



Zeitschrift

OTIF

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

133. Jahr
Nr. 1/2025

Zeitschrift für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

NEWS

OTIF

- 3 Höflichkeitsbesuch
- 3 Jährliche Konsultation des Weltverkehrsforums und Gespräch auf Leitungsebene
- 4 Beim Binnenverkehrsausschuss der UNECE
- 4 Treffen auf Leitungsebene

COTIF

- 5 Depositarmittelungen
- 5 Ratifizierung der Änderungen des COTIF
- 5 RID 2025: Was ändert sich?

KOMMUNIKATION UND WEITERVERBREITUNG

- 6 Die UNCITRAL-Arbeitsgruppe „Handelbare Frachtpapiere“ – ein konkretes Beispiel für internationale Zusammenarbeit
- 7 16. Technischer Ausschuss der Verkehrsgemeinschaft in Riga
- 7 Verabschiedung von Frau Gries in den Ruhestand

ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT OTIF-COTIF

- 10 Konsultation zum COTIF und seinen vertragsrechtlichen Anhängen

EISENBAHNTECHNIK

- 11 Inkrafttreten der überarbeiteten ETV Güterwagen, ETV Lärm, ETV TCRC und der überarbeiteten Anlage I zur ETV TAF
- 13 Eisenbahnlärm: Ausrüstung von grenzüberschreitend verkehrenden Güterwagen mit Verbundstoffbremssohlen
- 15 17. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen

GEFÄHRLICHE GÜTER

- 17 18. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses

22 VERANSTALTUNGSKALENDER

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

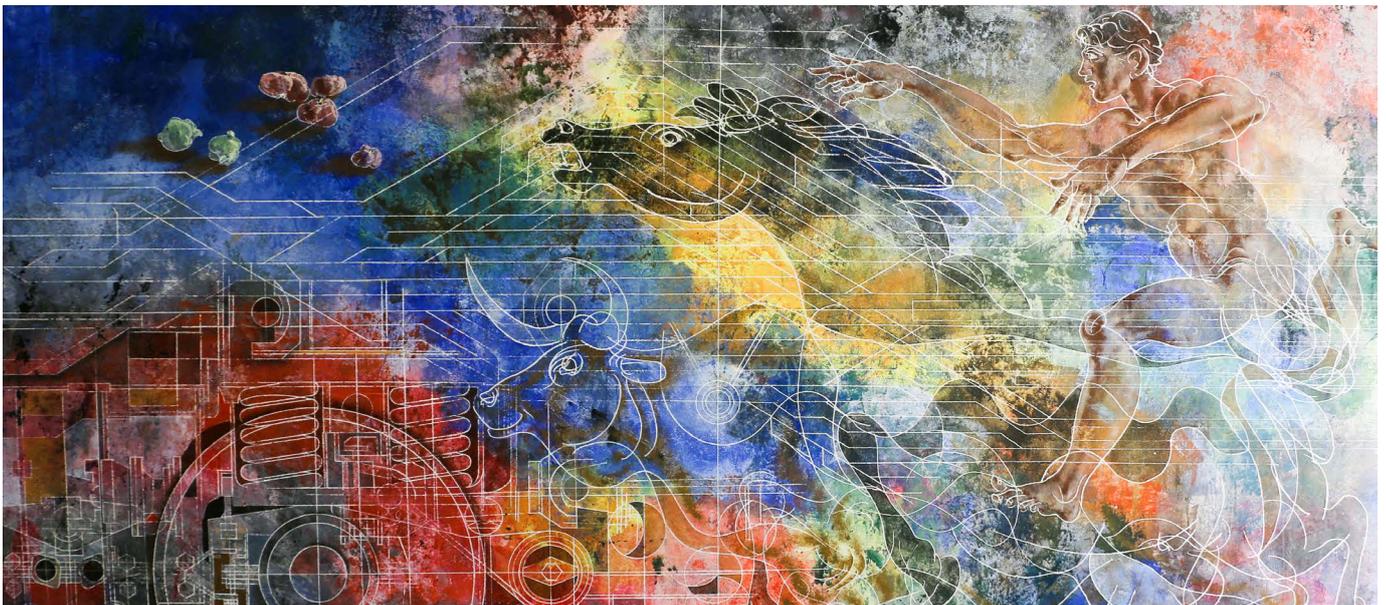
es ist mir eine Ehre, mich in dieser ersten Zeitschrift des Jahres 2025, die gleichzeitig meine erste Ausgabe als Generalsekretär ist, an Sie zu wenden. Die OTIF ist entschlossen, sich als zunehmend dynamische Organisation ein modernes Sekretariat zu geben. Gestützt auf ein solides Erbe, das unsere Vorgängerinnen und Vorgänger sowohl im Sekretariat als auch in den Mitgliedstaaten aufgebaut haben, ist unser Blick konsequent in die Zukunft gerichtet. Ich möchte mich herzlich bei meinem Vorgänger, Wolfgang Küpper, und unserer ehemaligen Leitenden Rechtsberaterin, Iris Gries, bedanken, die beide die OTIF im Jahr 2024 verlassen, aber ein solides Fundament hinterlassen haben, auf dem wir nun weiter aufbauen.

Der Auftrag der OTIF bleibt unverändert: die Förderung, Verbesserung und Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs in jeder Hinsicht. Die Zusammenarbeit mit Partnerorganisationen und die enge Einbindung der Interessengruppen sind von zentraler Bedeutung für unseren anhaltenden Erfolg. Diese Zeitschrift ist ein stetiges Zeugnis der Arbeit der Organisation in drei strategischen Bereichen: Eisenbahnvertragsrecht, technische Interoperabilität und sichere Beförderung gefährlicher Güter.

Ich freue mich auf eine spannende neue Phase der Entwicklung der OTIF. In enger Zusammenarbeit mit all unseren Partnern werden wir einen soliden Rechtsrahmen für den internationalen Eisenbahnverkehr schaffen, der die Rolle der Eisenbahn als nachhaltige und zukunftsweisende Alternative für Menschen, Unternehmen und Handel jetzt und in Zukunft stärkt und damit die soziale und wirtschaftliche Entwicklung sichert.

Ich danke Ihnen für Ihr Vertrauen und Ihr Mitwirken.

Aleksandr Kuzmenko
Generalsekretär



Hans Erni, Wandgemälde, ca. 20 m², 1965, Empfangshalle.

HÖFLICHKEITSBESUCH

Am 7. Januar 2025 stattete der Generalsekretär der OTIF, Aleksandr Kuzmenko, der ukrainischen Botschaft in Bern einen Höflichkeitsbesuch ab.

I. E. Frau Iryna Venediktova, Botschafterin der Ukraine, hatte Herrn Kuzmenko im Anschluss an seinen Amtsantritt als Generalsekretär der OTIF am 1. Januar 2025 eingeladen. Nach einer kurzen gegenseitigen Vorstellung tauschten sich Venediktova und Kuzmenko über den Schienenverkehr, das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr

(COTIF), seine Entwicklung sowie seine Anwendung durch die Ukraine sowie die jeweiligen Rollen der OTIF und der Ukraine aus.

Der Generalsekretär begrüßt das Treffen und dankt der Botschafterin für die Einladung.



JÄHRLICHE KONSULTATION DES WELTVERKEHRSFORUMS UND GESPRÄCH AUF LEITUNGSEBENE

Am Mittwoch, den 28. Januar 2025, nahm der Generalsekretär der OTIF, Aleksandr Kuzmenko an der jährlichen Konsultation des Weltverkehrsforums (ITF) mit internationalen Organisationen teil.

Die alljährliche Konsultation diente dazu, das Programm des ITF-Gipfels 2025 zu präzisieren und die Hauptthemen des Gipfels 2026 festzulegen.

Der Gipfel 2025, der dieses Jahr ganz im Zeichen der Resilienz des Verkehrs gegenüber globalen Schocks steht, wird unter dem Vorsitz Chiles stattfinden. Es soll untersucht werden, wie Regierungen die Kontinuität von Verkehrssystemen sicherstellen, insbesondere bei Umbrüchen und Schocks wie Naturkatastrophen, Pandemien, Cyberangriffen und geopolitischen Krisen.

Den Abschluss dieses Tages voller lebhafter Diskussionen bildete ein Treffen zwischen Kuzmenko und dem Generalsekretär des ITF, Young Tae Kim. Ihre gemeinsame Begeisterung, den internationalen Eisenbahnverkehr gemeinsam voranzubringen, wird die bereits

bestehende Zusammenarbeit zwischen den beiden Organisationen weiter stärken.

Der Generalsekretär der OTIF begrüßt diese Konsultation und dankt dem Generalsekretär des ITF für die Einladung.



BEIM BINNENVERKEHRSAUSSCHUSS DER UNECE

Der Generalsekretär, Alexander Kuzmenko, und die Rechtsabteilung des Sekretariats der OTIF nahmen an der siebenundachtzigsten Tagung des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) teil, die vom 11. bis 14. Februar 2025 stattfand.

