

**ORGANISATION FÜR DIE ZUSAMMENARBEIT  
DER EISENBAHNEN  
(OSShD)**

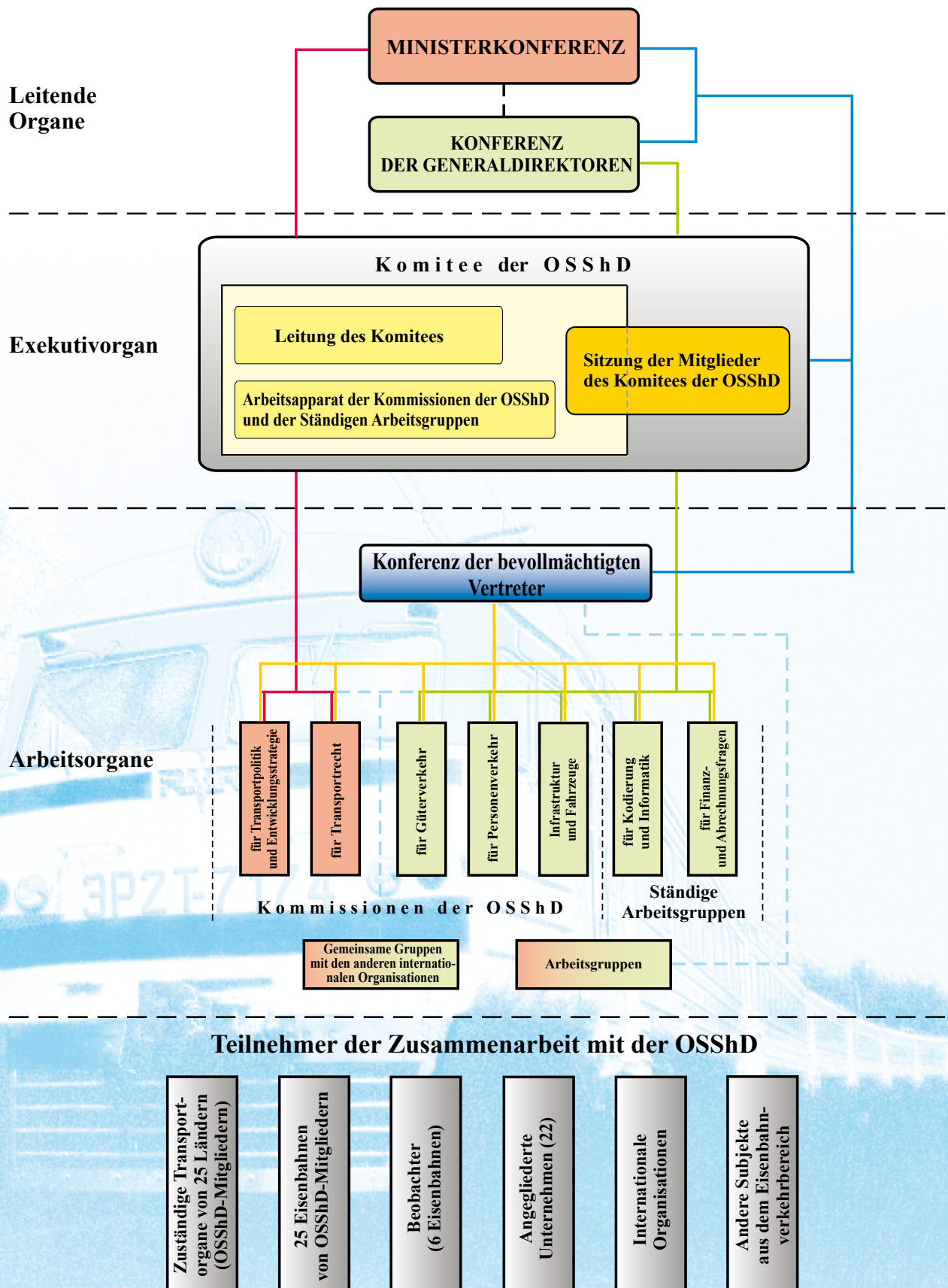


**BERICHT**  
**über die Tätigkeit der OSShD für 2006**

**Warschau**

# Struktur

## der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)



# **NHALTSVERZEICHNIS**

---

Einleitung.....	3
Statistik.....	5
Sachlage. Einzelne Richtungen der Tätigkeit der OSShD .....	8
Tätigkeit der leitenden Organe der OSShD.....	24
Teilnahme der Beobachter und der angegliederten Unternehmen an der Arbeit der OSShD .....	26
Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen.....	27
Tätigkeit des Komitees der OSShD.....	29
Die Erklärung der Teilnehmer der XXXIV. Tagung der Ministerkonferenz der OSShD.....	32







XXII. Sitzung der Konferenz der Generaldirektoren (bevollmächtigter Vertreter) der OSSHD-Eisenbahnen (Georgien, 23.-27. April 2007)



XXXV. Tagung der Ministerkonferenz der OSSHD (Republik Polen, Warschau, 26.-29. Juni 2007)



# Einleitung

---

Die ganze Tätigkeit der OSShD im Jahre 2006 wurde im Zeichen der 50. Jahrestages der Gründung der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen durchgeführt.

In dieser Zeitperiode wurde die Zusammenarbeit der Transportministerien und der Eisenbahnen der OSShD-Mitgliedsländer in Europa und Asien ausgedehnt. Das vorhin geschaffene Transportsystem auf der Grundlage von SMGS und SMPS sowie der Abkommen und Regelungen schafften die Voraussetzungen für die Vervollkommnung und Weiterentwicklung der internationalen Eisenbahnbeförderungen, für den Anstieg der Wettbewerbsfähigkeit sowie für die Organisation von Güter- und Personenbeförderungen im großen euroasiatischen Raum.

In der Berichtsperiode haben die meisten Eisenbahnen der OSShD-Mitgliedsländer ihre Verwaltungsstrukturen weiter reorganisiert zwecks der Anpassung an die Marktbedingungen und die Anforderungen des neuen Jahrhunderts, das durch die erhebliche Entwicklung des Eisenbahntransportes gekennzeichnet ist. Eine Reihe von Maßnahmen und Empfehlungen wurden erarbeitet von der OSShD in der Zusammenarbeit mit den Ministerien und Eisenbahnen. Das ermöglichte viele Eisenbahnlinien zu rekonstruieren sowie die OSShD-Transportkorridore zu modernisieren. Diese Maßnahmen haben zum Anstieg der Güter- und Personenbeförderungen auf allen Eisenbahnen der OSShD-Mitgliedsländer beigetragen.

So haben die Chinesischen Eisenbahnen im Jahre 2006 neue Eisenbahnlinien mit der gesamten Länge 1605 km sowie die zweiten Gleisanlagen mit der Länge 705 km in Betrieb gesetzt. Elektrifiziert wurden 3960 km der Eisenbahnlinien. Am 1. Juni 2006 wurde endgültig die Eisenbahnlinie – Tibetskaja (Golmud – Lhasa) mit der Länge 1142 km in Betrieb gesetzt.

Auf den Eisenbahnen Russlands wurden 306 km der Hauptlinien und 146 km der Bahnhofslinien in Betrieb gesetzt. Auf den 105 Bahnhöfen wurden 243 der Übergabe- und Übernahmegleise verlängert. Diese Maßnahme ermöglichte den Anstieg der Transportkapazität durch das Organisieren der Güterzüge mit der erhöhten Länge und dem Gewicht bis 6 000 Tonnen.

Viel Arbeit wurde von den Polnischen Eisenbahnen zur Modernisierung der Eisenbahnlinien auf den Strecken Mińsk Mazowiecki – Siedlce – Terespol, Wrocław – Poznań, Warschau – Gdynia geleistet.

Die Kasachischen Eisenbahnen haben die letzte Etappe des Bauens und die entgeltliche Inbetriebsetzung der Eisenbahnlinie Aljynsarin – Chromtau beendet. Dadurch wird das kasachische Transportsystem verbessert.

Auf der Grundlage der Studien und durch die Modernisierung der Infrastruktur hat die Aserbaidshanische Staatseisenbahn große Arbeit zur Rekonstruktion der Fernmeldeleitung auf der Strecke Baku – Beuk – Kesik geleistet.

Die Turkmenischen Eisenbahnen haben die neue Eisenbahnlinie Aschgabad – Daschguz mit 540 km Länge in Betrieb gesetzt.

Im Jahre 2006 haben alle Eisenbahnen der OSShD-Mitgliedsländer die Arbeit zur Erhöhung der Zahl der multimodalen Beförderungen und Schaffung der neuen Routen für die Containerbeförderung auf den Eisenbahnen von Weißrussland, Ungarn, China, Kasachstan, der Mongolei, Litauen, Latvien, Polen, Russland, der Slowakei, Usbekistan, der Ukraine und Tschechien geleistet. Insgesamt wurden auf den Eisenbahnen der OSShD-Mitgliedsländer 167 Containerganzzüge im internationalen Verkehr – einschließlich des kombinierten Transports – organisiert.

Erfolgreich wurde das von der XXX. Tagung der Ministerkonferenz genehmigte Programm für die Entwicklung der Schnellzugverbindungen im Personenverkehr auf den Eisenbahnen von China, Russland, Polen, Ukraine, Weißrussland, Kasachstan, Tschechien und Slowakei eingeführt. Die Reisegeschwindigkeiten der Personenzüge wurden stufenweise erhöht. Auf der Strecke Kiew-Moskau fahren neun Züge mit der Geschwindigkeit bis 120 km/h. Dadurch gelang es die Reisezeit auf 55 Minuten zu verringern. Die Russischen Eisenbahnen haben die erste Etappe der Geschwindigkeitserhöhung im Zugverkehr auf der Strecke Moskau – Sankt Petersburg realisiert. Die Strecke wurde für die Geschwindigkeit bis 200 km/h rekonstruiert. Die Reisezeit auf dieser Strecke beträgt jetzt 3 Stunden und 55 Minuten. Darüber hinaus wurde die Strecke Moskau – Krasnoje modernisiert. Dadurch wurde die Reisezeit des russisch-belorussischen Zuges „Slawjanskij Express“ von Moskau nach Minsk um 2,5 Stunden verringert.

Aktive Arbeit der Chinesischen Eisenbahnen auf dem Gebiet des Hochgeschwindigkeitsverkehrs ermöglichte die gesamte Streckenlänge mit der Geschwindigkeit 160-200 km/h bis auf 14000 km, mit



der Geschwindigkeit über 200 km/h – bis auf 6003 km und mit der Geschwindigkeit über 250 km/h – bis auf 806 km zu verlängern.

Im Jahre 2006 haben die Tschechischen Eisenbahnen reguläre Hochgeschwindigkeitszüge der Serie 680 „PENDOLINO“ im Personenverkehr mit der Neigung des Wagenkastens eingeführt. Diese Züge sind sowohl im lokalen (Prag – Ostrava) als auch im internationalen Verkehr (Prag – Bratislava und Prag – Wien). Dadurch wurde die Reisezeit zwischen den obgenannten Städten merklich verringert, was zur wesentlichen Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahnen gegenüber dem Luftverkehr geführt hat.

Auf den Eisenbahnen der Islamischen Republik Iran wurde im Jahre 2006 der Hochgeschwindigkeitszug zwischen Teheran und Mesched organisiert.

Bemerkenswert ist die Tatsache, dass bei der XXXIV. Jubiläumstagung der Ministerkonferenz der OSShD-Mitgliedsländer (Juni 2006) die wichtige Rolle der OSShD akzentuiert sowie die Überzeugung von ihrer weiteren konstruktiven und fruchtbaren Tätigkeit ausgedrückt wurde. In der Erklärung der Teilnehmer der Ministerkonferenz wurden die wichtigsten Arbeitsrichtungen der OSShD für 2006-2016 bestimmt. Dabei wurden im Dokument die Aufgaben zur Überwindung der aktuellen Probleme und Mängeln berücksichtigt.

Von besonderen Bedeutung für die OSShD-Mitgliedsländer wurden die Fragen zur Erleichterung der Grenzüberschreitungsverfahren mit der Eisenbahn. In diesem Zusammenhang wurde die Vorbereitungsarbeit zur Durchführung im Jahre 2007 der internationalen Konferenz unter der Ägide der UNECE zur Erleichterung des Grenzüberschreitens mit der Eisenbahn fortgesetzt. Im Rahmen der Konferenz sind einige Übereinkommen und Dokumente anzunehmen.

Auf Grund der ökonomischen und politischen Veränderungen in den Beziehungen zwischen den OSShD-Mitgliedsländern wird große Aufmerksamkeit der Arbeit zur Vervollkommnung der rechtlichen Basis der OSShD durch die Revision von SMGS und SMPS gewidmet.

Positive Ergebnisse in der Form des ausgearbeiteten gemeinsamen Frachtbriefes CIM/SMGS hatte im Berichtsjahr die Zusammenarbeit zwischen CIT und OSShD. Dieses Dokument wird auch als Zolldokument betrachtet, was zur Erleichterung des Grenzüberschreitens mit der Eisenbahn führen wird.

Dank dem Streben der OSShD-Mitgliedsländer nach dem Harmonisieren der Regeln zur Beförderung gefährlicher Güter mit den RID-Regeln sind am 1. Juli 2006 neue Regeln zur Beförderung gefährlicher Güter (Anlage 2 zu SMGS) in Kraft getreten. Diese neuen Regeln wurden auf der Grundlage der UN-Empfehlungen sowie der RID-Regeln 2005 erarbeitet. Die Anlage 2 zum SMGS wird auch weiter mit den RID-Regeln 2007 aktualisiert.

Erfolgreich wurden die Arbeiten zur Zusammenstellung und Vereinbarung der Fahrpläne im internationalen Eisenbahnverkehr, zur Vereinbarung der Transportvolumen sowie zur Änderung und Ergänzung von PPV durchgeführt.

Ausgearbeitet und genehmigt wurden einige Merkblätter zu folgenden technischen Fragen der Eisenbahnen: Fahrzeuge, Begrenzungslinien, Kommunikationssysteme, Datenübertragung, Stromversorgung, elektrische Traktion, papierlose Technologie der Organisation des Verkehrs, Kunstbauten, wirtschaftlich-technische und ökonomische Informationen.

Aktuell wurden die Arbeiten zur Vervollkommnung der Finanz- und Abrechnungstätigkeiten der OSShD-Mitgliedsländer zwecks der Reduzierung ihrer gegenseitigen Verschuldung.

Große Aufmerksamkeit wurde der Zusammenarbeit mit den internationalen Organisationen, vor allem mit UNECE, UNESCAP, OTIF, CIT und UIC gewidmet.

Aktiv arbeiteten und wirkten auf die Tätigkeit der OSShD die Beobachter und die angegliederten Unternehmen der OSShD.

Die gut koordinierte Arbeit zur Realisierung der geplanten komplexen Maßnahmen zur Vervollkommnung und weitere Entwicklung der Eisenbahnbeförderungen ermöglichte es den meisten OSShD-Mitgliedsländern das Beförderungsniveau im Jahre 2006 zu erhöhen.



