

# GESCHÄFTSBERICHT

20  
25



# Kurzdarstellung

Im Jahr 2025 setzte die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) ihr Mandat zur Entwicklung und Förderung eines einheitlichen Rechtsrahmens für den internationalen Eisenbahnverkehr fort und verbesserte gleichzeitig die Sicherheit, die technische Interoperabilität und die betriebliche Effizienz.

Unter den im Arbeitsprogramm 2024–2025 festgelegten Zielen war Ziel 1, die „Überwachung und Bewertung der Rechtsinstrumente der OTIF“, eine der Prioritäten des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit, der seine Arbeit mit der Verabschiedung eines ehrgeizigen Arbeitsprogramms für den Zeitraum 2025–2027 intensivierte. Bei wichtigen Themen, wie der Digitalisierung von Eisenbahnbeförderungspapieren, dem Wagenrecht und der schrittweisen Entwicklung eines Sanktionssystems zur Gewährleistung der Einhaltung des COTIF, wurden erhebliche Fortschritte erzielt. Darüber hinaus stärkte die OTIF ihre Depositarrolle und setzte ihre Bemühungen zur Förderung und Unterstützung des Beitritts zum COTIF fort, um die geografische Ausweitung des einheitlichen Eisenbahnrechts voranzutreiben.

Die Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter blieb ein zentraler Schwerpunkt der Aktivitäten der Organisation. Die Überarbeitung und Harmonisierung der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) ermöglichte die Einbeziehung wissenschaftlicher, technischer und regulatorischer Entwicklungen, insbesondere im Zusammenhang mit der Energiewende und der Dekarbonisierung. Die enge Zusammenarbeit mit den Vereinten Nationen zur Harmonisierung der Vorschriften aller Landverkehrsträger hat dazu beigetragen, die internationale Kohärenz des Rechtsrahmens zu wahren und die für 2027 geplante Inkraftsetzung der Änderungen vorzubereiten.

Im Bereich der technischen Interoperabilität wurde 2025 die Überarbeitung der meisten einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) abgeschlossen, wodurch ihre Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union sichergestellt und gleichzeitig ein offener Ansatz auf der Grundlage von Effizienz und Offenheit über die Europäische Union hinaus beibehalten wurde. Diskussionen über die Digitalisierung im Schienenverkehr, Telematiksysteme und die Öffnung für neue Märkte haben die Grundlage für zukünftige Entwicklungen geschaffen.

Schließlich hat die Organisation ihre interne Effizienz durch die Fertigstellung der Renovierung ihres Sitzes, organisatorische Anpassungen im Zusammenhang mit der Ernennung des neuen Generalsekretärs und die Aufrechterhaltung hochwertiger Übersetzungs-, Kommunikations- und Finanzverwaltungsdienste gestärkt. Durch diese Entwicklungen ist die OTIF gut aufgestellt, um zukünftige Herausforderungen zu bewältigen und die nachhaltige Entwicklung des internationalen Schienenverkehrs zu unterstützen.

# Inhaltsverzeichnis

○ Kurzdarstellung	3		
○ Abkürzungsverzeichnis	6		
○ Einleitung	9		
● <b>FÖRDERUNG UND VERWALTUNG DES COTIF SELSBT UND DES EINHEITLICHEN EISENBAHNVERTRAGSRECHTS</b>	<b>10</b>		
○ 1. Überwachung und Bewertung der Rechtsinstrumente der OTIF	10		
Umsetzung des Übereinkommens	11		
Anwendung der Rechtsinstrumente der OTIF	11		
○ 2. Ausübung der Depositarkfunktionen	16		
○ 3. Förderung und Unterstützung der Umsetzung und Anwendung des OTIF-Rechts	17		
○ 4. Förderung und Unterstützung des Beitritts zum COTIF	18		
Internationale Zusammenarbeit	18		
Ausblick auf 2026	19		
Quantitative Daten/Ergebnisse	19		
● <b>STÄNDIGE VERBESSERUNG DER SICHERHEIT BEI DER BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER</b>	<b>20</b>		
○ 5. Berücksichtigung der weltweiten Entwicklungen bei allen Verkehrsträgern	20		
Gemeinsame Gefahrgutvorschriften für den Landverkehr	21		
○ 6. Ständige Aktualisierung der Gefahrgutvorschriften für den Eisenbahnverkehr unter Berücksichtigung des Fortschritts in Wissenschaft und Technik	25		
○ 7. Erleichterung der Beförderung gefährlicher Güter über den Anwendungsbereich des COTIF hinaus	28		
○ 8. Förderung der Anwendung des RID in Nicht-Vertragsstaaten	28		
Zusammenarbeit mit anderen Organisationen	29		
Ausblick auf 2026	29		
Quantitative Daten/Ergebnisse	29		
● <b>FÖRDERUNG EINER SICHEREN TECHNISCHEN INTEROPERABILITÄT – VOM FAHRZEUGAUSTAUSCH ZUM TATSÄCHLICH INTERNATIONALEN BETRIEB VON ZÜGEN</b>	<b>30</b>		
○ 9. Harmonisierung der technischen Anforderungen und Wahrung der Kompatibilität mit dem EU-Recht	30		
○ 10. Ausarbeitung der technischen Interoperabilitätsvorschriften entsprechend den vereinbarten Grundsätzen	31		
○ 11. Aktualisierung der den ER APTU nachgeordneten Vorschriften	33		
Überarbeitung der ETV LOC&PAS	33		
Überarbeitung der ETV PRM	34		
Überarbeitung der ETV INF	34		
Überarbeitung der ETV Kennzeichnung	34		
Aktualisierung der Anlage I zur ETV TAF	34		
Entwicklung von Leitfäden und Erläuterungen	35		
○ 12. Aktualisierung der ER ATMF	36		
○ 13. Entwicklung von Anlagen zu den ER EST	38		
○ 14. Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF	38		
○ 15. Gewährleistung der Kompatibilität zwischen dem RID und den ETV	39		
Ausblick auf 2026	39		
Quantitative Daten/Ergebnisse	39		
● <b>GEWÄHRLEISTUNG DER ORDNUNGSGEMÄSSEN FUNKTION DES SEKRETARIATES UND DER EFFIZIENTEN ERBRINGUNG VON DIENSTLEISTUNGEN FÜR DIE MITGLIEDSTAATEN</b>	<b>40</b>		
○ 16. Renovierung des OTIF-Gebäudes und Veränderungsmanagement	40		
○ 17. Sekretariat des Verwaltungsausschusses	41		
○ 18. Sekretariat der Aufsichtsbehörde für das durch das Protokoll von Luxemburg geschaffene Internationale Register für Eisenbahnmaterial	42		
○ 19. Finanzielle Geschäftsführung	42		
○ 20. Personalplanung und -verwaltung	43		
Ausblick auf 2026	43		
Quantitative Daten/Ergebnisse	43		
● <b>SICHERSTELLUNG QUALITATIV HOCHWERTIGER SPRACHDIENSTLEISTUNGEN</b>	<b>44</b>		
○ 21. Rechtzeitige Ablieferung qualitativ hochwertiger Übersetzungen	44		
Übersetzung und Lektorat	44		
Arbeitsanfall ausgedrückt in Grafiken	45		
Arbeitsanfall ausgedrückt in Zahlen	48		
Prozentuale Verteilung nach Bereich	49		
○ 22. Gewährleistung einer guten sprachlichen Qualität aller OTIF-Texte	50		
○ 23. Format der Tagungen und Dolmetschen	50		
○ 24. Weiterführung externer Kooperationen	51		
● <b>STEIGERUNG DER SICHTBARKEIT UND DES BEKANNTHEITSGRADES OTIF</b>	<b>52</b>		
○ 25. Leitlinien und Handlungsrahmen	52		
Attraktivität und Kohärenz	52		
Regelmäßigkeit und Überwachung	53		
○ 26. Hybride Präsenz der Organisation: Reichweite von 360 Grad	54		
Digitale Publikationen	54		
Digitale Werkzeuge	55		
Veranstaltungen	57		
Quantitative Daten/Ergebnisse	57		

# Abkürzungsverzeichnis

## ADN

Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstrassen

## ADR

Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße

## CIT

Internationales Eisenbahntransportkomitee

## COTIF

Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr

## CSM

Gemeinsame Sicherheitsmethode

## CTE

Fachausschuss für technische Fragen

## ECM

Für die Instandhaltung zuständige Stelle

## ECO

Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit

## ECOSOC

Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen

## ERA

Eisenbahnagentur der Europäischen Union

## ER APTU

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

## ER ATMF

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

## ER CIM

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

## ER CIV

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

## ER CUI

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

## ER CUV

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

## ER EST

Einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr

## ERFA

Europäischer Verband der Schienengüterverkehrsbetreiber

## ETV

Einheitliche technische Vorschrift

## EU

Europäischen Union

## FIATA

Internationale Föderation der Spediteurorganisationen

## GCC

Golf-Kooperationsrat

## GEN

Allgemeine Vorschriften

## INF

Infrastruktur

## JCGE

Gemeinsame Sachverständigengruppe für Koordinierung

## LOC&PAS

Lokomotiven und Personenwagen

## OECD

Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

## OSShD

Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen

## OTIF

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

## PRM

Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität

## RID

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

## RISC

Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit

## RNE

RailNetEurope

## SMGS

Abkommen über den internationalen Eisenbahngüterverkehr

## TAF

Telematikanwendungen für den Güterverkehr

## TCRC

Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität

## TRACECA

Verkehrskorridor Europa-Kaukasus-Asien

## TSI

Technische Spezifikation für die Interoperabilität

## UIC

Internationaler Eisenbahnverband

## UIP

Internationale Union der Güterwagenhalter

## UN

Vereinte Nationen

## UNCITRAL

Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht

## UNECE

Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen

## UNESCAP

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

## UNIDROIT

Internationales Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts

## URVIS

System zur eindeutigen Identifizierung von Schienenfahrzeugen

## VS

Vertragsstaat(en)

## WAG

Güterwagen

## WG TECH

Arbeitsgruppe Technik des Fachausschusses für technische Fragen

## WPV

Weltpostverein

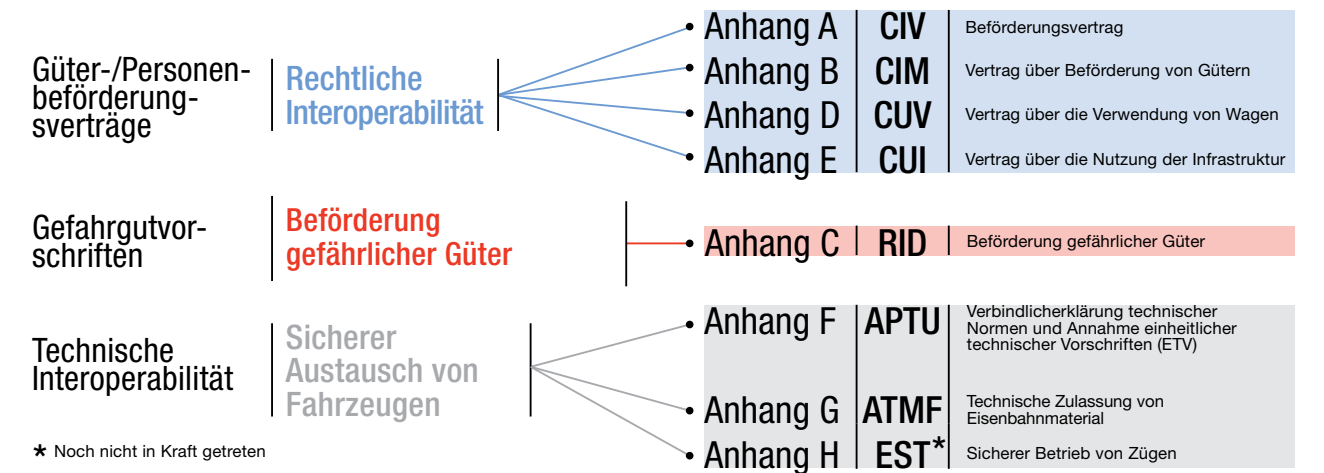
# Einleitung

Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) begründet die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr. Ziel der OTIF ist die Verwaltung und Entwicklung eines einheitlichen Eisenbahnrechts. Das institutionelle Recht der OTIF umfasst die Rechtsstellung, einschließlich ihres Ziels, ihrer Organe und deren Verfahren, die Finanzierung, des Haushalts, der Beilegung von Streitigkeiten (zwischen Mitgliedstaaten untereinander und zwischen Mitgliedstaaten und der Organisation), die Mitgliedschaft und die Depositarfunktion.

Die Anhänge zum COTIF bilden ein einheitliches Eisenbahnrecht für den internationalen Eisenbahnverkehr unter den Mitgliedstaaten der OTIF. Sie regeln Vertragsbeziehungen, die Beförderung gefährlicher Güter und die technische Interoperabilität und bieten damit einen umfassenden Rechtsrahmen, der Rechtssicherheit, Sicherheit und einen effizienten internationalen Schienenverkehr gewährleisten soll.

## COTIF Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr

1. internationales Transportübereinkommen    Angewendet auf über 270.000 km Eisenbahnstrecken



\* Noch nicht in Kraft getreten

© 2026 Dieses Werk steht unter der Lizenz CC BY.

Mit diesem Geschäftsbericht wird der Umsetzungszyklus des Arbeitsprogramms 2024–2025 abgeschlossen. Er stellt die im zweiten Jahr dieses Zweijahreszeitraums durchgeführten Aktivitäten und erzielten Ergebnisse vor. Gleichzeitig wird der Übergang zum nächsten Programmplanungszeitraum beleuchtet: Im Laufe des Jahres 2025 wurde das Arbeitsprogramm für 2026–2027 in Übereinstimmung mit der Langfriststrategie der Organisation entwickelt, wodurch die Kontinuität der Ziele gewährleistet und gleichzeitig eine Anpassung an sich wandelnde rechtliche, technische und institutionelle Prioritäten erreicht wurde.

# FÖRDERUNG UND VERWALTUNG DES COTIF SELSBT UND DES EINHEITLICHEN EISENBAHNVERTRAGSRECHTS

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

Mit der Ernennung des Leiters der Rechtsabteilung, Aleksandr Kuzmenko, zum Generalsekretär zum 1. Januar 2025 kam es 2025 zu Veränderungen in dieser Abteilung. Steve Davey und Emilia Carcabassi sorgten für einen reibungslosen Übergang und führten die Arbeit der Rechtsabteilung fort.

## 1. Überwachung und Bewertung der Rechtsinstrumente der OTIF

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

## Umsetzung des Übereinkommens

2025 setzte die Rechtsabteilung die Überwachung und Bewertung der Umsetzung des Übereinkommens, in erster Linie seine Übernahme in die jeweiligen Rechtsordnungen der OTIF-Mitglieder, fort. Hauptziel ist es, die OTIF-Mitglieder bei der Erfüllung ihrer internationalen Verpflichtungen gemäß COTIF zu unterstützen, einschließlich aller auf internationaler Ebene in Kraft getretenen Änderungen.

