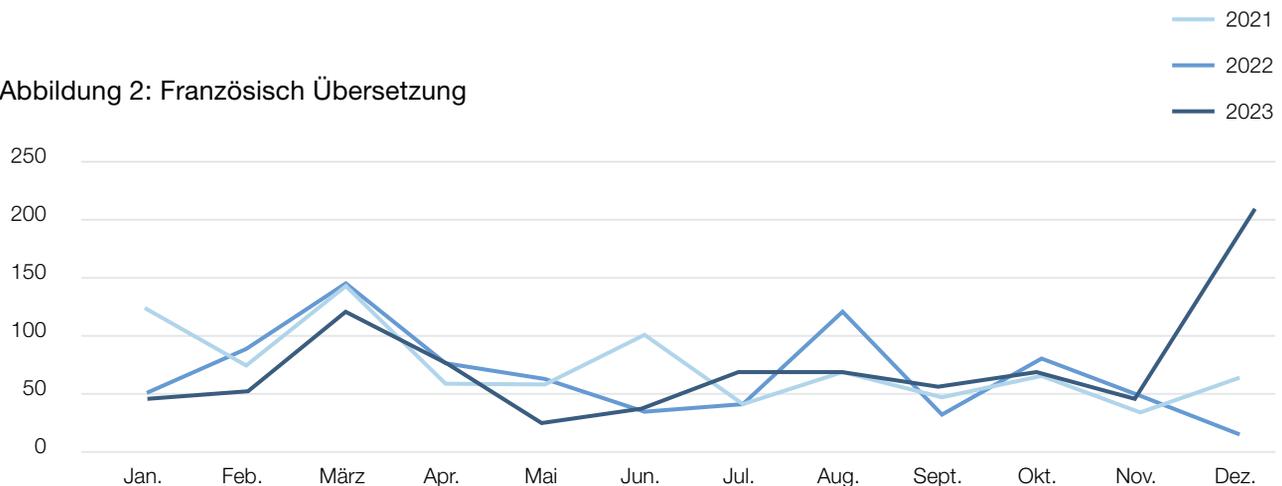
Abbildung 1: Gesamtübersicht aller drei Sprachen 2023



Quelle: eigene Darstellung. Angegeben sind hier wie auch in den nachstehenden Grafiken die über das Jahr verteilt angefallenen Seitenzahlen.

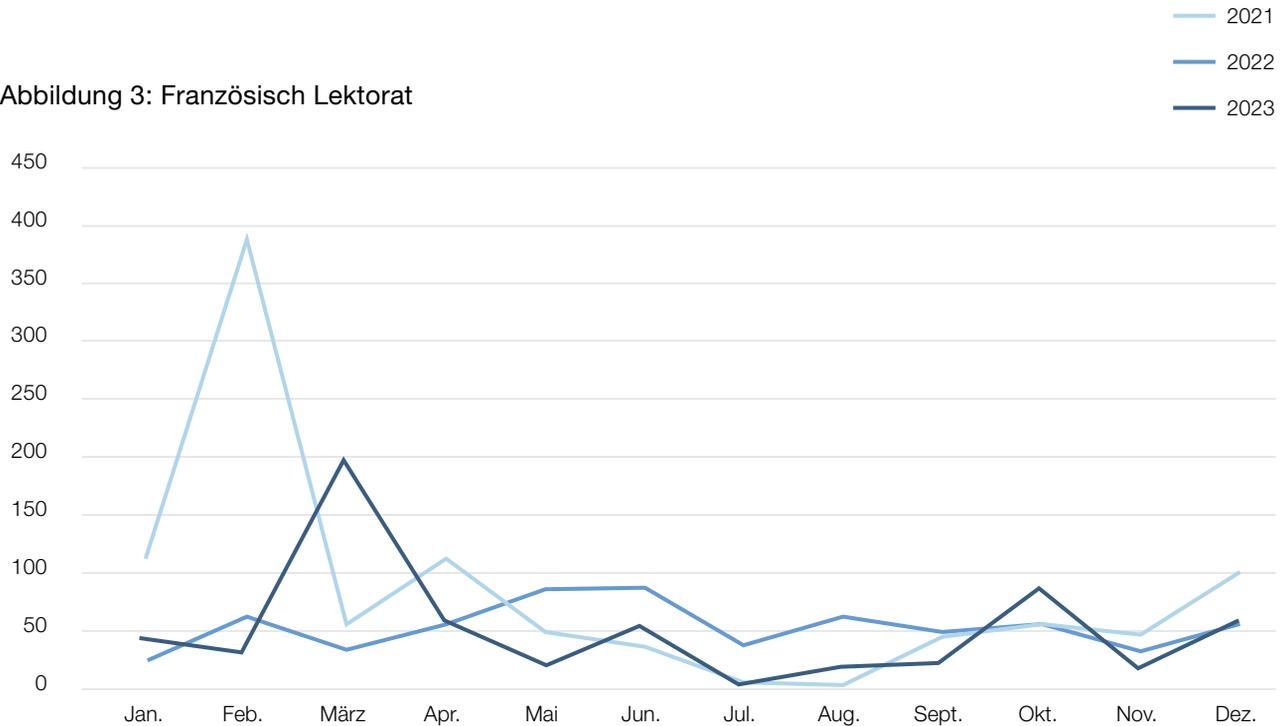
Insgesamt ist das Bild hier ein ähnliches wie in den beiden Vorjahren; die Spitze zu Jahresbeginn (März) ist für die französische und deutsche Sprache sogar noch ausgeprägter.