Chinesischer Elektrozug des Hochgeschwindigkeitsverkehrs



# Statistik

## Die Hauptkennziffern der Eisenbahnen der Mitgliedsländer der OSShD für 2006

Nr.	Land	Bahn	Kennziffern											
			Gesamtfläche des Landes in tausend km <sup>2</sup>	Bevölkerungszahl in Mill.	Betriebslänge in km		Triebfahrzeuge					Personenwagen	Triebwagen und Triebwagenanhänger	Güterwagen
					Summe	darunter elektrifiziert	Dampflokomotiven	Diesellokomotiven	Elektrolokomotiven	Dieseltriebwagenzüge	Elektrotriebwagenzüge			
11/15	11/13	22/4	22/5	23/16+19										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	Aserbaidshan	<b>AZ</b> 0057	86.6	8.4	2122.0	1269.5	17.0	228.0	173.5	1.0	73.0	649.0	148.0	20706.0
2	Weißrußland	<b>BC</b> 0021	207.6	9.7	5494.0 -4.0	898.0	...	...	...	152.0	265.0	1698.0	1196.0	24789.0
3	Bulgarien	<b>BDZ</b> 0052	111.0	7.7	4146.0 -8.0	2913.0 33.0	4.0	322.0	266.0	25.0	72.0	1337.0	0.0	16811.0
4	Ungarn	<b>MAV</b> 0055	93.0	10.1	7648.3 -81.7	2573.0 -55.0	11.0	518.0	462.0	352.0	24.0	2228.0	504.0	16018.0
5	Vietnam	<b>VZD</b> 0032	331.7	84.2	2347.0	-	-	330.0	-	-	-	1046.0	-	4894.0
6	Georgien	<b>GR</b> 0028	69.7		1513.0 -46.1	1513.0 -46.1	0.0	137.0	199.0	3.0	74.0	397.0	93.0	12772.0
7	Iran	<b>RAI</b> 0096	1648.0		7131.0 726.0	148.0	0.0	598.0	8.0	0.0	0.0	1525.0	28.0	20737.0
8	KVDR	<b>ZC</b> 0030	122.7		4400.0	0.0								
9	Kasachstan	<b>KZH</b> 0027	2717.0	15.2	14205.4 0.1	4143.5 6.9	30.0	1105.0	592.0	10.0	77.0	2032.0	-	90493.0
10	China	<b>KZD</b> 0033	9600.0	1314.5	63411.7 1211.7	23435.4 4027.2	91.0	16904.0	5465.0	0.0	0.0	40945.0	0.0	558483.0
11	Kirgisien	<b>KRG</b> 0059	198.5	5189.8	417.2	0.0	2.0	46.0	0.0	0.0	0.0	394.0	-	2339.0
12	Lettland	<b>LDZ</b> 0025	84.6	2.3	2269.2 -0.6	257.4	3.0	197.0	-	41.0	107.0	159.0	331.0	8848.0
13	Litauen	<b>LG</b> 0024	65.3	3.4	1771.0	122.0	9.0	243.0	-	82.0	43.0	179.0	279.0	13393.0
14	Moldowa	<b>CFM</b> 0023	34.0		1154.2 116.1	0.0	0.0	154.0	0.0	31.0	0.0	435.0	108.0	8351.0
15	Mongolei	<b>MTZ</b> 0031	1531.0	2.6	1810.0	0.0	0.0	123.0	0.0	0.0	0.0	271.0	0.0	2688.0
16	Polen	<b>PKP</b> 0051	312.7		19429.0 -78.0	11846.0 -5.0	20.0	1851.0	1653.0	82.0	971.0	4340.0	3076.0	74146.0
17	Rußland	<b>RZD</b> 0020	17075.4	142.2	85216.0 -29.0	42911.0 -9.0	211.0	9687.0	9162.0	332.0	7642.0	26313.0	16315.0	616823.0
18	Rumänien	<b>CFR</b> 0053	237.5	21.6	10781.0	3978.0	0.0	1065.0	741.0	246.0	14.0	139.0	3213.0	59802.0
19	Slowakei	<b>ZSR</b> 0056	48.0	5.4	3658.4 -1.6	1577.0 59.0	0.0	533.0	437.0	174.0	46.0	1290.0	437.0	29152.0
20	Tadshikistan	<b>TDZ</b> 0066	143.1	7.1	616.0 -0.7	-	-	57.0	-	-	-	318.0	-	2452.0
21	Turkmenistan	<b>TRK</b> 0067	488.1		3068.9 545.9	0.0	0.0	329.5	0.0	0.0	0.0	361.0	0.0	14112.0
22	Usbekistan	<b>UTI</b> 0029	447.2	0.0	4004.5 -9.7	593.9	0.0	245.6	56.0	0.0	13.0	758.0	0.0	16696.0
23	Ukraine	<b>UZ</b> 0022	603.7	46.6	21891.0 -110.0	9580.0 173.0	55.0	2557.0	1809.0	356.0	1602.0	7823.0	-	197824.0
24	Tschechien	<b>CD</b> 0054	78.9	10.2	9496.0 -17.0	3041.0 44.0	22.0	1130.0	925.0	766.0	113.0	2519.0	2248.0	42762.0
25	Estland	<b>EVR</b> 0026	45.2	1.3	962.0 3.0	131.0	0.0	111.0	0.0	32.0	24.0	41.0	144.0	17109.0
Summe		<b>OSShD</b>			278962.8	110930.7	475.0	38471.1	21948.5	2685.0	11160.0	97197.0	28120.0	1872200.0
+- in km in 2005					2216.4	4228.0								

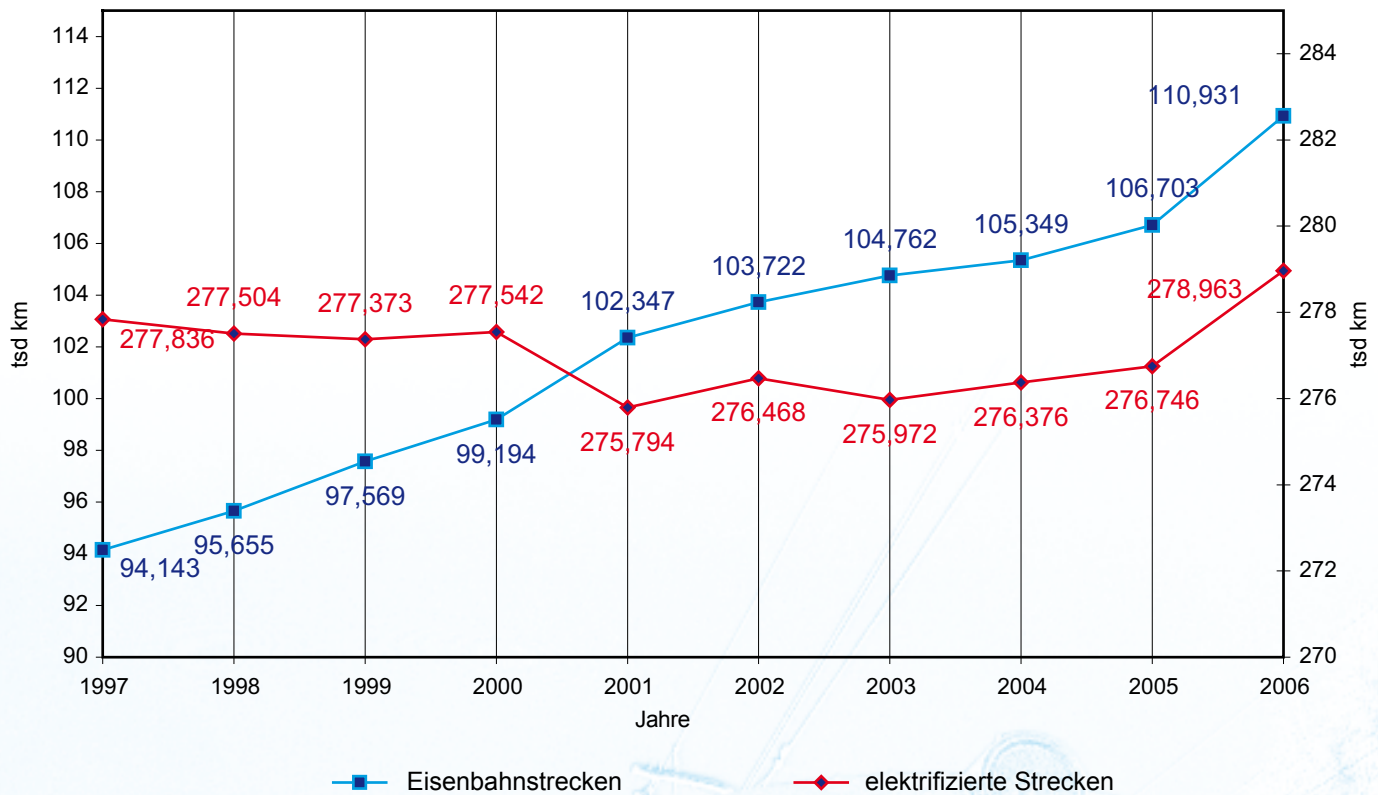


## Die Hauptkennziffern der Eisenbahnen der Mitgliedsländer der OSShD für 2006

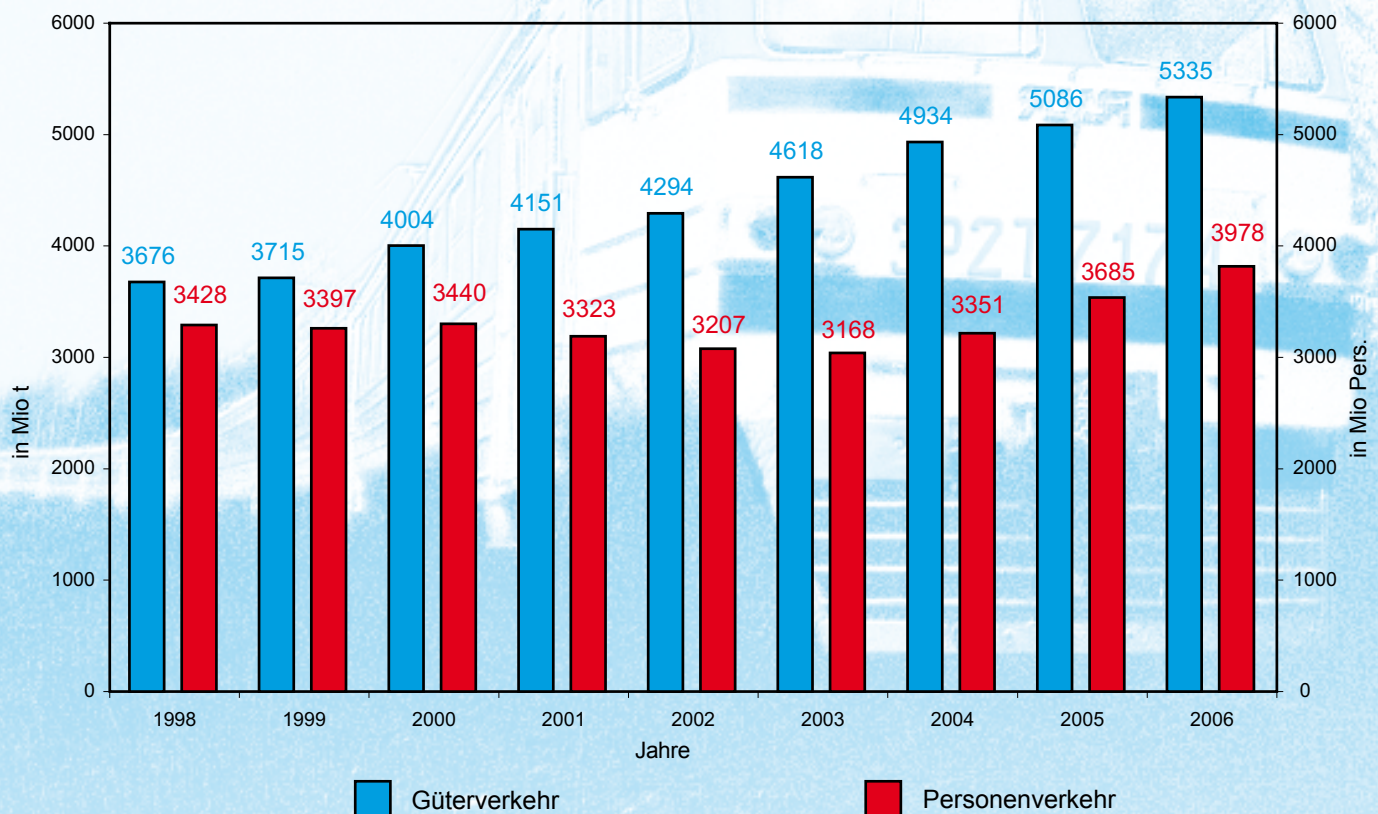
Nr.	Land	Bahn	Kennziffern								
			Eisenbahnpersonal	Bruttotonnenkilometerleistung der Züge in Mill. Tonnenkilometern				Personenverkehr		Güterverkehr	
				Summe	Reisezüge	Güterzüge	Summe Personen in tausend	Summe Personenkilometer in Mill.	Summe Tonnen in tausend	Summe Tonnenkilometer in Mill.	
			+ in% in 2005	+ in% in 2005	+ in% in 2005	+ in% in 2005	+ in% in 2005	+ in% in 2005	+ in% in 2005	+ in% in 2005	
			31/21	42/19	42/20	42/21	51/3	51/15	61/11	61/18	
16	17	18	19	20	21	22	23				
1	Aserbaidshan	<b>AZ</b> 0057	30171.0 1.1	23878.6 13.5	2714.6 2.2	21085.4 15.2	5824.0 6.1	964.1 9.8	30208.1 13.9	11059.1 14.9	
2	Weißrußland	<b>BC</b> 0021	77975.0 -0.4	105473.0 2.4	20396.0 -0.0	84231.0 3.0	99434.0 -4.8	9968.0 -3.7	133679.0 6.9	45723.0 5.0	
3	Bulgarien	<b>BDZ</b> 0052	33663.0 0.1	16214.0 -13.5	5771.0 -20.6	10443.0 -9.1	34113.0 1.1	2422.0 1.4	21183.0 4.4	5224.8 1.2	
4	Ungarn	<b>MAV</b> 0055	41269.4 -14.5	32531.0 6.1	14248.0 3.6	18283.0 8.1	119814.0 -0.5	6742.0 -3.2	46777.0 -2.4	9279.0 12.8	
5	Vietnam	<b>VZD</b> 0032	31852.0 -1.8	12203.4 9.7	6120.1 9.3	6467.6 17.1	11572.8 -9.4	4333.7 -4.9	9153.2 5.4	3446.6 17.7	
6	Georgien	<b>GR</b> 0028	6552.0 -2.7	15528.7 17.6	1508.3 -10.4	14012.6 21.7	3878.6 7.9	808.9 12.4	22604.0 19.0	7378.7 20.4	
7	Iran	<b>RAI</b> 0096	-	45304.0 1.3	11509.0 11.8	33795.0 -1.8	19400.0 11.6	11149.0 11.4			
8	KVDR	<b>ZC</b> 0030									
9	Kasachstan	<b>KZH</b> 0027	99042.0 1.7	365275.0 11.7	29840.0 6.4	332178.0 12.1	17282.0 5.3	13613.0 12.2	246880.0 10.9	191189.0 11.3	
10	China	<b>KZD</b> 0033	0.0	3820317.0 4.7	589705.0 5.0	3177561.0 4.4	1197280.0 8.2	635327.0 8.9	2443950.0 5.8	2032162.0 5.0	
11	Kirgisien	<b>KRG</b> 0059	4962.0 4.4	1509.0 13.3	164.0 6.5	1345.0 14.2	445.4 28.9	60.3 30.8	5522.5 12.7	751.8 13.6	
12	Lettland	<b>LDZ</b> 0025	14074.0 -3.6	29691.0 -14.3	2010.0 -1.9	27483.0 -15.1	27424.0 5.7	992.0	48731.0 -11.2	15273.0 -14.8	
13	Litauen	<b>LG</b> 0024	10827.0 -4.4	25455.0 2.6	1413.0 -7.9	23992.0 3.4	6194.0 -7.8	430.0 0.5	50225.0 1.9	12896.0 3.5	
14	Moldowa	<b>CFM</b> 0023	13598.0 -3.3	6748.0	1246.0	5502.0	5284.0 5.2	471.0 32.7	11093.0 -5.2	3655.0 22.7	
15	Mongolei	<b>MTZ</b> 0031	15087.0 -1.9	18801.0 -6.3	2391.0 2.4	16410.0 -7.5	4329.9 2.2	1288.5 3.8	14793.2 -5.0	9218.5 -7.2	
16	Polen	<b>PKP</b> 0051	125894.0 -1.5	119904.0 -0.9	29334.0 -0.7	89468.0 -1.0	217410.0 -0.3	16971.0 1.4	150987.0 0.7	42661.0 -2.7	
17	Rußland	<b>RZD</b> 0020	973.6 -99.9	3826129.0 4.8	409360.0 3.0	3416769.0 5.0	1338643.0 21.3	177639.0 14.3	1311635.0 5.7	1782512.0 8.7	
18	Rumänien	<b>CFR</b> 0053	64951.0 -0.3	42777.0 -7.9	18421.0 3.3	24321.0 -12.8	93201.0 1.9	8049.0 1.1	52022.0 -5.9	11586.0 -10.5	
19	Slowakei	<b>ZSR</b> 0056	34487.0 104.3	25809.6 3.1	6478.4 -1.7	19331.2 4.9	47021.0 -4.2	9822.0 353.5	50055.0 4.8	9704.0 4.1	
20	Tadshikistan	<b>TDZ</b> 0066	5357.0 -18.3	2364.0 14.7	133.9 -6.7	2230.1 16.3	760.5 7.4	5238.0 1.4	13943.8 15.1	1220.1 14.5	
21	Turkmenistan	<b>TRK</b> 0067	16086.0 1.1	19500.0 1.0	2702.0 5.1	16451.0 2.4	5349.0 19.1	1435.0 8.0	0.0	10441.0	
22	Usbekistan	<b>UTI</b> 0029	46318.0 4.7	38696.0 7.3	4079.0 5.2	34617.0 7.6	15351.7 -3.9	2339.3 11.5	58270.7 5.9	19281.4 6.6	
23	Ukraine	<b>UZ</b> 0022	368227.0 6.1	499818.0 1.6	100722.0 6.8	388619.0 0.7	522225.0 1.1	53230.0 1.1	478711.0 6.3	240810.0 7.5	
24	Tschechien	<b>CD</b> 0054	58850.0 -9.9	52316.0 4.5	18426.0 3.8	33312.0 4.5	180939.0 1.5	6887.0 3.9	89622.0 6.8	16445.0 2.6	
25	Estland	<b>EVR</b> 0026	3170.0 -4.5	19356.0 -3.0	697.0 2.4	18586.0 -3.3	5323.0 3.3	260.4 4.8	44960.0 0.3	10151.8 -1.5	
Summe +-% in 2005		<b>OSShD</b>	1103386.0 -74.6	9165598.3 4.8	1279389.3 3.6	7816492.9 4.8	3978498.9 8.0	970440.2 9.4	5335005.5 4.9	4492068.8 6.5	



## Die Dynamik der Veränderung der Betriebslänge und der elektrifizierten Strecken im Eisenbahnnetz



## Die Dynamik der Veränderung des Beförderungsvolumens





# 1. Sachlage. Einzelne Richtungen der Tätigkeit der OShD

## 1.1. Die Transportpolitik und die Entwicklungsstrategie

Im Jahre 2006 wurde die Arbeit der Kommission für Transportpolitik und Entwicklungsstrategie auf die Fragen der Eisenbahntransportpolitik, Realisierung der komplexen Maßnahmen, die auf die Weiterentwicklung der Beförderungen sowie die Entwicklung der OShD-Transportkorridore, auf die Vereinfachung des Grenzüberschreitungsverfahrens bei den internationalen Personen- und Güterbeförderungen sowie auf die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen zwecks der Vergrößerung der Güterströme im internationalen Transitverkehr.