Kuzmenko war als Redner bei einer in zwei Rundtischgesprächen organisierten hochrangigen Debatte eingeladen. Er sprach im ersten Panel der von Türkiye organisierten Ministerrunde über die Förderung der nachhaltigen Anbindung des regionalen und interregionalen Inlandsverkehrs.

Kuzmenko bekräftigte die Rolle der OTIF und die Bedeutung der Anwendung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) für die Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs. Eine Fokussierung allein auf die Korridore

sei dabei jedoch nicht zielführend. Um Handel und Konnektivität zu steigern, müssten die gesamten Verkehrsnetze gestärkt werden. Das COTIF-Recht gewährleiste bereits eine harmonisierte Rechtsgrundlage für den internationalen Eisenbahnverkehr. Für ein resilienteres, effizienteres

und vernetzteres globales Verkehrssystem, müsse auf dem Erreichten aufgebaut werden.

Der Generalsekretär dankt der Exekutivsekretärin der UNECE, Tatiana Molcean, herzlich für die Einladung.



TREFFEN AUF LEITUNGSEBENE

Am 12. Februar 2025 traf der Generalsekretär der OTIF, Alexander Kuzmenko, die Exekutivsekretärin der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE), Tatiana Molcean.

Das Treffen fand am Rande der siebenundachtzigsten Tagung des Binnenverkehrsausschusses der UNECE in Genf statt und diente einem Meinungsaustausch über die Bedeutung des internationalen Eisenbahnverkehrs, seines rechtlichen Rahmens sowie die Wichtigkeit der Zusammenarbeit bei der Förderung und Erleichterung des Schienenverkehrs.

Im Mittelpunkt des Austauschs standen die Komplementarität von OTIF und UNECE sowie ihre jeweilige Rolle im Sektor.

Der Generalsekretär begrüßt den Besuch.



DEPOSITARMITTEILUNGEN

seit Dezember 2024 (Zeitschrift 4/2024)

NOT-24071	19.12.2024	Korrektur der vom RID-Fachausschuss auf seiner 58. Tagung angenommenen Änderungen zum RID (Anlage zum Anhang C des Übereinkommens)
NOT-25003	9.1.2025	Schweden Ratifizierung der von der 13. Generalversammlung angenommenen Änderungen am COTIF und seinen Anhängen E und G

RATIFIZIERUNG DER ÄNDERUNGEN DES COTIF

Am 7. Januar 2025 hinterlegte Schweden seine von Außenministerin Maria Malmer Stenergard unterzeichnete Urkunde zur Ratifizierung der Änderungen des COTIF und der Anhänge E (CUI) und G (ATMF).

Diese Änderungen waren von der 13. Generalversammlung der OTIF im September 2018

angenommen worden und betreffen insbesondere die Annahme eines neuen Anhangs: Anhang H – Einheitliche Rechtsvorschriften für den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (EST).

Die schwedische Regierung ratifizierte die Änderungen des COTIF, einschließlich der Annahme des Anhangs H

(EST), und die Änderungen der Anhänge E (CUI) und G (ATMF) am 21. November 2024, nach Abschluss der nationalen Rechtsverfahren. Der Urkunde war keinerlei Erklärung beigefügt.

Schweden ist damit nun der dreizehnte OTIF-Mitgliedstaat, der diese Änderungen ratifiziert hat. Das Sekretariat begrüßt dies.

RID 2025: WAS ÄNDERT SICH?

Die neuen Bestimmungen der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) sind am 1. Januar 2025 in Kraft getreten.

Das RID wird alle zwei Jahre überarbeitet, um dem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt Rechnung zu tragen. Diese alle zwei Jahre stattfindende Überarbeitung trägt zur Verbesserung der Sicherheit bei und steigert die Attraktivität des Eisenbahnverkehrs.

Hier die wichtigsten Neuerungen 2025:

- Die Möglichkeit der Verwendung von Recycling-Kunststoffen für die Herstellung von

Gefahrgutverpackungen wurde ausgedehnt und die Verwendung von Rezyklat, das aus Kunststoffen aus Haushaltssammlungen gewonnen wird, zugelassen.

- Asbesthaltige Abfälle, die mit freiem Asbest kontaminiert sind, dürfen unter Einhaltung sehr strenger Vorschriften nun auch in loser Schüttung befördert werden. Dies führt zu einer wesentlichen Erleichterung gegenüber der bisherigen Praxis, die nur eine Beförderung in Versandstücken zuließ.
- Für die Beförderung von Abfällen, die gefährliche Güter enthalten, wurden

weitere Erleichterungen aufgenommen, wie zum Beispiel die Verwendung von Innenverpackungen verschiedener Größen für zusammengesetzte Verpackungen, die zuvor nicht mit der Außenverpackung geprüft wurden.

- Darüber hinaus wurden zahlreiche UN-Nummern für gefährliche Güter zusammen mit den anwendbaren Beförderungsvorschriften in das RID aufgenommen, davon zwei UN-Nummern für Natrium-Ionen-Batterien, drei UN-Nummern für Fahrzeuge, die durch Lithiumbatterien oder Natrium-Ionen-Batterien

angetrieben werden, und zwei UN-Nummer für neuartige Feuerlöschsysteme, so genannte Feuerlöschmittel-Dispergiervorrichtungen.

Das RID gilt für die grenzüberschreitende Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter zwischen den derzeit 45 RID-Vertragsstaaten

in Europa, Asien und Nordafrika. In den Mitgliedstaaten der Europäischen Union gilt es darüber hinaus auch für den nationalen Verkehr.

Das RID ist mit den Empfehlungen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter harmonisiert, die allen

verkehrsträgerspezifischen Regelungen für gefährliche Güter zugrunde liegen. Darüber hinaus besteht eine enge Abstimmung mit den Gefahrgutvorschriften für die Straße (ADR) und die Binnenschifffahrt (ADN). Dieser Ansatz gewährleistet die durchgehende multimodale Beförderung gefährlicher Güter.

DIE UNCITRAL-ARBEITSGRUPPE „HANDELBARE FRACHTPAPIERE“ – EIN KONKRETES BEISPIEL FÜR INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

Vom 8. Dezember 2025 bis zum 13. Dezember 2025 fand in Wien, Österreich, die 45. Tagung der Arbeitsgruppe VI „Handelbare Frachtpapiere“ der Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL) statt.

Steve Davey, Leitender Rechtsberater im Sekretariat der OTIF, nahm aktiv daran teil.

Auf einen Vorschlag eines Mitgliedstaats hin begann UNCITRAL 2019 mit der Arbeit an der möglichen Entwicklung eines handelbaren Beförderungspapiers (handelbares Frachtpapier), das den Transport von Gütern, insbesondere auf der Schiene, im eurasischen Raum erleichtern soll.

Angesichts der Vielzahl und Komplexität der betrachteten Fragen untersuchte das Sekretariat von UNCITRAL zunächst diverse

Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Verwendung von Frachtbriefen, mit besonderem Fokus auf Eisenbahnfrachtbriefen. Dabei koordinierte es seine Arbeit mit anderen betroffenen Organisationen, wie der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF).

Die Herausforderung für das Sekretariat besteht darin, zum Nutzen des Eisenbahnsektors sicherzustellen, dass ein neues Rechtsinstrument für handelbare multimodale Beförderungspapiere nicht im Widerspruch zu den Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (ER CIM) steht.

Bei dieser 45. Tagung prüfte die Arbeitsgruppe VI „Handelbare Frachtpapiere“ das vorgeschlagene

internationale Instrument und diskutierte, Bestimmung für Bestimmung, seine Erstellung und die Funktionsweise.

Davey wies dabei auf mehrere eisenbahnspezifische Punkte hin, die mit den ER CIM nur schwer vereinbar sind. Die Vertreter des Seeverkehrs machten zudem auf die Rechtsunsicherheit aufmerksam, die durch die Anwendung der neuen Regelung auf den Seefrachtverkehr entstehen würde: handelbare verbrieft Frachtdokumente, die sogenannten Konnossemente, könnten bereits jetzt ausgestellt werden, sodass keine neuen Bestimmungen erforderlich seien.

Das Sekretariat von UNCITRAL wird zur 46. Tagung im März 2025 einen überarbeiteten Vorschlag unterbreiten.

16. TECHNISCHER AUSSCHUSS DER VERKEHRSGEMEINSCHAFT IN RIGA

Vom 10. bis 12. Dezember 2024 tagte der Technische Ausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter der Verkehrsgemeinschaft in Riga.

Die Veranstaltung, die auch einen Workshop umfasste, ging damit über ein reines Tagungsformat hinaus. Jochen Conrad, Leiter der Gefahrgutabteilung des Sekretariats der OTIF, war als Referent zur Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) eingeladen. Er erläuterte dabei auch die Neuerungen der Ausgabe 2025 des Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der

Straße (ADR). Im Workshop-Teil beantwortete er die konkreten Fragen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Umsetzung des RID im nationalen Verkehr.

Das Sekretariat begrüßt diese Intervention.