Um ihre Arbeit in diesem Bereich voranzutreiben, organisierte die Rechtsabteilung mit Unterstützung und Beiträgen der Abteilung für technische Interoperabilität den ersten OTIF-Rundtisch (*OTIF Roundtable*). Diese neu eingeführten Rundtische befassen sich mit verschiedenen Themen im Zusammenhang mit dem internationalen Eisenbahnrecht und damit verbundenen Fragen. Sie sind einfach, zugänglich und inklusiv gestaltet, finden in der Regel online statt und dienen dazu, wichtige Themen in einem weniger formellen Rahmen zu behandeln.

Dieser erste Rundtisch war den von der 12. und 13. Generalversammlung beschlossenen Änderungen des COTIF und seiner Anhänge gewidmet. Im Mittelpunkt der Diskussion standen der Inhalt der Änderungen, der gegenwärtige Stand ihrer Genehmigung und die erforderlichen Schritte zur Beschleunigung ihres Inkrafttretens. Zahlreiche OTIF-Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission nahmen daran teil und zeigten sich durch Beiträge und Fragen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer aktiv engagiert.

Als OTIF-Mitgliedstaat, der beide Änderungssätze genehmigt hat, lud das Sekretariat Norwegen ein, über seine Erfahrungen mit der Genehmigung der Änderungen im Inland zu berichten und darzulegen, warum dies so wichtig ist.

## Anwendung der Rechtsinstrumente der OTIF

Im Rahmen des Ad-hoc-Ausschusses wurde unter Beteiligung der registrierten Interessengruppen, soweit angemessen, die Überwachung und Bewertung der Anwendung der Rechtsinstrumente der OTIF (insbesondere des COTIF selbst und des einheitlichen Eisenbahnvertragsrechts) erörtert. Der Ad-hoc-Ausschuss tagte 2025 zweimal (im April und Dezember), jeweils mit umfangreicher Tagesordnung.

Um den Mitgliedstaaten den größtmöglichen Nutzen zu bieten, sind eine gute Organisation und Strukturierung der Arbeit des Ad-hoc-Ausschusses unerlässlich. Zu diesem Zweck verabschiedete der Ad-hoc-Ausschuss im April 2025 sein bislang ehrgeizigstes Arbeitsprogramm, das sich über die drei Jahre von 2025 bis 2027 erstreckt. Der Inhalt des Arbeitsprogramms 2025–2027 basiert zum Teil auf den Antworten, die im Rahmen der von der Rechtsabteilung durchgeführten und Anfang 2025 abgeschlossenen Konsultation zur möglichen Überarbeitung der vertragsrechtlichen Anhänge des COTIF (Anhänge A – ER CIV, B – ER CIM, D – ER CUV und E – ER CUI) eingegangen waren.

Es gingen fast 40 Antworten verschiedener Parteien ein, darunter OTIF-Mitgliedstaaten, eine regionale Organisation für wirtschaftliche Integration, Verbände sowie Vertreter des Sektors und der Wissenschaft. Die Antworten spiegeln ein breites Spektrum an Standpunkten wider und lieferten eine Vielzahl von Meinungen zu möglichen Änderungen des COTIF und seiner vertragsrechtlichen Anhänge.

Auf der Grundlage dieser Antworten wurde das Arbeitsprogramm 2025–2027 entsprechend der Struktur des COTIF und seiner Anhänge organisiert, wobei die Themen in Themenbereiche zusammengefasst wurden, und jedem Thema eine hohe, mittlere oder niedrige Priorität zugewiesen wurde. Im Jahr 2025 konnte der Ad-hoc-Ausschuss bei allen Themen mit hoher Priorität sowie bei einer Reihe von Themen mit mittlerer Priorität Fortschritte erzielen.

### Sanktionen zur Sicherstellung der Einhaltung der sich aus dem COTIF ergebenden Verpflichtungen

Nach der Annahme grundlegender Regelungsprinzipien durch die Generalversammlung auf ihrer 16. Tagung als Leitlinien für die Arbeit des Ad-hoc-Ausschusses zur Entwicklung eines Sanktionssystems, mit dem die Einhaltung der Verpflichtungen aus dem COTIF durch die OTIF-Mitgliedstaaten sichergestellt werden soll, hat der Ad-hoc-Ausschuss auf seiner 7. Tagung im April 2025 dieses Thema ausführlich erörtert und das Sekretariat beauftragt, eine zweite Tagung der Ad-hoc-Arbeitsgruppe zu Sanktionen (Ad-hoc-Arbeitsgruppe) einzuberufen.

Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe trat im September 2025 zusammen und beriet zwei volle Tage lang über das in das Übereinkommen aufzunehmende Sanktionssystem. An der Tagung nahmen Vertreterinnen und Vertreter aus Belgien, Russland, Türkiye, der Ukraine und dem Vereinigten Königreich sowie der Europäischen Kommission für die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten teil.

Bei der Erörterung der Umstände, die zur Verhängung von Sanktionen gemäß COTIF führen sollten, und der Art der Sanktionen selbst wurden gute Fortschritte erzielt. Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe befasste sich auch mit der Frage, wie ein Sanktionssystem funktionieren und verwaltet werden könnte, kam jedoch zu dem Schluss, dass dies noch einer eingehenden Prüfung bedarf.

Der Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe wurde dem Ad-hoc-Ausschuss auf seiner 8. Tagung im Dezember 2025 vorgelegt, und das Sekretariat wurde beauftragt, aufbauend auf den bedeutenden Fortschritten des Jahres 2025 im Laufe des Jahres 2026 eine 3. Tagung der Ad-hoc-Arbeitsgruppe zu organisieren.

### Wagenrecht

Unter der Überschrift „Wagenrecht“ wurden zwei Themen zusammengefasst: die Verbringung leerer Güterwagen und die Haftung für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden (Artikel 7 ER CUV). Beide Themen wurden im Jahr 2025 aktiv vorangetrieben.

Der Ad-hoc-Ausschuss erörterte beide Themen auf seiner 7. Tagung im April 2025 und veranlasste die Durchführung einer sektorfokussierten Umfrage mit einer Reihe spezifischer Fragen zu jedem Thema im Sommer 2025. Die Ergebnisse wurden dem Ad-hoc-Ausschuss auf seiner 8. Tagung vorgelegt.

#### 1. Verbringung leerer Güterwagen

Nach sorgfältiger Prüfung der Antworten auf die Umfrage wies der Ad-hoc-Ausschuss das Sekretariat an, Vorschläge zur Änderung der Erläuternden Bemerkungen zu den ER CIM und den ER CUV auszuarbeiten. Diese Änderungen sollten die vertragliche Flexibilität der Parteien bestätigen, anschauliche Beispiele für typische Leerwagenbewegungen liefern, festgestellte Unsicherheiten und mögliche Überschneidungen zwischen ER CIM und ER CUV reduzieren, die Konsistenz der Dokumentation und der Haftungsbehandlung in allen Verträgen verbessern und klarstellen, dass ein „Eisenbahnfahrzeug“ ein Fahrzeug mit oder ohne Antrieb ist.

Etwasige Änderungen werden im Laufe des Jahres 2026 vorgenommen.

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

Der Ad-hoc-Ausschuss kam zu dem Schluss, dass dieses zweite Thema des Wagenrechts weiterer Informationen und Überlegungen bedarf: Die Antworten auf die Frage, ob Artikel 7 ER CUV der Partei die Haftung auferlegt, die die Risiken in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit am besten kontrollieren kann, fielen unterschiedlich aus. Einige Befragte wiesen darauf hin, wie schwierig es sei, ein Verschulden des Wagenhalters nachzuweisen, während andere die derzeitige Regelung angesichts der praktischen Risiken für angemessen hielten. Fast alle Befragten gaben an, dass versteckte Mängel sowie komplexe Mängel und Mängel, die umfangreiche technische Untersuchungen erfordern, sich als am schwierigsten zu beurteilen erwiesen haben, und sprachen sich für die Einführung klarerer oder zusätzlicher Bestimmungen für solche Fälle aus.

Zur Weiterverfolgung dieses Themas wird 2026 ein Seminar mit den Mitgliedstaaten, der regionalen Organisation für wirtschaftliche Integration und Akteuren des Sektors organisiert, um Informationen über bestehende Vorschriften und Praktiken zu sammeln und weitere Änderungsvorschläge zu prüfen.

## Digitalisierung im Rahmen der ER CIM

Die Digitalisierung der ER CIM steht seit vielen Jahren auf der Tagesordnung des Ad-hoc-Ausschusses, doch 2025 wurden konkrete Fortschritte erzielt. Der Ad-hoc-Ausschuss beschloss, Vorschläge zur Änderung und Aktualisierung der Bestimmungen der ER CIM zu prüfen, um die Verwendung von elektronischen Beförderungspapieren vollständig und ausdrücklich zu regeln, und die Rechtsabteilung legte entsprechende Vorschläge vor.

In ihrem Papier zur 8. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses legte die Rechtsabteilung detaillierte Vorschläge zur Änderung des ER CIM in Bezug auf die Verwendung von elektronischen Beförderungspapieren vor, wobei sie einen übergeordneten, internationalen Ansatz zu diesem Thema verfolgte und die folgenden sieben Grundsätze berücksichtigte:

- i. minimaler Änderungsaufwand,
- ii. Gleichbehandlung von papiergestützten und papierlosen Beförderungen (neue Bestimmungen dürfen nicht nur die Verwendung elektronischer Beförderungspapiere vorsehen, sondern müssen auch weiterhin die Verwendung von Papierdokumenten vorsehen und zulassen),
- iii. Technologieneutralität (Bestimmungen dürfen keine Technologielösung gegenüber einer anderen bevorzugen),
- iv. funktionale Gleichwertigkeit (es muss ein gewisses Maß an funktionaler Gleichwertigkeit zwischen allen Funktionen elektronischer und papiergestützter Dokumente bestehen, sei es in Bezug auf die Authentizität, Integrität und Zuverlässigkeit von Daten oder auf den Inhalt der Dokumente),
- v. Vereinbarkeit mit dem internationalen Recht für den elektronischen Geschäftsverkehr und dem Transportrecht, insbesondere demjenigen der Europäischen Union,
- vi. Berücksichtigung der aktuellen Praktiken und Lösungen des Eisenbahnsektors,
- vii. angemessene Berücksichtigung der Autonomie der an der Güterbeförderung beteiligten Parteien.

Die Vorschläge befassten sich eingehend mit zwei von der Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL) entwickelten „Modellgesetzen“, einer Reihe von nicht bindenden Gesetzestexten, die einen Rahmen bieten, den die Länder zur Modernisierung und Harmonisierung ihrer nationalen Rechtsvorschriften im Bereich des internationalen Handels nutzen können. Ebenfalls berücksichtigt wurden ähnliche Bestimmungen, die in Übereinkommen über den Straßen- und Seeverkehr enthalten sind. Damit sollten aktuelle Überlegungen und moderne Konzepte bestmöglich genutzt und sichergestellt werden, dass die Bestimmungen bei Bedarf zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und Sektoren miteinander verknüpft werden können.

Die Mitgliedstaaten wurden gebeten, detailliertes Feedback zu diesen Vorschlägen zu geben, und es wird erwartet, dass 2026 weitere bedeutende Fortschritte erzielt werden.

## 2. Ausübung der Depositarfunktionen

Depositär des COTIF ist der Generalsekretär. Die Depositarfunktionen sind administrativer, nicht politischer Natur. Sie umfassen u. a. das Empfangen und sichere Aufbewahren jeglicher Urkunden und Mitteilungen in Bezug auf das COTIF.

Im Jahr 2025 wurden zu folgenden Themen Depositarmitteilungen herausgegeben:

- Genehmigung der von der 12. und 13. Generalversammlung angenommenen Änderungen am COTIF;
- Ernennung ständiger Vertreter bei der OTIF.

Im Anschluss an die vom Sekretariat im Jahr 2024 durchgeführten Arbeiten an den Listen der Eisenbahnstrecken CIV und CIM sowie an den Listen der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV und CIM, mit denen die Lesbarkeit und Anwendbarkeit der Listen verbessert und ihre Darstellung vereinfacht werden sollten, wurde der Ad-hoc-Ausschuss auf seiner 8. Tagung gebeten zu prüfen, ob die aktuellen Listen weiter vereinfacht werden sollten. Vorgeschlagen wurde, die Listen dahingehend abzuändern, dass sie nur noch die Strecken und Linien selbst enthalten, ohne Bezugnahme auf die Betreiberunternehmen. Angesichts der aktuellen Entwicklungen im Verkehrsrecht war zu klären, ob die direkte Anwendung eines Übereinkommens auf einzelne Unternehmen noch angemessen ist. Der Ad-hoc-Ausschuss nahm das Konzeptpapier des Sekretariats zur Kenntnis und wird sich auf einer künftigen Tagung erneut mit diesem Thema befassen.

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

Das Sekretariat setze seine Bemühungen zur Förderung des OTIF-Rechts durch Diskussionen und Sensibilisierung für die Bestimmungen des COTIF und seiner Anhänge auf bilateralen und multilateralen Treffen fort. Darüber hinaus wurde durch Hilfestellung bei der Auslegung des OTIF-Rechts, dessen Umsetzung und Anwendung gefördert.

### Handbuch zum COTIF und dessen Umsetzung und Anwendung durch internationale Verbände

Der Ad-hoc-Ausschuss setzte sich das Ziel, die Rollen und Zuständigkeiten der internationalen Verbände in Bezug auf die Umsetzung und Anwendung des COTIF und damit Förderung und Erleichterung der einheitlichen Umsetzung und Anwendung des COTIF zu klären. Die Rechtsabteilung des Sekretariats erstellte in Zusammenarbeit mit CIT, ERFA, RNE, UIC und UIP das „Handbuch für den internationalen Eisenbahngüterverkehr (Vertragsrecht und operationelle Instrumente und Werkzeuge“, das am 15. Oktober 2024 veröffentlicht wurde.

Ergänzend zu dieser Ausgabe hat die Rechtsabteilung in Zusammenarbeit mit CIT, RNE und UIC auf Anweisung des Ad-hoc-Ausschusses am 3. Juli 2025 eine zweite Ausgabe zum Thema Eisenbahnpersonenverkehr herausgegeben, das „Handbuch für den internationalen Eisenbahnpersonenverkehr (Vertragsrecht und operationelle Instrumente und Werkzeuge)“.

Ziel dieser Handbücher ist die Förderung des internationalen Eisenbahnvertragsrechts zum internationalen Eisenbahnpersonen- und -güterverkehr, insbesondere durch die Darstellung und Erläuterung der von den internationalen Verbänden entwickelten einschlägigen Instrumente und Werkzeuge. Die Handbücher sollen den OTIF-Mitgliedstaaten, den an einem Beitritt zum COTIF interessierten Staaten und den in ihren jeweiligen Eisenbahnsektoren tätigen Akteuren als praktisches Nachschlagewerk dienen.