Im Berichtsjahr wurden die Komplexpläne von drei Transportkorridoren von der Kommission in der Zusammenarbeit mit den federführenden Ausarbeitern von der Russischen Föderation und Weißrussland ausgearbeitet und von der XXXIV. Tagung der OShD-Ministerkonferenz genehmigt. Gleichzeitig wurden die Arbeiten zu den zehn weiteren Transportkorridoren fortgesetzt:

- die erste Gruppe der OShD-Transportkorridore – 2, 3, 4, 6, 10, 12
- die zweite Gruppe der OShD-Transportkorridore – 5, 7, 8, 13.

Nach der Behandlung der Materiallien auf der Sitzung der Kommission wurde beschlossen, die Komplexpläne der OShD-Korridore 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 12, 13 zu verbessern und diese der Ministerkonferenz zur Genehmigung vorzulegen.

Im Jahre 2007 sollen die Komplexpläne der ersten Gruppe den höchsten Führungsorganen der OShD zur Vereinbarung und Genehmigung vorgelegt werden.

Darüber hinaus wurden von der Kommission die vorgelegten Entwürfe der Betriebspläne für die OShD-Korridore 3 und 7 genehmigt. Die Kommission hat empfohlen, diese Arbeiten zu den weiteren Transportkorridoren fortzusetzen, was zur Erhöhung der Beförderungsleistungen und zur Beseitigung von „schwierigen“ Stellen in der Verbindung zwischen Europa und Asien beitragen wird.

Fortgesetzt wurde die Arbeit zur Behandlung der Fragen der Eisenbahntransportpolitik der OShD, deren strategische Aufgabe in der koordinierten Entwicklung des OShD-Eisenbahnsystems sowie in Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen mit dem Ziel der Heranziehung der internationalen Transitbeförderungen besteht.

Zur Kenntniss genommen wurden die von der Republik Kasachstan zusammengefassten Materiallien zu der Erfahrung und den Bedingungen für die Nutzung der Infrastruktur bei der Beförderung von Personen und Gütern auf den OShD-Eisenbahnen einschließlich der Antworten für den von der kasachischen Seite erarbeiteten Fragebogen. Die obenerwähnten Materiallien wurden als nützlich für die Arbeit der Eisenbahnen anerkannt, die mit Reformen erst begonnen haben. Dem federführenden Ausarbeiter von der Republik Kasachstan wurde vorgeschlagen, die rechtlichen, strukturellen und finanziell-wirtschaftlichen Fragen zu konkretisieren, damit die Arbeit auf den wichtigsten Reformierungsrichtungen konzentriert werden kann.

Im Oktober 2006 wurde in der Zusammenarbeit mit der EU das internationale Seminar zum Thema „Die Interoperabilität zwischen den internationalen Systemen der Spurweite 1435 mm und 1520 mm“ durchgeführt.

Nach der Einschätzung der Teilnehmer des Seminars besteht die wichtigste gemeinsame Aufgabe der OShD und der EU darin, die Anerkennung der Spurweite 1520 mm als Eisenbahnsystem im Rahmen der Europäischen Union (analog mit der Spurweite 1435 mm) durchzusetzen und diesen Status in entsprechenden Dokumenten (TSI) darzustellen. Diese Arbeit wurde in den Arbeitsplan



Der Zug Truskawez-Riga am Bahnhof Lwow



der OSShD-Kommission für Transportpolitik und Entwicklungsstrategie für das Jahr 2007 aufgenommen. Aus diesem Grund wurde die Kontaktgruppe OSShD/ERA gebildet.

Eine der wichtigsten Aufgaben bei der Entwicklung der internationalen Eisenbahnbeförderungen besteht in der Vereinfachung des Grenzübergangsverfahrens. Darunter versteht sich minimale Wartezeit auf den Grenzübergängen der an der Beförderung beteiligten Staaten sowie die Reduzierung der Lieferungsfrist, was nur bei der effektiven Zusammenarbeit der Eisenbahnen mit den Grenz- und Zollbehörden von allen beteiligten Staaten möglich sein kann.

Auf der Grundlage der durchgeführten Datenanalyse bezüglich der Infrastruktur der Transportkorridore wurden die komplexen Maßnahmen zur Verbesserung der Organisation der internationalen Eisenbahnbeförderungen in den wichtigsten Richtungen erarbeitet. Dazu gehören unter anderem auch die Maßnahmen zur Vereinfachung des Grenzübergangsverfahrens sowie der Reduzierung der Wartezeiten auf den Grenzstationen.

Im Laufe der letzten Jahre wurden von der Kommission und unter der Ägide von UNECE fünf vorbereitende zwischenbehördliche Sitzungen unter Beteiligung der Zollbehörden, Ministerien und Eisenbahnen durchgeführt. Auf diesen Sitzungen wurden die Entwürfe der Anlage 9 „Vereinfachung der Grenzübergangsverfahren im internationalen Eisenbahnverkehr“ zum Internationalen Abkommen über die Vereinbarung der Bedingungen zur Durchführung der Güterkontrolle auf den Grenzübergängen von 1982 und des Abkommens über die Vereinfachung der Grenzübergangsverfahren im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr erarbeitet, vorbereitet und vereinbart.

Die obenerwähnten Entwürfe wurden auf der 60. Session der Arbeitsgruppe für Eisenbahnverkehr UNECE (SC2) sowie auf der 115. Session der Arbeitsgruppe für Zollfragen im Transportwesen (WP 30) behandelt.

Nach der Vervollkommnung dieser Entwürfe werden sie zur Behandlung und Genehmigung der Internationalen Konferenz zur Vereinfachung der Grenzübergangsverfahren im internationalen Eisenbahnverkehr unter der Ägide von UNECE vorgelegt, die für die zweite Jahreshälfte 2007 geplant wird. An der Konferenz werden die Vertreter von Regierungsorganen, Ministerien, zentralen Grenz- und Zollbehörden, der Eisenbahnen und anderer interessierten Organisationen teilnehmen.

Auf Grund der komplexen Maßnahmen zur Verbesserung und Modernisierung von Strecken, Elektrifizierung der Eisenbahnlinien, Einführung des neuen rollenden Materials, Aufbau von neuen Logistikzentren und Terminalen, das Inbetriebsetzen der Satellitenkommunikationsmittel, das Schaffen von sicheren Informationssystemen sowie auf der Grundlage der Computertechnologien im Beförderungsprozess und der Vereinfachung der Grenzübergangsverfahren im internationalen Eisenbahnverkehr wurden die Beförderungsleistungen in den Transportkorridoren wesentlich erhöht.

Grosse Bauarbeiten wurden auf den Chinesischen Eisenbahnen durchgeführt, wo die neue Hochgeschwindigkeitseisenbahnstrecke für den Personenverkehr zwischen den Städten Harbin, Shenyang und Dalian (Abzweigung 1b des OSShD-Korridors 1) durchgeführt.

Die Eisenbahnlinie Quingai – Tibet (Golmud – Lhasa, die Gesamtlänge – 1142 km) wurde durchgängig in Betrieb gesetzt. Bis Ende 2006 wurden auf dieser Linie 1160 Tausend Tonnen von Gütern und 1180 Tausend Passagiere befördert.

Die Beförderungsleistung auf der Eisenbahnlinie Datong – Qinhuangdao erreichte 254 Mio. Tonnen, was durch die Einführung von Schwerzügen mit dem Gewicht von 10 000 bis 20 000 Tonnen verursacht wurde.

Durch die Grenzübergänge in Mandschurei, Suifenhe, Alashanko und Erlian wurden 210313 TEU befördert (um 48,3% mehr).

Insgesamt wurden 749 internationale Containerganzzüge auf folgenden Strecken organisiert:



Der Expresszug Berlin-Warschau, die Station Berlin Ostbahnhof





Der Zug 13 „Moskau-Express“ in der Verbindung Moskau-Berlin am Bahnhof Moskau Belorusskaja

Lianyungang – Alashankou – Alma-Ata, Tsingtao – Alashankou – Alma-Ata, Tianjin – Alashankou – Alma-Ata, Tianjin – Erlian – Ulan-Bator und Ulan-Bator – Erlian – Tianjin. Die Beförderungsleistungen wurden auch in den anderen Transportkorridoren erhöht.

Die OSShD-Eisenbahnen haben auch wichtige Arbeiten zum Bauen der zweiten Linien, der Verlängerung von Bahnhofslinien sowie dem Bauen von neuen Linien durchgeführt. In Betrieb gesetzt wurde die neue Eisenbahnlinie Aschgabad – Daschogus in Turkmenistan mit der Länge von 540 km (Abzweigung des Korridors TRACEKA).

In den Komplexplänen der OSShD-Korridore sind die Maßnahmen zur Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur bis 2010 vorgesehen. Die Durchsetzung dieser Maßnahmen wird zur wesentlichen Erhöhung von Beförderungsleistungen in allen OSShD-Korridoren beitragen.

Darüber hinaus wurden die Arbeiten zur Vervollkommnung der statistischen Angaben der OSShD zum Eisenbahntransport durchgeführt. Die Republik Uzbekistan als führender Ausarbeiter entwickelte Software für die Zusammenstellung von Tabellen zu den wichtigsten Daten der OSShD-Eisenbahnen. Diese Software wurde von allen OSShD-Ländern genehmigt und bereits bei der Zusammenstellung von Tabellen zu den statistischen Daten für 2005 sowie bei der Zusammenfassung der Daten der OSShD-Eisenbahnen benutzt. Ihre Analyse zeigt auf die Zunahme der OSShD-Güterbeförderungen um 3,08% im Vergleich zum vorigen Jahr sowie auf den Zuwachs des summarischen Güterumschlags um 3,06%. Es wurde auch die Zunahme der Personenbeförderungen registriert. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 3 685 Mio Personen befördert - um 9,98% mehr als im vorigen Jahr.

Die Betriebslänge der OSShD-Eisenbahnen hat um 370 km zugenommen und beträgt 276 746 km. Die Zunahme der elektrifizierten Linien erreichte 1 354 km. Ihre Gesamtlänge beträgt jetzt 106 703 km.

Die Gesamtzahl der Diesel- und Elektrolokomotiven lag zum Ende des Berichtsjahres bei 35 891 Fahrzeugen.

Die Anzahl der Personenwagen der OSShD-Eisenbahnen betrug zum Ende des Berichtsjahres 100 113 Wagen, der Güterwagen – 1 786 778.

Die Belegschaftszahl verringerte sich zum Jahresende um 2,04% auf 4 349 206 Beschäftigten.

Die Zeitweilige Expertengruppe der Kommission erarbeitete „Die einheitliche Methodik für der Berechnung der wichtigsten Daten zur Nutzung von Fahrzeugen sowie für den gegenseitigen Zusammenhang dieser Daten“, die von der OSShD-Kommission vereinbart und der Tagung der OSShD-Ministerkonferenz zur Genehmigung als 1. Ausgabe des Merkblattes R-307 vorgelegt wurde.

Die internationale Zusammenarbeit der OSShD-Mitgliedsländer auf dem Gebiet der wissenschaftlich-technischen und wirtschaftlichen Information (STEI) besteht im Austausch und

der Weiterleitung der wissenschaftlich-technischen Information zu den Fragen des Eisenbahntransportes sowie zu den ähnlichen Fragen im Bereich der Wissenschaft und Technik. Die Schaffung des einheitlichen Informationsraumes im Rahmen der OSShD ist notwendig für die geschäftlichen Beziehungen zwischen den Informationsorganen der OSShD-Mitgliedsländer. Das einheitliche Suchsystem EPS STEI OSShD für den Informationsaustausch via Internet wird zum Schaffen des einheitlichen Informationsraumes beitragen. Aus diesem Grunde wurden im Rahmen des Themas „Schaffung der internationalen Datenbank für die wissenschaftlich-technische und wirtschaftliche Transportinformation



Fahrgestellwechsel CFM, der Zug 33 Bukarest-Kischinjaw am Bahnhof Ungeny



der OSShD“ von den federführenden Ausarbeitern von der Russischen Föderation, Lettischen Republik und der Republik Polen folgende Fragen erarbeitet und von der Expertenberatung genehmigt:

- die grundlegenden Bestimmungen des „Einheitlichen Informationssystems STEI OSShD“;
- die vollständige Fassung des Verzeichnisses ABD OSShD, der aus den Einleitung, Klassifizierungstabelle und zwei Register auf der russischen und englischen Sprache.

Nach den Angaben von STEI bestand die internationale Datenbank der wissenschaftlich-technischen Information zum Anfang des Jahres 2006 aus 800 000 Dokumenten.

Die Datenbank hatte im vorigen Jahr unter den OSShD-Mitgliedsländern 67 000 Abonnente. Das System ABD OSShD wurde bereits insgesamt 760 000 mal benutzt (meistens per Internet).

Behandelt wurden auch die Arbeitsergebnisse bezüglich der Entwicklung und Einführung der Web-Seite von STEI-Centres der OSShD-Mitgliedsländer im Internet entsprechend dem OSShD-Merkblatt O+R 905/4 „Die Organisation und Führung der Web-Seite von STEI-Centres der OSShD-Mitgliedsländer im Internet“. Die angegebenen Arbeiten zu diesem Thema werden in der Zusammenarbeit mit UIC fortgesetzt.



2TE10M-2941 kommt in die Station Balti-Slobozija mit dem Zug aus St. Petersburg an.

## 1.2. Transportrecht

Die Vervollkommnung des Transportrechtes, auf dessen Grundlage sich die weitere Entwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs basiert, war eine der wichtigsten Arbeitsrichtungen der OSShD im Berichtsjahr.

In diesem Zusammenhang wurden die Arbeiten zur weiteren Vervollkommnung des Abkommens über den internationalen Güterverkehr (SMGS), des Abkommens über den internationalen Personenverkehr (SMPS) sowie zur Entwicklung der Zusammenarbeit zwischen OSShD und OTIF bezüglich der Fragen zur Harmonisierung des internationalen Transportrechtes.

Das SMGS wurde durch die Bedingungen für die Anwendung des elektronischen Frachtbriefes ergänzt. Fortgesetzt wurden die Arbeiten zur Behandlung der Frage über die Umstellung der Wagen auf den Grenzstationen. Die Anlage 12.6 zum SMGS („Die Besonderheiten des Ausfüllens des SMGS-Frachtbriefes bei der Güterbeförderung mit dem Umschreiben des Frachtbriefes eines anderen Transportrechtes und umgekehrt“) wurde durch die Bestimmung über das Ausfüllen des Frachtbriefes bei der Güterbeförderung nach Afghanistan ergänzt.

Zu einem wesentlichen Beitrag zur Vervollkommnung des Transportrechtes wurde die Entwicklung und Einführung im Jahre 2006 des einheitlichen Frachtbriefes CIM/SMGS.

Die Experten von OSShD, CIT und OTIF haben die Muster des einheitlichen Frachtbriefes CIM/SMGS sowie das „Handbuch zum Frachtbrief CIM/SMGS“ als Anlage 22 zum SMGS erarbeitet. Die beiden Dokumente sind von den zuständigen Führungsorganen von OSShD und CIT vereinbart und genehmigt. Am 1. September 2006 sind sie in Kraft getreten. Angefangen wurde mit den Güterbeförderungen zwischen den SMGS- und CIM-Ländern ohne Umschreibung des Frachtbriefes. Darüber hinaus kann der einheitliche Frachtbrief CIM/SMGS gleichzeitig als Transport- und Zolldokument gebraucht werden.