Die Verkehrsgemeinschaft ist eine internationale Organisation im Bereich Mobilität und Verkehr, die aus 36 Teilnehmern besteht: den EU-Mitgliedstaaten, vertreten durch die Europäische Kommission, den sechs regionalen Partnern des westlichen Balkans (Albanien, Bosnien und Herzegowina,

Kosovo, Nordmazedonien, Montenegro und Serbien) und drei Beobachtern (Georgien, Moldau und Ukraine). Erklärtes Ziel der Verkehrsgemeinschaft ist die Integration der Verkehrsmärkte der westlichen Balkanstaaten in die EU. Die Organisation wurde durch den am 9. Oktober 2017 unterzeichneten Vertrag zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft im Bereich des Straßen-, Schienen-, Binnen- und Seeverkehrs gegründet und baut das Verkehrsnetz zwischen der Europäischen Union und den sechs Vertragsparteien des westlichen Balkans aus.

VERABSCHIEDUNG VON FRAU GRIES IN DEN RUHESTAND

2025 ist für die OTIF ein Jahr des Wandels, und dies insbesondere auch deshalb, weil es das erste Jahr ohne Iris Gries als Leitende Rechtsberaterin im Sekretariat sein wird.

Nach fast drei Jahrzehnten loyaler und zuverlässiger Mitarbeit trat Frau Gries im Herbst 2024 ihren wohlverdienten Ruhestand an und läutete damit das Ende einer Ära für die Rechtsabteilung und die gesamte Organisation ein. In dieser ersten Ausgabe der Zeitschrift des Jahres 2025 möchten das Sekretariat und ehemalige Kolleginnen und Kollegen Frau Gries für ihre unschätzbaren Beiträge und den bleibenden Einfluss ihrer Arbeit ihre Anerkennung aussprechen.

Frau Gries begann ihre Arbeit für die OTIF 1996 in der Rechtsabteilung

des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr, welches später zum Sekretariat der OTIF wurde.

Über viele Jahre hinweg führte sie dabei das Sekretariat des

Verwaltungsausschusses allein, von der Organisation der Tagungen bis hin zur Abfassung der Niederschrift. Auch war sie verantwortlich für die Herausgabe (Redaktion, Koordination, Veröffentlichung) der Zeitschrift für den



internationalen Eisenbahnverkehr. Darüber hinaus fiel auch die Abfassung der Niederschrift der Generalversammlung in ihr Ressort. Sie vertrat das Sekretariat der OTIF in zahlreichen internationalen Gremien und in Arbeitsgruppen der UNECE, des CIT, der WZO, des WPV und anderer Organisationen.

Als zweisprachige Expertin (Deutsch/Französisch) für die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM und CUV sowie für das Gemeinschaftsrecht der EU, das Völkerrecht und das Eisenbahntransportrecht verfasste Frau Gries im Laufe ihrer Karriere zahlreiche fundierte Empfehlungen

und Rechtsgutachten zu multidisziplinären rechtlichen Fragestellungen sowie zum COTIF und seinen Anhängen.

Nicht zuletzt war sie an der großen Revision des COTIF und der Ausarbeitung des Protokolls von Vilnius in den 1990er Jahren maßgeblich beteiligt.

Angesichts der Vielzahl ihrer Aufgaben, Rollen und Verdienste scheint eine vollständige Auflistung all ihrer Leistungen für die Organisation nahezu unmöglich.

Als lebende Informationsquelle, Zeugin der großen Änderungen

des COTIF und „Gedächtnis“ der Organisation war Frau Gries immer bereit, ihren Kolleginnen und Kollegen weiterzuhelfen, nie geizte sie mit Auskünften und war stets bestrebt, ihr über die Jahre gesammeltes Wissen weiterzugeben. Präzise, organisiert, nuanciert, großzügig und vertrauenswürdig sind nur einige der Qualitäten, die von ihren ehemaligen Kolleginnen und Kollegen und Vorgesetzten hervorgehoben wurden:

Als ich im März 1976 im Referat für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr des österreichischen Verkehrsministeriums zu arbeiten begann, wurde mir schnell die Wichtigkeit des Rechtsdienstes im seinerzeitigen OCTI, dem Vorgänger der OTIF, klar und als ich im Februar 2007 selbst dort tätig wurde, war mir bewusst, dass die Anforderungen an diesen Dienst durch die erhebliche Ausweitung seiner Aufgaben insbesondere im Zuge der Schaffung und Revision des COTIF, der Einflussnahme der EG/EU und aktuell der Beteiligung am völlig neuen Rechtsgebiet des heutigen Protokolls von Luxemburg stetig gestiegen waren.

Dass der Rechtsdienst trotz enormer Herausforderungen höchsten Ansprüchen gerecht wurde, war dem Können und der Erfahrung der dort Arbeitenden geschuldet, das waren 2007 Frau Eva Hammerschmiedová, seit April 1991 und Frau Iris Gries, seit August 1996 im Rechtsdienst tätig.

Mit mir bildeten wir somit ein Team aus drei Personen, das unter sehr hohem Leistungs- und Arbeitsdruck stand. Dass es trotz dieses Umstands und zugleich der Instabilität, die Dreierbeziehungen von der Wissenschaft generell zugeschrieben wird, nicht zu internen Reibereien kam, war einzig den Teammitgliedern zu verdanken. Tatsächlich konnten bei unseren häufigen trilateralen Besprechungen die Funken sprühen, aber es waren die Funken der aus dem Zusammentreffen der Argumente entstandenen Ideen. Iris Gries war dabei diejenige, die sich mit schnellen, aus ihrer Sicht nicht zu Ende gedachten Lösungen nie zufriedengab, so dass die Besprechungen oft recht lange dauerten, aber auch hochwertige Ergebnisse zeitigten. Iris Gries brachte in unser Team besonders auch ihre profunde Ausbildung im französischen Rechtssystem und Berufserfahrung in den Tätigkeiten, die sie mit EG, UIC und CIT in Berührung gebracht hatten, ein sowie gewissermaßen auch ihre Fundierung in der Frankophonie auf der einen und den besonderen Beziehungen ihrer Heimatregion Lothringen zum deutschen Sprachraum auf der anderen Seite.

Glücklicherweise ist sich der neue Generalsekretär der OTIF der Bedeutung des Rechtsdienstes voll bewusst, so dass gute Hoffnung besteht, dass die dortige Arbeit auch nach dem Übertritt von Iris Gries in den wohlverdienten Ruhestand, in der von ihr vorgezeigten Qualität und Integrität fortgeführt wird.

Gustav Kafka

Mit Abstand von einigen Jahren auf die gemeinsame Arbeit mit Iris Gries in der OTIF bei der Redaktion der Zeitschrift, den Tagungen der verschiedenen Organe der OTIF, der Entwicklung der Rechtstexte etc. zurückblickend kann ich sagen, dass ich mich gern daran zurückerinnere. Im Gedächtnis bleibt besonders auch der Anfang dieser Zusammenarbeit in der spannenden Zeit der großen Revision des COTIF in den neunziger Jahren. In verschiedenen schwierigen Situationen weiß man eine Kollegin zu schätzen, die – wie Iris – gut organisiert ist, die Dinge nicht nur klar strukturiert, sondern auch bis ins letzte Detail durchdringt. Diese professionellen Qualitäten sind in ihrem Fall mit bewundernswerten menschlichen Eigenschaften verbunden,

nämlich Liebenswürdigkeit, Hilfsbereitschaft, Zuverlässigkeit, Aufgeschlossenheit und Toleranz, die Fähigkeit, in jedem und allem das Gute zu sehen. All dies kam in der täglichen Zusammenarbeit zum Ausdruck. Das alles sind Eigenschaften und Fähigkeiten, die man sich in jedem Arbeitsumfeld wünschen kann und die in einem internationalen Arbeitsumfeld von besonderer Bedeutung sind. Ein wichtiges Merkmal ihrer Persönlichkeit ist zudem die Tatsache, dass sie ein Mensch ist, der sich im privaten Leben um andere (Menschen und Katzen) kümmert.

Als eine geschätzte Kollegin, die an den grundlegenden Änderungen des COTIF seit der europäischen Reform des Eisenbahnwesens in den neunziger Jahren und bis vor kurzem beteiligt war, darf Iris bei ihrem Übertritt in den Ruhestand auf ihre Zeit bei der OTIF zufrieden und mit Genugtuung zurückblicken.

Eva Hammerschmiedová

Zu Beginn möchte ich der OTIF dafür danken, dass sie an mich gedacht hat und mir die Möglichkeit gibt, Iris Gries anlässlich ihrer Verabschiedung in den Ruhestand diese Zeilen zu widmen.

Ich kenne Iris Gries nun schon über dreißig Jahre – lange bevor ich das Glück hatte, während meiner Zeit bei der OTIF (2013–2016) mit ihr zusammenzuarbeiten zu dürfen.