Abbildung 2: Französisch Übersetzung



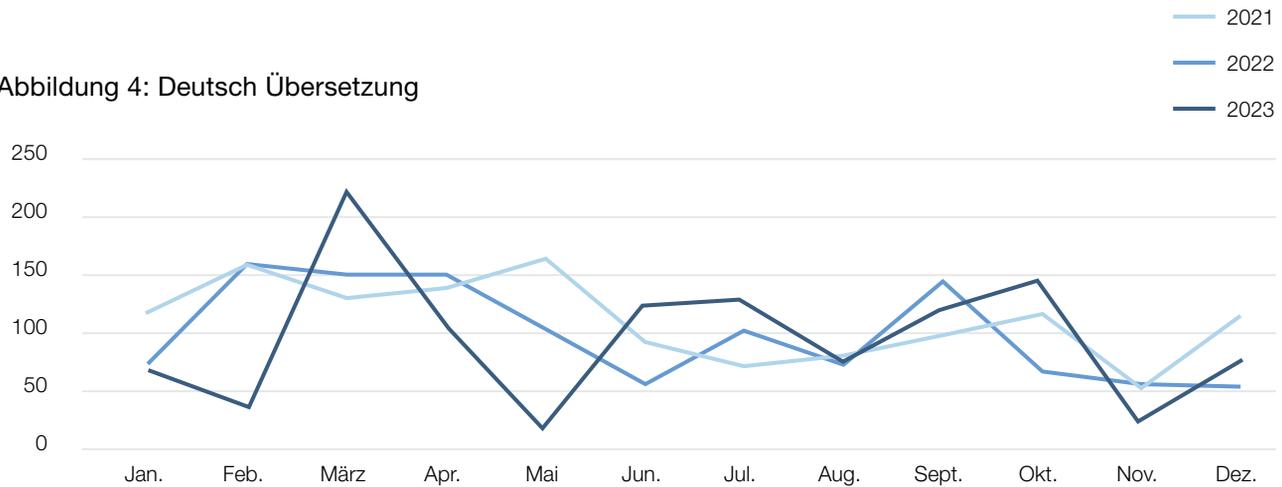
Während die Spitzen im restlichen Jahresverlauf flacher verlaufen als in den Vorjahren, springt sofort der steile Ausbruch im Dezember ins Auge. Grund hierfür ist die sekretariatsinterne Übersetzung vierer sehr umfangreicher Dokumente für das Protokoll von Luxemburg ins Französische. Die Spitze im März ist wie jedes Jahr der Vorbereitung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit sowie dem zweiten Teil der Dokumente für den Fachausschuss für technische Fragen (CTE) geschuldet.