Im Rahmen der OSShD-Kommission für Transportrecht wurde die Arbeit an der Erarbeitung der Anlage 14 zu SMGS „Regeln für die Verteilung und Befestigung der Güter in Wagen und Container“ fortgesetzt. Am 1. Juli 2006 wurde Kapitel 3 „Verteilung und Befestigung von Metallgütern und Altmittel“ in Kraft gesetzt. Darüber hinaus wurde die Erarbeitung des Entwurfes vom Kapitel 2 „Verteilung und Befestigung von Holz“ beendet (Inkrafttreten im Jahre 2007).





Der Zug Wien-Moskau: die Umstellungsstelle in Brest, der Schlafwagen Wien-Moskau

Die Bedingungen für die Beförderung von gefährlichen Gütern gehören auch zum Gebiet des Transportrechtes. Im Laufe der letzten drei Jahre wurden aktive Arbeiten zur Vervollkommnung der Regeln für die Beförderung von gefährlichen Gütern (Anlage 2 zum SMGS) durchgeführt. Als Ergebnis wurden die Arbeiten zur Aktualisierung der Regeln auf der Grundlage der UNO-Empfehlungen, der Rahmenbestimmungen – Ausgabe 14 sowie der RID-Regeln 2007 unter Berücksichtigung der betrieblichen Besonderheiten der OSShD-Eisenbahnen fortgesetzt. Entsprechend dem Arbeitsplan beteiligten sich die Experte von Lettland, Litauen, Polen, Russland, Tschechien, Estland und des OSShD-Komitees an den gemeinsamen Sitzungen des Komitees für die Sicherheit von RID, ADR/ADN, OTIF, UNECE und des Expertenausschusses für RID.

SMPS wurde durch einige Ergänzungen geändert, die die Beförderungsbedingungen für Passagiere regeln (das Inkrafttreten ab 1. Mai 2007). Auf der Grundlage des Artikels 36 SMPS über die Haftung im Falle des Personenschadens wurden das „Protokoll des Unfalls auf der Eisenbahn mit dem versicherten Fahrgast“ und die „Bestimmung über die Behandlung des Unfalls mit dem Fahrgast auf der Eisenbahn“ erarbeitet und den SMPS-Parteien zur Behandlung vorgelegt.

Auf Grund des Gültigkeitsablaufs der OSShD-Dienstfahrkarten im Jahre 2007 wurden Veränderungen im Merkblatt O-111 „Regeln für die Ausgabe und Benutzung von Dienstfahrkarten und einmaligen gebührenfreien OSShD-Fahrkarten“ vorgenommen. Die neuen Formulare der OSShD-Dienstfahrkarten werden ab 1. Januar 2008 eingeführt.

Entsprechend den Beschlüssen der XXXIII. und der XXXIV. Tagungen der OSShD-Ministerkonferenz wurde die Arbeit zur Revision von SMGS und SMPS fortgesetzt. Im Rahmen der Zeitweiligen Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Experten von Weißrussland, Ungarn, Kasachstan, China, Lettland, Polen, Russland und Ukraine wurden vier Sitzungen durchgeführt, auf denen die wichtigsten Fragen der Revision behandelt sowie der neue Entwurf von SMGS erarbeitet und diskutiert wurden. Auf der Sitzung der OSShD-Kommission II im Oktober 2006 wurden die Informationen über die vorläufigen Ergebnisse der SMGS-Revision vorgelegt, wobei besondere Aufmerksamkeit folgenden Fragen gewidmet wurde: Nutzung von Privatwagen, Fragen zum Inkrafttreten des Abkommens, Auflösung, Ergänzungsverfahren, Aufgaben des Depositors u.a.

Im Rahmen der Revision vom SMPS wurden zwei Sitzungen der Zeitweiligen Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Experten von Weißrussland, Kasachstan, China, Lettland, Litauen, Polen, Russland, Ukraine, Tschechien durchgeführt.

Die Arbeitsergebnisse zur Revision von SMPS und SMGS werden auf der XXXV. Session der OSShD-Ministerkonferenz behandelt.

### 1.3. Der Güterverkehr

Im Berichtsjahr konzentrierte sich die Tätigkeit der OSShD-Kommission für Güterverkehr auf die Durchführung der Arbeiten zur Vervollkommnung geltender internationaler Übereinkommen zur Organisation der kombinierten Beförderungen zwischen Europa und Asien, zur Anwendung der Transitgütertarife, zur Aktualisierung der Regeln für die gegenseitige Nutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr zwecks ihrer



Der Zug in der Station Schaulaj (Litauische Eisenbahnen LG), die Spurweite 1520 mm



Harmonisierung mit den ähnlichen internationalen Normativdokumenten; zur Aktualisierung des einheitlichen Systems der Beschreibung und Codierung von Gütern bei der Beförderung auf den OSShD-Eisenbahnen; zur Planung und Organisation von Containerganzzügen im Europa-Asien-Europa-Verkehr.

Die Tarifforderungen wurden im Rahmen der geltenden Verträge über den einheitlichen Transittarif (ETT) und über den internationalen Eisenbahntransittarif (MTT) behandelt.

Von den Parteien des Vertrages über den Einheitlichen Transittarif (ETT) sind Änderungen und Ergänzungen im ETT-Vertrag und im ETT-Tarif vereinbart, die seit dem 1. Juli, 25. Juli und 10. Oktober 2006 in Kraft getreten sind. Sie betreffen:

- Aktualisierung des Textes des Vertrages;
- Einführung der neuen Tabellen für die Transitentfernungen der Moldauischen Eisenbahn (seit 25.07.2006) und der Usbekischen Eisenbahn (seit 01.07.2006);
- Tarifregeln, Berechnung und Erhebung der Frachtzahlungen bei der Beförderung von gefährlichen Gütern sowie bei der Güterbeförderung mit Wagen oder Containern;
- Anwendung der Zusatzgebühren;
- Aktualisierung der Berechnungstabellen für Frachtsätze bei der Transitbeförderung der Güter auf den ETT-Eisenbahnen mit kleiner Geschwindigkeit (einschließlich der einzelnen Berechnungstabellen für Frachtsätze bei der Beförderung mit Wagen oder Containern).



SA132-005 in Mrzeżyno, der Vorortzug Gdynia-Hel

Im Auftrag von den Parteien des ETT-Vertrags wurde vom OSShD-Komitee als ETT-Verwaltungsorgan der aktualisierte Text des ETT-Vertrags und des ETT-Tarifs (Stand 01.01.2007) herausgegeben.

Zwecks der Vervollkommnung des MTT-Vertrags und des MTT-Tarifs wurden die Änderungen und Ergänzungen vereinbart, die im Laufe des Jahres 2006 in Kraft getreten sind. Sie betreffen:

- Aktualisierung des Textes des MTT-Vertrages;
- Aktualisierung des Textes des MTT-Tarifs;
- Aktualisierung der Tabellen für die Transitentfernungen der Eisenbahnen von Aserbaidshan, Ukraine (ab 01.01.2006), Usbekistan (ab 01.01. und 01.07.2006), Moldova (ab 20.07.2006), Weißrussland (ab 25.07.2006, 05.08 und 21.08.2006) sowie der Russischen Föderation (ab 01.10.2006);
- Änderungen und Ergänzungen zu den Beförderungen mit hoher Geschwindigkeit, Beförderungen mit Güterwagen, Containern sowie mit privaten und zur Nutzung überlassenen Wagen;
- Aktualisierung des Abschnitts „Zusatzgebühren“.

Behandelt und vereinbart wurden die Vorschläge der Parteien des Vertrages über MTT zum Vornehmen einiger Änderungen und Ergänzungen zum Vertrag über MTT und in MTT, die am 15. Januar 2007 in Kraft treten sollten.

Die Experten der Ukrainischen Eisenbahnen (UZ) haben die Analyse der ETT- und MTT-Einstandsätze mit dem Ziel der weiteren Harmonisierung von ETT- und MTT-Tarifen vorgelegt.

Im Berichtsjahr wurden die Arbeiten zum Thema „Die Vervollkommnung des Vertrages über PPW“ in folgenden Richtungen durchgeführt:

- Vervollkommnung des PPW-Vertrages;
- Aktualisierung von PPW nach den Vorschlägen der Vertragsparteien;
- Bestimmung der Höhe der Gebühr für die Nutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr auf der Grundlage der faktischen Ausgaben für die Instandhaltung des Wagenparks im Jahr 2005;





Der Zug RAI DH4-1 bei der Demonstrationsfahrt in Pörschach/Würthersee

- Vorbereitung der Vorschläge von den Eisenbahnen über die Unifikation und Aktualisierung der Preise für die Wagen und Wagenreparatur.

Diese Fragen wurden von den Vertragsparteien auf den Sitzungen der Arbeitsuntergruppe der Experten und der Vertreter von den Vertragsparteien behandelt.

Die Arbeitsuntergruppe erarbeitete den Entwurf der Indexierung von Zahlungssätze 2007 für die Nutzung der Güterwagen mit zwei bzw. vier Achsen im internationalen Verkehr 1,2% als Inflationskoeffizient des Schweizer Frankens (nach den Angaben der Schweizer Nationalbank für 2005). Es wurde der Antrag eingebracht, den Entwurf auf der XXII. Sitzung der Konferenz der Generaldirektoren (bevollmächtigter Vertreter) der OSShD-Eisenbahnen im April 2007 zu genehmigen.

Gleichzeitig wurden Änderungen und Ergänzungen in den PPW-Vertrag (in die Anlage 16b zu PPW und in die Anlage 46 zu PPW) der XXII. Sitzung der KGD 2007 zur Genehmigung vorgelegt.

Entsprechend dem Beschluss der XXI. Sitzung der Konferenz der Generaldirektoren der OSShD-Eisenbahnen (24.-28. April 2006, Baku, Aserbaidschanische Republik) über die Teilung des geltenden PPW-Vertrags vom 01.01.1992 in zwei einzelne Verträge: über die Nutzung von Personenwagen (PPW) und über die Nutzung von Güterwagen (PGW) im internationalen Verkehr unter Berücksichtigung von strukturellen Änderungen auf den OSShD-Eisenbahnen wurde im Rahmen der Sitzung der Vertreter der Eisenbahnen – Parteien des PPW-Vertrags (27.-30. Juni 2006, Komitee der OSShD) die endgültige Zusammensetzung der Zeitweiligen Arbeitsgruppe der Experten zur Teilung des geltenden PPW-Vertrags von den Eisenbahnen Weißrusslands (als federführender Ausarbeiter), Bulgariens, Ungarns, Kasachstans, Litauens, Polens, Russlands, Rumäniens, Ukraine und Estlands vereinbart.

Zur Behandlung dieser Frage fand die Sitzung der ZAG am 5.-7. September 2006 in Brest, Weißrussland statt.

Auf dem Gebiet der kombinierten Beförderungen wurde die Arbeit im Rahmen des „Abkommens organisatorische und betriebliche Aspekte der kombinierten Beförderungen im Europa-Asien-Verkehr“ (nachstehend –Abkommen) durchgeführt.

Am 24. Juni 2006 sind die „Änderungen und Ergänzungen in der Anlage I zum Abkommen „Eisenbahnlinien mit besonderer Bedeutung für die internationalen kombinierten Beförderungen“ und in der Anlage II zum Abkommen „Objekte mit besonderer Bedeutung für die internationalen kombinierten Beförderungen“ in Kraft getreten.

Diese Änderungen und Ergänzungen in den Anlagen I und II zum Abkommen wurden auf der Grundlage der Vorschläge von Weißrussland, Lettland, Polen, Slowakei, Ukraine und Tschechien (nicht als Vertragspartei) vorbereitet.

Zwecks der Harmonisierung der Systeme der Güterbeschreibung und Kodierung (OSShD-GNG, UIC-NHM) wurden von den OSShD-Eisenbahnen und insbesondere von RZD AG als federführender GNG-Ausarbeiter umfangreiche Arbeiten auf diesem Gebiet durchgeführt.

Auf Grund des bevorstehenden Inkrafttretens im Jahre 2007 von Änderungen und Ergänzungen zum harmonisierten System der Güterbeschreibung und Kodierung (HS) (4. Fassung – 2007) und dementsprechend zum NHM wurde von RZD AG



2TE25A-001, Moskau Rishskaja



als federführender Ausarbeiter der Entwurf von GNG (Fassung 2007) unter Berücksichtigung der Vorschläge von den GNG-Benutzern im OSShD-Bereich vorbereitet. Dieser Entwurf soll der XXII. Tagung der Konferenz der Generaldirektoren (bevollmächtigter Vertreter) der OSShD-Eisenbahnen (2007) zur Genehmigung eingebracht werden.

Im Rahmen des Themas „Organisation der Beförderungen der Großcontainer im Europa-Asienverkehr“ wurden im Berichtsjahr folgende Arbeiten durchgeführt.

RZD AG als der federführende Ausarbeiter RZD AG aktualisierte die Angaben zur Organisation von Containerzügen und multimodalen Beförderungen im internationalen Verkehr. Die zusammengefassten Informationen darüber wurden in der Zeitschrift der OSShD (Nr. 5-6/2006) veröffentlicht.

Zwecks der Vervollkommnung der Datenbank über die Containerzüge und multimodale Beförderungen im internationalen Verkehr wurde vom federführenden Ausarbeiter RZD AG der Entwurf der elektronischen Version der Datenbank erarbeitet, der den OSShD-Eisenbahnen zur Behandlung vorgelegt wurde.

Zum Unterthema „Basisformation von Volumenwerten der Containerbeförderungen“ wurde vom federführenden Ausarbeiter UZ (Ukrainische Eisenbahn) die Übersichtstabelle zu den Beförderungsvolumen von Großcontainern auf den OSShD-Eisenbahnen im Jahre 2005 (auf der Grundlage der Daten der Eisenbahnen von Aserbaidshan, Weißrussland, Bulgarien, Ungarn, Georgien, Kasachstan, Kyrgyzstan, Lettland, Litauen, Moldova, der Mongolei, Russland, Rumänien, der Slowakei, Ukraine, Tschechien und Estland) vorbereitet.

Der federführende Ausarbeiter – Bulgarische Staatseisenbahnen- erarbeitet den Fragebogen zum Thema „Analyse von potenziellen Möglichkeiten für die Organisation von Containerbeförderungen im China-Zentralasien-Europa-Verkehr (via Staaten des Balkanhalbinsels) und richtete ihn an die interessierten Eisenbahnen zwecks der weiteren Behandlung und Entwicklung von Maßnahmen zur Realisierung dieses Themas.

Das zusammengefasste Material zum Fragebogen wurde auf der Grundlage der Materialien, die von den Eisenbahnen Aserbaidshans, Kasachstans, Russlands und der Ukraine vorgelegt wurden.

Zum Unterthema „Analyse von potenziellen Möglichkeiten für die Organisation von Containerbeförderungen auf den Strecken Westchina-Westeuropa, der Hafen Olja-Westeuropa“ wurde von den Ukrainischen Eisenbahnen als federführender Ausarbeiter der Fragebogen zur Arbeitsdurchführung erarbeitet und an die interessierten OSShD-Eisenbahnen gerichtet. Das zusammengefasste Material zum erarbeiteten Fragebogen wurde vom federführenden Ausarbeiter auf der Grundlage der vorgelegten Daten von den Eisenbahnen Bulgariens, Polens, Russlands, der Slowakei und Tschechiens vorbereitet.

Entsprechend dem Beschluss der XXI. Session der KGD (April 2006) wurden die Informationen zur Organisation der Containerbeförderungen mit dem Benutzen von Containern der neuen Generation (mit der Länge 45 Fuß und mehr) im internationalen Verkehr von folgenden Eisenbahnen erhalten: Aserbaidshan, Kyrgyzstan, Litauen, Moldova, die Mongolei, Russland, Rumänien und Ukraine.

Im Jahre 2006 wurden die Arbeiten zur Organisation von Containerzügen sowie zur Planung neuer Containerganzzügen auf den Eisenbahnen von Weißrussland, Ungarn, Kasachstan, China, Lettland, Litauen, der Mongolei, Polen, Russland, der Slowakei, Tschechien, Ukraine, Deutschland und Finnland durchgeführt.

Darüber hinaus wurde der Verkehr von Containerzügen auf den Strecken der Hafen Nachodka – Brest – Warschau, Brest – Aktobe, Sabajkalsk – Dnepropetrowsk, Sabajkalsk – Moskau, Xiangang – Alma-Ata, Ulan-Bator – Brest – Duisburg organisiert.

Die Frage der Vereinbarung der Fahrpläne der internationalen Güterzüge für 2006-2007 wurde von



Die Iranische Eisenbahn, der Führerstand im Zug Siemens





Der Elektrozug UTI „O'zbekiston 0012“ kommt in die Station Samarkand mit dem Schnellzug Nr.2 „Registan“ (Taschkent-Samarkand) an.

der ersten Gruppe der europäischen Eisenbahnen von Bulgarien, Ungarn, Polen, Rumänien, der Slowakei, Tschechien, Deutschland, Serbien, Österreich, Bosnien und Herzegowina, Slowenien, Mazedonien und Kroatien behandelt.