Schon damals konnte ich mich mit meinen rechtlichen Fragen rund um mein damaliges Eisenbahnunternehmen jederzeit an Frau Gries, eine wahre Expertin des Eisenbahnrechts, wenden. Während meiner Zeit bei der OTIF hatte ich das große Privileg, immer auf ihre Unterstützung zählen zu können. Ich erlebte sie als eine unglaublich kompetente und engagierte Mitarbeiterin, deren berufliches Können und vor allem ihr feines Gespür für die Bedürfnisse der Rechtsabteilung mich beeindruckten.

Ich habe von Frau Gries viel gelernt und so war es mir eine große Freude und ein Privileg, mit ihr im Rechtsteam der OTIF zusammenzuarbeiten.

Besonders dankbar bin ich ihr für die Unterstützung, die sie mir in den drei Jahren unserer Zusammenarbeit entgegenbrachte – vor allem in den schwierigen Momenten, als ich mich gegen willkürliche Entscheidungen zur Wehr setzen musste. Daher möchte diese Zeilen nutzen, um mich bei ihr für die belastende Zeit zu entschuldigen, die dieser Kampf ihr bereitet hat, denn ich weiß, dass es sowohl für sie als auch für das gesamte Rechtsteam alles andere als einfach war.

Liebe Frau Gries, liebe Iris,

nun aber genug der Rückblicke – lass uns den Blick auf die schönen Momente richten, die vor Dir liegen. Für Dich, liebe Iris, beginnt nun ein völlig neuer Lebensabschnitt. Wir alle freuen uns sehr für Dich, und ich bin sicher, Du tust es ebenfalls. Der Ruhestand hält unzählige wunderbare Dinge bereit, es gibt noch so vieles zu entdecken und zu erleben.

Abschließend möchte ich Dir noch sagen, dass ich im Laufe meines Berufslebens viele Menschen kennengelernt habe, an die ich mich kaum noch erinnere. Dich aber werde ich dank Deiner Hilfe und allem, was Du mich gelehrt hast, immer in bester Erinnerung behalten und ich versichere Dir meine aufrichtige Freundschaft.

Liebe Iris, ich wünsche Dir einen erfüllten und glücklichen Ruhestand. Genieße diese Zeit in vollen Zügen!

Carlos del Olmo Morand

Ich lernte Iris Gries bei einer Tagung des CIT zum Thema Personenverkehr im Jahr 2008 kennen, zu der ich als junger Eisenbahnjurist nach Bern gereist war. Während eines Abendessens wurde ich ihr vorgestellt. Später kreuzten sich unsere Wege erneut bei Tagungen der OTIF und der UNECE.

Seit 2016 hatte ich das Vergnügen, direkt mit Frau Gries zusammenzuarbeiten, die als Leitende Juristin in der Rechtsabteilung tätig war. Und wenn ich sie als Leitende Juristin bezeichne, so hebe ich damit nicht nur ihren Titel hervor, sondern auch ihre Fachkenntnisse und ihre Kompetenz. Die Auslegung von Rechtsvorschriften setzt immer auch ein Verständnis des Kontextes und der einschlägigen Vorarbeiten voraus. Frau Gries ist seit jeher eine lebende Enzyklopädie des rechtlichen Kontextes und der Vorarbeiten in Bezug auf das COTIF. Es gibt verschiedene Arten großartiger Juristinnen und Juristen, doch gehört Frau Gries zu der seltenen Kategorie von Fachleuten mit außerordentlicher Sorgfalt und Detailgenauigkeit, die darüber wachen, dass wirklich alles bis zur Perfektion ausgefeilt wird.

Sowohl Frau Gries persönlich als auch ihre Arbeit wurden nicht nur innerhalb des Sekretariats der OTIF, sondern auch von den Mitgliedstaaten der OTIF und anderen internationalen Organisationen und Verbänden gleichermaßen wertgeschätzt und anerkannt.

Ich danke ihr für ihre Integrität, Professionalität und ihren Teamgeist. Ich wünsche ihr einen erfüllten Ruhestand in dem Wissen, dass ihre Arbeit anerkannt wurde und nicht nur in unserer Erinnerung, sondern auch in einer Vielzahl von Rechtstexten, einschließlich des COTIF, verbleiben wird.

Aleksandr Kuzmenko

KONSULTATION ZUM COTIF UND SEINEN VERTRAGSRECHTLICHEN ANHÄNGEN

Das Sekretariat führte eine Konsultation zu möglichen Überarbeitungen des COTIF und seiner Anhänge zum Eisenbahnvertragsrecht (ER CIV, ER CIM, ER CUV und ER CUI) durch, die am 17. Januar endete.

Es gingen fast 40 Antworten verschiedener Parteien ein, darunter OTIF-Mitgliedstaaten, eine regionale Organisation für wirtschaftliche Integration, Verbände, Vertreter des Sektors und der Wissenschaft.

Die Antworten bilden die Ansichten des Sektors ab und liefern dem Sekretariat ein umfangreiches Meinungsbild zu möglichen Überarbeitungen des COTIF und seiner vertragsrechtlichen Anhänge. Jetzt gilt es die Ergebnisse auszuwerten.

Alle eingegangenen Antworten werden sorgfältig geprüft und analysiert mit dem Ziel, dem Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit

Vorschläge zu den vorrangigen Themen für das Arbeitsprogramm des Ad-hoc-Ausschusses für 2025–2027 zu unterbreiten. Es ist anzunehmen, dass sich der Ad-hoc-Ausschuss mit verschiedenen Themen aus allen vertragsrechtlichen Anhängen befassen wird.

Das Sekretariat dankt allen, die sich die Zeit genommen und an der Konsultation teilgenommen haben.

INKRAFTTRETEN DER ÜBERARBEITETEN ETV GÜTERWAGEN, ETV LÄRM, ETV TCRC UND DER ÜBERARBEITETEN ANLAGE I ZUR ETV TAF

Am 1. Januar 2025 traten Änderungen an vier ETV in Kraft. Der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) hatte diese Änderungen auf seiner 16. Tagung am 11. und 12. Juni 2024 in Bern angenommen. Nachfolgend finden Sie eine Übersicht über die Änderungen in den einzelnen ETV.

ETV Güterwagen

Die überarbeitete ETV enthält klarere und präzisere Angaben hinsichtlich ihrer Anwendung. Es wird darauf hingewiesen, dass Güterwagen dieser ETV sowie der ETV Lärm, der ETV Kennzeichnung und der ETV TCRC unterliegen. Darüber hinaus wird in der ETV zwischen „für den freien Verkehr geeigneten Fahrzeugen“ und „austauschbaren Fahrzeugen“ unterschieden.

„Für den freien Verkehr geeignet“ bedeutet, dass die ursprüngliche Zulassung eines Fahrzeugs für ein mehrere Vertragsstaaten umfassendes Verwendungsgebiet gilt, ohne dass eine gesonderte Zulassung durch jeden dieser Vertragsstaaten erforderlich ist. Güterwagen, die diese Kriterien erfüllen, können mit „TEN“ gekennzeichnet werden.

„Austauschbares Fahrzeug“ bezeichnet ein Fahrzeug, das für den freien Verkehr geeignet ist und darüber hinaus mit genormten Fahrzeugschnittstellen ausgestattet ist, die die Integration des Fahrzeugs in einen Zugverband neben anderen austauschbaren Fahrzeugen ermöglichen. Güterwagen, die diese Kriterien erfüllen, können zusätzlich zur „TEN“-Kennzeichnung mit „GE“ oder „CW“ gekennzeichnet werden.

Die ETV enthält neue Anforderungen in Bezug auf Funktionen zur Entgleisungsdetektion und

-verhütung sowie zum kombinierten Verkehr. Zu letzterem enthält Anlage H Anforderungen an die Kodifizierung von Einheiten, die für den Einsatz im kombinierten Verkehr vorgesehen sind.

Die Umsetzungsvorschriften der ETV wurden vereinfacht, um die Rechtssicherheit bei der Herstellung von Güterwagen zu erhöhen. In den Umsetzungsvorschriften werden die Projekte festgelegt, auf die die neueste Fassung der ETV anzuwenden ist, sowie die Projekte, auf die weiterhin eine vorherige Fassung der ETV anzuwenden ist. Nach den bisherigen Bestimmungen konnten ETV-konforme Fahrzeugtypen ungeachtet einer in diesem Zeitraum vorgenommenen Überarbeitung der ETV zehn Jahre lang hergestellt werden. Nach diesem Zeitraum von zehn Jahren musste der Fahrzeugtyp erneut auf Konformität mit der neuesten Fassung der ETV geprüft werden. Die neuen Bestimmungen schreiben keine Frist vor. Stattdessen müssen nur bestimmte Elemente eines Fahrzeugs bzw. Fahrzeugtyps bis zu einem bestimmten Termin den neuesten ETV entsprechen. Diese Elemente und Fristen sind in Anlage A der ETV definiert.

Außerdem wurden Sonderfälle für das Vereinigte Königreich und Norwegen hinzugefügt.