Abbildung 3: Französisch Lektorat

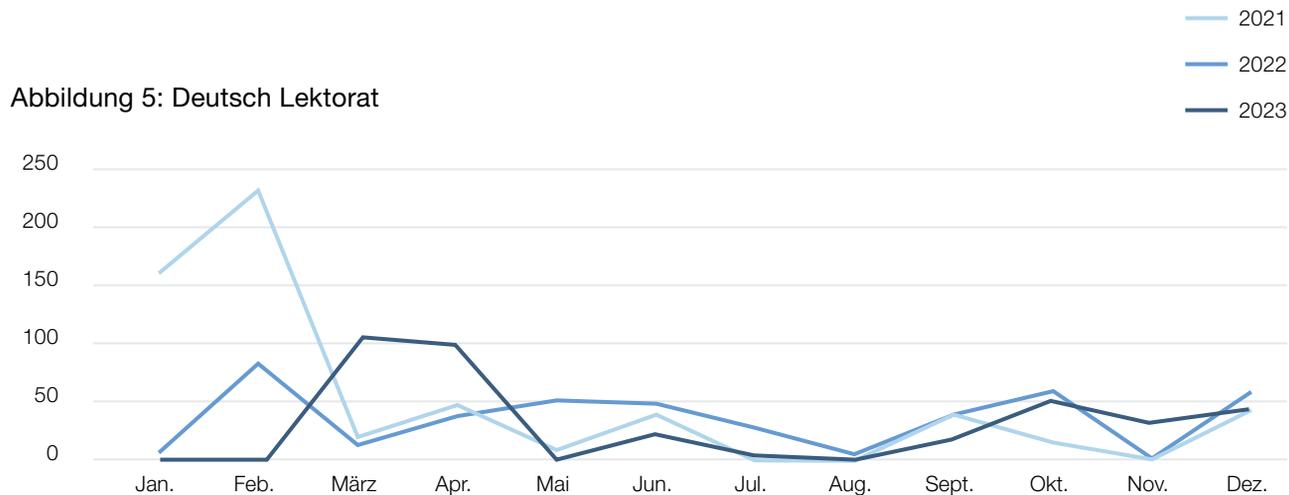


Auch im Lektoratsbereich lässt sich die Spitze im März deutlich erkennen. In diesem Monat mussten gleichzeitig der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit, der Verwaltungsausschuss und die Zeitschrift vorbereitet werden.

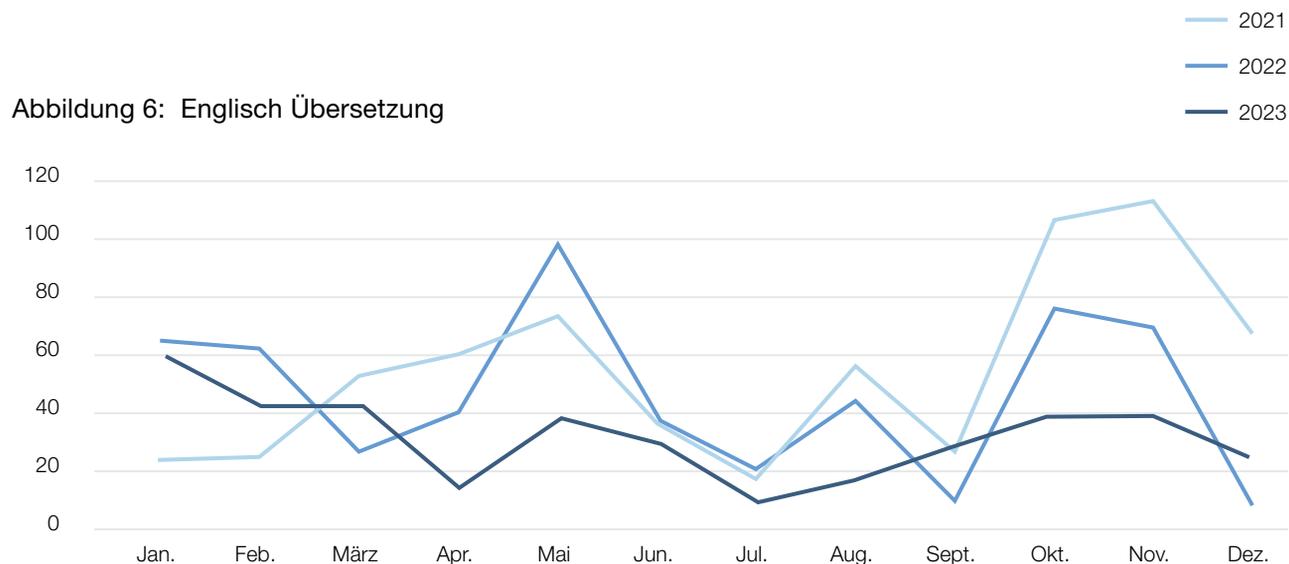
Abbildung 4: Deutsch Übersetzung



Die Ausschläge sind im Jahr 2023 sowohl nach oben als auch nach unten extremer als in den Vorjahren. Im März fielen nicht nur der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit, der CTE und der Verwaltungsausschuss an, sondern speziell im Deutschen auch der Bericht der Gemeinsamen Tagung. Die zweite Spitze im Oktober ist auf Übersetzungen für die Abteilungen RID und Verwaltung und Finanzen zurückzuführen.