#### 4. Förderung und Unterstützung des Beitritts zum COTIF

Ein einheitliches internationales Eisenbahnrecht gewährleistet Rechtssicherheit, senkt die Kosten und Verspätungen und erleichtert so den internationalen Handel und Personenverkehr.

Die Förderung des Beitritts zum COTIF und die Unterstützung von Staaten und regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration, die an einem Beitritt zum COTIF interessiert sind, ist eine fortwährende Priorität der OTIF: Die Erweiterung der OTIF-Mitgliedschaft und die Ausweitung des geografischen Anwendungsbereichs ihrer Vorschriften kommen sowohl den bestehenden Mitgliedstaaten als auch den beitretenden Staaten zugute. Das Sekretariat wird daher weiterhin rechtliche Beratung und Unterstützung beim Beitrittsverfahren zum COTIF leisten.

#### Internationale Zusammenarbeit

Mehr denn je hängt die Verwirklichung des Ziels der OTIF von einer effektiven und effizienten Zusammenarbeit mit den zuständigen internationalen Organisationen, Verbänden und Sachverständigen ab. Viele von ihnen sind entweder registrierte Interessengruppen oder ständige Beobachter im Ad-hoc-Ausschuss.

Ein effizientes Verfahren zur Registrierung internationaler Organisationen, Verbände und Sachverständiger als Interessengruppen ist für die Teilnahme an den Tagungen des Ad-hoc-Ausschusses von entscheidender Bedeutung. Auf seiner 7. und 8. Tagung hat der Ad-hoc-Ausschuss eine Änderung des Verfahrens geprüft und beschlossen, wonach ein Antrag auf Gewährung oder Entzug (je nach Fall) des Status einer registrierten Interessengruppe in Fällen, in denen weniger als ein Drittel der Mitglieder Widerspruch erhebt, genehmigt werden kann. Dies bedeutet, dass künftige Anträge schneller bearbeitet werden können, wodurch sich die Vorteile früher bemerkbar machen.

Besonders erwähnenswert ist 2025 die Zusammenarbeit mit den folgenden internationalen Organisationen und Verbänden (in alphabetischer Reihenfolge ihrer Akronyme und abgekürzten Titel): CIT, ECO, FIATA, GCC, OECD, OSShD, RNE, TRACECA, UIC, UNCITRAL, UNECE und UNESCAP.

Seit mehreren Jahren verfolgt das Sekretariat insbesondere die Arbeit von UNCITRAL zu handelbaren Frachtpapieren und konzentriert sich dabei auf mögliche Konflikte und Überschneidungen zwischen den ER CIM und neuen Instrumenten. Ein handelbares Frachtpapier ist ein Beförderungspapier, das gleichzeitig als Eigentumsnachweis dient. Der CIM-Frachtbrief gilt nicht als Eigentumsnachweis: Artikel 6 § 5 ER CIM besagt: „Der Frachtbrief hat nicht die Bedeutung eines Konnossementes“, was durch andere Bestimmungen, beispielsweise über die Ablieferung von Gütern oder das Verfügungsrecht über sie bestätigt wird. Zumindest für den internationalen Eisenbahnverkehr zwischen China und Europa besteht jedoch die Forderung, den Handel und die finanzielle Abwicklung durch die Verwendung von Beförderungspapieren mit Traditionspapierfunktion zu erleichtern.

Während des Jahres 2025 nahm das Sekretariat an den einschlägigen UNCITRAL-Sitzungen zu diesem Thema teil. UNCITRAL nahm an der 7. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses teil und informierte ihn über die Arbeiten zu handelbaren Frachtpapieren.

Am 15. Dezember 2025 verabschiedete die Generalversammlung der Vereinten Nationen das Übereinkommen der Vereinten Nationen über handelbare Frachtpapiere. Weitere Arbeiten zur vollständigen Ermittlung und Beseitigung möglicher Konflikte und Überschneidungen mit den ER CIM werden im Rahmen geplanter Änderungen der ER CIM stattfinden.

#### Ausblick auf 2026

Die Daten für die 9. Tagung und 10. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit sind wie folgt:

- 23.–24. Juni 2026: 9. Tagung
- 3.–4. November 2026: 10. Tagung

In der zweiten Hälfte des Jahres 2026 wird eine dritte Tagung der Ad-hoc-Arbeitsgruppe zu Sanktionen stattfinden.

#### Quantitative Daten/Ergebnisse

8.–10. April 2025	7. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit
3. Juli 2025	Veröffentlichung des Handbuchs für den internationalen Eisenbahnpersonenverkehr (Vertragsrecht und operationelle Instrumente und Werkzeuge)
18. September 2025	1. <i>OTIF Roundtable</i> : Umsetzung der von der 12. und 13. Generalversammlung beschlossenen Änderungen
23.–24. September 2025	2. Tagung der Ad-hoc-Arbeitsgruppe zu Sanktionen
2.–4. Dezember 2025	8. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit

Veröffentlichung von vier Artikeln der Rechtsabteilung in der Zeitschrift der OTIF

Fortschritte bei allen vorrangigen Themen des Arbeitsprogramms 2025–2027

Aktive Teilnahme an Workshops und Sitzungen internationaler Verbände und anderer zwischenstaatlicher Organisationen

# STÄNDIGE VERBESSERUNG DER SICHERHEIT BEI DER BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER

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

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

## 5. Berücksichtigung der weltweiten Entwicklungen bei allen Verkehrsträgern

### UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

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

Die OTIF nahm an der 66. (Genf, 30. Juni bis 4. Juli 2025) und 67. Tagung (Genf, 24. November bis 3. Dezember 2025) des Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter des Wirtschafts- und Sozialrates der Vereinten Nationen (ECOSOC) als Beobachterin teil. Die bei diesen Tagungen getroffenen Entscheidungen fließen in die 25. überarbeitete Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter (UN-Modellvorschriften) ein. Sie werden im Rahmen der Harmonisierung in die RID-Ausgabe 2029 übernommen.

### Gemeinsame Gefahrgutvorschriften für den Landverkehr

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

Die Gemeinsame Tagung hat 2025 eine einwöchige und eine achttägige Sitzung abgehalten. Sie befasste sich hauptsächlich mit der Harmonisierung des RID, des ADR und des ADN mit der 24. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter. Ziel der Harmonisierung ist es, so weit wie möglich, über gleiche Vorschriften für alle Verkehrsträger zu verfügen, um den intermodalen Gefahrguttransport zu erleichtern. Vorbereitet wurden diese Arbeiten durch eine zweitägige Ad-hoc-Arbeitsgruppe, die gemeinsam von den Sekretariaten der UNECE und der OTIF organisiert wurde. Unter den daraus resultierenden zahlreichen Änderungen lassen sich die nachfolgenden Themen hervorheben, von denen vier direkt mit den wichtigen Zielen der Dekarbonisierung und der Energiewende zusammenhängen:

- Verwendung des Druck-Volumen-Produkts als neuen Grenzwert für Druckgefäße

Das Druck-Volumen-Produkt ergibt sich aus der Multiplikation des (nutzbaren) mit Wasser ausgeliterten Fassungsraums eines Druckgefäßes mit dem für die jeweilige Art des Druckgefäßes angegebenen maßgeblichen höchsten Füll- und Verwendungsdruck. Durch die Festlegung dieses Werts soll die physikalisch und indirekt auch die chemisch in einem Druckgefäß gespeicherte Energie begrenzt und mögliche Zwischenfälle bei der Beförderung auf ein nicht katastrophales Maß eingedämmt werden. Der höchstzulässige Wert für das Druck-Volumen-Produkt wurde auf 1,5 Millionen bar Liter festgelegt.

- Klarstellung der indikativen Liste der ansteckungsgefährlichen Stoffe der Kategorie A

In Anbetracht der sich in jüngster Zeit abzeichnenden internationalen Gesundheitssituationen ist der Bedarf an einer flexiblen und dynamischen indikativen Liste ansteckungsgefährlicher Stoffe der Kategorie A deutlich geworden. Dies zeigt sich an der Zahl der Anfragen, die an die Weltgesundheitsorganisation (WHO) gerichtet wurden und in denen um Leitlinien für die Beförderung der betreffenden Krankheitserreger, einschließlich ihrer Einstufung, gebeten wurde. Für neu auftretende Gesundheitssituationen dürfen nun aktuelle Informationen über die anwendbare Kategorie ansteckungsgefährlicher Stoffe von den für die Gesundheit von Menschen und Tieren zuständigen zwischenstaatlichen Organisationen sowie von entsprechenden nationalen Behörden eingeholt werden.

- Für verschiedene Stoffe wurden auf der Grundlage von Zwischenfällen oder von neuen Prüfergebnissen die Haupt- und Nebengefahren überarbeitet. Teilweise führte dies zu einer Anpassung der Beförderungsvorschriften.
- Für Chlorphenole mit der Hauptgefahr der Ätzwirkung wurden neue UN-Nummern aufgenommen. Die bestehenden UN-Nummern wurden auf Chlorphenole begrenzt, deren Hauptgefahr in der Giftigkeit liegt. Dies ermöglicht eine genauere Abstimmung der notwendigen Beförderungsvorschriften.
- Aufnahme von Wärmemaschinen in die bestehende UN-Nummer für Kältemaschinen

Die Beförderung von Wärmepumpen hat wegen des Heizungsaustausches im Rahmen der Energiewende stark zugenommen. Wärmepumpen gelten als Gefahrgut, weil sie ein Kältemittel enthalten. Um für sie dieselben Freistellungen in Anspruch nehmen zu können wie für Kältemaschinen, wenn die Menge an Kältemittel einen bestimmten Wert nicht überschreitet, wurden sie in die bestehende Eintragung für Kältemaschinen integriert.

- Neue Produkte der Flüssiggas-Industrie

Flüssiggas (*Liquefied Petroleum Gas*, LPG) wird als Brenn- und Kraftstoff eingesetzt, besteht hauptsächlich aus Propan und Butan und wurde bis vor einigen Jahren aus Erdölraffination oder Erdgasverarbeitung gewonnen. Im Rahmen der Energiewende und mit dem Ziel der Abkehr von fossilen Energien und der Dekarbonisierung wird heute auch Propan und Butan biologischen oder erneuerbaren Ursprungs und darüber hinaus Dimethylether verwendet, das aus nichtfossilen und/oder erneuerbaren oder Recycling-Kohlenstoffquellen gewonnen werden kann. Es wurde entschieden, bei den für die Beförderung von Flüssiggas verwendeten UN-Nummern die Beimischung bis zu 12 % Dimethylether zuzulassen.

- Beförderung von flüssigen organischen Wasserstoffträgern

Wasserstoff spielt bei der Dekarbonisierung der Energiesysteme eine wichtige Rolle. Wasserstoff kann unter hohem Druck als Gas oder in tiefgekühlt verflüssigtem Zustand befördert werden. Es besteht allerdings auch die Möglichkeit der chemischen Bindung der Wasserstoffmoleküle an organische flüssige Trägerstoffe, sogenannte *Liquid Organic Hydrogen Carrier (LOHC)*. Der chemisch gebundene Wasserstoff kann unter normalen Beförderungsbedingungen nicht freigesetzt werden, so dass diese Art der Beförderung gegenüber der Beförderung unter hohem Druck oder in tiefgekühlt verflüssigtem Zustand hohe Sicherheitsvorteile aufweist. Für die Sicherheit bei der Beförderung ist jedoch zu beachten, dass bei der Bindung von Wasserstoff an den Wasserstoffträger (Hydrierung) Spuren von Wasserstoff in physikalisch gelöster Form, d. h. in nicht chemisch gebundener Form, im Wasserstoffträger verbleiben können. Obwohl selbst unter extremen Bedingungen nur ein sehr geringes Risiko der Bildung explosionsfähiger Atmosphären besteht, wurde ein Grenzwert für physikalisch gelösten Wasserstoff festgelegt.

- In Güterbeförderungseinheiten eingebaute Natrium-Ionen-Batterien

Güterbeförderungseinheiten, in denen Lithiumbatterien fest eingebaut sind und die als Energiespeicher dienen, sind seit einigen Jahren in den Gefahrgutvorschriften der verschiedenen Verkehrsträger aufgeführt. Nachdem nun auch Natrium-Ionen-Batterien, die aufgrund ihrer guten Leistungsfähigkeit bei geringen Temperaturen, ihres niedrigen Preises und der reichlich vorhandenen Ausgangsstoffe in solchen mobilen Energiespeichern eingebaut werden, wurde entschieden, getrennte UN-Nummern in Abhängigkeit von den in den Güterbeförderungseinheiten verwendeten Batterien einzuführen. Dies wurde als notwendig erachtet, um den Einsatzkräften und den an der Beförderung Beteiligten die chemische Zusammensetzung der in den Güterbeförderungseinheiten enthaltenen Batterien genauer mitteilen zu können und um später gegebenenfalls die Zuweisung besonderer Beförderungsvorschriften in Abhängigkeit von der jeweiligen chemischen Zusammensetzung der Batterien zu ermöglichen.

- Magnetresonanztomographen

Magnetresonanztomographen enthalten Helium, um die Elektromagnete auf nahezu den absoluten Nullpunkt abkühlen zu können und so die Supraleitfähigkeit der Spulen zu erreichen. Während ältere Modelle zwischen 125 und 250 kg tiefgekühlt verflüssigtes Helium enthalten, enthalten neue Modelle lediglich maximal 1,5 kg verdichtetes Helium. In Anlehnung an gefährliche Gegenstände, die vergleichbare geringe Mengen nicht entzündbarer und nicht giftiger Gase enthalten, können Magnetresonanztomographen der neuesten Generation von den Gefahrgutvorschriften freigestellt werden.

- Bedienungsausrüstung aus faserverstärkten Kunststoffen an ortsbeweglichen Tanks

Nachdem in die Ausgaben 2023 der Gefahrgutvorschriften der einzelnen Verkehrsträger Vorschriften für den Bau und die Prüfung von ortsbeweglichen Tanks mit Tankkörpern aus faserverstärkten Kunststoffen (FVK) aufgenommen wurden, wurden diese nun um Vorschriften für die Bedienungsausrüstung aus faserverstärkten Kunststoffen ergänzt. Diese kann sowohl für Tankkörper aus FVK als auch für metallene Tankkörper verwendet werden.

- Aufhebung der doppelten Zulassung von Tanks

Viele Tankcontainer verfügen sowohl über eine Zulassung als RID/ADR-Tankcontainer als auch eine Zulassung als multimodaler ortsbeweglicher Tank. Dies ermöglichte bisher eine effiziente Nutzung dieser Tankcontainer. Da die Vorschriften für beide Arten von Tankcontainern nicht in allen Fällen identisch sind, wurde beschlossen, eine doppelte Zulassung ab dem 1. Januar 2030 nicht mehr zu ermöglichen. Für bestehende Tanks mit doppelter Zulassung muss bis zur nächsten, nach dem 1. Juli 2031 durchzuführenden wiederkehrenden Prüfung entschieden werden, ob diese ausschließlich als RID/ADR-Tankcontainer oder ausschließlich als ortsbewegliche Tanks weiterbetrieben werden. Da diese Entscheidung große Konsequenzen für die Industrie hat, wird noch über Maßnahmen diskutiert, wie die Auswirkungen abgemildert werden können.