Die überarbeitete ETV Güterwagen ersetzt die Fassung vom 1. Januar 2022. Die frühere Fassung wird aufgehoben.

ETV Lärm

Die überarbeitete ETV enthält neue Anforderungen und Bewertungsmethoden für Reibungselemente für laufflächegebremste Räder (Bremssohlen). Die akustischen Eigenschaften von Bremssohlen haben einen großen Einfluss auf das Vorbeifahrgeräusch von Güterwagen. Die Bewertung der akustischen Leistung einer Bremssohle wird in Anlage F der ETV detailliert beschrieben. Lesen Sie mehr zum Thema Bremssohlen im Artikel „Eisenbahnlärm: Ausrüstung von grenzüberschreitend verkehrenden Güterwagen mit Verbundstoffbremssohlen“ in dieser Ausgabe der Zeitschrift.

Die Umsetzungsvorschriften wurden überarbeitet und mit denjenigen der ETV Güterwagen harmonisiert. Es wurden Sonderfälle für Anfahr- und Vorbeifahrgeräuschgrenzwerte von in Norwegen betriebenen Lokomotiven und für Vorbeifahrgeräuschgrenzwerte von im Kanaltunnel betriebenen Güterwagen hinzugefügt.

Die überarbeitete ETV Lärm ersetzt die Fassung vom 1. April 2021. Die frühere Fassung wird aufgehoben.

ETV TCRC zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität

Die überarbeitete ETV enthält neue Anforderungen für die Prüfung der Streckenkompatibilität von

Zügen des kombinierten Verkehrs mit dem Lichtraumprofil und der Kodifizierung der Strecke. In diesem Zusammenhang wurden Begriffsbestimmungen für „Zug des kombinierten Verkehrs“, „Zugbildung“ und „Profile des kombinierten Verkehrs“ hinzugefügt.

Die Verpflichtung der Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen zum Informationsaustausch wurde präzisiert. Dies betrifft Informationen über Streckenmerkmale und Betriebsabläufe, die sich auf die Streckenkompatibilität und die Zugbremsung auswirken können.

Die Anlage der ETV, in der die Liste der Parameter aufgeführt ist, die sowohl auf Fahrzeug- als auch auf Zugebene geprüft werden müssen, wurde um folgende Punkte ergänzt: spezifische Prüfungen für den kombinierten Verkehr, Prüfung in Abhängigkeit vom Zugortungssystem, Prüfung der Spannungen und Frequenzen und gegebenenfalls Prüfung der Kompatibilität mit Strecken, die mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS) und Funksystemen wie GSM-R

ausgestattet sind.

Die überarbeitete ETV TCRC ersetzt die Fassung vom 1. Januar 2022. Die frühere Fassung wird aufgehoben.

Überarbeitung der Liste der technischen Unterlagen in Anlage I der ETV TAF betreffend Telematikanwendungen für den Güterverkehr

Anlage I zur ETV TAF verweist auf technische Dokumente, die auf der Website der Eisenbahngagentur der Europäischen Union (ERA) veröffentlicht sind. Die technischen Dokumente enthalten Softwarekodierungen und Datenmeldungsmodelle, die für den elektronischen Informationsaustausch und die harmonisierte Umsetzung der TAF-Bestimmungen erforderlich sind. Als Ergebnis der Rückmeldungen aus dem Eisenbahnsektor und auf der Grundlage seiner Erfahrungen werden die technischen Dokumente regelmäßig aktualisiert, um Fehler zu korrigieren, neue Elemente

hinzuzufügen oder Änderungen an der TAF-Datenmeldung und dem Datenmodell vorzunehmen. Zur Übernahme der Änderungen wird Anlage I der ETV TAF regelmäßig aktualisiert.

Die jüngsten Änderungen betreffen die Aufnahme von RID-Bestimmungen in die Gefahrgutbeschreibung im TAF-XLM-Schema; Hinzufügung von Informationen in der Zugbildungsmeldung betreffend Container, Nutzbremse, Gewicht der gefährlichen Güter; Änderungen in der Meldung zum Beförderungsauftrag betreffend Wagen, Kontaktangaben für Kunden und neue Akteure wie „Beförderer“, „Verlader“, „Befüller“ und „Entlader“.

Alle anderen Texte in der am 1. Januar 2023 in Kraft getretenen Fassung der ETV TAF bleiben gültig.

Alle ETV sind nachfolgend aufgeführt und auf der Website der OTIF einsehbar: https://otif.org/de/?page_id=178.

Abteilung für technische Interoperabilität

Liste der ETV

Kurzform	Regelungsgegenstand	Ort
ETV GEN-A	Grundlegende Anforderungen	1.12.2017
ETV GEN-B	Teilsysteme	1.6.2019
ETV GEN-C	Technisches Dossier	1.12.2017
ETV GEN-D	Bewertungsverfahren (Module)	1.10.2012
ETV GEN-E	Prüforgan – Qualifikation und Unabhängigkeit	1.1.2024
ETV GEN-G	Gemeinsame Sicherheitsmethode zur Evaluierung und Bewertung von Risiken	1.1.2024
ETV WAG	Güterwagen	1.1.2025
ETV Lärm	Fahrzeuge – Lärm	1.1.2025
ETV LOC&PAS	Lokomotiven und Personenwagen	1.1.2022
ETV Kennzeichnung	Äußere Fahrzeugkennzeichnung	1.4.2021
ETV PRM	Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität	1.1.2022
ETV TAF	Telematikanwendungen für den Güterverkehr	1.1.2023
	Anlage I der ETV TAF	1.1.2025
ETV INF	Infrastruktur	1.1.2022
ETV TCRC	Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität	1.1.2025

EISENBAHNLÄRM: AUSRÜSTUNG VON GRENZÜBERSCHREITEND VERKEHRENDEN GÜTERWAGEN MIT VERBUNDSTOFFBREMSSOHLN

Ab dem 8. Dezember 2024 müssen Güterwagen für den Einsatz auf vielen Hauptachsen im internationalen Verkehr mit Bremssohlen aus Verbundwerkstoffen anstelle von gusseisernen Bremssohlen ausgerüstet sein. In diesem Artikel werden die Gründe für diese Anforderung sowie die Rechtsgrundlagen dafür erläutert.

In vielen Vertragsstaaten wird der Eisenbahnlärm, insbesondere der von nächtlichen Güterzügen verursachte Lärm, als Problem für die öffentliche Gesundheit angesehen. Für den internationalen Güterverkehr in allen Vertragsstaaten wurden zunächst in der EU und später in der OTIF einheitliche Grenzwerte für den Lärm von Güterwagen entwickelt. Die erste Fassung der ETV Lärm trat am 1. Dezember 2012 in Kraft. Die neueste Fassung datiert vom 1. Januar 2025. Die ETV Lärm regelt die Lärmemissionen neuer Fahrzeuge, einschließlich des Vorbeifahrgeräuschs von Güterwagen.

Nach und nach werden alle alten Güterwagen, die das Ende ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer erreicht haben, durch neue Güterwagen ersetzt. Diese neuen Güterwagen müssen den Lärmschutzvorschriften entsprechen, wodurch die Flotte nach und nach „leiser“ wird. Eine der Schwierigkeiten besteht darin, dass auch ein Zug, der nur ein oder zwei „laute“ und ansonsten nur „leise“ Güterwagen enthält, insgesamt dennoch laut ist. Mehrere Vertragsstaaten vertreten die Ansicht, dass der schrittweise Austausch von Güterwagen aus wirtschaftlichen Gründen zu lange dauern würde, um die erforderlichen Lärmgrenzwerte zu erreichen. Daher muss auch der Lärm der bestehenden Güterwagenflotte, die noch nicht der ETV entspricht, angegangen werden.

Hintergrund

Die meisten älteren Güterwagen sind traditionell mit gusseisernen Bremssohlen ausgestattet, die von der Bremsanlage auf das Laufrad gepresst werden, um eine Bremskraft zu erzeugen. Beim Bremsen rauhen die gusseisernen Bremsklötze die Stahlaufflächen der Räder auf. Diese rauhen Radlaufflächen erzeugen bei hoher Geschwindigkeit ein erhebliches Vorbeifahrgeräusch. Untersuchungen Anfang der 2000er Jahre ergaben, dass beim Austausch von gusseisernen Bremssohlen gegen solche aus Verbundwerkstoffen die Radoberflächen nicht mehr aufgeraut, sondern geglättet werden. Das Vorbeifahrgeräusch von Güterwagen mit glatten Laufrädern ist deutlich geringer.

Die Mehrheit der Vertragsstaaten einigte sich darauf, dass die gusseisernen Bremssohlen der bestehenden Flotte bis zu einem bestimmten Termin im Rahmen einer Nachrüstung durch Verbundstoffbremssohlen ersetzt werden müssen. Gleichzeitig wurde vereinbart, dass es keine strikte Verpflichtung zur Nachrüstung aller Wagen geben soll. Es sollten nur Güterwagen nachgerüstet werden, die tatsächlich eine übermäßige Lärmbelastigung verursachen, weil sie nachts auf bestimmten Abschnitten des Netzes eingesetzt werden.