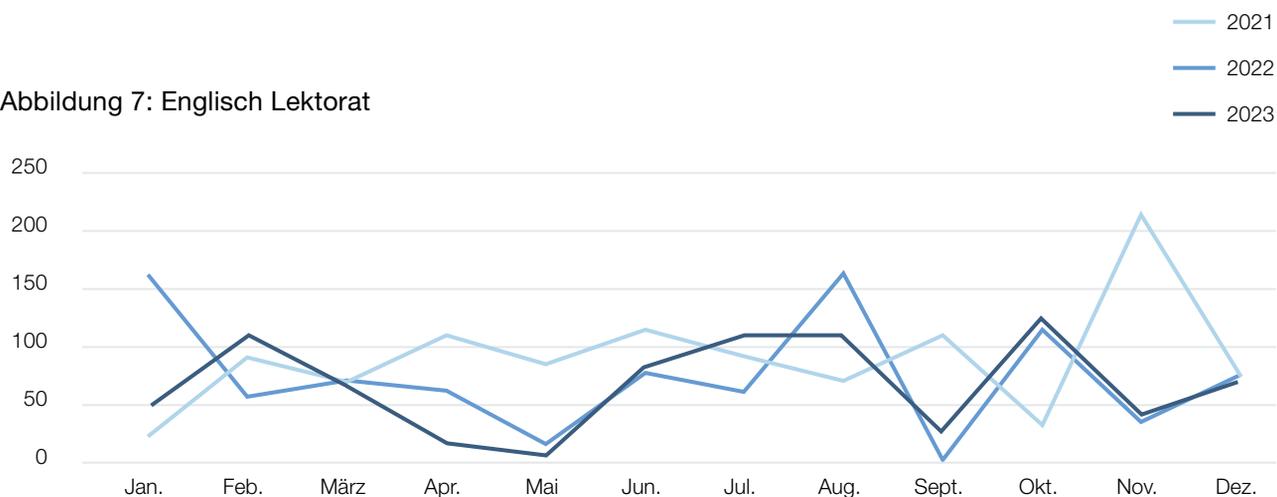


Da alle deutschen Originaltexte ausschließlich von Muttersprachlern und Muttersprachlerinnen verfasst werden, wird im Deutschen nicht konsequent Korrektur gelesen. Das Lektorat beschränkt sich auf offizielle Veröffentlichungen wie die Zeitschrift (März, Juni, September, Dezember), das Arbeitsprogramm (Oktober) oder den Geschäftsbericht (April).



Die Tatsache, dass die Übersetzungskurve im Englischen flacher verläuft als in den Vorjahren ist darauf zurückzuführen, dass in den anderen Abteilungen deutlich mehr auf Englisch verfasst wurde. Da aber der englische Übersetzer der einzige Muttersprachler im Sekretariat der OTIF ist, ist der Lektoratsaufwand im Englischen erheblich.

Abbildung 7: Englisch Lektorat



Im Englischen liegt die höchste Arbeitsbelastung im Gegensatz zu den anderen beiden Sprachen nicht am Jahresanfang, sondern in der zweiten Jahreshälfte. Dies erklärt sich dadurch, dass in Vorbereitung verschiedener Tagungen, diverse auf Englisch formulierte Texte im November/Dezember Korrektur gelesen werden müssen, bevor sie dann zu Jahresbeginn in die Übersetzung gehen.

Die Kurve ist etwas flacher als in den Vorjahren, die Ausschläge sind weniger stark ausgeprägt. Die Spitze im Februar geht auf die Vorbereitung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit zurück, diejenige zwischen Juni und August auf Arbeitsaufträge der Abteilungen Recht, Verwaltung und Finanzen und technische Interoperabilität und die im Oktober auf solche der Abteilungen Verwaltung und Finanzen, RID und technische Interoperabilität.

Arbeitsanfall ausgedrückt in Zahlen

Nach dieser bildlichen Darstellung folgt nachstehend ein in Ziffern ausgedrückter Vergleich der Seitenzahlen zwischen den Jahren 2020, 2021, 2022 und 2023.

	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	1096	1818
2022	844	620	1464	1193	443	1636	560	889	1449
2023	899	567	1466	1155	376	1531	386	822	1208

Infolge des in Deutsch und Französisch stabil gebliebenen Arbeitsanfalls, der sich zudem nicht gleichmäßig über das Jahr verteilt, wurde die Kooperation mit den externen Übersetzerinnen und Übersetzern fortgeführt, sodass diese die Übersetzungsabteilung in Stoßzeiten weiterhin spürbar entlasten konnten. Insgesamt wurden für Deutsch 131 Seiten² (Vorjahr 244) und für Französisch 178 Seiten (Vorjahr 122), davon 106 für drei der oben erwähnten Luxemburg-Protokoll-Dokumente, ausgelagert. Im Englischen wurden 2023 während urlaubsbedingter Abwesenheit des englischen Übersetzers ebenfalls 2 Artikel der Zeitschrift ausgelagert.