Es wurde vereinbart, diese Tätigkeit in der Zusammenarbeit mit der Organisation FORUM TRAIN EUROPE (FTE) fortzusetzen.

Von der 5. Gruppe der Eisenbahnen von Vietnam, Kasachstan, China, KVDR, der Mongolei und Russland wurde Bilanz bezüglich der Transportvolumen der Außenhandelsgüter im Jahre 2005 gezogen. Vereinbart sind die Transportvolumen von Export-Import- und Transitgütern für das Jahr 2006, ausgearbeitet sind die technischen und organisatorischen Maßnahmen zur Realisierung der vereinbarten Transportvolumen.

Im Juli 2006 in Tallinn (Estnische Republik) wurde die Internationale Konferenz „Die grundlegenden

Richtungen zur Vervollkommnung des Transportmarktes“ (nachstehend - die Konferenz) durchgeführt. An der Veranstaltung beteiligten sich die Vertreter der Eisenbahnen von Bulgarien, Georgien, Kasachstan, Lettland, Litauen, Polen, Russland, Rumänien, der Slowakei, Usbekistan, Ukraine, Tschechien und Estland sowie die Vertreter von DB AG und der Finnischen Eisenbahnen als OSShD-Beobachter, die Vertreter der angegliederten Unternehmen der OSShD – „Neftechimtrans“ und „JERID“ sowie die Vertreter des OSShD-Komitees, des Zentrums für Transportforschungen (Tschechien), der Speditions- und Logistikfirmen von Weißrussland, Litauen, Polen, Russland, Tschechien, Ukraine und Estland.

Die Empfehlungen und Beschlüsse der Konferenz wurden von den OSShD-Eisenbahnen gebilligt mit dem Ziel der Realisierung von Maßnahmen zur Erhöhung der Transportvolumen sowie zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahnbeförderungen und werden weiterhin in der Arbeit der Eisenbahnen zur Organisation der internationalen Beförderungen im Europa-Asien-Europa-Verkehr verwendet.

#### 1.4. Personenbeförderung

Im Jahre 2006 führte die OSShD-Kommission für Personenverkehr gezielte Arbeit zur Koordinierung von internationalen Personenbeförderungen, Vereinbarung von Fahrpläne der internationalen Personenzüge sowie zur Verbesserung des Kundenservices.

Die Experten der Eisenbahnen – Parteien des MPT-Vertrags – behandelten die Vorschläge von BC, LDZ, RZD und UZ zu den Änderungen und Ergänzungen in den MPT-Vertrag sowie in den MPT-Text. Es wurde auch vorgeschlagen, die beiden Dokumente auf der nächsten Sitzung der Vertreter der Parteien des MPT-Vertrags ordnungsgemäß zu billigen.

Vereinbart wurde der endgültige Fahrplan der Züge im internationalen Verkehr, die Schemen der Zusammensetzung der Züge und die Verteilung der Plätze in den internationalen Personenzügen für 2006/2007 bei der ersten Gruppe der Eisenbahnen (BC, BDZ, NK“ZI“, MAV, KZH, LDZ, LG, CFM, PKP, RZD AG, ZSR, ZSSK, UZ, CD).

Außerdem wurden die Fahrpläne der Personenzüge im internationalen Verkehr für 2007/2008 bei der



Die Innengestaltung eines modernisierten Personenwagens der 2. Klasse PKP Intercity, der Schnellzug „Witkacy“ Zakopane – Warschau



zweiten Gruppe der Eisenbahnen (VZD, KZH, KRG, KZD, ZC, MTZ, RZD AG, UZ) vereinbart.

Auf der Grundlage der vereinbarten Fahrpläne der Personenzüge der ersten und zweiten Gruppe der Eisenbahnen erarbeitete und aktualisierte die OSShD-Kommission den Fahrplan für Personenzüge im internationalen Verkehr „Euro-Asia-Rail“.

Zu den Systemen für Platzreservierung, der Informationsbetreuung der Kunden und den gegenseitigen Abrechnungen für die Beförderungen wurden auf den Expertensitzungen gemeinsame OSShD/UIC-Merkblätter behandelt und aktualisiert. Sie betreffen die gegenseitige Unterstützung von elektronischen Systemen für Platzreservierung, die einheitliche Kodierung von Routen, die analytische Nummerierung der Personenzüge sowie den Informationsaustausch zu den Routen:

- 419-1 „Die analytische Nummerierung der Personenzüge im internationalen Verkehr“;
- 108-2 „Informationsaustausch zu den Preisen für die Plätze“;
- 171 „Vorschriften für die Zusammenstellung der Reservierungslisten“;
- 361 „Verhütung von Betrugsfällen mit den Fahrkarten im internationalen Personenverkehr“;
- 920-9 „Die einheitliche Ziffernkodierung von Routen im internationalen Personenverkehr“.

Die Entwicklung von elektronischen Reservierungssystemen ermöglicht Kundenservice, Informationsdienstleistungen und Technologien der Verwaltung des Personenverkehrs zu verbessern.

- Auf den Russischen Eisenbahnen werden die Plätze per Internet reserviert. Die Fahrkarten werden für die Züge von privaten Unternehmen im Inland verkauft;
- UZ beendete die Einführung vom nationalen System ASU PP UZ. Innerhalb des Systems funktionieren etwa 2500 Terminale, 2000 davon sind für die Fahrkarten und Schalter;
- KZH hat „KOZRV“ ASU „EXPRESS“ in Betrieb gesetzt. Angefangen wurde mit der Entwicklung der Software für die Platzreservierung per Internet;
- BC hat die analytische Datenbank ASU „EXPRESS“ in Betrieb gesetzt. Die Fahrkarten für die Zwischenstationen werden mit der Angabe der Plätze verkauft;
- PKP, CD und VR haben die Möglichkeit, die Fahrkarten für die Inlandsstrecken per Internet zu verkaufen. Die Zahlung erfolgt mit der Kreditkarte oder mit Cash am Schalter. Der Fahrgast drückt aus dem Internet die Angaben über den Zug mit der Kontrollnummer, die beim Einsteigen vom Eisenbahnmitarbeiter geprüft wird.
- MAV verkauft die Fahrkarten per Internet.

Entsprechend dem Beschluß der XXI. Sitzung der Konferenz der Generaldirektoren (bevollmächtigter Vertreter) der OSShD-Eisenbahnen (24.-28. April 2006, Baku, Aserbaidshan) hat die Zeitweilige Arbeitsgruppe (ZAG) die Teilung des PPV-Vertrags in zwei einzelne Verträge (für die Nutzung von Personenwagen und für die Nutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr) durchgeführt. Die beiden Verträge sind auf der XXII. Sitzung der KGD zu unterzeichnen.

Auf Grund der strukturellen Reformierung der OSShD-Eisenbahnen sowie der Veränderung von Rechtsdokumenten, die die Arbeit des Eisenbahntransports regulieren (einschließlich der grundlegenden OSShD-Dokumente) entstand jedoch die Notwendigkeit, die Arbeit von der ZAG fortzusetzen.

Da die Teilung des PPV-Vertrags ohne Revision, Vervollkommnung der Verträge und Aktualisierung von ihren Anlagen durchgeführt wurde, hält die ZAG für zweckmäßig, sich an die XXII. Sitzung der KGD mit der Bitte zu wenden, die Frage über die Fortsetzung der Arbeit von der ZAG zu behandeln und die ZAG zu beauftragen, die zwei selbstständigen Verträge zu überprüfen.



Chinesischer Elektrozug des Hochgeschwindigkeitsverkehrs



## 1.5. Infrastruktur und Fahrzeuge

Die OSShD-Kommission für Infrastruktur und Fahrzeuge behandelte im Berichtsjahr die Themen und beschäftigte sich mit konkreten Aufgaben aus dem technischen Bereich der Infrastruktur des Eisenbahntransports und seiner Betriebsmittel.

Die Tätigkeit der Kommission wurde im Jahre 2006 nach sechs Themen fortgesetzt. Im Rahmen dieser Themen wurden 13 Expertensitzungen einschließlich einer Sitzung der gemeinsamen Arbeitsgruppe OSShD/UIC durchgeführt.

Wie im Jahre 2005 haben die Experten der Kommission auch im Berichtsjahr einige Aufgaben zum Thema „Fahrzeuggestaltungslinien im interoperablen internationalen Verkehr“ in der Zusammenarbeit mit den Delegationen von UIC und OTIF gelöst.

Erfolgreiche Ergebnisse gab es in der Arbeit zur Vorbereitung des Entwurfs des gemeinsamen OSShD/UIC-Merkblattes 502-3 „Außergewöhnliche Sendungen im internationalen Eisenbahnverkehr der Spurweiten 1435 mm und 1520 mm“ fortgesetzt.

Darüber hinaus wurde die Arbeit zum Entwurf der Anlage „Methodik für die Berechnung der Triebfahrzeugbegrenzungslinien“ zum gemeinsamen OSShD (O500)/UIC(V505-6)-Merkblatt „Die allgemeinen Vorschriften für die Fahrzeugbegrenzungslinien im interoperablen (umlade- und umsteige freien) internationalen Verkehr“ fortgesetzt.

An der Behandlung des Themas „Schienenweg und künstliche Bauten“ beteiligten sich 14 Eisenbahnen der OSShD-Mitgliedländer (BC, NK“ZI“, MAV, KZH, KZD, LDZ, LG, CFM, PKP, RZD AG, CFR, ZSR, UZ, CD).

Auf Grund großer Zahl von unterschiedlichen Materialien und ihrer Spezifik wurde das Thema in 4 Unterthemen aufgeteilt:

- „Schienen, Schienenbefestigung, lückenloses Gleis, Komplexdiagnostik, Mechanisierung von Oberbauarbeiten“;
- „Eisenbahnunterbau, künstliche Bauten und ihre Komplexdiagnostik“;
- „Technische Normen und Diagnostik der Eisenbahngleise für Schnell- und Hochgeschwindigkeitsverkehr“;
- „Eisenbahnschwellen, Weichenschwellen und Weichen sowie ihre Diagnostik“

Auf den Expertensitzungen wurden 24 spezifische technische Fragen behandelt. Vier Merkblätter des empfehlenden Charakters wurden von der Kommission erarbeitet und gebilligt.

Das neue Merkblatt des obligatorischen Charakters „Konzept der Erarbeitung vom komplexen System der Diagnostik des technischen Standes einzelner Elemente der Eisenbahninfrastruktur“ (O 733) wird der XXII. Tagung der KGD zur Genehmigung vorgelegt.

Darüber hinaus wurden zur Genehmigung 7 neue Merkblätter des obligatorischen und empfehlenden Charakters vorgelegt:

- Eisenbahnunterbau (neue Konstruktionen des Eisenbahnunterbaus, Verwenden der Geogitter, Geortung und ihre Diagnostik);
- künstliche Bauten (Renovierung von Tunneln, Korrosionsschutz von Metallbrücken);
- Normen (Erhebung der Außenschiene im Gleisbogen);
- Weichen (Sicherheitsparameter für die grundlegenden Elemente).

Die gemeinsamen Beschlüsse zu den technischen Fragen des Eisenbahnunterbaus, des Eisenbahnoberbaus und künstlichen Bauten spielen eine wichtige Rolle im Hinblick auf die Sicherheit, Erhöhung von Geschwindigkeiten im Eisenbahnverkehr, Umweltfreundlichkeit und effektive Mittelanlage u.s.w.

Die Experten haben im Jahre 2006 im Rahmen



Zugpersonal des Elektrozuges „Harmonie“ des Hochgeschwindigkeitsverkehrs



des Themas „Fernmeldewesen und Fernmeldenetze“ drei neue Merkblätter erarbeitet, die die Sicherheit auf dem Gebiet des Fernmeldewesens betreffen. Diese Merkblätter wurden auf der Sitzung der Kommission genehmigt.

Die Beachtung der Empfehlungen, die in diesen Merkblättern dargelegt sind, werden die Eisenbahnautomatik sichern sowie die Basis für den langfristigen Betrieb von Glasfaserkabeln bilden, die auf den Eisenbahnen mit der Elektrotraktion benutzt werden.

Die Experten auf dem Gebiet des Fernmeldewesens haben unter anderem auch drei Merkblätter des empfehlenden Charakters zur Technologie der elektrischen Zentralisierung, halbautomatischen Blockierung sowie Signalisierung am Bahnübergang aktualisiert.

Die Arbeit zum Thema „Erarbeitung von Normen zu den Stromversorgungssystemen und Stromversorgungsanlagen“ wurde erfolgreich durchgeführt und brachte positive Ergebnisse. Die Kommission genehmigte 5 Merkblätter des empfehlenden Charakters. Besonders aktiv beteiligten sich an der Arbeit die Experten von RZD AG, UZ, PKP, LG und CD.

Die angenommenen Merkblätter tragen zur qualitativen Anwendung folgender Themen bei:

- „Die Empfehlungen zur Organisierung von Zugüberwachung in punkto Energieversorgung“;
- „Die Empfehlungen zur Projektierung von Bahnunterwerken“;
- „Die wichtigsten technischen und wirtschaftlichen Kriterien zur Modernisierung von der Bahnstromversorgung auf den elektrifizierten Eisenbahnen“;
- „Das System für Messen von Kriterien der gegenseitigen Wirkung von der Anhängung der Fahrleitung und des Stromabnehmers“;
- „Die Empfehlungen zur Unifizierung von den grundlegenden Elementen der Anhängungen der Fahrleitung auf den Eisenbahnen der OSShD-Mitgliedländer“.

Es wurde beschlossen, die Arbeit an dem neuen Dokument „Die Empfehlungen zu den Anlagen der Bahnunterwerke 25kV, 50Hz“ im Jahre 2007 fortzusetzen.

Erfolgreich wurde die Arbeit 2006 zum Thema „Eisenbahnfahrzeuge und technische Anforderungen für ihre Elemente“ durchgeführt. Positiven Beitrag leisteten dazu RZD AG, BC, LDZ, UZ. Es wurden 13 Merkblätter des empfehlenden Charakters behandelt, 11 davon wurden auf der Sitzung der OSShD-Kommission am 6.-9. November 2006 angenommen und 5 Merkblätter (O und O+R) sind von der KGD 2007 zu genehmigen.

Genehmigt sind folgende Merkblätter des empfehlenden Charakters:

- „Umrechnungskoeffizient der Berechnungskraft des Anlegens der Wagenbremse der Spurweite 1520 mm auf die Bremsmasse der Wagen der Spurweite 1435 mm und umgekehrt“;
- „Schienebremsmagnet der Personenwagen. Allgemeine technische Anforderungen“;
- „Bremsprobe der Züge auf den Grenzstationen. Empfehlungen“;
- „Empfehlungen zu den Bremsstellungen der Personen- und Güterwagen bei der Umstellung von der Spurweite 1520 mm auf die Spurweite 1435 mm und umgekehrt“;
- „Brandsicherheit in den Personenwagen“;
- „Die Methode der Bestimmung des durchschnittlichen Koeffizientes der Teleübertragung „k“ der Personenwagen unter den stationären Bedingungen“;
- „Betriebsbedingungen für die Güterwagen im internationalen Eisenbahnverkehr“;
- „Empfehlungen zur energetischen Effektivität der Diesellokomotive“;
- „Empfehlungen zu den technischen Anforderungen und Materialien für die Leitungsdrähte und Kabeln der Elektro- und Diesellokomotive“;
- „Empfehlungen zur Reparatur, Zusammenbau und Einstellung von Buchsenknoten von Radsätzen der Triebfahrzeuge“;



Der KZD-Personenzug auf der Tibetischen Eisenbahn



- „Die Grundlegenden technischen Anforderungen an das Kontrollsystem der Buchsenerwärmung der Triebfahrzeuge“.

Zwei Merkblätter des empfehlenden Charakters „Empfehlungen zu den Methoden der Messung vom Lärm der Eisenbahnfahrzeuge“ und „Hygienische Normative für die Personenräume in den Motorwagen“ werden im Jahre 2007 behandelt.

Folgende Merkblätter sind der XXII. Sitzung der KGD zur Genehmigung vorgelegt:

- des obligatorischen Charakters:
  - „Die grundlegenden Anforderungen an die Wagen im internationalen Verkehr“;
  - „Schraubenkupplung für die Güter- und Personenwagen“
- des obligatorisch-empfehlenden Charakters:
  - „Elektrische Heizung in Personenwagen im internationalen Verkehr“;
  - „Stromversorgung in Personenwagen. Allgemeine Anforderungen an die Hochspannungsanlagen“;
  - „Technische Anforderungen für die Entwicklung von 4-achsigen offenen Güterwagen“.

Die im Jahre 2006 von der OSShD-Kommission für Infrastruktur und Fahrzeuge durchgeführte Arbeit war vielfältig, mit einer Reihe von konkreten positiven Ergebnissen.