Es wurden mehrere Typen von Verbundstoffbremssohlen entwickelt, die direkt als Ersatz für gusseisernen Bremssohlen verwendet werden können, ohne dass eine darüberhinausgehende Veränderung des Bremssystems erforderlich ist. Die Nachrüstung der gesamten Güterwagenflotte wurde als die wirtschaftlichste Methode zur Bekämpfung des Eisenbahnlärms angesehen.

Leisere Strecken

Zu diesem Zweck wurde mit der ETV Lärm vom 1. April 2021 das Konzept der „leiseren Strecken“ eingeführt. Die ETV Lärm erlaubt es den Vertragsstaaten, bestimmte Strecken (oder sogar das gesamte Netz) als leisere Strecken zu deklarieren. Dabei kann es sich zum Beispiel um Strecken handeln, an denen viele Menschen leben und auf denen nachts Güterverkehr stattfindet. In der ETV sind keine spezifischen Kriterien für leisere Strecken festgelegt. Auf leiseren Strecken dürfen nur Güterwagen mit geringem Vorbeifahrgeräusch eingesetzt werden, d. h. Wagen mit Verbundstoffbremssohlen oder Scheibenbremsen. Ab dem 8. Dezember 2024 dürfen Güterwagen mit gusseisernen Bremssohlen auf leiseren Strecken nicht mehr eingesetzt werden. Ihr Einsatz auf allen übrigen Strecken bleibt davon jedoch unberührt.

EU-Mitgliedstaaten müssen bei der

Festlegung leiserer Strecken die von der EU festgelegten harmonisierten Kriterien berücksichtigen.

Informationen zu leiseren Strecken in der EU finden Sie auf der Website der ERA https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability/noise-tsi_en. OTIF-Mitgliedstaaten, die nicht der EU angehören, können ihre eigenen Kriterien für die Festlegung leiserer Strecken anwenden. Letztere können von der Ausweisung keiner Strecke bis hin zur Ausweisung des gesamten Netzes als leisere Strecken reichen. Die Schweiz hat ihr gesamtes Netz als leisere Strecken ausgewiesen (siehe Abschnitt 7.4.1 der ETV Lärm). Andere Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten haben bisher noch keine leiseren Strecken ausgewiesen.

In Anbetracht der Dichte der leiseren Strecken in der EU und der Schweiz dürfen seit dem 8. Dezember 2024 auf den meisten internationalen Strecken in den EU-Mitgliedstaaten und der Schweiz keine Güterwagen mit gusseisernen Bremssohlen mehr eingesetzt werden.

Zulassung von Verbundstoffbremssohlen

Verbundstoffbremssohlen müssen hinsichtlich ihrer allgemeinen Funktionsweise der ETV Güterwagen und hinsichtlich ihrer akustischen Leistung der ETV Lärm entsprechen.

Anlage O der ETV Güterwagen bestimmt die Bewertungsmethode für Bremssohlen. Diese konzentriert sich auf die dynamischen und statischen Reibungskoeffizienten sowie auf die mechanischen und thermomechanischen Eigenschaften. Anlage F der ETV Lärm beschreibt die Bewertungsmethode zum Nachweis der akustischen Leistung einer Verbundstoffbremssohle.

Alle neuen, diesen Anforderungen entsprechenden Bremssohlentypen können zertifiziert werden. Zertifikate dürfen nur von qualifizierten Stellen ausgestellt werden, d.h. von Prüfanlagen, die dem Generalsekretär der OTIF ordnungsgemäß mitgeteilt wurden, oder von notifizierten Stellen der EU.

Anlage G der ETV Güterwagen verweist auf eine Liste der im grenzüberschreitenden Verkehr zugelassenen Verbundstoffbremssohlen. Sie enthält Bremssohlen, die bereits vor der Aufnahme einer Methode für die Bewertung neuer Bremssohlen in die ETV und TSI auf dem Markt waren. Die Auflistung dieser Bremssohlen stellt eine Übergangsregelung während des Übergangszeitraums dar. Die Zulassungszeiträume aller in dieser Liste aufgeführten Bremssohlen sind entweder abgelaufen oder werden in Kürze, spätestens am 5. Mai 2025, ablaufen. Nach Ablauf ihrer Zulassung müssen neu hergestellte Bremssohlen der aufgeführten Typen gemäß den ETV oder TSI zertifiziert werden. Mit Ablauf der Gültigkeit aller aufgelisteten Bremssohlen wird die Liste gelöscht. Ab diesem Zeitpunkt müssen alle neu hergestellten Bremssohlen gemäß den ETV oder TSI zertifiziert sein. Bremssohlen, die während des Gültigkeitszeitraums ihrer Zulassung hergestellt wurden, dürfen weiterhin verwendet werden.

In Anlage G der ETV Lärm sind Bremssohlen aus Verbundwerkstoffen aufgeführt, die bis zum 28. September 2033 von der (akustischen) Zertifizierung befreit sind.

Ausrüstung von Güterwagen mit Verbundstoffbremssohlen

Güterwagen im internationalen Verkehr dürfen nur mit Bremssohlen ausgerüstet werden, die

den geltenden gesetzlichen Anforderungen entsprechen. Werden die gusseisernen Bremssohlen eines Güterwagens aus der Zeit vor der ETV durch ETV-konforme Bremssohlen aus Verbundwerkstoffen ersetzt und werden keine weiteren Geräuschquellen hinzugefügt, so gilt der Güterwagen ohne weitere Prüfung als den Anforderungen des Vorbeifahrgeräusches entsprechend und darf auf leiseren Strecken verwendet werden.

Die Umstellung auf Bremssohlen aus Verbundwerkstoffen für Güterwagen ist ein bedeutender Fortschritt bei der Bekämpfung des Eisenbahnlärms. Indem sie auf Güterwagen abzielen, die nachts auf leiseren Strecken durch bewohnte Gebiete verkehren, schaffen die Maßnahmen ein Gleichgewicht zwischen dem Bedarf an Verbesserungen für die öffentliche Gesundheit und der wirtschaftlichen Machbarkeit. Der durch die ETV Lärm geschaffene und an die EU-Vorschriften angeglichenen Rechtsrahmen ermöglicht es den Vertragsstaaten, die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr erheblich zu verringern. Durch die schrittweise Abschaffung von gusseisernen Bremssohlen und deren Ersatz durch zugelassene Alternativen aus Verbundwerkstoffen wird der Eisenbahnsektor auf einen leiseren, nachhaltigeren Betrieb umgestellt. Die Übergangsfrist für die Nachrüstung von Güterwagen ist nun abgelaufen, sodass seit dem 8. Dezember 2024 auf leiseren Strecken nur noch Güterwagen mit Bremssohlen aus Verbundwerkstoffen eingesetzt werden dürfen.

Bas Leermakers

17. TAGUNG DES FACHAUSSCHUSSES FÜR TECHNISCHE FRAGEN

Der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) wird am 17. und 18. Juni 2025 in Bern zu seiner 17. Tagung zusammentreten. Eine Online-Teilnahme wird ermöglicht. Der CTE ist eines der Organe der OTIF; er befasst sich mit Themen im Anwendungsbereich der ER APTU (Anhang F zum COTIF) und der ER ATMF (Anhang G zum COTIF), insbesondere mit den Vorschriften und Verfahren für die Zulassung von Fahrzeugen zum internationalen Verkehr. Mit Inkrafttreten der ER EST (Anhang H zum COTIF) wird er auch für die Annahme von deren Anlagen zuständig sein.

Einladungsschreiben und Tagesordnung wurden am 27. Januar 2025 auf der Website der OTIF veröffentlicht. Die Tagung findet in Bern statt und eine Teilnahme ist sowohl vor Ort als auch online möglich. Alle Unterlagen zu den Entwürfen der Vorschriften mit Rechtswirkung unter Tagesordnungspunkt 4 wurden am 24. Februar 2025 auf der Website der OTIF veröffentlicht, die restlichen Arbeitsunterlagen werden am 22. April 2025 hochgeladen.

Das Einladungsschreiben und alle Arbeitsdokumente werden, sobald sie verfügbar sind, auf der [Website der OTIF](#) veröffentlicht. Siehe [Home » Tätigkeiten » Technische Interoperabilität » Fachausschuss für technische Fragen » Arbeitsdokumente](#).