Die Erfahrungen mit der Reaktivität und der Qualität der ausgelagerten Übersetzungen sind auch im Jahre 2023 positiv. Sowohl 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.

² Nicht berücksichtigt sind die von der Gefahrgut-Abteilung übernommenen deutschen Übersetzungen.

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:

	FRANZÖSISCH				DEUTSCH				ENGLISCH			
	Übersetzung		Lektorat		Übersetzung		Lektorat		Übersetzung		Lektorat	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023
VERWALT.	20,3%	31,8%	13,9%	20,1%	21,7%	17%	12,5%	14%	22,2%	22,2%	11,7%	16,6 %
KOMM.	1%	10,7%	37,4%	47,3%	4,3%	7,5%	42%	64,8%	8,7%	27,2%	1,5%	2,9 %
RECHT	31,4%	32,3%	18,6%	24,4%	33%	32,6%	8,7%	12%	40,5%	19,8%	41,8%	47,9 %
GEFAHRGUT	14,1%	5,5%	3,2%	1,1%	10,8	26,3%	0%	0%	27,8%	24,2%	2,7%	8,6 %
TECHNIK	23,9%	17,3%	16,3%	6%	23%	16,2%	20,8%	9,2%	0%	1,8%	41,5%	23 %
SONSTIGES	9,3%	2,5%	3,5%	0%	7,2%	0,4%	15,8%	0%	0,8%	4,8%	0,8%	1 %

Anhand obenstehender Tabelle wird deutlich, dass in allen drei Sprachen in den beiden Jahren 2022 und 2023 am meisten für die Rechtsabteilung zu übersetzen bzw. zu lektorieren war.

TERMINOLOGIEDATENBANK UND REDAKTIONSREGELN

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 2023 keine umfangreichen terminologischen Aktivitäten gegeben.

In Bezug auf das zweite „Langzeitprojekt“, die *Internen Redaktionsregeln der OTIF* (siehe das im Dezember 2019 vom Verwaltungsausschuss genehmigte Arbeitsprogramm für 2020–2021), wurde in Übereinstimmung mit dem auf der 2. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit getroffenen Beschluss ein Leitfaden für einen geschlechtergerechten Sprachgebrauch entwickelt. Der [Leitfaden](#) wurde auf der 5. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses zur Kenntnis genommen und im Dezember auf der Website der OTIF unter „Medien“ > „Geschlechtergerechter Sprachgebrauch“ veröffentlicht.

³ Siehe Dokument „OTIF-22001-JUR 2 Décisions 07.04.2022 / Beschlüsse 07.04.2022 / Decisions 07.04.2022“.

DOLMETSCHEN

Im Gegensatz zu den beiden Vorjahren, in denen die mehrsprachigen Tagungen der OTIF noch in hybridem Format durchgeführt wurden, fand 2023 mit Ausnahme des CTE wieder alles in Präsenz statt. Dies galt auch für die Verdolmetschung, die größtenteils wieder aus den Kabinen vor Ort erfolgte. Einzige Videokonferenzplattform, die z. T. noch zum Einsatz kam, war Zoom.

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

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

Die Tabelle zeichnet ein positives und im Vergleich zum Vorjahr in Bezug auf die Sprachen Englisch und Französisch unverändertes Bild. Im Deutschen kamen sieben Tage hinzu, da die OTIF zum ersten Mal die deutsche Kabine der Gemeinsamen Tagung in Genf stellte. Im Jahr 2023 haben, wie auch in den beiden Vorjahren, 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.

Steigerung der Sichtbarkeit der OTIF

Sarah PUJOL
Kommunikationsbeauftragte

Das Jahr 2023 schloss den Zweijahreszyklus des Arbeitsprogramms 2022–2023 ab. Vor diesem Hintergrund hatte sich die Kommunikationsabteilung das Ziel gesetzt, den Rhythmus der OTIF-Veröffentlichungen aufrechtzuerhalten und die Dynamisierung der digitalen Werkzeuge weiter voranzutreiben.

Als „Support“-Abteilung unterstützt die Kommunikationsabteilung die operativen Abteilungen der OTIF. So übernimmt sie im Auftrag der anderen Abteilungen verschiedene Aufgaben, unter anderem in den Bereichen der Veranstaltungsplanung, der Koordination der Publikationen der OTIF und der Veröffentlichung von Dokumenten auf der Website der Organisation.