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

In der Abteilung für die Beförderung gefährlicher Güter stand im Geschäftsjahr die Fertigstellung der Änderungen, die am 1. Januar 2027 in Kraft treten sollen, im Vordergrund. Dazu fand vom 18. bis 21. November 2025 die 19. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses statt, die auf Einladung Luxemburgs in Luxemburg stattfand.

### Genehmigung der in den Jahren 2023 bis 2025 angenommenen Texte

Die Ständige Arbeitsgruppe genehmigte zunächst ein vom Sekretariat vorbereitetes Dokument, das alle von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung in den Jahren 2024 und 2025 und von der Ständigen Arbeitsgruppe in den Jahren 2023 und 2024 angenommenen Texte enthielt. Offen blieben dabei diejenigen Texte, zu denen die Gemeinsame Tagung im März 2026 noch eine abschließende Entscheidung treffen muss.

## Beförderung von besonders großen Tankcontainern im Einzelwagenverkehr

Da Tankcontainer üblicherweise in Ganzzügen befördert werden, gehen die im RID bisher enthaltenen Vorschriften für die Festigkeit von Tankcontainern und ihren Befestigungseinrichtungen von einer Nutzung mit Rangiereinschränkungen aus, um den im RID geforderten Beschleunigungswert von 2g nicht zu überschreiten. Rangierbeschränkungen sollen sicherstellen, dass keine Auflaufgeschwindigkeiten von mehr als 7 km/h auftreten. Vor dem Hintergrund, dass es Bestrebungen gibt, Container-Tragwagen – und zwar auch solche, auf denen besonders große Tankcontainer befördert werden – ohne Rangiereinschränkungen einzusetzen, beschloss die Ständige Arbeitsgruppe die Aufnahme einer Klarstellung im RID. Die Diskussion kann später fortgesetzt werden, sobald die Arbeiten an der Definition einer neuen Tragwagen-Klasse abgeschlossen sind. Für besonders große Tankcontainer müsste dann auch ein Auslegungswert von 3g festgelegt werden.

## Überführung der fahrzeugtechnischen Anforderungen an Wagen zur Beförderung gefährlicher Güter aus dem RID in die Einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) und die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)

Die Ständige Arbeitsgruppe hatte bei ihrer 16. Tagung im November 2023 beschlossen, die fahrzeugtechnischen Anforderungen, die für Wagen zur Beförderung gefährlicher Güter gelten und bisher nur im RID enthalten sind, in die einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) der OTIF und die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der Europäischen Union zu überführen und im RID lediglich Schutzziele beizubehalten. Da eine gleichzeitige Inkraftsetzung der neuen Vorschriften des RID und der geänderten ETV und TSI zwingend erforderlich ist, wurde damals eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2027 ins Auge gefasst.

An den vereinbarten Texten wurden in der Zwischenzeit noch ein paar Anpassungen und Ergänzungen vorgenommen. Bei den Übergangsvorschriften ging man bisher davon aus, dass eine Kennzeichnung der Kesselwagen mit den neuen Codes der Sondervorschriften für die Wagenausrüstung (WE) bei der ersten nach dem 1. Januar 2027 stattfindenden wiederkehrenden Prüfung erfolgen kann. Nachdem die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) später festgestellt hatte, dass eine Kennzeichnung mit den WE-Codes nur dann vorgenommen werden darf, wenn eine Zulassung des Wagens durch eine benannte Stelle erfolgt ist, befasste sich die Ständige Arbeitsgruppe erneut mit diesen Übergangsvorschriften.

Aufgrund der Tatsache, dass Kesselwagen eine geschätzte Lebensdauer von 40 Jahren haben und bis zum 31. Dezember 2032 noch Kesselwagen auf der Grundlage des RID 2025 nach den alten Zuständigkeiten ohne Angabe der WE-Codes zugelassen werden können, war die Ständige Arbeitsgruppe mehrheitlich der Auffassung, dass die bisherigen Sondervorschriften, die durch die neuen Sondervorschriften für die Wagenausrüstung ersetzt wurden, aus Gründen der Anwenderfreundlichkeit im RID weiterhin abgebildet werden müssen. Da hierfür noch Arbeiten einer informellen Arbeitsgruppe erforderlich sind, können diese Arbeiten erst im Mai 2026 abgeschlossen werden.

## Funkenschutzeinrichtungen

Die neuen ETV/TSI Güterwagen werden künftig auch technische Anforderungen an Funkenfänger enthalten. Diese müssen auf Entzündbarkeit und die Möglichkeit der Flammenausbreitung geprüft werden.

Das RID sieht seit langer Zeit für Stoffe mit explosionsgefährlichen Eigenschaften Anforderungen an die Ausrüstung von Wagen mit Funkenschutzeinrichtungen vor. Die Ständige Arbeitsgruppe beschloss, eine neue Sondervorschrift für die Wagenausrüstung aufzunehmen, die hinsichtlich der Spezifikationen von Funkenfängern auf die ETV/TSI Güterwagen verweist.

## Verwendung des Begriffs „Fahrzeug“ im RID

Im RID wird an vielen Stellen der Begriff „Fahrzeug“ verwendet, der je nach Kontext eine unterschiedliche Bedeutung haben kann. In einigen Fällen sind dabei sowohl Eisenbahnfahrzeuge als auch Straßenfahrzeuge gemeint, während in anderen Fällen nur Straßenfahrzeuge erfasst sein sollen. Das Sekretariat der OTIF führte eine umfassende Analyse der Vorschriften durch, auf deren Grundlage die Ständige Arbeitsgruppe zahlreiche Änderungen zum RID beschloss.

## Sicherheitsmaßnahmen für die Beförderung von Ammoniak

Die Ständige Arbeitsgruppe befasste sich mit einem Eisenbahnunfall, der sich am 25. Dezember 2022 in Serbien ereignet hatte und bei dem es zu einer Entgleisung und zur Freisetzung größerer Mengen von Ammoniak kam. Das Austreten von Ammoniak wurde durch das Rutschen eines entgleisten Kesselwagens auf der Mannlochabdeckung verursacht, wobei mehrere Schraubenbolzen der Mannlochabdeckung abgeschert wurden. Ammoniak ist ein giftiges und entzündbares Gas, das zu Hautreizungen, Augenschäden und Atemwegsproblemen bis hin zum Erstickungstod führen kann. Ammoniak wird in großen Mengen befördert und wird insbesondere für die Herstellung von Düngemitteln benötigt. Künftig könnte das Gas als effizienter Wasserstoffträger und klimafreundlicher Ersatz für fossile Brennstoffe auch eine Schlüsselrolle in der Energiewende einnehmen, so dass mit einer Zunahme des Beförderungsvolumens zu rechnen ist.

Die Ständige Arbeitsgruppe diskutierte als mögliche Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Unfälle die Absenkung des Mannlochdeckels oder zumindest die Absenkung der Schraubenbolzen. Sie stellte fest, dass eine eventuelle Lösung nicht für einen einzigen Stoff gesucht werden sollte, sondern auch andere Gase mit giftigen und ätzenden Eigenschaften erfassen sollte. Da das konstruktionsbedingte Vermeiden hervorstehender Teile auch einen Einfluss auf andere Ausrüstungen des Tanks, wie z. B. Sicherheitsventile, haben könnte und gleichzeitig eine ähnliche Lösung für Tankcontainer und Tankfahrzeuge gesucht werden sollte, wurde allerdings empfohlen, die weitere Diskussion im Rahmen der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zu führen.

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

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

## 8. Förderung der Anwendung des RID in Nicht-Vertragsstaaten

Die vom Sekretariat der OTIF veröffentlichten Handbücher für die Anwendung und Umsetzung der verschiedenen Anhänge zum COTIF wurden entwickelt, um es interessierten Staaten zu erleichtern, dem COTIF beizutreten. Das von der Abteilung für die Beförderung gefährlicher Güter erarbeitete Handbuch zum Anhang C des COTIF (RID) wurde von der Ständigen Arbeitsgruppe aktualisiert, um der Überführung der fahrzeugtechnischen Anforderungen an Wagen zur Beförderung gefährlicher Güter aus dem RID in die ETV/TSI Rechnung zu tragen.

## Zusammenarbeit mit anderen Organisationen

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

Die OTIF nahm an einem TAIEX-Workshop zum Thema Gefahrguttransport und insbesondere zum IMDG-Code (Internationaler Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen) teil, der gemeinsam vom albanischen Ministerium für Infrastruktur und Energie, der Hafenbehörde von Durrës (Albanien), dem montenegrinischen Ministerium für Meeresangelegenheiten und dem Ständigen Sekretariat der Verkehrsgemeinschaft organisiert wurde. In diesem Workshop stellte die OTIF die Gefahrgutvorschriften im internationalen und intermodalen Verkehr und die Neuerungen im RID/ADR 2025 vor.

## Ausblick auf 2026

Die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung wird ihre Arbeiten an den Ausgaben 2027 des RID, des ADR und des ADN im März 2026 abschließen. Dabei stehen die Themen im Vordergrund, zu denen die Diskussion bei der Gemeinsamen Tagung im September 2025 und bei der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses im November 2025 nicht abgeschlossen werden konnte.

Die Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird Ende Mai 2026 eine zweitägige Tagung abhalten, in der die für ein Inkrafttreten im Jahr 2027 vorgesehenen Änderungen zum RID angenommen werden sollen. Direkt im Anschluss an die Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe wird der RID-Fachausschuss tagen und die Änderungen 2027 formell beschließen.

## Quantitative Daten/Ergebnisse

24.–28. März 2025	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung, Bern
15.–16. April 2025	Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Modellvorschriften, Genf
17.–25. September 2025	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung, Genf
18.–21. November 2024	19. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses, Luxemburg

Aktive Teilnahme an der informellen Arbeitsgruppe zu den Verweisen auf die zuständige Behörde im RID/ADR/ADN

Aktive Teilnahme den Sitzungen der OSShD im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter

Aktive Teilnahme an den Sitzungen der UIC-Expertengruppe für die Beförderung gefährlicher Güter

Aktive Teilnahme am TAIEX-Workshop zum Internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG-Code), Kotor, Montenegro

Veröffentlichung von sechs Artikeln in der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr, in denen die Rechtsänderungen im RID näher beleuchtet werden

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

Die technische Interoperabilität betrifft Themen im Anwendungsbereich der ER ATMF und der ER APTU, die sich hauptsächlich auf die Zulassung von Fahrzeugen zum internationalen Verkehr, deren Instandhaltung und deren Verwendung in diesem Verkehr beziehen. Die technische Interoperabilität umfasst auch Themen im Anwendungsbereich der künftigen ER EST, die den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr zum Gegenstand haben.

Im Jahr 2025 tagte der Fachausschuss für technische Fragen zum 17. Mal, und seine ständige Arbeitsgruppe WG TECH hielt ihre 55., 56. und 57. Tagung ab. Alle Tagungen fanden in einem hybriden Format statt, das eine physische oder Fernteilnahme ermöglichte.

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

Der Fachausschuss für technische Fragen kann gemäß seinen in Artikel 20 COTIF und in den ER APTU festgelegten Zuständigkeiten einheitliche technische Vorschriften (ETV) annehmen, die harmonisierte Regeln für das Eisenbahnsystem festlegen.

Im Jahr 2025 wurde das Projekt zur Überarbeitung der meisten ETV abgeschlossen. Das Projekt wurde 2023 ins Leben gerufen, um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen und die ETV mit den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der EU in Einklang zu bringen. Der Fachausschuss für technische Fragen teilte die Arbeit in zwei Phasen ein, wobei er sich zunächst auf die für Güterwagen relevanten ETV konzentrierte und sich anschließend den übrigen ETV zuwandte. Ergänzend wurden auch mehrere erläuternde und Anleitungen enthaltene Dokumente aktualisiert. Die 2024 abgeschlossene erste Phase der Überarbeitung der ETV betraf die ETV WAG, Lärm und TCRC. Diese sind am 1. Januar 2025 in Kraft getreten. Die übrigen ETV (LOC&PAS, PRM, INF und Kennzeichnung) wurden im Juni 2025 vom Fachausschuss für technische Fragen überarbeitet. Die überarbeiteten ETV traten am 1. Januar 2026 in Kraft. Weitere Einzelheiten zu den ETV und anderen Dokumenten sind unter Ziel 11 aufgeführt.

## 10. Ausarbeitung der technischen Interoperabilitätsvorschriften entsprechend den vereinbarten Grundsätzen

Ziel 10 des Arbeitsprogramms 2024–2025 der OTIF listet acht Grundsätze für die Weiterentwicklung der technischen Vorschriften des COTIF auf. Diese Grundsätze wurden im Fachausschuss für technische Fragen 2023 diskutiert. Die Grundsätze konzentrieren sich auf die Relevanz und Wirksamkeit der Vorschriften, damit diese eine möglichst breite geografische Anwendung finden, wobei gleichzeitig die Vereinbarkeit mit dem EU-Recht gewährleistet und Flexibilität für unterschiedliche Interoperabilitätsniveaus ermöglicht wird.

Im Jahr 2025 erörterte die WG TECH vier vom Sekretariat ausgearbeitete Strategiepapiere, deren Schwerpunkt auf der Ausweitung des rechtlichen und technischen Anwendungsbereichs der Interoperabilitätsvorschriften der OTIF unter Einbeziehung der Digitalisierung, neuer Märkte in anderen geografischen Gebieten und der innerstaatlichen Anwendung lag. Der Fachausschuss für technische Fragen wird diese Dokumente im Jahr 2026 erörtern.

Das erste Dokument befasste sich mit der Digitalisierung und der Rolle der OTIF im internationalen Eisenbahnverkehr. Das Papier stellt einige wichtige Aspekte der Digitalisierung im Schienenverkehr vor, untersucht Anwendungsfälle von der Ladungsverfolgung bis zum Kapazitätsmanagement und gibt einen Überblick über laufende Initiativen der Europäischen Union und der Vereinten Nationen. Es umreißt den potenziellen Beitrag der OTIF, wobei der Schwerpunkt auf der Förderung der Harmonisierung von Datenformaten, der Herausgabe gemeinsamer Regeln für Verwaltungsregister und der Empfehlung von Anwendungsschnittstellen und -praktiken zur Vermeidung von Fragmentierung liegt.

Das zweite Dokument befasste sich mit den Entwicklungen im Bereich Telematik in der Europäischen Union und deren Auswirkungen auf die ETV TAF. Dabei wurde die Zusammenführung der früheren TSI TAF (Güterverkehr) und TSI TAP (Personenverkehr) zu einer einzigen, umfassenden TSI Telematik durch die EU thematisiert. Diese bedeutende Überarbeitung wirkt sich auf die derzeitige Einheitliche technische Vorschrift betreffend Telematikanwendungen für den Güterverkehr (ETV TAF) aus. Das Dokument analysiert die Herausforderungen bei der Wahrung der Kompatibilität zwischen EU- und OTIF-Recht und schlägt Optionen für die Zukunft der ETV TAF vor.