Das Thema „Technische Mittel der kombinierten Beförderungen“ wurde im Jahre 2006 weiter diskutiert. An den Besprechungen beteiligten sich die Experten von 12 interessierten Eisenbahnen, die den Entwurf der ursprünglichen Anforderungen an das System der kombinierten Beförderungen vereinbart und den Entwurf der technisch-betrieblichen Anforderungen an die technischen Mittel der kombinierten Beförderungen erarbeitet haben.

Im Jahre 2006 hat die Kommission für Infrastruktur und Fahrzeuge insgesamt 39 Merkblätter zur weiteren Genehmigung bzw. Empfehlungen (OSShD-Merkblätter) für die praktische Anwendung auf den OSShD-Eisenbahnen vorbereitet und zwar:

- 26 Merkblätter des empfehlenden Charakters;
- ein neues und 2 aktualisierten Merkblätter des obligatorischen Charakters;
- 9 neue und ein aktualisiertes Merkblatt des empfehlenden und obligatorischen Charakters;

Die Kommission hat durch die Zusammenarbeit der Eisenbahnexperten einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung des technischen Niveaus der Infrastruktur und Fahrzeuge auf den Eisenbahnen der OSShD-Mitgliedsländer beigebracht.

## 1.6. Kodierung und Informatik

Die Arbeit der Ständigen OSShD-Arbeitsgruppe für Kodierung und Informatik wurde im Jahre 2006 entsprechend den Beschlüssen der Konferenz der Generaldirektoren (bevollmächtigter Vertreter) der OSShD-Eisenbahnen in der Zusammenarbeit mit der UIC und der EU im Interesse der Entwicklung des eurasischen Eisenbahnverkehrs durchgeführt.

Im Rahmen der STA für Kodierung und Informatik wurden die Arbeiten 2006 in folgenden Richtungen durchgeführt:

- Die Aktualisierung von Merkblättern für Kodierung;
- Die Revision von der Liste der Merkblätter vom Merkblätterverzeichnis der OSShD, für die die STA zuständig ist;
- Die Tätigkeit der gemeinsamen OSShD/UIC-Arbeitsgruppe „Kodierung und Informatik“;
- Das gemeinsame OSShD/UIC-Projekt RICS (Aktualisierung von den gemeinsamen OSShD/UIC-Merkblättern im Rahmen des Übergangs zur vierstelligen Kodierung von Eisenbahnunternehmen);



Der Schlafwagen des spanischen Zuges „Talgo 200“ enthält 20 Schlafplätze oder 5 Abteilungen mit Sitzplätzen. Bahnhof Alma-Ata 2, Kasachstan



- Die Erteilung von vierstelligen Codes entsprechend dem Merkblatt 910-1 „Die einheitliche Kodierung von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturverwalter und anderen Unternehmen, die sich an den Eisenbahnbeförderungen beteiligen“;
- „Papierlose Technologie der Güterbeförderung im internationalen Eisenbahnverkehr“;
- „Die gegenseitige Unterstützung von elektronischen Systemen für den Verkauf von Fahrkarten und Dienstleistungen im internationalen Verkehr. Die Systeme für Platzreservierung, Informationsservice, Dienstleistungen und gegenseitige Abrechnungen“;
- Web-Seite der OSShD;
- „Die Sicherheit von Informationsressourcen und der Informationsinfrastruktur“;
- „Informationsbegleitung des Güterverkehrs – Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TAF TSI)“.



RA2-003, Moskau Rishskaja

Auf der Sitzung der gemeinsamen OSShD/UIC-Arbeitsgruppe „Kodierung und Informatik“ wurde folgende Informationen angehört:

- die Arbeitsgruppe OSShD/UIC RICS über den Sachstand mit dem Projekt der Migration;
- die führender Ausarbeiter von UIC und OSShD über Sachstand mit den gemeinsamen Merkblättern;
- über die Arbeiten zur Erteilung von 4-stelligen Codes den Eisenbahnunternehmen;
- über die Erarbeitung von Normen zur Kodierung (ERA);
- über das Projekt SEDP TAF TSI.

Es wurde die Liste der verantwortlichen Personen für die gemeinsamen OSShD/UIC-Merkblätter zum Thema „Kodierung und Informatik“ aktualisiert.

Die Zeitweilige Arbeitsgruppe OSShD/UIC erteilte im Rahmen des Projektes RICS die 4-stelligen Codes (gemäß dem Merkblatte V 920-1) nach den Anträgen der Eisenbahnunternehmen. Auf der Web-Seite der UIC ist die Tabelle der aktuellen RICS-Codes sowie die Antragsformulare veröffentlicht.

In der nächsten Zeit wird es auch möglich sein, die nicht UIC-Mitglieder über die Verfahren bezüglich der RICS-Anlagen zu informieren.

Zum 30. September 2006 wurden 305 Codes erteilt.

Die Experte der Arbeitsgruppe für die papierlose Technologie haben auf ihren Sitzungen die Entwürfe der OSShD-Merkblätter R 942 „Die Technologie der Informationsbegleitung von Güterbeförderungen nach SMGS beim elektronischen Datenaustausch UN/EDIFACT“. Das Merkblatt wurde durch zusätzliche Angaben über die Übergabeerklärung sowie über die Operationen mit der An- und Abkuppelung von Wagen und O+R 944 „Verzeichnis von Klassifikationen und Codes für die Angaben“ (ergänzt durch die entsprechende Beschreibung der Angaben 4441 „Beschreibung der Beförderung“ für die An- und Abkuppelung der Wagen. Die Entwürfe dieser OSShD-Merkblätter sind der Jahressitzung der ZAG für Kodierung und Informatik zur Genehmigung vorgelegt.

Die ZAG genehmigte das Merkblatt „Die Grundlagen für die Organisation der Informationssicherheit im Fernmeldewesen“ (federführender Ausarbeiter – RZD AG) sowie das Merkblatt „Die organisatorischen und rechtlichen Maßnahmen für die Informationssicherheit im internationalen Eisenbahnverkehr mit der Erteilung des Status-R“ (federführender Ausarbeiter – BC).



## 1.7. Finanz- und Abrechnungsfragen

Entsprechend dem Beschluss der XXI. Sitzung der KGD (24.-28. April 2006, Baku, Republik Aserbaidschan) wurde die Arbeit der SAG für Finanz- und Abrechnungsfragen (weiterhin SAGF) hauptsächlich in folgenden drei Richtungen durchgeführt:

- Aktualisierung des aktuellen „Vertrags über die Abrechnungsregeln im internationalen Personen- und Güterverkehr“ (weiterhin Vertrag) unter Berücksichtigung von modernen wirtschaftlichen Arbeitsbedingungen im Eisenbahnverkehr sowie von der Gesetzgebung der OSSHd-Mitglieder;
- Vervollkommnung der „Abrechnungsregeln im internationalen Personen- und Güterverkehr“ auf der Expertenebene im Laufe des Jahres 2006 und weiterhin im Jahre 2007 unter Berücksichtigung der durchführenden Reformen;
- Vertiefung der Zusammenarbeit mit der UIC zu den Finanz- und Abrechnungsfragen.

An den Sitzungen der SAGF beteiligten sich die Experten von den Vertragsparteien der OSSHd-Mitgliedsländer, was zu kompetenten Beschlüssen und dementsprechend zum Rückgang der Verschuldung beigetragen hat.

Erfolgreich wurde die Arbeit der Expertengruppe durchgeführt, an der die Experten von 14 Eisenbahnen teilgenommen haben. Es wäre auch notwendig zu erwähnen, dass die Arbeit zur Vervollkommnung der „Abrechnungsregeln“ an sich ein kompliziertes und vielfältiges Verfahren darstellt. Es besteht aus mehreren Aspekten: finanziellen, wirtschaftlichen, rechtlichen usw. Innerhalb der Expertengruppe wurde unter anderem auch die Frage über die Schaffung des Kompensationsbüros im Rahmen der OSSHd behandelt.

Im Jahre 2006 arbeitete die Expertengruppe aktiv an der Aktualisierung der „Abrechnungsregeln“ und bereitete das zusammengefasste Material vor, das in die geltenden „Regeln“ aufgenommen sein kann. Die Anpassung der Vorschläge an die geltenden „Regeln“ in punkto Zahlungsverzug, Schutzmaßnahmen bei der Änderung der Devisenkurse u.a. wird für die Harmonisierung der Abrechnungssysteme von OSSHd und UIC vorgenommen.

Auf der Grundlage des Artikels 5 des Vertrags über die „Abrechnungsregeln“, wo das Änderungs- und Ergänzungsverfahren bestimmt ist, wurden die Vorschläge unter Berücksichtigung der vorhandenen Meinungen der beteiligten Eisenbahnen behandelt. Laut dem geltenden Prinzip der Einstimmigkeit wurden alle begründeten Einsprüche der Eisenbahnen in das Protokoll aufgenommen.

Auf einigen Eisenbahnen-Parteien des Vertrags über die „Abrechnungsregeln“ werden die Maßnahmen zur Reformierung des Eisenbahnverkehrs durchgeführt. Die Infrastruktur, Personen- und Güterverkehr werden als einzelne Rechtspersonen betrachtet. Die Erscheinung von neuen Rechtspersonen auf Grund von strukturellen Reformen auf den Eisenbahnen verursacht die Abrechnung für die internationalen Beförderungen im Rahmen des Vertrags über die „Abrechnungsregeln“. Die SAGF diskutiert über die Wirkung der strukturellen Reformen auf das aktuelle Abrechnungssystem. Es

wird vorgeschlagen, die heutige Abrechnungsordnung durch die einheitliche Abrechnungsorganisation zu behalten.

Zwecks der Verbesserung der Finanzabrechnungen zwischen den Eisenbahnen-Parteien des Vertrags über die „Abrechnungsregeln“ hat RZD AG den Entwurf der Bestimmung über die Arbeit der Kommission für die Regelung von möglichen Finanzfragen vorbereitet.

Entsprechend dem Arbeitsplan der SAGF für 2006 zur Vervollkommnung des Mechanismus der Abrechnungen richteten ZSSK „Cargo“, BC, LG, UZ, LDZ, KTZ, RZD und UTI an das OSSHd-Komitee die Vorschläge über die Änderungen und Ergänzungen zu den geltenden „Abrechnungsregeln“. Die Meinungen und die Bemerkungen zu den Vorschlägen wurden von TDZ, PKP, ZSSK „Cargo“, CD, LDZ und EVR



GT1-001, Moskau Rishskaja



erhalten. Nach einer konstruktiven Diskussion wurde beschlossen, einige von diesen Vorschlägen als Änderungen und Ergänzungen in die „Regeln“ aufzunehmen. Die anderen Vorschläge werden auf den weiteren Sitzungen vervollkommen und erneut behandelt. Die angenommenen Änderungen und Ergänzungen mit den Daten des Inkrafttretens wurden entsprechend dem Artikel 5 des Vertrags über die „Abrechnungsregeln“ an die Parteien des Vertrags über die Abrechnungsfragen gerichtet.

Die praktische Anwendung der „Regeln“ wird durch die neuen wirtschaftlichen Bedingungen erschwert. Die Teilnehmer an dieser Arbeit sind: BC, BDZ, MAV, KZH, KZD, ZC, MTZ, RZD AG, ZSSK Cargo, CD, CFR „Marfa“, UTI, UZ und EVR. Zwei Sitzungen der Expertengruppe wurden durchgeführt. Hauptsächlich ist die Arbeit der Expertengruppe an

die Zusammenfassung der Arbeitsergebnisse sowie an die Formulierung von konkreten Vorschlägen gezielt, damit sie weiter in die neuen Abschnitte der „Regeln“ aufgenommen werden können.

Außer der Behandlung der Möglichkeit zur Anwendung in den „Regeln“ von einzelnen Bestimmungen des UIC-Merkblattes 311 O+R „Finanzielle Beziehungen zwischen den Eisenbahnen – die Grundlagen und Methoden der Anwendung“ wurde die Frage über die Schaffung des Kompensationsbüros im Rahmen der OSShD diskutiert.

Behandelt werden auch die Ergebnisse der durchgeführten Abrechnungen durch die Anwendung von Methoden der gleichzeitigen Schuldbegleichung von mehreren Seiten. Die nichtvollständigen Daten hinderten die Durchführung einer objektiven Analyse der Möglichkeiten zur Anwendung der Methode des Kompensationsbüros.

Die Anwendung der Methode der gleichzeitigen Schuldbegleichung von mehreren Seiten im Rahmen des OSShD-Vertrags über die „Abrechnungsregeln“ wird für zweckmäßig gehalten und wird auf den Sitzungen der SAG für Finanz- und Abrechnungsfragen behandelt.

Zwecks der Optimierung von Finanzressourcen wurde der Entwurf der Geschäftsordnung des Kompensationsbüros der OSShD (weiterhin KB) behandelt. In diesem Entwurf sind mögliche Aufgaben einschließlich der Durchführung von der gleichzeitigen Schuldbegleichung von mehreren Seiten dargelegt. Vorgesehen sind mögliche Varianten der organisatorisch-rechtlichen Form des KB sowie als Struktur im Rahmen der OSShD als auch selbständige Rechtspersönlichkeit (z.B. als Gesellschaft mit beschränkter Haftung). Die Frage der Schaffung von BK wird noch behandelt.

Unter Berücksichtigung von Änderungen und Ergänzungen wurde die Arbeit zur Überprüfung der Texte der „Abrechnungsregeln“ durchgeführt. Das Ziel dieser Arbeit besteht in der Entwicklung einer aktualisierten Fassung der „Abrechnungsregeln“ (Stand 31.01.2007). Aktualisiert wurde auch „Das Informationshandbuch der OSShD für die Abrechnungen im internationalen Personen- und Güterverkehr“. Das Handbuch enthält aktuelle Daten zu den Bankangaben und juristischen Adressen der Abrechnungsorganisationen. Die Daten wurden von den Eisenbahnen-Parteien des „Vertrags über die Abrechnungsfragen ...“ zur Verfügung gestellt.

Fortgesetzt wird die Arbeit mit UIC in folgenden Richtungen:

- Anwendung der UIC-Erfahrung in punkto mehrseitiger Verrechnungen auf der Grundlage der gegenseitigen Kompensationen;
- Die Teilnahme der SAG-Mitglieder sowie eines Experten zu den Finanz- und Abrechnungsfragen der OSShD als Beobachter an den UIC-Sitzungen.



Die Mitarbeiter des OSShD-Komitees beim Besuch der Station für die Diagnostik von Generatoren der Diesellokomotiven, Warschau 2007



## 2. Die Tätigkeit der leitenden Organe der OSShD

### 2.1. Die Tagung der Ministerkonferenz der OSShD

Die XXXIV. Session der Ministerkonferenz der OSShD (Sofia, Juni 2006) hatte einen feierlichen Charakter auf Grund des 50. Jubiläums der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen. In diesem Zusammenhang wurde „Die Erklärung der Teilnehmer der XXXIV. Tagung der Ministerkonferenz der OSShD“ unterzeichnet. Mit diesem Dokument wird die große Bedeutung der OSShD im internationalen Eisenbahnverkehr betont sowie die wichtigsten Arbeitsrichtungen für 2006-2016 bestimmt.

Dabei wurden von der Tagung die grundlegenden Fragen der OSShD-Tätigkeit behandelt sowie folgende Beschlüsse gefasst:

- genehmigt wurden die komplexen Pläne für die Verbesserung der Beförderungen und die Entwicklung der OSShD-Transportkorridore 1, 9, 11. Gleichzeitig wurde die OSShD-Kommission für Transportpolitik und Entwicklungsstrategie beauftragt, die Ausarbeitung der komplexen Pläne für die weiteren Transportkorridore zu beschleunigen, damit sie der Tagung der Ministerkonferenz zur Genehmigung vorgelegt werden können;
- genehmigt wurden die Arbeiten der OSShD-Organe für die Vervollkommnung der Rechtsdokumenten, die die Beförderungsbedingungen im internationalen Personen- und Güterverkehr regeln (der direkte internationale Eisenbahn- und Fährverkehr);
- die OSShD-Kommission für Transportrecht wurde beauftragt, die Arbeit zur Einführung des Frachtbriefes CIM/SMGS fortzusetzen, die Revision von SMPS und SMGS unter Berücksichtigung der strukturellen Reformen im Eisenbahnbereich durchzuführen, sowie die wichtigsten Grundlagen der SMPS-Revision der XXXV. Tagung der Ministerkonferenz vorzulegen;
- die Zeitweilige Arbeitsgruppe für SMGS-Revision wurde beauftragt, den Entwurf der Regeln für die Beförderung von Gütern, Wagen und Containern im direkten Fähr- und Eisenbahnverkehr;
- das OSShD-Komitee wurde beauftragt, die Zusammenarbeit mit OTIF und CIT in punkto Harmonisierung der Rechtssysteme SMGS-CIM, SMPS-CIV, der Regeln für die Beförderung von gefährlichen Gütern, Anwendung des Frachtbriefes CIM/SMGS und andere Fragen, die mit der Vereinbarung „Die Zusammenarbeit zwischen OSShD und OTIF. Gemeinsamer Standpunkt“ und dem „Abkommen zwischen dem Komitee der OSShD und CIT über die Anwendung des Frachtbriefes CIM/SMGS“ verbunden sind, zu koordinieren.
- betont wurde die Notwendigkeit des Beitritts zum Abkommen über den internationalen Zolltransit bei der Beförderung von Gütern im internationalen Eisenbahnverkehr mit der Anwendung des SMGS-Frachtbriefes;
- beendet wurde die Arbeit zum Entwurf des Vertrags über die Vorrechte und Immunitäten der OSShD.