Die Kommunikationsabteilung versteht sich auch als Abteilung im Dienste der Öffentlichkeit. Sie beantwortet regelmäßig externe Anfragen, hauptsächlich von Forschern und Forscherinnen sowie von Rechtspraktikern und -praktikerinnen, zu den Archiven der Organisation. Angesichts des Umzugs des Sekretariats der OTIF in temporäre Geschäftsräume und der Einlagerung der Archive der Organisation in einem dafür vorgesehenen Möbellager führte das Team der Kommunikationsabteilung eine umfangreiche und gezielte Sichtung durch, um festzustellen, welche Archive der OTIF in den temporären Geschäftsräumen gebraucht werden, um weiterhin auf externe Anfragen reagieren und Kopien der angeforderten Dokumente und Veröffentlichungen bereitstellen zu können.

Im Jahr 2023 feierte die OTIF den 130. Jahrestag des Inkrafttretens des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Güterverkehr (I.Ü.G) und den 95. Jahrestag des Inkrafttretens des Internationalen Übereinkommens über die Beförderung von Personen und Reisegepäck (I.Ü.P).

Auf Initiative der Rechtsabteilung des Sekretariats der OTIF wurde in Bern ein Jubiläumstag organisiert, der vom Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten und vom Bundesamt für Verkehr der Schweizerischen Eidgenossenschaft sowie von Bernmobil unterstützt wurde.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Federal Office of Transport FOT
Federal Department of Foreign Affairs FDFA

BERNMOBIL

In den Diskussionsrunden dieses Jubiläumstages unter dem Titel „Die ER CIM und ER CIV: Erfahrungsrückblick und Zukunftsperspektiven“ standen die Einheitlichen Rechtsvorschriften für die Verträge über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern und Personen im Mittelpunkt: Entsprechen die aktuellen Fassungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften noch der heutigen Realität und den heutigen Bedürfnissen? [Programm und RednerInnen](#). Mehr als 70 Personen nahmen an diesem spannenden Tag teil, der mit einem Cocktailempfang endete. [Fotos](#)

VERÖFFENTLICHUNGEN DER OTIF

Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr

Die Zeitschrift ist eine in Artikel 23 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vorgesehene Veröffentlichung. Sie berichtet über die Tätigkeiten der Organe der OTIF und des Sekretariats der OTIF und beinhaltet für die Anwendung des COTIF nützliche Informationen. Ferner enthält sie Analysen zu die Aktualität des Eisenbahnrechts bestimmenden Fragen. Die Zeitschrift wird auf der Website der OTIF veröffentlicht.

Im Jahr 2023 wurden vier Ausgaben der Zeitschrift veröffentlicht.

Pressemitteilungen

Die Pressemitteilungen enthalten Verlautbarungen und Aktivitäten, die die Organisation öffentlich machen möchte.

Im Jahr 2023 wurden 16 Pressemitteilungen veröffentlicht:

18. Januar 2023 [Änderung der Eigentumsverhältnisse am designierten Registerführer des Luxemburg Eisenbahnprotokolls](#)

3. März 2023 [Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung](#)

14. März 2023 [Rabat: Hochrangiges Treffen](#)

21. März 2023 [Warschau: Hochrangiges Treffen](#)

30. März 2023 [Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit: 4. Tagung in Bern](#)

19. April 2023 [Bern: Hochrangiges Treffen](#)

30. Mai 2023 [15. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen](#)

9. Juni 2023 [Jurist/Juristin? Kommen Sie zur OTIF!](#)

15. Juni 2023 [Anwendung des RID 2023](#)

20. Juni 2023 [Hochrangiges Treffen für den europäisch-asiatischen Verkehr](#)

21. August 2023 [6. Tagung der Gemeinsamen Sachverständigengruppe für Koordinierung](#)

24. August 2023 [50. Tagung der Arbeitsgruppe TECH](#)

7. September 2023 [Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung](#)

25. Oktober 2023 [Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit und Jubiläumsveranstaltung für die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM und CIV](#)

20. November 2023 [Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses in London](#)

7. Dezember 2023 [Förderung der internationalen Zusammenarbeit: die Erweiterung der Kategorie „Sachverständige“ unter den an der Arbeit der OTIF beteiligten Interessengruppen](#)

Durch Pressemitteilungen werden Journalistinnen und Journalisten der Fach- und allgemeinen Presse regelmäßig über die Aktivitäten der OTIF informiert. Im Jahr 2023 waren es die folgenden beiden Pressemitteilungen, die in der Fachpresse am meisten Aufmerksamkeit erregten und weitergeleitet wurden:

[Hochrangiges Treffen für den europäisch-asiatischen Verkehr](#) (Besuch einer Delegation der Nationalen Eisenbahnverwaltung Chinas (NRA) am Sitz der OTIF in Bern)

[Änderung der Eigentumsverhältnisse am designierten Registerführer des Luxemburg Eisenbahnprotokolls](#)

Geschäftsbericht und Arbeitsprogramm

Die Kommunikationsabteilung gestaltet das Layout für den Geschäftsbericht und das Arbeitsprogramm des Sekretariats der OTIF. Darüber hinaus koordiniert sie auch die Herausgabe.