Das dritte Dokument untersuchte die Machbarkeit der Entwicklung von Mehrsystem-Güterwagen für den Verkehr zwischen dem Gebiet des Golf-Kooperationsrats (GCC) und Europa. Die Analyse vergleicht die leistungsorientierten ETV der OTIF mit den hochgradig standardisierten, regelbasierten Anforderungen der *American Association of Railroads* (AAR), die vom GCC verwendet werden. Die Analyse ergab, dass der rechtliche Rahmen der OTIF zwar grundsätzlich technisch unterschiedliche Systeme zulässt, bei kritischen Komponenten wie Kupplungs- und Bremssystemen jedoch weiterhin Herausforderungen hinsichtlich der Vereinbarkeit widersprüchlicher Normen bestehen. Als Lösung wird vorgeschlagen, dass Güterwagen für ihr gesamtes Verwendungsgebiet beide Normen erfüllen müssen, wobei auf die Möglichkeit neuer ETV-Anlagen sowie auf die Zusammenarbeit mit den Behörden des Golf-Kooperationsrats (GCC) hingewiesen wird.

Das letzte Dokument befasste sich mit der innerstaatlichen Anwendung der technischen Vorschriften der OTIF. Der Schwerpunkt lag auf Nicht-EU-Vertragsstaaten, da die EU-Mitgliedstaaten EU-Vorschriften anwenden, die nicht zwischen innerstaatlicher und internationaler Anwendung unterscheiden. Das Papier untersuchte die Vorteile und die Durchführbarkeit einer freiwilligen Angleichung der nationalen Fahrzeugzulassungsvorschriften an die ETV der OTIF für die Staaten. Zweck des Ganzen ist die Verringerung des Verwaltungsaufwands, die Nutzung von Skaleneffekten durch Standardisierung und die Erhöhung der Rechtssicherheit für die Eisenbahnindustrie. Für die ermittelten Hindernisse wie netzspezifische technische Merkmale werden Lösungen vorgeschlagen.

## 11. Aktualisierung der den ER APTU nachgeordneten Vorschriften

Das Arbeitsprogramm 2024/2025 der OTIF legte die Prioritäten für die Überarbeitung der ETV fest. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über diese Prioritäten und die Ergebnisse.

Prioritäten (von hoch bis niedrig)	Ergebnis
Für Güterwagen relevante ETV (ETV WAG, Lärm)	Überarbeitete Fassungen dieser ETV traten am 1. Januar 2025 in Kraft. Im Laufe des Jahres 2025 diskutierte die WG TECH weitere Änderungen an der ETV WAG, die 2026 zur Annahme vorgeschlagen werden sollen.
Für die Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr relevante ETV (ETV TCRC, Kennzeichnung)	Eine überarbeitete Fassung der ETV TCRC trat am 1. Januar 2025 in Kraft. Eine überarbeitete Fassung der ETV Kennzeichnung trat am 1. Januar 2026 in Kraft.
Für Lokomotiven und Personenwagen relevante ETV (ETV LOC&PAS, PRM)	Überarbeitete Fassungen dieser ETV traten am 1. Januar 2026 in Kraft. Im Laufe des Jahres 2025 diskutierte die WG TECH weitere Änderungen an der ETV LOC&PAS, die 2026 zur Annahme vorgeschlagen werden sollen.
Telematikanwendungen (ETV TAF)	Im Laufe des Jahres 2025 diskutierte die WG TECH die Auswirkungen der Überarbeitung der Telematik-TSI der EU auf die ETV TAF. Diese Arbeit wird 2026 fortgesetzt.
Infrastruktur (ETV INF)	Eine überarbeitete Fassung trat am 1. Januar 2026 in Kraft.

Es folgt eine Beschreibung der ETV, die 2025 geändert wurden und am 1. Januar 2026 in Kraft getreten sind.

### Überarbeitung der ETV LOC&PAS

Die ETV LOC&PAS enthält Anforderungen für Lokomotiven, einschließlich solcher, die im Güterverkehr eingesetzt werden, sowie für Reisezugwagen. Neue Fahrzeuge, die zum internationalen Verkehr zugelassen werden, und in einigen Fällen auch umgerüstete Fahrzeuge müssen dieser ETV entsprechen. Eine wichtige Ergänzung der ETV LOC&PAS 2026 betrifft neue optionale Anforderungen für austauschbare Reisezugwagen. Diese ermöglichen die Zulassung von Reisezugwagen für ein breites Verwendungsgebiet in einem einzigen Verfahren, was deren internationale Verwendung erleichtern wird. Darüber hinaus wurden Anforderungen hinsichtlich der Kompatibilität von Lokomotiven mit Entgleisungsverhütungs- und -detektionsvorrichtungen an Güterwagen hinzugefügt. Die Umsetzungsvorschriften wurden aktualisiert, sodass klarer wird, wie die ETV auf neue, nach einer bestehenden Bauart gebaute Wagen oder auf die Umrüstung oder Erneuerung bestehender Wagen anzuwenden ist. Außerdem wurden die Verweise auf EU-Recht aktualisiert und spezifische Umsetzungsvorschriften aufgenommen.

## Überarbeitung der ETV PRM

Die ETV PRM enthält Anforderungen betreffend die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, die für zum internationalen Verkehr zugelassene Personenzüge verbindlich sind. Die Vorgaben für Bahnhöfe sind nicht verbindlich, ihre Anwendung wird jedoch empfohlen. Die Änderungen in der Fassung 2026 betreffen die Klarstellung des Anwendungsbereichs, akustische Türsignale und Umsetzungsvorschriften.

## Überarbeitung der ETV INF

Die ETV INF umfasst die für den internationalen Verkehr genutzte Eisenbahninfrastruktur. Der Zweck der ETV INF besteht darin, die Kompatibilität zwischen benachbarten Strecken und Netzen zu fördern, ohne die Kohärenz zwischen den internationalen Strecken und dem inländischen Netz zu beeinträchtigen. Die Anforderungen sind nicht verbindlich, ihre Anwendung wird jedoch empfohlen, insbesondere auf Strecken, die vorwiegend für den internationalen Verkehr genutzt werden. Sofern Planung, Bau und Konformitätsbewertung einer bestimmten Strecke der ETV INF entsprechen, können Staaten die Übereinstimmung der betreffenden Strecke mit der ETV erklären. Neben einer Klarstellung des Anwendungsbereichs enthält die Fassung 2026 neue Anforderungen für den kombinierten Verkehr.

## Überarbeitung der ETV Kennzeichnung

Die ETV Kennzeichnung regelt auf verbindliche Weise die äußere Kennzeichnung von im internationalen Verkehr eingesetzten Eisenbahnfahrzeugen. Ein wichtiger Bestandteil ist die Zusammensetzung und Anbringung der eindeutigen Fahrzeugnummer. In der Fassung 2026 wurden keine wesentlichen Änderungen vorgenommen. Allerdings wurden die Verweise auf EU-Rechtsvorschriften aktualisiert und einzelne zentrale Bestimmungen zur besseren Verständlichkeit umformuliert.

## Aktualisierung der Anlage I zur ETV TAF

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

## Entwicklung von Leitfäden und Erläuterungen

Ein wesentliches Ereignis des Jahres 2024 war die Veröffentlichung der ersten Fassung des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der ER APTU und ATMF. Das vom Sekretariat erstellte Handbuch beschreibt die Anforderungen für die Umsetzung dieser Anhänge zum COTIF und die verschiedenen Rollen und Zuständigkeiten im Zusammenhang mit ihrer Anwendung. Es dient als praktisches Nachschlagewerk für OTIF-Mitglieder, insbesondere für die Behörden, Stellen und Akteure in ihren jeweiligen Eisenbahnsektoren, sowie für Staaten, die am Beitritt zum COTIF interessiert sind. Der Fachausschuss für technische Fragen hat die zweite, aktualisierte Fassung im Jahr 2025 genehmigt. Die letzte Fassung ist [hier](#) verfügbar.

Die Arbeiten zur Aktualisierung der Anwendungsleitfäden und erläuternden Dokumente für verschiedene ETV wurden 2025 fortgesetzt. Die ETV-Anwendungsleitfäden basieren auf den von der ERA herausgegebenen TSI-Anwendungsleitfäden, während die erläuternden Dokumente authentische OTIF-Texte sind. Der Fachausschuss für technische Fragen genehmigte und aktualisierte Anwendungsleitfäden für die ETV WAG und die ETV Lärm sowie ein erläuterndes Dokument für die ETV Kennzeichnung. Die WG TECH hat aktualisierte Entwürfe der Anwendungsleitfäden für die ETV LOC&PAS sowie PRM geprüft. Diese Texte werden dem Fachausschuss für technische Fragen 2026 zur Genehmigung vorgelegt.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über den Status der einzelnen ETV und die damit verbundenen Aktivitäten im Jahr 2025.

### Liste und Status der ETV

Kurzform	Regelungsgegenstand	Inkrafttreten letzte Fassung	Status
ETV GEN-A	Grundlegende Anforderungen	1.12.2017	unverändert
ETV GEN-B	Teilsysteme	1.6.2019	unverändert
ETV GEN-C	Technisches Dossier	1.12.2017	unverändert
ETV GEN-D	Bewertungsverfahren (Module)	1.10.2012	unverändert
ETV GEN-E	Prüforgan – Qualifikation und Unabhängigkeit	1.1.2024	unverändert
ETV GEN-G	Gemeinsame Sicherheitsmethode zur Evaluierung und Bewertung von Risiken	1.1.2024	unverändert
ETV WAG	Güterwagen	1.1.2025	Änderungsantrag zur Annahme im Jahr 2026: Harmonisierung mit RID
ETV Lärm	Fahrzeuge – Lärm	1.1.2025	unverändert
ETV LOC&PAS	Lokomotiven und Personenwagen	1.1.2026	Änderungsantrag zur Annahme im Jahr 2026: Aufnahme von Personalwagen Anwendungsleitfaden wird aktualisiert
ETV Kennzeichnung	Äußere Fahrzeugkennzeichnung	1.1.2026	unverändert
ETV PRM	Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität	1.1.2026	unverändert Anwendungsleitfaden wird aktualisiert
ETV TAF	Telematikanwendungen für den Güterverkehr	1.1.2026	Überprüfung hinsichtlich der Übereinstimmung mit TSI Telematik
ETV INF	Infrastruktur	1.1.2026	unverändert
ETV TCRC	Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität	1.1.2025	unverändert

Alle ETV und ihre entsprechenden Leitfäden sind [hier](#) verfügbar.

## 12. Aktualisierung der ER ATMF

Das Arbeitsprogramm 2024–2025 der OTIF befasst sich mit der Möglichkeit einer Überarbeitung der ER ATMF, insbesondere um die Vorschriften zu vereinfachen, die Kohärenz der Bestimmungen zu verbessern, das Risiko unterschiedlicher Auslegungen zu begrenzen und eine harmonisierte Anwendung der Vorschriften zu erleichtern. Nach Prüfung der Angelegenheit im Jahr 2024 kam der Fachausschuss für technische Fragen zu dem Schluss, dass die Ziele der Überarbeitung der ER ATMF nur durch eine vollständige Überarbeitung in Form einer neuen konsolidierten Fassung erreicht werden können. Der endgültige Beschluss liegt in der Zuständigkeit der Generalversammlung. Der Fachausschuss für technische Fragen war der Ansicht, dass Anträge erst dann der Generalversammlung vorgelegt werden sollten, wenn die von der Generalversammlung auf ihrer 13. Tagung (25.–26. September 2018) beschlossenen Änderungen zu Artikel 34 §§ 3 bis 6 und Artikel 35 § 4 COTIF in Kraft getreten sind. Das Inkrafttreten dieser Änderungen steht noch aus, sodass es 2025 zu keinen weiteren Entwicklungen kam.

Im Arbeitsprogramm werden auch Entwicklungen in der EU im Zusammenhang mit Fahrzeugregistern erwähnt. Im Jahr 2025 stellten die Europäische Kommission und die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) der WG TECH die neuesten Entwicklungen in Bezug auf die EU-Register vor. Diese Entwicklungen in der EU erreichten jedoch kein Stadium, an dem die WG TECH oder der Fachausschuss für technische Fragen die Überarbeitung der entsprechenden OTIF-Vorschriften hätten ins Auge fassen können.

Im Jahr 2025 prüfte die WG TECH den Entwurf einer neuen konsolidierten Fassung der Bestimmungen über die einheitliche Ausführung der technischen Zertifikate, die die Anlage C zu den ER ATMF bilden sollen. Ziel war es, den Aufbau und Inhalt der Zertifikate sowie die Verfahren für ihre Ausstellung, Aktualisierung, ihren Entzug, ihre Aussetzung sowie die Zugriffsrechte zu regeln. Ferner ging es darum, die Kohärenz und Kompatibilität der Informationen in allen Vertragsstaaten sowie deren Kompatibilität mit den gemäß den OTIF- oder EU-Vorschriften erstellten Fahrzeugregistern zu gewährleisten. Mit dem Antrag wurden Inhalt und Aufbau der Zertifikate an die Spezifikationen der OTIF für Fahrzeugregister und die ETV TCRC angepasst. Die Möglichkeit der standardmäßigen digitalen Ausstellung von Zertifikaten wurde berücksichtigt, wobei auch weiterhin die Ausstellung von Zertifikaten in Papierform möglich bleibt. Der neue Text wird dem Fachausschuss für technische Fragen im Jahr 2026 vorgelegt.

Im Jahr 2025 erstellte die WG TECH auf der Grundlage der in Türkiye festgestellten Problembereiche bei der Anwendung der ECM-Verordnung ein erläuterndes Dokument. In dem Dokument wurden vier spezifische Fragen analysiert: die Sichtbarkeit der hauseigenen technischen Kompetenzen der ECM in Bezug auf die Erbringung von Instandhaltungsleistungen, die Überwachung von Auslagerungsaktivitäten der ECM-Zertifizierungsstelle, das Risiko nicht überprüfter Fahrzeugmodifikationen bei einem Wechsel der ECM und die begrenzte Rückverfolgbarkeit der Aktivitäten in den jährlichen Instandhaltungsberichten. Die WG TECH zog es vor, diese Probleme durch Erläuterungen statt durch Änderung der Vorschriften selbst anzugehen. Daher wird dem Fachausschuss für technische Fragen im Jahr 2026 ein Entwurf unverbindlicher Leitlinien zur Förderung der einheitlichen Anwendung der ECM-Verordnung vorgelegt werden.