Die Ministerkonferenz der OSShD ernannte zum Vorsitzenden des OSShD-Komitees Herrn Tadeusz Szozda, Vertreter der Republik Polen, für die Zeitperiode vom 1. Juli 2006 bis 30. Juni 2008. Zu den stellvertretenden Vorsitzenden des OSShD-Komitees wurden Herr Viktor Zhukov, Vertreter der Russischen Föderation, und Herr Xie Gaochao, Vertreter der Volksrepublik China, ernannt.

Die Ministerkonferenz genehmigte den Bericht über die Tätigkeit der OSShD für 2005, das Budget des OSShD-Komitees (das endgültige – für 2006 und das vorläufige - für 2007) sowie das Arbeitsprogramm der OSShD für 2007 und die nachfolgenden Jahre.



Die Mitarbeiter des OSShD-Komitees beim Besuch der Station für die Diagnostik von Generatoren der Diesellokomotiven, Warschau 2007



## 2.2. Die Konferenz der Generaldirektoren (bevollmächtigter Vertreter) der OSShD-Eisenbahnen

Die Konferenz der Generaldirektoren hatte ihre XXI. Tagung im April 2006 in Baku, wo die Arbeitsergebnisse der OSShD-Organe im Tätigkeitsbereich der Konferenz sowie die Materialien für die Ministerkonferenz behandelt wurden.

Genehmigt wurden die Arbeitsergebnisse zum gemeinsamen Projekt UNESCAP-OSShD zur Planung und Organisation von Demonstrationsfahrten der Containerganzzüge im Nordkorridor der Transasiatischen Eisenbahn unter Berücksichtigung von Empfehlungen der 3. Sitzung des Lenkungsausschusses von UNESCAP.

Die Konferenz billigte die Änderungen und Ergänzungen zu den PPV- und GNG-Texten sowie fasste den Beschluss über die notwendige Aktualisierung von MTT und ETT. Es wurde beschlossen, den PPV-Vertrag in die einzelnen Regeln für die Personen- und Güterwagen zu teilen.

Festgestellt wurden die Fortschritte bei der Realisierung der 1. Etappe (die Mongolei) des gemeinsamen Projektes UNESCAP/OSShD zur Effektivitätserhöhung der euroasiatischen Eisenbahnstrecken unter besonderer Berücksichtigung von asiatischen und kaukasischen Binnenländern. Die am gemeinsamen Projekt beteiligten Eisenbahnen wurden beauftragt, die Liste der Routen sowie die Zusammensetzung der Projektgruppe zur Realisierung der 2. Etappe (Kasachstan) zu bestimmen.

Entsprechend dem Beschluss der Konferenz wird die Arbeit auf dem Gebiet des Personenverkehrs zum Thema „Platzreservierung, Informationsdienstleistungen für die Fahrgäste, gegenseitige Abrechnungen für die Beförderungen“ fortgesetzt.

Zu den technischen Fragen der Eisenbahnen genehmigte die Konferenz einige Normen und Vorschriften in der Form von den OSShD-Merkblättern sowie fasste den Beschluss über die Fortsetzung der Arbeit auf diesem Gebiet zu folgenden Themen: Fahrzeugbegrenzungslinien, Eisenbahnweg und künstliche Bauten, Kommunikationsnetze, Stromversorgungsanlagen, Eisenbahnfahrzeuge, technische Mittel für die kombinierten Beförderungen.

Im Bereich Kodierung und Informatik wurde die STAG der OSShD für Kodierung und Informatik beauftragt, die Arbeit zu den gemeinsamen OSShD/UIC-Merkblättern bezüglich der Erarbeitung (in der Zusammenarbeit mit CEN) der technischen Spezifikation für die Interoperabilität auf dem Gebiet der Kodierung von Güterbeförderungen (TAF TSI – Telematische Anwendungsprogramme für die technischen Spezifikationen der Interoperabilität im Güterverkehr) fortzusetzen.

Zwecks der Effektivitätserhöhung der Arbeit von der STAG erteilte die Konferenz den Auftrag, die Verantwortung der zuständigen Personen für die Organisation von einzelnen Aufgaben der Gruppe zu bestimmen.

Genehmigt wurden die Merkblätter O+R 944 „Klassen- und Kodenzverzeichnis der Datenelemente. Die Bibliothek der Kodenzverzeichnisse für den Güterverkehr nach den SMGS-Regeln“ und V+R 943 „Bibliothek der Standartmitteilungen im elektronischen Format für den internationalen Güterverkehr nach den SMGS-Regeln im Standart UN/EDIFACT, sowie „Die Geschäftsordnung von OSShD und UIC für die Verwaltung der Codes der Unternehmen“.

Die Konferenz beauftragte das Komitee die Arbeit zur Analyse des Mechanismus der Verschuldungsreduzierung fortzusetzen. Die Konferenz wandte sich an die Leiter der Eisenbahnen, die langfristige Verschuldungen haben, die XXII. Sitzung der KGD über die von ihnen getroffenen Maßnahmen zur Begleichung ihrer Schulden zu informieren.

Fortgesetzt wird auch die Arbeit zur Vervollkommnung der Abrechnungsregeln auf der Expertenebene unter Berücksichtigung von Reformen auf den OSShD-Eisenbahnen. Darüber hinaus wurde beschlossen, die Zusammenarbeit mit UIC weiter zu entwickeln.



Herr Liu Zhijun, der Eisenbahnminister der Volksrepublik China, beim Besuch des OSShD-Komitees





Die Mitarbeiter des OSShD-Komitees beim Besuch der Station für die Diagnostik von Generatoren der Diesellokomotiven, Warschau 2007

Die Konferenz billigte das Arbeitsprogramm für 2007 für Personen- und Güterverkehr, Infrastruktur und Fahrzeuge, Finanz- und Abrechnungsfragen sowie Informatik und Kodierung.

Der Status des angegliederten Unternehmens war von der Konferenz gewährt:

- „Transmaschholding AG“, die Vereinigung der Betriebe des Eisenbahnmaschinenbaus (Moskau, Russland);
- das Unternehmen „Eisenbahntransport Pesa Bydgoszcz Holding AG“ (Bydgoszcz, Polen);
- die Korporation „Die südliche Investitionsgruppe“ (Dnepropetrowsk, Ukraine);
- VolkerRail (Oberhausen, Deutschland).

Die Konferenz ernannte als Sekretär des OSShD-Komitees Herrn Somodi Kalman, den Vertreter der

Ungarischen Republik in der OSShD, für die Zeitperiode vom 1. Juli 2006 bis 30. Juni 2008.

Die Konferenz behandelte die Materialien, die der Ministerkonferenz vorgelegt wurden, und bereitete ihre Empfehlungen für die Session vor, insbesondere zum Bericht über die Tätigkeit der OSShD für 2005 und das Budget des Komitees sowie über die Ernennung in die führenden Posten im OSShD-Komitee.

### **3. Die Teilnahme der Beobachter und der angegliederten Unternehmen an der Arbeit der OSShD**

#### **3.1. Die Zusammenarbeit mit den Beobachtern**

Den Status des Beobachters in der OSShD genießen die Eisenbahnen Deutschlands (DB AG), Griechenlands (CH), Frankreichs (SNCF), Finnlands (VR), Serbiens und Montenegros (JZ) und die Eisenbahn Győr-Sopron-Ebenfurt (GySEV AG).

Die aktive Teilnahme der Beobachter an der Tätigkeit der OSShD zeichnete sich in der Arbeit der Kommissionen der OSShD und auf den Beratungen der Experten zu einzelnen Themen des Arbeitsplanes, insbesondere im Bereich der Transportpolitik, der Vervollkommnung und der Aktualisierung des Transportrechtes, der Verbesserung der Arbeit der Grenzstationen, der Tarif- und kommerziellen Fragen, der Vorschriften für die Beförderung von gefährlichen Gütern, der Organisation der Beförderungen von Großcontainern im Europa – Asien-Verkehr und auch der Erarbeitung von Merkblättern des technischen Charakters ab.

Die SNCF nahmen an der Erarbeitung der Transportpolitik der OSShD als eine von federführenden Eisenbahnen teil.

Entsprechend der Vereinbarung mit dem Komitee der OSShD anfertigen die DB AG die Übersetzung der Artikel der „Zeitschrift der OSShD « in die deutsche Sprache.

Die VR nahmen an der Arbeit zu den Transportkorridoren, der Beförderung von gefährlichen Gütern, ETT, MTT und GNG aktiv teil.

Die Vertreter der Beobachter beteiligten sich an den Sitzungen der leitenden Organe der OSShD.

#### **3.2. Die Zusammenarbeit mit den angegliederten Unternehmen**

Die Zusammenarbeit der angegliederten Unternehmen mit der OSShD wird durch ihre Tätigkeit und Interesse an einzelnen Projekten bestimmt. Im Laufe der Berichtsperiode hat sich der Bestand der Firmen, denen der Status des angegliederten Unternehmens gewährt ist, geändert. Einige Firmen als



Ergebnis der Veränderungen ihrer Organisationsstruktur und der Strategien kündigten den Vertrag über den Status des angegliederten Unternehmens, andere haben ihn erhalten. Die Anzahl der angegliederten Unternehmen im Jahre 2006 hat sich geändert, und macht jetzt 22 aus.

Besonders aktiv nahmen diese Unternehmen an der Arbeit der Kommission für Infrastruktur und Fahrzeuge bei der Zusammenstellung der technischen Vorschriften für Gleiswirtschaft und Fahrzeuge teil.

Zu verzeichnen ist die aktive Teilnahme vom Neftechimtrans an den Arbeiten zur Beförderung der gefährlichen Güter, zu den Konstruktionen der Wagen und zu dem Passieren der Grenzen, vom JERID – zu den Fragen der Bedienung der Frachtabsender, KAMAX – zu Spurwechselradsetzen, vom SERVTRANS - zu PPW und den Abrechnungsvorschriften. An den Arbeiten zu technischen Fragen nahmen KPM Consult, RDM, Elektro-Termit und Railtech teil. KPM Consult arbeitete an den Fragen der Transportkorridore zusammen.

Auf den Expertenberatungen wurde es den angegliederten Unternehmen ermöglicht, ihre Produkte vorzustellen. Als Gäste nahmen sie an der Sitzung der Konferenz der Generaldirektoren teil.

## 4. Die Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen

### 4.1. Die Zusammenarbeit mit UNECE

Bezugnehmend auf die Interessiertheit der UNECE an der Entwicklung der euroasischen Transportbeziehungen, beteiligte sich die OSShD an den Arbeiten in einigen Gruppen für Eisenbahntransport, Zollfragen, Entwicklung von kombinierten Beförderungen, Aktualisierung der Regeln für die Beförderung von gefährlichen Gütern. Fortgesetzt wurde die Zusammenarbeit zwischen dem Komitee für das Inlandstransport der UNECE zur Vorbereitung der internationalen Konferenz zur Erleichterung des Grenzübertritts mit dem Eisenbahntransport.

Im Februar 2007 wurde von der Session des Komitees für Inlandtransport der UNECE die Konvention über das Transitverfahren bei der Güterbeförderung im internationalen Eisenbahnverkehr mit dem Frachtbrief SMGS angenommen. Auf Grund technischer Fragen, die durch die verspätete Übersetzung der Konvention in die Arbeitssprachen der UNO verursacht wurden, war auch das Verfahren der Ratifizierung der Konvention von den OSShD-Mitgliedsländern verzögert.

Positiv wurde die Zusammenarbeit zur Anpassung der OSShD-Korridore an die Anforderungen des Europäischen Abkommens über die wichtigsten internationalen Eisenbahnlinien.

Zwecks der Koordinierung der Tätigkeiten zur Harmonisierung der Regeln für die Beförderung von gefährlichen Gütern beteiligten sich die OSShD-Vertreter im Jahre 2006 an den Sitzungen der Arbeitsgruppe für die Beförderung von gefährlichen Gütern beim Komitee für das Inlandstransport der UNECE (WP15).

### 4.2. Die Zusammenarbeit mit ESCAP UNO

Im Rahmen von zwei gemeinsamen Projekten wurde die Zusammenarbeit zwischen OSShD und UNESCAP im Jahre 2006 in folgenden Richtungen durchgeführt:

- die Organisation der Demonstrationsfahrten von Containerganzügen im Nordkorridor der Transasiatischen Eisenbahn (Projekt 1);
- die Effektivitätserhöhung der euroasiatischen Eisenbahnen mit Beimessung besonderer Bedeutung den Ländern ohne Meereszugang in Asien und Kaukasus (Projekt 2).



Die Mitarbeiter des OSShD-Komitees während des Besuches des Eisenbahnministers der Volksrepublik China Herrn Liu Zhijun im OSShD-Komitee



Erfolgreich werden die Arbeiten zum Projekt I durchgeführt insbesondere bezüglich des regulären Verkehrs auf den Strecken des NK der Transasiatischen Eisenbahn (Korridor 1 der OSShD).

Sehr wichtig für die weitere Realisierung des Projektes war der Beitritt der Eisenbahnen der KVDR zum „Memorandum über die gegenseitige Verständigung bei der Planung und Durchführung der Demonstrationsfahrten von Containerganzzügen im NK der Transasiatischen Eisenbahn“ sowie ihr Beitrag zur Realisierung des gemeinsamen Projektes UNESCAP/OSShD.

Auf der 4. Sitzung des Lenkungsausschusses der UNESCAP zur Organisation und Durchführung der Demonstrationsfahrten von Containerganzzügen im NK der Transasiatischen Eisenbahn (19.-20. September 2006, Astana, Republik Kasachstan) legten die Parteien des gemeinsamen Projektes sowie die interessierten internationalen Organisationen die Informationen über die Containerbeförderungen auf den einzigen Eisenbahnstrecken vor. Die Empfehlungen dieser Sitzung wurden vom Komitee der OSShD an der XXII. Session der KGD (2007) vorgestellt.

Die Arbeiten zur Realisierung der ersten Etappe des Projektes I wurden entsprechend der Methodologie durchgeführt, die von der XX. Sitzung der KGD (28.-29. April 2005, Vilnius, Litauen) genehmigt wurde.

Im Rahmen der Arbeiten zum gemeinsamen Projekt wurden drei Routen behandelt, die für die Mongolei und die interessierten Länder von Bedeutung sind:

- Route 1: Tianjin - Ulan-Bator
- Route 2: Europe - Ulan-Bator
- Route 3: der Hafen Nachodka – Ulan-Bator.

Die vergleichende Analyse der internationalen Transportrouten (bezüglich der Mongolei) beruht sich auf den technischen, betrieblichen und kommerziellen Angaben, die den Studien von den obererwähnten Routen entnommen wurden.

Entsprechend dem Beschluss der XXI. Konferenz der Generaldirektoren (bevollmächtigter Vertreter) der OSShD-Eisenbahnen (April 2006) besprach die Sitzung die Frage über die Behandlung der Eurasischen Eisenbahnrouen der OSShD nach Kasachstan und via Kasachstan als die zweite Etappe des gemeinsamen Projektes UNESCAP/OSShD. KZH wurde als führender Ausarbeiter zu diesem Thema gewählt.

Das UNESCAP-Sekretariat und das OSShD-Komitee führen eine enge Zusammenarbeit durch. Der UNESCAP-Vertreter beteiligte sich an der Arbeit der XXI. Konferenz der Generaldirektoren (bevollmächtigter Vertreter) der OSShD-Eisenbahnen (April 2006) sowie auf den entsprechenden Sitzungen der OSShD-Kommission für Güterverkehr. Darüber hinaus fanden Beratungen zwischen UNESCAP und den Vertretern von MTZ (der führende Ausarbeiter im Rahmen des Pilot-Projektes I), RZD AG, dem Speditionszentrum der MTZ, den Unternehmen „TUUSCHIN“ (die Mongolei), „RUBIKON“ AG (Russland), „BELINTERTRANS“ (Weißrussland), „TRADE TRANS“ (Polen) statt.

### **4.3. Die Zusammenarbeit mit OTIF**

Im Jahre 2006 unterzeichneten OSShD und OTIF das Dokument „Gemeinsamer Standpunkt“, dessen Hauptprinzipien von der XXXI. Tagung der OSShD-Ministerkonferenz gebilligt wurden, was der Zusammenarbeit eine neue Richtung für die gemeinsamen Handlungen gegeben hat.