Der Geschäftsbericht 2022, der 2023 validiert und veröffentlicht wurde, entsprach dem Arbeitsprogramm 2022–2023 und hatte ein überarbeitetes grafisches Erscheinungsbild.



Die Kommunikationsabteilung passte das Layout des Arbeitsprogramms 2024–2025 an die von den Mitgliedern des Verwaltungsausschusses der OTIF formulierten Wünsche an. Das Arbeitsprogramm wurde validiert und Ende des Jahres 2023 auf der Website der Organisation veröffentlicht.



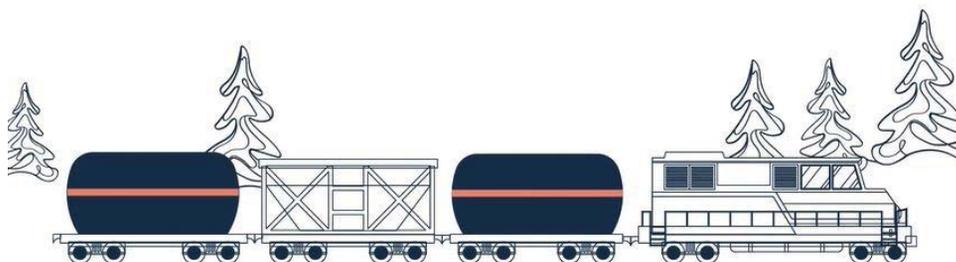
Videos

Ende 2023 erschien ein „Beste Wünsche“-Video <https://vimeo.com/887644688>. Aus Budgetgründen beschränkte sich das Sekretariat auf die Produktion dieses einen Videos.



Happy New Year 2024 - OTIF

OTIF



DIGITALE WERKZEUGE

Soziale Netzwerke

Die Organisation ist auf Flickr, LinkedIn und Twitter präsent.

Auf Flickr veröffentlicht die Abteilung regelmäßig neue Fotos zu den Aktivitäten der OTIF. https://www.flickr.com/photos/otif_cotif/albums/

Auf LinkedIn hat die OTIF die meisten Abonentinnen und Abonnenten. Im Jahr 2023 kamen 195 neue hinzu, gegenüber 252 im Jahr 2022 und 180 im Jahr 2021.

Die „Engagement-Rate“ entspricht der Anzahl der Interaktionen von Nutzerinnen und Nutzern (Gefällt mir, Kommentare, Teilen) geteilt durch die Reichweite der Beiträge (die 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 Rate im Betrachtungsjahr durchschnittlich bei 14 %; im Jahr 2022 waren es 9 %, 2021 6,8 %. 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.

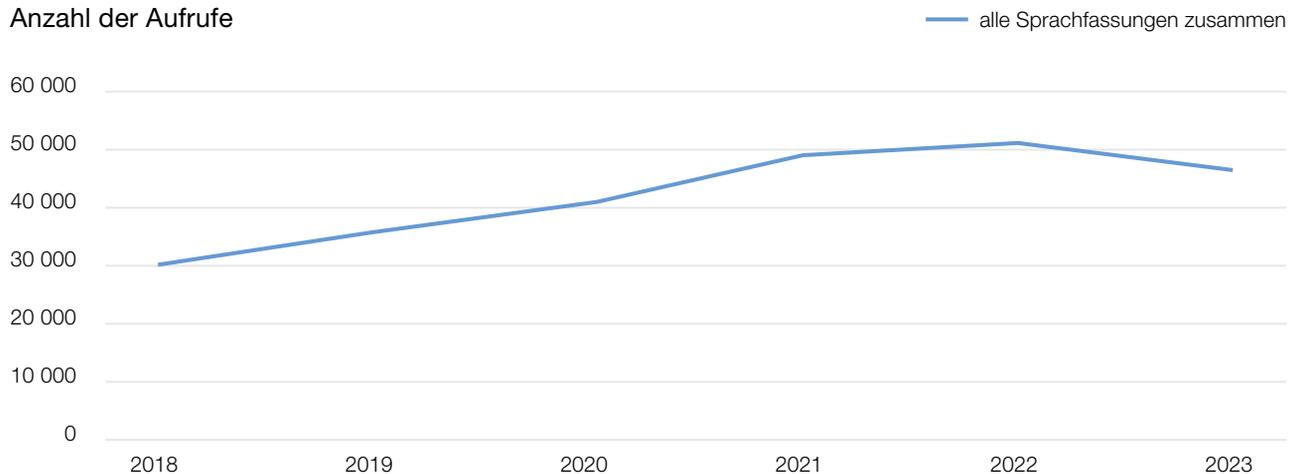
Website

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.