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

### Liste und Status der Sekundärtexte zu den ER ATMF

Referenz	Regelungsgegenstand	Inkrafttreten letzte Fassung	Status
Anlage A	Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM)	1.4.2021	unverändert
Anlage B	Vorschriften, Richtlinien und Erläuterungen betreffend Abweichungen	1.1.2023	unverändert
Zertifikate (neu: Anlage C)	Einheitliche Ausführung der Zertifikate, mit denen die technische Zulassung eines Fahrzeugs oder eines Fahrzeugtyps gemäß Artikel 12 § 1 nachgewiesen wird	1.12.2012	2026 wird eine neue Fassung zur Annahme als ATMF-Anlage C vorgeschlagen
Register	Spezifikationen der Fahrzeugregister gemäß Artikel 13 ATMF	1.4.2021	unverändert

Alle ETV und ihre entsprechenden Leitfäden sind [hier](#) verfügbar.

### 13. Entwicklung von Anlagen zu den ER EST

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

Im Jahr 2025 schloss der Fachausschuss für technische Fragen mit einer zweiten Überprüfung des Entwurfs von Anlage D betreffend eine Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Aufsicht Ausarbeitungsphase dieser Anlagenentwürfe ab. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwicklung der auf den ER EST basierenden Texte.

#### Liste und Status der Anlagen zu den ER EST

Referenz	Regelungsgegenstand	Status
Anlage A	Gemeinsame Sicherheitsmethode bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme	geprüft vom CTE 2022
Anlage B	Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle	geprüft vom CTE 2022
Anlage C	Harmonisierte Verfahren für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen	geprüft vom CTE 2023
Anlage D	Gemeinsame Sicherheitsmethoden für die Aufsicht	geprüft vom CTE 2024 geprüft vom CTE 2025

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

Der Fachausschuss für technische Fragen setzte die 2022 begonnene Überwachung und Bewertung der Umsetzung und Anwendung der Vorschriften durch die Vertragsstaaten fort. Aufbauend auf den bisherigen Schritten entwickelte der Fachausschuss für technische Fragen 2025 einen Plan zur Förderung der vollständigen und korrekten Anwendung der ER ATMF, da er erkannt hatte, dass die Nichtumsetzung Risiken für die Sicherheit und Interoperabilität mit sich bringt. 2025 gab es 43 ATMF-Vertragsstaaten, darunter 25 EU-Mitgliedstaaten. Die 18 Nicht-EU-Vertragsstaaten wurden anhand vereinbarter objektiver Indikatoren (wie der Mitteilung der zuständigen Behörden und Eintragung relevanter Stellen) und subjektiver Indikatoren (wie der Teilnahme an OTIF-Tagungen und der Beantwortung von Fragebögen) in Gruppen eingeteilt. EU-Mitgliedstaaten wurden nicht eingeordnet, da sie durch die Umsetzung des EU-Rechts de facto auch die ER ATMF umsetzen. Sechs Vertragsstaaten wurden in Gruppe A eingestuft, was bedeutet, dass derzeit keine Fragen hinsichtlich ihrer Umsetzung der ER ATMF oder der Beteiligung an der Arbeit der OTIF bestehen. Die übrigen zwölf Vertragsstaaten wurden in die Gruppen B und C eingestuft, was entweder eine begrenzte Umsetzung der ER ATMF oder eine geringe Beteiligung an der Arbeit der OTIF oder beides bedeutet. Das Sekretariat nahm Kontakt zu diesen Vertragsstaaten auf, und bis Ende 2025 fanden mehrere Treffen statt. Ziel dieser Kontaktaufnahme war es, diesen Staaten gezielte Unterstützung anzubieten. Diese Arbeiten werden im Jahr 2026 fortgesetzt.

### 15. Gewährleistung der Kompatibilität zwischen dem RID und den ETV

Die Vorbereitungen für die Übertragung der Fahrzeuganforderungen aus der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) in die ETV und TSI standen 2025 kurz vor dem Abschluss. Diese Übertragung wird für Einheitlichkeit sorgen, doppelte Vorschriften beseitigen und die höchsten Sicherheitsstandards für die internationale Beförderung gefährlicher Güter gewährleisten.

Die 2025 vorbereiteten Änderungen der ETV WAG umfassen die Hinzufügung von Anforderungen an Funkenfänger für bestimmte Arten von Güterwagen (z. B. Wagen mit Laufflächenbremsen und Flachwagen) sowie die Einführung einer neuen WE-Kennzeichnung (Wagenausrüstung) für neue Güterwagen. Damit soll sichergestellt werden, dass die technischen Anforderungen an die Fahrzeuge vollständig in den Rechtsrahmen für die technische Interoperabilität integriert werden. Die erforderlichen Änderungen werden dem Fachausschuss für technische Fragen 2026 zur Annahme vorgelegt und sollen am 1. Januar 2027 in Kraft treten, was mit dem Inkrafttreten der angepassten Fassung des RID 2027 zusammenfällt. Damit wird die vor fast einem Jahrzehnt begonnene Übertragung der Fahrzeuganforderungen vom RID in die ETV/TSI abgeschlossen.

#### Ausblick auf 2026

9. Juni 2026	18. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen, Bern
10.–11. Juni 2026	58. Tagung der WG TECH, Bern
9. September 2026	59. Tagung der WG TECH, Bern
10. November 2026	60. Tagung der WG TECH, Ort noch festzulegen

#### Quantitative Daten/Ergebnisse

17.–18. Juni 2025	17. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen, Bern
19. Juni 2025	55. Tagung der WG TECH, Ittigen (ausgerichtet von der Schweiz)
9. September 2025	56. Tagung der WG TECH, Bern
18. November 2025	57. Tagung der WG TECH, Brüssel (ausgerichtet von der Europäischen Kommission)

Veröffentlichung von drei Artikeln zu rechtlichen Entwicklungen in der Zeitschrift der OTIF

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

Die Verwaltungsfunktionen sind für den reibungslosen Betrieb des OTIF-Sekretariats von wesentlicher Bedeutung, da sie es den für die Entwicklung des internationalen Eisenbahnrechts zuständigen Abteilungen ermöglichen, sich auf ihre Kernaufgaben zu konzentrieren und die OTIF-Mitgliedstaaten bei der Umsetzung und Anwendung dieses Rechts zu unterstützen. Die administrative und finanzielle Unterstützung vereinfacht die täglichen organisatorischen und logistischen Prozesse und gewährleistet eine effiziente Verwaltung der Ressourcen der Organisation.

Für die Finanz- und Verwaltungsführung ist die Abteilung Verwaltung und Finanzen zuständig.

## 16. Renovierung des OTIF-Gebäudes und Veränderungsmanagement

Die Renovierungsarbeiten wurden gemäß dem Projektzeitplan im Frühjahr 2025 abgeschlossen. Das Sekretariat kehrte im August 2025 in das neu renovierte Sitzgebäude zurück. Das Engagement und die Motivation aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter während dieser Zeit ermöglichte die Kontinuität des Betriebs und die reibungslose Rückkehr des Personals in die Räumlichkeiten.

Wichtig ist, dass der renovierte Sitz die Kapazitäten der Organisation für die Ausrichtung von Sitzungen durch moderne Konferenzräume und eine feste Dolmetschinfrastruktur und -ausrüstung erheblich erweitert hat. Gleichzeitig eröffnet die Renovierung externen Veranstaltern die Möglichkeit, den Konferenzraum zu mieten und ihre Sitzungen in einer voll ausgestatteten Konferenzumgebung in einem historischen Gebäude abzuhalten.

Im Jahr 2025 durfte das Sekretariat der OTIF bereits die Delegierten dreier OTIF-Tagungen im neuen Konferenzraum begrüßen: Arbeitsgruppe TECH, Verwaltungsausschuss und Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit.

## 17. Sekretariat des Verwaltungsausschusses

Im Jahr 2025 wurde die Verantwortung für die gesamte Organisation und Verwaltung des Sekretariats des Verwaltungsausschusses von der Abteilung Verwaltung und Finanzen unter die direkte Aufsicht des Generalsekretärs übertragen.

Im Laufe des Jahres fanden zwei Tagungen des Verwaltungsausschusses statt, eine in Wien und eine in Bern. In seiner neuen Zusammensetzung fasste der Verwaltungsausschuss mehrere wichtige Beschlüsse zur Modernisierung und Straffung der Organisation. Zusätzlich zu seinen jährlichen Aufgaben, darunter die Genehmigung des Berichts über die finanzielle Geschäftsführung, änderte der Ausschuss seine Geschäftsordnung, überarbeitete die Finanz- und Buchführungsordnung sowie das Personalstatut, führte ein Abordnungsprogramm ein und genehmigte das Arbeitsprogramm der Organisation für 2026 und 2027, das auf die langfristigen strategischen Ziele abgestimmt ist.

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

Im Jahr 2025 fungierte die Verwaltungs- und Finanzabteilung weiterhin als Sekretariat der gemäß dem Protokoll von Luxemburg eingerichteten Aufsichtsbehörde. Insbesondere organisierte sie die zweite Tagung der Aufsichtsbehörde und die erste Tagung des Sachverständigenausschusses.

Zwar war die Verwaltungs- und Finanzabteilung für die organisatorischen und administrativen Aspekte der Sekretariatsaufgaben zuständig, doch tauchten im Rahmen dieser Tätigkeiten zahlreiche rechtliche und verfahrenstechnische Fragen auf, für deren Klärung in erster Linie die Rechtsabteilung zuständig war.

## 19. Finanzielle Geschäftsführung

Zur Sicherstellung einer kontrollierten Ausgabenentwicklung wurden erste Maßnahmen zur Optimierung der Verwaltungsprozesse ergriffen, darunter die Zusammenlegung bestimmter Zuständigkeiten nach dem Ausscheiden einer Mitarbeiterin. Diese Maßnahmen trugen dazu bei, die operative Effizienz aufrechtzuerhalten und gleichzeitig den Bedarf an zusätzlichen Ressourcen zu begrenzen.

Der Haushalt 2025 zeichnete sich insbesondere durch die Qualität der Voranschläge und eine solide Haushaltsausführung aus, wobei die Renovierungsprojekte hiervon ausgenommen waren. Die Beiträge der Mitgliedstaaten blieben die Haupteinnahmequelle der Organisation zur Deckung der Ausgaben und waren im Laufe des Jahres weiterhin stabil.

## 20. Personalplanung und -verwaltung

Der neue Generalsekretär trat sein Amt am 1. Januar 2025 an. Wie so oft bei einem Wechsel in der Führungsspitze führte dies zu organisatorischen Anpassungen und der Einführung neuer Arbeitsmethoden. Der neu gewählte Generalsekretär leitete Maßnahmen zur Optimierung der Ressourcen und zur Stärkung der Gesamteffizienz der Organisation ein.

Der Verwaltungsausschuss verabschiedete eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung des Personalmanagements und zur Schaffung größerer Rechtssicherheit. Außerdem führte er ein Abordnungsprogramm ein, dessen Ziel es ist, die institutionellen Verbindungen zu stärken und die Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten zu verbessern.

### Ausblick auf 2026

Auch 2026 wird wieder ein arbeitsreiches Jahr, insbesondere aufgrund der geplanten Einführung nahezu papierloser Arbeitsmethoden.

Neben einigen Tagungen, die in die Zuständigkeit der operativen Abteilungen fallen, werden auch der Verwaltungsausschuss und die Aufsichtsbehörde ihre Tagungen 2026 am Sitz abhalten.

14. April 2026	3. Tagung der Aufsichtsbehörde des Protokolls von Luxemburg
19.–20. Mai 2026	142. Tagung des Verwaltungsausschusses
2. Dezember 2026	143. Tagung des Verwaltungsausschusses

### Quantitative Daten/Ergebnisse

2025 war ein besonders arbeitsreiches Jahr. Es fanden eine Reihe wichtiger Tagungen und Veranstaltungen statt:

23. April 2025	2. Tagung der Aufsichtsbehörde des Protokolls von Luxemburg
26.–27. Mai 2025	140. Tagung des Verwaltungsausschusses in Wien
5.–6. November 2025	141. Tagung des Verwaltungsausschusses in Bern
5. November 2025	Einweihung des renovierten Gebäudes mit zahlreicher Beteiligung

# SICHERSTELLUNG QUALITATIV HOCHWERTIGER SPRACHDIENSTLEISTUNGEN

Die Besonderheit der OTIF als zwischenstaatliche Organisation mit drei Arbeitssprachen und sprachlich wie begrifflich ganz unterschiedlichen Themenfeldern stellt an die Übersetzungsabteilung hohe Anforderungen. Als „Querschnittsabteilung“, die Dienste für alle übrigen Abteilungen der OTIF und alle Organe des COTIF erbringt, sieht sie sich stets diversen Anforderungen unterschiedlicher Natur gegenüber: Zum einen müssen alle sich aus dem COTIF, den Geschäftsordnungen oder interner Planung ergebenden Fristen eingehalten werden, zum anderen müssen die Übersetzungen, wie auch das Dolmetschen in den Tagungen der Organe der OTIF, den sprachlichen Ansprüchen des diplomatischen, rechtlichen, technischen oder auch finanziellen Sprachgebrauchs genügen.

## 21. Rechtzeitige Ablieferung qualitativ hochwertiger Übersetzungen

### Übersetzung und Lektorat

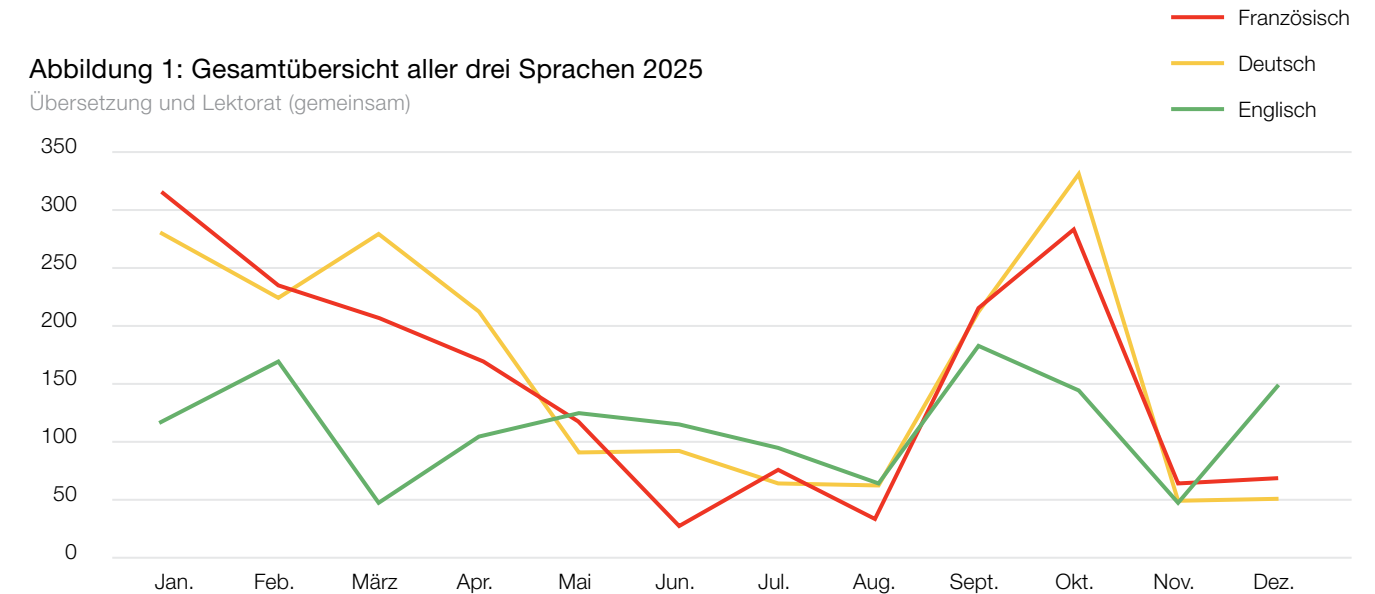
Die Erfüllung dieser Kernaufgabe der Übersetzungsabteilung hatte auch im Jahr 2025 oberste Priorität, der alles Übrige nachgeordnet wurde.