Die Fragen der Zusammenarbeit zwischen OTIF und OSShD wurden auf der internationalen Kiewer Konferenz zu den Fragen des Eisenbahntransportrechtes (Kiew, 21.-22. Oktober 2003) behandelt. Auf der Konferenz wurde die gemeinsame Erklärung angenommen, deren Hauptidee besteht darin, dass zwecks der Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des Eisenbahntransportes im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern die Qualität der Dienstleistungen zu erhöhen ist, damit sie schneller und in voller Sicherheit geliefert werden können.

Das ausgearbeitete Program der Zusammenarbeit zwischen OTIF und OSShD, das sich auf den Prinzipien des „Gemeinsamen Standpunktes“ basiert, trägt zur Verwirklichung von diesen Zielen bei. Die Zusammenarbeit ist auf die Vervollkommnung von zwei Rechtssystemen, die Erhöhung von Beförderungsleistungen, die Entwicklung von Transportkorridoren, die Vereinfachung des Grenzübertrittes, die Verbesserung der Dienstleistungen sowie auf die Modernisierung der technischen Ausrüstung der Fahrzeuge gerichtet.



Besondere Aufmerksamkeit wurde der Vereinfachung der Verfahren an der Grenze der beiden Transportsysteme: CIM und SMGS gewidmet. Die Existenz von zwei Rechtszonen hindert die Entwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs zwischen Europa und Asien.

Zwecks der Lösung dieses Problems gründeten die OSShD, OTIF und CIT im Jahre 2005 die gemeinsame Arbeitsgruppe für die Entwicklung des neuen Frachtbriefes CIM/SMGS.

Im März 2006 wurde der ausgearbeitete Frachtbrief CIM/SMGS auf der Sitzung der OSShD-Kommission für Transportrecht gebilligt und tritt am 1. September 2006 in Kraft. Im März 2006 wurde der neue Frachtbrief von CIT ebenfalls gebilligt.

Die ersten Demonstrationsfahrten mit dem neuen Frachtbrief CIM/SMGS zwischen Ukraine und Deutschland bewiesen, dass dieses Projekt funktioniert und eine große Zukunft hat.

Im Laufe der Demonstrationsfahrten wurden einige technische Mängel festgestellt, die jedoch schnell beseitigt werden können und die das Beförderungsprozess keinesfalls beeinflussen.

Es wurde auch klar, dass bei den Beförderungen im internationalen Güterverkehr außer dem Frachtbrief CIM/SMGS noch weitere Dokumente wie der Wagenbrief CIM/SMGS und die Tatbestandsaufnahme CIM/SMGS erforderlich sind.

Mit der Ausarbeitung von diesen Dokumenten beschäftigten sich im Jahre 2006 die Experten der gemeinsamen Arbeitsgruppe CIT/OSShD.

Im Berichtsjahr wurden die harmonisierten Haftungsbestimmungen CIM/SMGS auf der Vertragsbasis zwischen den Kunden und Beförderern und zwischen den Beförderern erarbeitet. Das sind „Allgemeine Haftungsbestimmungen CIM/SMGS“, die als Informationsquelle für die Kunden, Beförderer und Zollorgane dienen.

#### **4.4. Die Zusammenarbeit mit UIC**

Die Zusammenarbeit mit UIC wird auf dem Gebiet des Informationsaustausches sowie der Dokumentation für die gemeinsamen Projekte durchgeführt. Die Themen, die im Jahre 2006 in der Zusammenarbeit mit UIC behandelt wurden, waren in den Arbeitsplänen der OSShD-Arbeitsorgane unter Berücksichtigung des Programms der Zusammenarbeit zwischen OSShD/UIC (genehmigt von der XVIII. Session der KGD) vorgesehen.

Im Jahre 2006 wurden die Arbeiten zur harmonisierten Nomenklatur der Güter, zu den Systemen der Reservierung und des Verkaufes der Fahrkarten, zu den technischen Anforderungen und Fahrzeugen sowie zu anderen Fragen durchgeführt.

Die gemeinsame Arbeitsgruppe OSShD/UIC «Kodierung und Informatik» hat ihre Arbeit im Jahre 2006 fortgesetzt.

Die OSShD und UIC haben ihre statistischen Berichte mit den vereinheitlichten Kennziffern und den gegenseitig überprüften Daten herausgegeben.

## **5. Die Tätigkeit des Komitees der OSShD**

### **5.1. Die allgemeinen Fragen**

Im Berichtsjahr 2006 hat das Komitee der OSShD seine auf die Ausführung der von den Hauptdokumenten und den Beschlüssen der leitenden Organe der OSShD festgelegten Aufgaben gerichtete Tätigkeit fortgesetzt. Laut dem Programm wurden die Koordinationsmaßnahmen zur Organisation und Verwirklichung der planmäßigen Arbeiten, der Arbeitsorgane der OSShD getroffen.

Das Komitee der OSShD übte die Funktionen des Sekretariates für die Vorbereitung und die Durchführung der XXI. Sitzung der Konferenz der Generaldirektoren (bevollmächtigter Vertreter) der Eisenbahnen der OSShD in Baku und auch der XXXIV. Jubiläumstagung der Ministerkonferenz in Sofia aus.

Im Jahre 2006 wurden 7 Sitzungen der Mitglieder des OSShD-Komitees durchgeführt, auf denen die Arbeitsergebnisse der Kommissionen und der SAG behandelt wurden (insbesondere die Entwürfe von Beschlüssen zu den Fragen der Transportpolitik, Transportrechtes, der kombinierten Beförderungen, die Berichte über die Sitzungen der OSShD-Arbeitsorgane und anderer internationaler Organisationen, an denen sich die Vertreter des OSShD-Komitees beteiligten).



Besondere Aufmerksamkeit wurde der Erarbeitung des gemeinsamen Frachtbriefes CIM/SMGS und den Regeln für die Beförderung von gefährlichen Gütern, der Revision von SMGS sowie der Vorbereitung der internationalen Konferenz zur Vereinfachung des Grenzübertritts im Eisenbahnverkehr gewidmet. Von besonderer Bedeutung sind die Arbeiten zur Durchführung von vier Sitzungen der Zeitweiligen Arbeitsgruppe zur Vervollkommnung der grundlegenden Dokumente der OSShD im OSShD-Komitee.

Im Jahre 2006 feierte die OSShD ihr 50-jähriges Jubiläum. Entsprechend dem zu diesem Zweck erarbeiteten Programm wurde der Ausstellungsstand gemacht und die Broschüre über die wichtigsten Momente in der Geschichte der OSShD herausgegeben. Darüber hinaus wurden Gedenkplaketten und die Ehrenkunden für die OSShD-Mitarbeiter vorbereitet. Insgesamt 400 Ehrenkunden wurden während der XXI. Session der KGD, der XXXIV. Tagung der Ministerkonferenz sowie auf den einzelnen OSShD-Eisenbahnen für die Mitarbeiter und Veteranen überreicht. Die Teilnehmer der Sitzungen der OSShD-Arbeitsorgane erhielten Gedenkplaketten.

Anlässlich des 50-jährigen Jubiläums der OSShD wurde am 8. Juni 2006 im Komitee der OSShD der feierliche Empfang organisiert, an dem sich die Botschafter und die diplomatische Vertreter aus den OSShD-Mitgliedsländern, die Vertreter der polnischen Ministerien und Behörden, die PKP-Leiter und einige ehemaligen OSShD-Mitarbeiter beteiligten (einschließlich des ehemaligen Vorsitzenden des OSShD-Komitees Herrn A. Golaszewski sowie des ehemaligen Sekretärs des OSShD-Komitees Herrn R. Chovan).

Fortgesetzt wurde die Zusammenarbeit zwischen dem OSShD-Komitee und den internationalen Organisationen, Beobachtern und angegliederten Unternehmen. Entsprechend dem Beschluss der XXI. Sitzung der KGD schloss das OSShD-Komitee zwei Verträge mit den angegliederten Unternehmen ab.

Im Berichtsjahr arbeiteten im Komitee die Vertreter der 22 Mitgliedsländer der OSShD.

Bedauerlicherweise fehlten auch im Jahre 2006 die Vertreter Rumäniens, Tadschikistans und Turkmenistans, was die Realisierung der OSShD-Aufgaben erschwerte. Die Leitung des OSShD-Komitees wendete sich mehrmals an die obererwähnten Länder mit der Bitte, ihre Vertreter ins Komitee zu delegieren aber bisher waren alle Versuche erfolglos.

Im Laufe des Jahres wurden der Vertreter des Mitgliedes der OSShD von der Sozialistischen Republik Vietnam, der Republik Kyrgystan und der Republik Usbekistan ersetzt. Am 31. Januar 2006 beendete seine Arbeit im OSShD-Komitee der Vertreter der Islamischen Republik Iran, der für die Fragen der Beförderung von gefährlichen Gütern zuständig war.

Ersetzt wurden auch 4 Mitarbeiter aus dem technischen Personal.

Im Jahre 2006 wurden 98 Sitzungen der Arbeitsorgane der OSShD, darunter 48 - im Komitee der OSShD durchgeführt. Die vom Komitee durchgeführte Analyse über die Beteiligung der OSShD-Mitgliedsländer an der Arbeit der Kommissionen und der Ständigen Arbeitsgruppen zeigte die ungleichmäßige Verteilung.

Im Laufe des Jahres beteiligten sich die Vertreter des OSShD-Komitees an einigen internationalen Konferenzen und anderen internationalen Veranstaltungen auf dem Gebiet des Eisenbahntransportes (die Ausstellungen zu Transitbeförderungen „InnoTrans-2006“, „TransEuroAsia“, „TRANSLOG“ u.a.) sowie an den Sitzungen der Arbeitsorgane solcher internationalen Organisationen wie UNECE, UNESCAP, OTIF, UIC, CIT, KSTP.

Zu den aktuellen Fragen der Zusammenarbeit wurden die Treffen mit dem Transportminister der Russischen Föderation Herrn I. Levitin, dem Generaldirektor der UZ Herrn W. Gladkich und dem Präsidenten von MAV „CARGO“ Herrn T. Kosak organisiert.

Im Jahre 2006 besuchten das OSShD-Komitee die Vertreter der Internationalen Organisationen: der Generalsekretär der UIC Herr A. Michel, der Generalsekretär des CIT Herr L. Leimgruber, der Exekutive Direktor CER Herr J. Ludewig, der Generaldirektor des KSTP Herr G. Bessonow und der UNESCAP-Berater Herr W. Timofejew.

Am 19. Oktober 2006 fand das Seminar zur Interoperabilität der Eisenbahnsysteme der Spurweiten 1435 mm und 1520 mm statt, an dem die Bereiche der zukünftigen Zusammenarbeit zwischen OSShD und EC unter Beteiligung von EC (DG TREN) und ERA bestimmt wurden.

## **5.2. Die Verlagstätigkeit**

In 2006 waren 5 Nummer der „Zeitschrift der OSShD“ auf der russischen, chinesischen und deutschen Sprache (darunter eine Doppelnummer 5-6) herausgegeben. Einige Materialien wurden auf Deutsch von DB AG übersetzt.



In 2006 betrug die Auflage der Zeitschrift 2929 Exemplare, darunter 1846 russischsprachige, 672 deutschsprachige und 411 chinesischsprachige Exemplare.

Die Zeitschrift wird an alle Mitgliedsländer der OSShD, Beobachtereisenbahnen und angegliederte Unternehmen sowie auch an die Organisationen und Privatpersonen gegen Bezahlung (nach der Bestellung) versandt. Außerdem wird die „Zeitschrift der OSShD « in die 25 Staaten der Welt zum kostenlosen Austausch geschickt.

Seit 2005 wird die Zeitschrift nach der Restrukturierung bei den Eisenbahnen durch die Poststelle ausgesandt.

Die Thematik der herausgegebenen Materialien spiegelte hauptsächlich die Hauptbeschlüsse der Tagung der Ministerkonferenz der OSShD, der Konferenz der Generaldirektoren, der Ständigen Kommissionen der OSShD, der Experten- und Arbeitsgruppen wider. Die Seiten der Zeitschrift wurden in erster Linie den Publikationen der Eisenbahnen der Mitgliedsländer der OSShD, der Beobachter und der angegliederten Unternehmen zur Verfügung gestellt.

Im Jahre 2006 wurden die Artikel der Autoren von Aserbaidshan, Bulgarien, Vietnam, Georgien, Iran, Polen, Russland, Usbekistan, Ukraine und Tschechien veröffentlicht.

Veröffentlicht wurden die Materialien über die Entwicklung und Reformierung der OSShD-Eisenbahnen, die Vervollkommnung von SMGS und SMPS, die Einführung des neuen COTIF u.a.

Die Autoren der in der Zeitschrift veröffentlichten Artikel waren die Transportminister der OSShD-Mitgliedsländer, die Leiter verschiedener Eisenbahnbereiche, die Generaldirektoren der Eisenbahnen, die Wissenschaftler, die erfahrenen Mitarbeiter und die Spezialisten des Eisenbahntransports, die Mitglieder des OSShD-Komitees sowie die Vertreter von OTIF und UNESCAP.

Zwei Ausgaben der Zeitschrift wurden vor den Jubiläumstagungen der Ministerkonferenz und der Konferenz der Generaldirektoren herausgegeben und am ersten Tag dieser Veranstaltungen veröffentlicht. Im Berichtsjahr wurden die Verhandlungen geführt sowie der Vertrag über die Zusammenarbeit zwischen dem OSShD-Komitee und der DB-Fachzeitschrift „Deine Bahn“ unterzeichnet.

Regelmäßig wurden die Information über die Arbeit der OSShD veröffentlicht.

Eingegangen sind die Anfragen nach der Übernahme unserer Publikationen in die anderen Zeitschriften.

Außer der Herausgabe der Zeitschrift beschäftigte sich die OSShD-Redaktion im Rahmen des 50-jährigen Jubiläums mit folgenden Aufgaben:

- Vorbereitung des Standes zur Geschichte der OSShD;
- Herausgabe der Jubiläumsbroschüre;
- Vorbereitung der Präsentation für die Rede des Vorsitzenden des OSShD-Komitees auf der Jubiläumstagung der Ministerkonferenz.

Im Berichtsjahr wurden herausgegeben:

- Informationsbroschüre der OSShD auf Russisch, Chinesisch, Deutsch und Englisch;
- der Bericht über die Tätigkeit der OSShD für 2005 in 4 Sprachen;
- die Stände der Teilnehmer der KGD und der Ministerkonferenz;
- die Kalender für das Jahr 2007 mit der OSShD-Symbolik;
- die Tischplaner 2007 mit der OSShD-Symbolik;
- die Kalender mit dem Plan der OSShD-Sitzungen für 2007;
- die Karten der internationalen Eisenbahntransportkorridore der OSShD





## INFORMATION

### über die Teilnahme der OSShD-Mitglieder an den im Rahmen der OSShD geltenden Vereinbarungen und Abkommen (Stand per 31. 01. 2007)

lfd.Nr	Bezeichnung der Länder	Abgek. Bezeichnung der Bahnen	Teilnahme am							
			SMPS	SMGS	MPT	MTT	ETT	PPW	Abrechnungsvorschriften	Abk. über komb. Ladgs. verkehr
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	Republik Aserbaidshan	AZ	ja	ja	nein	ja	nein	nein	ja	nein
3.	Republik Belarus	BC	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
4.	Republik Bulgarien	BDZ EAD	ja	ja	nein	nein	ja	ja	ja	ja
5.	Republik Ungarn	MAV	nein	ja	nein	nein	nein	ja	ja	ja
6.	Soz. Republik Vietnam	VZD	ja	ja	ja	nein	ja	nein	ja	nein
7.	Georgien	GR	ja	ja	nein	ja	nein	ja	ja	nein
8.	Islamische Republik Iran	RAI	nein	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein
9.	Republik Kasachstan	KZH	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
10.	Volksrepublik China	KZD	ja	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja
11.	Koreanische Demokratische Volksrepublik	ZC	ja	ja	ja	nein	ja	ja	ja	nein
12.	Kirgisische Republik	KRG	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
13.	Lettische Republik	LDZ	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
14.	Litauische Republik	LG	ja	ja	ja	ja	nein	ja	ja	nein
15.	Republik Moldau	CFM	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja	ja
16.	Mongolei	MTZ	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
17.	Republik Polen	PKP	ja	ja	nein	nein	nein	ja	ja	ja
18.	Russische Föderation	RZD	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
19.	Rumänien	CFR	nein	nein	nein	nein	nein	ja	ja	nein
20.	Slowakische Republik	ZSSK CARGO	ja	nein	nein	nein	nein	ja	ja	ja
21.	Republik Tadshikistan	TDZ	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein
22.	Republik Turkmenistan	TRK	ja	ja	ja	nein	nein	nein	nein	nein
23.	Republik Usbekistan	UTI	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
24.	Ukraine	UZ	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
25.	Tschechische Republik	CD	ja	nein	nein	ja	nein	nein	ja	nein
26.	Estnische Republik	EVR	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Gesamtzahl der Teilnehmerländer			22	22	15	15	15	20	23	15







2006