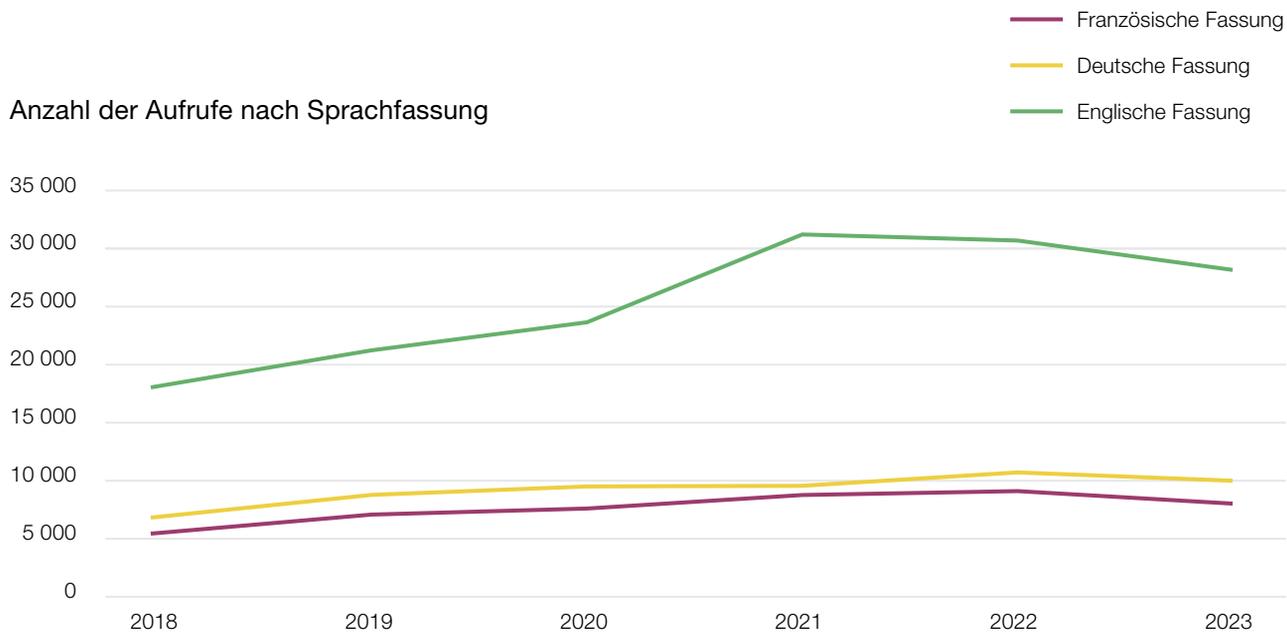
In diesem Geschäftsbericht 2023, wie auch in den vorherigen und nachfolgenden schreiben wir „die Website“, um das Verständnis zu vereinfachen. Daher ist es wichtig zu präzisieren, dass die Pflege der Website durch die Kommunikationsteilung mit Unterstützung des Webmasters und der Übersetzungsabteilung um den Faktor 3 zu multiplizieren ist.

Im Jahr 2023 wurde die Website über 46 500 Mal besucht. Verglichen mit dem Vorjahr bedeutet dies einen leichten Rückgang der Besucherzahlen.

Anzahl der Aufrufe



Der Rückgang der Besucherzahlen ist sowohl auf der englischen als auch auf der französischen Fassung der Website festzustellen.



Die Website wird sehr regelmäßig und schnell – entsprechend den technischen Anforderungen, Neuigkeiten und den Aktivitäten der operativen Abteilungen der Organisation – aktualisiert. Mehr als 800 Aktualisierungen und Uploads von Dokumenten wurden 2023 von der Kommunikationsabteilung der OTIF vorgenommen.

Ende 2022 hatte die Kommunikationsabteilung eine Umfrage unter den Nutzerinnen und Nutzern der Website durchgeführt, um die Zufriedenheit zu messen und die Erwartungen besser zu verstehen. Die Ergebnisse, die 2023 analysiert wurden, waren insgesamt positiv und boten Ansatzpunkte für Verbesserungen. Auf dieser Grundlage machte die Kommunikationsabteilung Verbesserungsvorschläge zum Design, den Funktionen und der Struktur der Website. Anschließend wurden die Abteilungen des Sekretariats konsultiert, um weitere Reaktionen und Vorschläge einzuholen.

In Zusammenarbeit mit dem Webmaster soll 2024 eine modernisierte Version der OTIF-Website online gehen.

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



OTIF

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

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