### Arbeitsanfall ausgedrückt in Grafiken

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

Abbildung 1: Gesamtübersicht aller drei Sprachen 2025

Übersetzung und Lektorat (gemeinsam)



Insgesamt ist das Bild hier ein ähnliches wie in den Vorjahren, wenn auch die Spitzen der deutschen und französischen Kurven besonders auffällig sind; es zeigt sich deutlich, dass im ersten Halbjahr insbesondere beim Lektorat (siehe auch nachfolgende Abbildungen 2 und 3) mehr zu tun war, was daran liegt, dass im Januar und Februar die sehr voluminösen einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) für die Tagung des Fachausschusses für technische Fragen im Juni vorbereitet werden mussten. Im Englischen war der Arbeitsanfall über das Jahr hinweg etwas gleichmäßiger verteilt. Wie in den Vorjahren, verlaufen die deutsche und die französische Kurve nahezu parallel. Die Ausschläge der englischen Kurve lassen sich unter anderem deswegen nicht vergleichen, weil das Lektorat diverser Dokumente, die nur auf Englisch verfasst werden, hinzukommt. Andernfalls müsste die englische Lektoratskurve ein bis zwei Monate vor den Übersetzungsspitzen der anderen beiden Sprachen ausschlagen. Dies lässt sich im Dezember erkennen, wo die englische Kurve nach oben schnellert, Französisch und Deutsch werden erfahrungsgemäß im Januar folgen.

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

Abbildung 2: Französisch Übersetzung und Lektorat

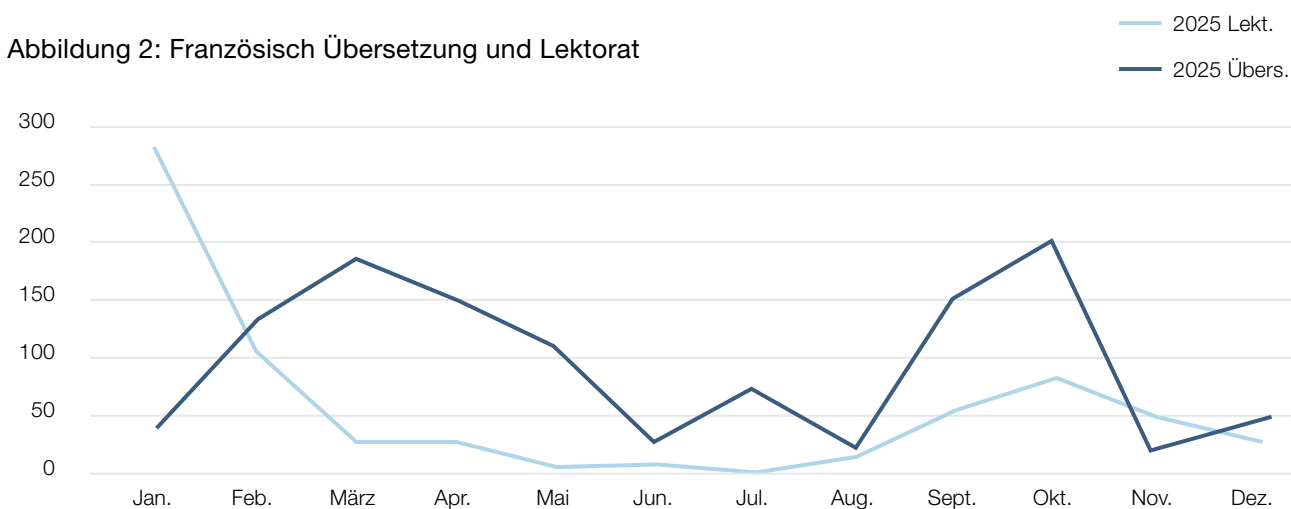
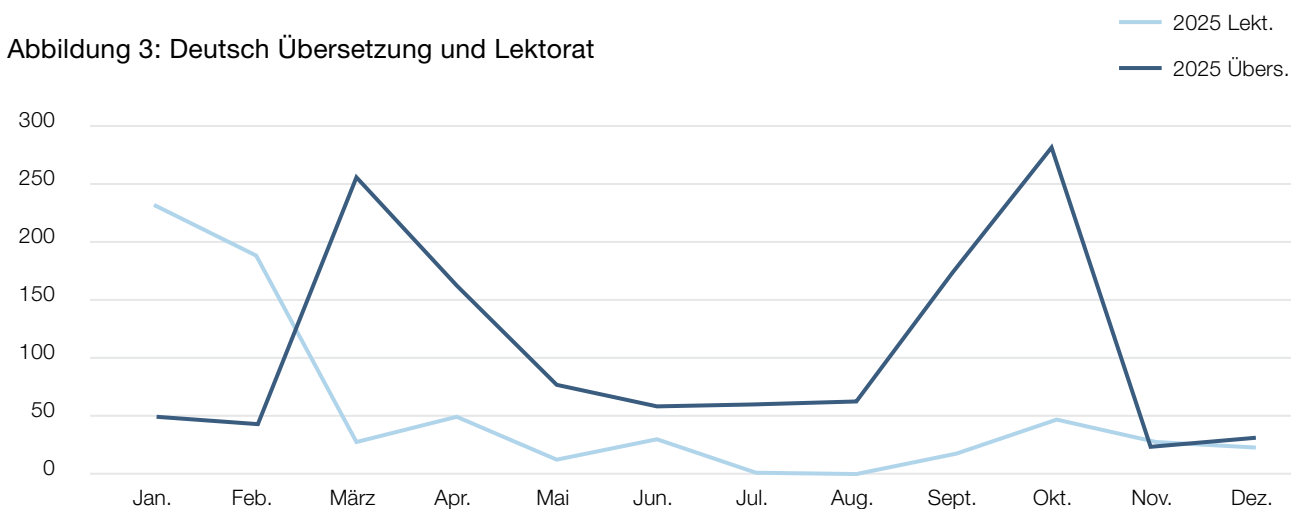


Abbildung 3: Deutsch Übersetzung und Lektorat

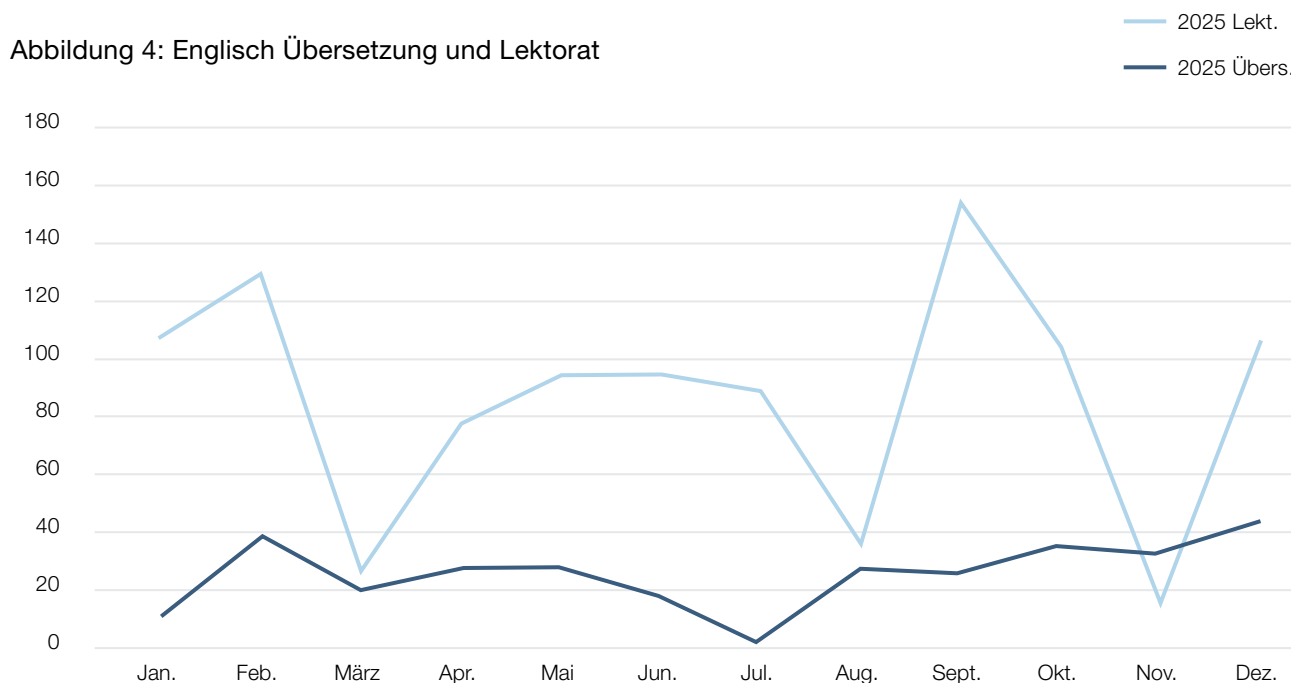


An den Kurven für Deutsch und Französisch lassen sich klare Parallelen des Übersetzungs- und Lektoratsaufkommens über das Jahr hinweg erkennen. Im Januar und Februar mussten neben den Dokumenten für den Fachausschuss für technische Fragen (CTE) und die Gemeinsame Tagung<sup>2</sup> auch die Beiträge für den Geschäftsbericht und erste Dokumente für den Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit übersetzt werden. Die Spitze im März ist hauptsächlich der Vorbereitung der 7. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit, der 140. Tagung des Verwaltungsausschusses und der Zeitschrift geschuldet. Im April stand dann hauptsächlich das zweite Paket der CTE-Unterlagen an.

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

Im September begann bereits die Übersetzung für die 141. Tagung des Verwaltungsausschusses, die aufgrund der grundlegenden Überarbeitung des Personalstatuts diesmal besonders viel Zeit in Anspruch nahm. Der arbeitsintensivste Monat Oktober umfasste die Unterlagen für den 8. Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit, die restlichen Unterlagen für den Verwaltungsausschuss und diverse Dokumente für die Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses. Insgesamt ist zu beachten, dass Spitzen und Täler insoweit in der Realität leicht flacher verlaufen können, als Dokumente immer am Tag des Übersetzungsbeginns in die Statistikdatei eingetragen werden, wobei sich die Übersetzung selbst, insbesondere bei längeren Dokumenten, oft über die Monatsgrenze hinauszieht.

Abbildung 4: Englisch Übersetzung und Lektorat



Der hohe Lektoratsanfall im Englischen im Januar und Februar ist der Vorbereitung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) und des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit geschuldet. Im April, Mai, Juni und Juli war zunächst im Zusammenhang mit der Vorbereitung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit und des Verwaltungsausschusses viel Korrektur zu lesen, anschließend dann im Zusammenhang mit der Vorbereitung der WG TECH, der Rückkehr des Sekretariates in den renovierten Sitz und diversen Dienstreisen des Generalsekretärs. Im September stand, wie bereits oben für Deutsch und Französisch erwähnt, die Vorbereitung des Verwaltungsausschusses, einschließlich des neuen Personalstatuts an, im Oktober die Unterlagen für den Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit und im Dezember bereits wieder die Vorbereitung der 18. CTE-Tagung.

### Arbeitsanfall ausgedrückt in Zahlen

Nach dieser bildlichen Darstellung folgt nachstehend ein in Ziffern ausgedrückter Vergleich der Seitenzahlen zwischen den Jahren 2020 bis 2025.

Abbildung 5: Vergleich der angefallenen Seitenzahlen seit 2020

	Französisch			Deutsch			Englisch		
	Übersetzung	Lektorat	Gesamt	Übersetzung	Lektorat	Gesamt	Übersetzung	Lektorat	Gesamt
2020	549	575	1124	898	347	1245	469	824	1293
2021	898	1004	1902	1351	557	1908	722	1096	1818
2022	844	620	1464	1193	443	1636	560	889	1449
2023	899	567	1466	1155	376	1531	386	822	1208
2024	947	854	1801	1118	704	1814	523	1092	1615
2025	1125	663	1788	1275	658	1918	307	1037	1344

Im Deutschen und Französischen fällt ein Anstieg des Übersetzungsvolumens bei gleichzeitigem Rückgang des Lektoratsvolumens auf. Insgesamt bleibt das Volumen in diesen beiden Sprachen stabil bzw. steigt leicht an. Im Englischen ist das Gesamtvolumen unter dem Vorjahr, jedoch über 2023 angesiedelt.

Infolge des in Deutsch und Französisch im Bereich Übersetzung auf hohem Niveau relativ stabil gebliebenen Arbeitsanfalls, der sich zudem nicht gleichmäßig über das Jahr verteilt, wurde die Kooperation mit den externen Übersetzerinnen und Übersetzern fortgeführt, sodass diese das Sekretariat in Stoßzeiten weiterhin spürbar entlasten konnten. Insgesamt wurden für Deutsch 89 Seiten<sup>3</sup> (Vorjahr 157) und für Französisch 144 Seiten (Vorjahr 86) ausgelagert (insgesamt also 233 Seiten). Die Erfahrungen mit der Reaktivität und der Qualität der ausgelagerten Übersetzungen sind auch im Jahre 2025 positiv. Insbesondere dank der Flexibilität, die diese Lösung bietet, als auch im Ergebnis einer Analyse der über das Jahr verteilt anfallenden Auslagerungen und der dadurch hervorgerufenen Kosten, wurde beschlossen, diese Lösung vorerst beizubehalten.

Durch die Einführung eines KI-Tools zur Unterstützung des Übersetzungsprozesses (DeepL Pro) wurde beschlossen, beginnend mit 2025 gestaffelte Reduktionsziele bei der Auslagerung von Übersetzungen zu verfolgen. Das Reduktionsziel für 2025 gegenüber dem Mittel der Vorjahre betrug rund 8 Prozent der ausgelagerten Wörter und wurde eingehalten.

### Prozentuale Verteilung nach Bereich

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

Abbildung 6: Prozentuale Verteilung nach Bereich

	Französisch		Deutsch		Englisch	
	Übersetzung	Lektorat	Übersetzung	Lektorat	Übersetzung	Lektorat
Verwalt.	10,4 %	9,2 %	13,6 %	2,7 %	11,2 %	9,7 %
Komm.	6,9 %	16,4 %	6,5 %	25,3 %	39,3 %	5,0 %
Recht	45,1 %	9,8 %	35,5 %	5,3 %	12,3 %	28,3 %
Gefahrgut	6,6 %	3,7 %	15,2 %	0 %	36,8 %	1,9 %
Technik	14,2 %	55,7 %	11,6 %	61,7 %	0 %	28,9 %
Generals.	16,4 %	5,1 %	16,9 %	3,9 %	0,4 %	25,4 %
Luxemb.	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0,5 %
Sonstiges	0,5 %	0,2 %	0,7 %	1,1 %	0 %	0,2 %

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

## 22. Gewährleistung einer guten sprachlichen Qualität aller OTIF-Texte

Abgesehen von laufenden „Routineaufgaben“ (Aktualisierungen, Ergänzungen und Korrekturen bestehender Terminologieeinträge, sowie Erstellung neuer Einträge während des Übersetzungsprozesses) und geringfügigen Strukturanpassungen zwecks besserer Benutzerfreundlichkeit hat es 2025 keine nennenswerten terminologischen Aktivitäten gegeben.

Aufgrund zeitintensiver Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Testen diverser KI-Tools zur Unterstützung des Übersetzungsprozesses, der Erstellung sekretariatsinterner „*Translation Workflows*“ sowie weiterer administrativer Arbeiten im Zusammenhang mit der Straffung und Umstellung der Arbeitsabläufe mussten die Arbeiten am zweiten Langzeitprojekt der Übersetzungsabteilung, den *internen Redaktionsregeln der OTIF, 2025* ruhen.

## 23. Format der Tagungen und Dolmetschen

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

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

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Englisch	22	15	19	20	20	19	20
Deutsch	16	11	19	19	26	21	26
Französisch	16	11	19	19	19	18	20

Die Tabelle zeichnet seit 2021 insgesamt ein stabiles Bild. Im Deutschen sind im Vergleich zum Vorjahr fünf Tage mehr angefallen, da die Gemeinsame Tagung im September in Genf<sup>4</sup> im Zusammenhang mit dem zweijährlichen Überarbeitungsrhythmus des RID in ungeraden Jahren zwei Wochen (in geraden Jahren nur eine Woche) tagt. Im Jahr 2025 haben, wie jedes Jahr seit 2021, alle vorgesehenen Tagungen stattgefunden.

## 24. Weiterführung externer Kooperationen

Die seit mehreren Jahren bestehende und bewährte Zusammenarbeit mit den externen Übersetzerinnen und Übersetzern hat sich auch im Jahr 2025 bewährt und wurde weitergeführt. Angesichts des unausgeglichenen Arbeitsanfalls mit diversen Spitzen über das Jahr hinweg hat sich diese flexible Lösung als die am besten an den Bedarf des Sekretariats angepasste Option erwiesen, weshalb die Verträge im September nach einer Ausschreibung um weitere drei Jahre (statt wie bisher um nur ein Jahr) verlängert wurden. Mit diesen Dreijahresrahmenverträgen soll im Einklang mit dem allgemeinen Bestreben, die administrativen Verfahren zu straffen, der jährliche Verwaltungsaufwand durch jährliche Ausschreibungen abgebaut werden.

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

# STEIGERUNG DER SICHTBARKEIT UND DES BEKANNTHEITSGRADES OTIF

Die Kommunikationsabteilung ist eine „Support“-Abteilung innerhalb der Organisation. Das Kommunikationsteam übernimmt verschiedene Aufgaben, unter anderem in den Bereichen Veranstaltungsorganisation, Grafikdesign, Redaktion und Veröffentlichung von Dokumenten sowie Verbreitung von Informationen über die Aktivitäten der OTIF und des Sekretariats. Darüber hinaus steht die Kommunikationsabteilung auch der Öffentlichkeit und der Presse zur Verfügung und beantwortet regelmäßig Anfragen von außen.

Das Jahr 2025 war von bedeutenden Veränderungen geprägt: Die IT-Kompetenz wurde in die Kommunikationsabteilung integriert, interne Entscheidungsprozesse wurden angepasst, um mehr Flexibilität und Proaktivität zu erreichen, und die Arbeitsbedingungen im renovierten Hauptgebäude haben sich verändert.

## 25. Leitlinien und Handlungsrahmen

### Attraktivität und Kohärenz

Im Jahr 2025 arbeitete die Kommunikationsabteilung des OTIF-Sekretariats an verschiedenen Kommunikationsmitteln, die die Aktivitäten des Sekretariats begleiteten, darunter

- die Konzeptualisierung – Text und Bild – der „*OTIF Roundtables*“,
- alle Kommunikationsmittel im Zusammenhang mit der Einweihung des Gebäudes.

Im Jahr 2024 verabschiedete die Generalversammlung der OTIF einen Beschluss zum Urheberrecht und Open Access. Daraufhin begann die Kommunikationsabteilung 2025 mit der Aktualisierung aller vom Sekretariat verwendeten und veröffentlichten grafischen Elemente (Karten, Schemata usw.), um sie mit diesem Beschluss in Einklang zu bringen.

Im Allgemeinen ist das Kommunikationsteam bestrebt, die Kohärenz des Auftretens, der Meldungen und Publikationen mit der Identität und den Aufgaben der OTIF zu gewährleisten und gleichzeitig ein modernes und attraktives Image der Organisation zu entwickeln.

### Regelmäßigkeit und Überwachung

Die Websites der OTIF (auf Deutsch, Englisch und Französisch) werden regelmäßig aktualisiert, ebenso wie das Extranet.

Darüber hinaus wird die Präsenz der OTIF durch regelmäßige Veröffentlichungen in der Zeitschrift, in Pressemitteilungen, den „OTIF NEWS“, oder in den sozialen Netzwerken aufrechterhalten.

Die Abteilung hat außerdem ein neues Mailing-Tool eingeführt, das die Zustellbarkeit von E-Mails verbessert hat, und hält die Abonnentenlisten für die Zeitschrift auf dem neuesten Stand.

Schließlich verfügt die Kommunikationsabteilung über Instrumente, mit denen die Sichtbarkeit der Organisation gemessen werden kann. Dabei handelt es sich insbesondere um quantitative Daten zur Website und zur Aktivität in den sozialen Netzwerken.

## 26. Hybride Präsenz der Organisation: Reichweite von 360 Grad

### Digitale Publikationen

Die *Zeitschrift* ist eine in Artikel 23 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vorgesehene Veröffentlichung. Sie berichtet über die Tätigkeiten der Organe und des Sekretariats der OTIF. Sie enthält auch nützliche Informationen zur Anwendung des COTIF. Die Zeitschrift wird auf der Website der OTIF veröffentlicht. Im Jahr 2025 wurden vier Ausgaben der Zeitschrift herausgegeben.

Die *News und Pressemitteilungen* enthalten Verlautbarungen und Aktivitäten, die die Organisation öffentlich machen möchte. Hier eine Liste der im Jahr 2025 veröffentlichten News und Pressemitteilungen:

10.01.2025	<a href="#">Ratifizierung der Änderungen des COTIF</a>
12.02.2025	<a href="#">Hochrangiges Treffen</a>
19.02.2025	<a href="#">Höflichkeitsbesuch</a>
21.02.2025	<a href="#">Ständiger Vertreter der Republik Aserbaidschan</a>
21.02.2025	<a href="#">Ständige Vertreterin Armeniens</a>
11.03.2025	<a href="#">Höflichkeitsbesuch</a>
17.03.2025	<a href="#">FIATA HQ Meeting, logistische Herausforderungen und Stellenwert der Schiene</a>
20.03.2025	<a href="#">Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung</a>
04.04.2025	<a href="#">Stellenausschreibung „Leiter/Leiterin der Rechtsabteilung“</a>
07.04.2025	<a href="#">Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2024</a>
12.05.2025	<a href="#">Umfrage: Wagenrecht</a>
04.06.2025	<a href="#">Höflichkeitsbesuch</a>
05.06.2025	<a href="#">17. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen</a>
30.06.2025	<a href="#">Neuaufgabe des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF</a>
03.07.2025	<a href="#">Handbuch zum COTIF und dessen Umsetzung und Anwendung durch internationale Verbände: Veröffentlichung von Band 2</a>
26.08.2025	<a href="#">Herbstsitzung der Gemeinsamen Tagung</a>
22.09.2025	<a href="#">Höflichkeitsbesuch</a>
26.09.2025	<a href="#">Neuer Ständiger Vertreter Belgiens</a>
31.10.2025	<a href="#">Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses: letzte Tagung des Bienniums 2024–2025</a>
21.11.2025	<a href="#">Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit: 8. Tagung in Bern</a>

Weitere *Kommunikationswerkzeuge* wie der Geschäftsbericht 2024 oder das Arbeitsprogramm 2026–2027 wurden ebenfalls von der Kommunikationsabteilung des OTIF-Sekretariats gestaltet. Darüber hinaus koordiniert sie auch deren Herausgabe.

Schließlich pflegt die Kommunikationsabteilung einen eigenen Bildkatalog der OTIF: Fotos, Illustrationen, Karten, Schemata, Diagramme usw. Diese Bilder werden in den Veröffentlichungen der Organisation verwendet, aber auch vom Sekretariat der OTIF und den Mitgliedstaaten. Im Jahr 2025 wurde nach dem Beschluss der Generalversammlung zum Urheberrecht und Open Access eine umfassende Aktualisierung vorgenommen.

### Digitale Werkzeuge

#### Soziale Netzwerke

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

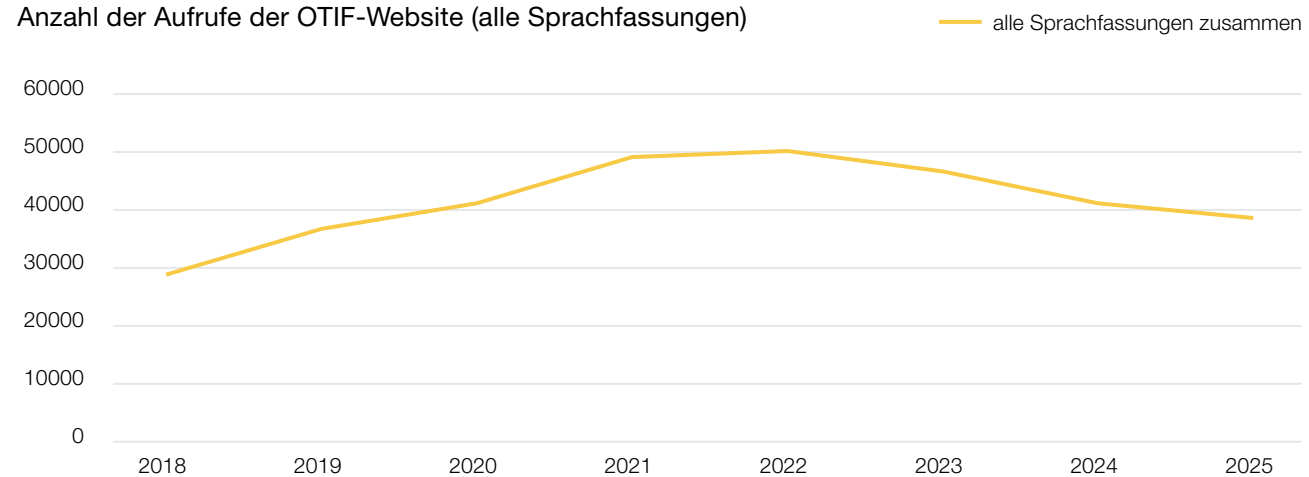
Auf LinkedIn hat die OTIF die meisten Abonnentinnen und Abonnenten. Im Jahr 2025 kamen 270 neue Abonnements hinzu, gegenüber 340 im Jahr 2024 und 195 im Jahr 2023. Die „Engagement-Rate“ (Interaktionsrate) auf LinkedIn steigt. Im Jahr 2025 lag sie im Durchschnitt bei 14 %, gegenüber 7,5 % im Jahr 2024. Sie ist ein Leistungsindikator, ein Maß für die Relevanz der veröffentlichten Beiträge. Die LinkedIn-Engagement-Rate misst den Grad der Interaktion, den die Beiträge im Verhältnis zur Anzahl der Personen hervorrufen, die sie gesehen haben oder die Seite der OTIF verfolgen. Eine Engagement-Rate von mehr als 5 % wird im Allgemeinen als gut angesehen: Sie zeigt das tatsächliche Interesse der Abonnenten-Community.

## Websites

Technisch gesehen gibt es drei Websites der OTIF, eine für jede Arbeitssprache der Organisation. Alle drei sind unabhängig voneinander, um die Risiken der Nichtverfügbarkeit zu minimieren: Selbst wenn eine der Websites „ausfällt“, bleiben die beiden anderen online und erreichbar. Die Pflege der Website durch die Kommunikationsabteilung mit Unterstützung des Webmasters und der Übersetzungsabteilung ist somit um den Faktor 3 zu multiplizieren.

Im Jahr 2025 wurde die Website über 39 000 Mal besucht. Die Anzahl der Besuche entspricht der Zahl vor der COVID-19-Pandemie. Die Tagungen finden wieder hauptsächlich in Präsenzform statt, viele Informationen werden direkt vom Sekretariat an die Mitgliedstaaten weitergeleitet und zahlreiche Dokumente werden nun im Extranet veröffentlicht. All diese Faktoren sind Anhaltspunkte, die den Rückgang erklären.

Anzahl der Aufrufe der OTIF-Website (alle Sprachfassungen)



## Veranstaltungen

Im Jahr 2025 begleitete die Kommunikationsabteilung die Durchführung diverser Tagungen der OTIF-Organe. Die Abteilung war auch dafür zuständig, den neuen Konferenzraum im renovierten Gebäude „in Betrieb zu nehmen“ sowie die Kommunikation und Verhandlungen mit den neuen und alten IT-Dienstleistern sicherzustellen.

Schließlich organisierte die Kommunikationsabteilung die Eröffnungsfeier für das renovierte Gebäude der Organisation, an der über 120 Personen teilnahmen.

## Quantitative Daten/Ergebnisse

### Im Jahr 2025 verfasste und veröffentlichte die Kommunikationsabteilung:

20 News und Pressemitteilungen

35 Zeitschriftenartikel

Durchschnittlich 1 Post alle 9 Tage in den sozialen Netzwerken

### Im Jahr 2025 realisierte die Kommunikationsabteilung:

Mehr als 160 Aktualisierungen der Website

Eine Eröffnungsfeier

Einen Teil der Einrichtung des renovierten Gebäudes

**Herausgeber:**

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



**OTIF**

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

Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Bern

Tel. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11 | [info@otif.org](mailto:info@otif.org) | [www.otif.org](http://www.otif.org)

© 2026 Dieses Werk steht unter der Lizenz [CC BY](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