Der CTE wird sich mit einer Vielzahl von Themen im Rahmen der ER APTU und ATMF befassen. Darunter die folgenden Vorschläge zur Annahme verbindlicher Vorschriften im Anwendungsbereich der ER APTU:

- Vorschlag zur Überarbeitung der ETV zu Lokomotiven und Personenwagen (**ETV LOC&PAS**); Die vorgeschlagenen Änderungen umfassen Klarstellungen bezüglich des Anwendungsbereichs und der Anwendung der ETV, neue Vorschriften bezüglich der Schnittstelle zwischen dem Teilsystem Fahrzeuge

und dem fahrzeugseitigen Teil des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, geänderte Bestimmungen bezüglich der Wasserabgabe aus sanitären Anlagen und die maximale Stromaufnahme der Stromabnehmer im Stillstand. Mit der Überarbeitung werden neue Anforderungen für Funktionen zur Entgleisungsdetektion und -verhütung, Fahrdatenaufzeichnung und Fahrzeugdokumentation eingeführt. Darüber hinaus werden Vorschriften für austauschbare Personenwagen hinzugefügt sowie die Sonderfälle und spezifischen Durchführungsvorschriften für Nicht-EU-Vertragsstaaten aktualisiert. Die Gültigkeitsfristen (Phasen A und B) für Fahrzeuge und Fahrzeugtypen, die früheren ETV-Fassungen entsprechen, werden entfernt, die Verweise auf EU-Recht und Normen werden aktualisiert und es werden redaktionelle Änderungen zur Anpassung der ETV an die neueste Praxis vorgenommen.

- Vorschlag zur Überarbeitung der ETV betreffend Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (**ETV PRM**). Die vorgeschlagenen Änderungen umfassen Klarstellungen zum Anwendungsbereich und zur Anwendung der ETV sowie eine

Änderung der Bestimmungen zu akustischen Signalen für das Öffnen und Schließen von Fahrgasttüren und dynamische Streckeninformationen in und an Zügen. Die Verweise auf EU-Recht sowie die Durchführungsvorschriften werden in ähnlicher Weise aktualisiert wie in der ETV LOC&PAS. Darüber hinaus werden redaktionelle Änderungen zur Anpassung der ETV an die neueste Praxis vorgenommen.

- Vorschlag zur Überarbeitung der **ETV Kennzeichnung**, wobei die vorgeschlagenen Änderungen aktualisierte Verweise auf EU-Recht und eine Klarstellung der Bedeutung der Ziffern 5 bis 8 der eindeutigen Fahrzeugnummer (EVN) sowie deren Verknüpfung mit den Tabellen auf der ERA-Website umfassen.
- Vorschlag zur Überarbeitung der ETV Infrastruktur (**ETV INF**). Die vorgeschlagenen Änderungen beinhalten Klarstellungen bezüglich des Geltungsbereichs und der optionalen Anwendung der ETV, Änderungen der Bestimmungen bezüglich der freiwilligen Anwendung der ETV auf bestehende Infrastrukturen, neue Bestimmungen in Bezug auf den kombinierten Verkehr und maximale Druckschwankungen in Tunneln mit Betriebsgeschwindigkeiten von 200 km/h oder mehr. Die Aktualisierungen betreffen

auch Bestimmungen zu den Streckenklassen, Sonderfällen und besonderen Durchführungsvorschriften für Nicht-EU-Vertragsstaaten sowie Verweise auf EU-Recht und Normen, zusammen mit redaktionellen Änderungen zur Anpassung der ETV an die neueste Praxis.

- Aktualisierung der Liste der technischen Unterlagen in **Anlage I der ETV TAF** betreffend Telematikanwendungen für den Güterverkehr. Diese technischen Unterlagen enthalten detaillierte IT-Spezifikationen, wie z. B. Schnittstellen- und Prozessbeschreibungen, Definitionen von Datenbanken für Stammdaten und Codelisten, und werden regelmäßig aktualisiert, um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen.

Darüber hinaus wird der Ausschuss eine Reihe weiterer Fragen diskutieren. Er wird ein erläuterndes Dokument über die äußere Fahrzeugkennzeichnung, die Anwendungsleitfäden für die ETV Güterwagen und Lärm, sowie Aktualisierungen des Handbuchs für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF prüfen.

Auch ein Entwurf der Anlage D zu den künftigen ER EST, der von den Aufsichtsbehörden bei der Aufsicht von Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 6 ER EST anzuwenden ist, steht auf der Tagesordnung. Die formelle Annahme von Anlage D kann erst nach Inkrafttreten der ER EST erfolgen. Bei seiner 17. Tagung wird der CTE dem Textentwurf prüfen, sodass er unverzüglich nach Inkrafttreten der ER EST angenommen werden kann.

Auf ihrer 16. Tagung verabschiedete die Generalversammlung die Langfriststrategie der OTIF. Das erste strategische Ziel verfolgt die Sicherstellung der wirksamen

und einheitlichen Anwendung des COTIF. In diesem Zusammenhang wird auch die vollständige und korrekte Anwendung der ER ATMF durch die Vertragsstaaten diskutiert. Die Diskussion wird sich auf die Umsetzung und praktische Anwendung der ER ATMF sowie auf eine mögliche zukünftige Überarbeitung der ER ATMF konzentrieren.

Schließlich werden im Rahmen des Arbeitsprogramms 2025/2026 des CTE ein Fortschrittsbericht über die Migration fahrzeugbezogener Anforderungen aus dem RID in die ETV Güterwagen erörtert und vor dem Hintergrund eines möglichen Beitritts von Mitgliedstaaten des GCC zum COTIF die mögliche Integration zusätzlicher Eisenbahnsysteme in die ETV geprüft.

Eingeladen sind alle Mitgliedstaaten, assoziierten Mitglieder und regionalen Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, sowie die Interessengruppen gemäß Beschluss der 15. Tagung (siehe [Home » Aktivitäten > Technische Interoperabilität > Fachausschuss für technische Fragen > Beschlüsse](#)).

VORLÄUFIGE TAGESORDNUNG

Eröffnung der Tagung
Wahl des Vorsitzes

1. Annahme der Tagesordnung
2. Anwesenheit und Quorum
3. Zur Information:
 - 3.1 Allgemeine Informationen des OTIF-Sekretariates
 - 3.2 Bericht der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen
4. Annahme rechtsverbindlicher Bestimmungen:
 - 4.1 Überarbeitung der ETV LOC&PAS
 - 4.2 Überarbeitung der ETV PRM
 - 4.3 Überarbeitung der ETV Kennzeichnung
 - 4.4 Überarbeitung der ETV INF

- 4.5 Änderung der Anlage I der ETV TAF
5. Genehmigung nicht rechtsverbindlicher Leitfäden und Empfehlungen:
 - 5.1 Genehmigung eines erläuternden Dokuments zur äußeren Kennzeichnung von Fahrzeugen
 - 5.2 Überarbeitung des Leitfadens zur Anwendung der ETV WAG
 - 5.3 Überarbeitung des Leitfadens zur Anwendung der ETV Lärm
 - 5.4 Aktualisierung des Handbuchs zur Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF
6. Zur Diskussion:
 - 6.1 Fortschrittsbericht zur Entwicklung der ER EST (Anhang H zum COTIF): Entwurf einer Anlage D zu den ER EST betreffend eine Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Aufsicht
 - 6.2 Fortschrittsbericht zur Überführung der fahrzeugbezogenen Anforderungen vom RID in die ETV WAG
 - 6.3 Langfriststrategie der OTIF
 - 6.4 Überwachung und Bewertung der Umsetzung: Schritte zur vollständigen und korrekten Anwendung der ER ATMF durch die Vertragsstaaten
 - 6.5 Mögliche zukünftige Überarbeitung der ER ATMF
 - 6.6 Mögliche Integration zusätzlicher Eisenbahnsysteme in die ETV: Vorbereitung möglicher Beitritte der Mitgliedstaaten des Golfkooperationsrates zum COTIF
7. Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen
8. Verschiedenes
9. Nächste Tagung

Im Anschluss an die Ausschusstagung findet am 19. Juni 2025 die 55. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) statt.

Dragan Nešić

18. TAGUNG DER STÄNDIGEN ARBEITSGRUPPE DES RID-FACHAUSSCHUSSES

Madrid, 20. und 21. November 2024

Die 18. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses fand am 20. und 21. November 2024 auf Einladung Spaniens in Madrid statt. 18 RID-Vertragsstaaten, die Europäische Union, vertreten durch die Europäische Kommission und die Eisenbahngagentur der Europäischen Union (ERA), sowie drei internationale Verbände nahmen an den Arbeiten teil.

Nachdem bei der 17. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe (Bern, 22. Mai 2024) der Abschluss der Arbeiten an den Änderungen 2025 zum RID im Vordergrund gestanden hatte, befasste sich diese Arbeitsgruppe unter anderem mit verschiedenen Auslegungsfragen, mit offen gebliebenen Fragen im Zusammenhang mit den bereits für ein Inkrafttreten zum 1. Januar 2027 vorläufig angenommenen Sondervorschriften für die Ausrüstung von Wagen und mit Themen, die derzeit in anderen internationalen Gefahrgutgremien behandelt werden und einen Einfluss auf das RID haben könnten. Darüber hinaus genehmigte die Arbeitsgruppe noch einige notwendige Korrekturen zu den Änderungen 2025 zum RID und diskutierte die Ergebnisse der 20. Tagung der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“, die vor der Sitzung der Ständigen Arbeitsgruppe am 19. November 2024 in Madrid stattgefunden hat.

Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses

Interpretation des RID

Anwendungsprobleme in

Zusammenhang mit dem SV-Kennzeichen gemäß Absatz 6.8.3.2.9.6

Die Ständige Arbeitsgruppe bestätigte die von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung vorgeschlagene Auslegung, dass die Anbringung des Sicherheitsventil-Kennzeichens (SV-Kennzeichen) nur für Tanks für die Beförderung verdichteter, verflüssigter und gelöster Gase, die mit Sicherheitsventilen ausgerüstet sind, gilt. An Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase sowie an Batteriewagen und Gascontainern mit mehreren Elementen (MEGC), deren Elemente Druckgefäße sind, darf das SV-Kennzeichen nicht angebracht werden.

Bis zu einer beabsichtigten Umstrukturierung des Unterabschnitts 6.8.3.2 RID wird diese Auslegung auf der Website der OTIF unter Rechtstexte > COTIF > Gefährliche Güter – RID > Verzeichnis der Auslegungen des RID veröffentlicht.

Prüfung von Tanks, bei denen das festgelegte Datum für die Zwischenprüfung verstrichen ist

Die Ständige Arbeitsgruppe bestätigte auch die von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung vorgeschlagene Auslegung, dass bei Überschreiten des für die Zwischenprüfung festgelegten Datums und der dreimonatigen Toleranzfrist lediglich die Durchführung einer Zwischenprüfung gemäß Absatz 6.8.2.4.3 erforderlich ist. Auch diese Auslegung wurde

zwischenzeitlich auf der Website der OTIF veröffentlicht. Mit Inkrafttreten einer Ergänzung in Absatz 6.8.2.4.3 am 1. Januar 2027, die von der Gemeinsamen Tagung im März 2024 beschlossen wurde, kann diese Auslegung wieder von der Website entfernt werden.

Änderungsanträge zum RID

Kennzeichen für die Ausrüstung von Wagen

Die Ständige Arbeitsgruppe hatte bei ihrer 16. Tagung beschlossen, die fahrzeugtechnischen Anforderungen an Wagen zur Beförderung gefährlicher Güter aus dem RID in die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) des Eisenbahnsystems der Europäischen Union bzw. in die Einheitlichen Technischen Vorschriften (ETV) der OTIF für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, zu überführen, um die Bewertung der bestehenden RID-Anforderungen durch die Prüfvorgänge gemäß ETV bzw. durch die benannten Stellen gemäß TSI zu erleichtern und Doppelprüfungen oder Widersprüche im Bewertungsprozess zu minimieren. In der Ausgabe 2027 des RID werden in einem neuen Abschnitt 7.1.2 nur noch hochrangige Sicherheitsziele erwähnt und bezüglich der technischen Ausgestaltung wird auf die ETV verwiesen.

Die hochrangigen Sicherheitsziele und die Verweise auf die ETV werden künftig in

Sondervorschriften für die Ausrüstung von Wagen aufgenommen, die den Stoffen und Gegenständen des RID, für deren Beförderung eine besondere fahrzeugtechnische Ausrüstung vorgeschrieben ist, in Spalte (14) der Tabelle A in Kapitel 3.2 RID zugeordnet sind. In der Spalte (14) erscheinen bei diesen Stoffen alphanumerische Codes, die mit den Buchstaben „WE“ beginnen.

Zwei WE-Codes betreffen die freiwillige Ausrüstung von Wagen mit Systemen, die die Folgen beim Auftreten einer Entgleisung begrenzen bzw. die Entgleisung eines Wagens verhindern. Da es sich dabei um Systeme handelt, die auch bei Nicht-Gefahrgutwagen zum Einsatz kommen können, bestand der Wunsch, dieselben WE-Codes auch bei Nicht-Gefahrgutwagen zu verwenden.

Der Vertreter der Eisenbahngesellschaft der Europäischen Union (ERA) bestätigte, dass die Kennzeichnung von Nicht-Gefahrgutwagen mit WE-Kennzeichen zwischenzeitlich in einer überarbeiteten Fassung der an die Europäische Kommission gerichteten Empfehlung bezüglich der Verschiebung von Vorschriften aus dem RID in die TSI WAG berücksichtigt wurde.

Die Ständige Arbeitsgruppe einigte sich darüber hinaus auf eine verbesserte Formulierung in Abschnitt 7.1.2 mit der klargestellt wird, dass eine Kennzeichnung des Wagens mit den WE-Codes nur dann zu erfolgen hat, wenn der Wagen tatsächlich über die in den Sondervorschriften WE beschriebenen Ausrüstungen verfügt.

Orangefarbener Streifen

Gemäß Abschnitt 5.3.5 RID müssen Kesselwagen zur Beförderung verflüssigter, tiefgekühlt verflüssigter oder gelöster Gase mit einem 30 cm breiten nicht rückstrahlenden

orangefarbenen Streifen, der den Tank in der Höhe der Tankachse umschließt, gekennzeichnet sein. Die Notwendigkeit dieser spezifischen Kennzeichnung im Eisenbahnverkehr wurde erst vor kurzem von der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung bestätigt.

Die Ständige Arbeitsgruppe stimmte einem Antrag der Internationalen Union der Güterwagen-Halter (UIP) zu, bezüglich des Farbtons dieses orangefarbenen Streifens nicht mehr auf die Bestimmungen über die Ausgestaltung der orangefarbenen Tafeln zu verweisen, sondern wie in der Norm EN 15877-1 (Bahnanwendungen – Kennzeichnungen von Schienenfahrzeugen – Teil 1: Güterwagen) den Farbton „RAL 2003 Pastellorange“ vorzuschreiben. Darüber hinaus nahm sie eine Ergänzung an, wonach eine witterungsbedingte visuelle Veränderung des Farbtons, insbesondere Ausbleichungen, zulässig ist.

Die Ständige Arbeitsgruppe war sich auch einig, dass dieser orangefarbene Streifen auch für besonders große Tankcontainer vorgeschrieben werden sollte. Das Sekretariat erklärte sich bereit, die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung über diesen Beschluss zu informieren, damit eine entsprechende Forderung auch in das ADR aufgenommen wird. In diesem Zusammenhang wurde daran erinnert, dass die bereits in Betrieb befindlichen besonders großen Tankcontainer zur Beförderung von verflüssigten, tiefgekühlt verflüssigten und gelösten Gasen auf freiwilliger Basis mit orangefarbenen Streifen ausgestattet sind.

Verwendung des Begriffs „Fahrzeug“ im RID

An verschiedenen Stellen im RID wird der Begriff „Fahrzeug“ mit

unterschiedlichen Bedeutungen verwendet. In den Unterabschnitten 1.1.2.3 und 1.1.3.8, welche die Beförderung gefährlicher Güter in oder auf Fahrzeugen, die in Personenzügen mitgeführt werden, regeln, sind gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV – Anhang A des COTIF) nur Kraftfahrzeuge oder Anhänger gemeint, die aus Anlass einer Personenbeförderung befördert werden. Der Begriff „Fahrzeug“ ist jedoch auch Bestandteil von offiziellen Benennungen für die Beförderung (insbesondere UN-Nummern 3166, 3556, 3557 und 3558) und wird auch in Rechtstexten der Europäischen Union, auf die im RID verwiesen wird, im Sinne des im RID definierten Begriffs „Eisenbahnfahrzeug“ verwendet. Schließlich werden im RID auch die Begriffe „Kraftfahrzeug.“, „Straßenfahrzeug“ oder „Straßentankfahrzeug“ verwendet, wobei lediglich der Begriff „Straßenfahrzeug“ im RID definiert ist.

Die Ständige Arbeitsgruppe stimmte dem Antrag des Sekretariats zu, in einem ersten Schritt in Fußnoten zu den Unterabschnitten 1.1.2.3 und 1.1.3.8 die Begriffsbestimmung von „Fahrzeug“ aus den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen abzubilden. In einem zweiten Schritt wird das Sekretariat ein Verzeichnis der Fundstellen des Begriffs „Fahrzeug“ im RID erstellen, auf dessen Grundlage – gegebenenfalls im Rahmen einer besonderen Arbeitsgruppe – erörtert werden soll, wie in den einzelnen Fällen eine Klarstellung erfolgen könnte.

Sicherheitsmaßnahmen bei der Beförderung von Ammoniak

Die Niederlande machten auf

einen Eisenbahnunfall mit Ammoniak aufmerksam, 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. Die Niederlande verwiesen auf wichtige Sicherheitsmaßnahmen, wie Crash-Puffer (Sondervorschrift TE 22), Überpufferungsschutz (Sondervorschrift TE 25), Domdeckel, die über die Schraubmuttern hinausragen, bzw. eingelassene Domdeckel, aufmerksam, die geeignet sein könnten, die Sicherheit zu erhöhen. Es wurde auch angeregt, die Übergangsfristen für die Umsetzung der Sondervorschriften TE 22 und TE 25 zu verkürzen.

In der Diskussion wurde darauf hingewiesen, dass Kesselwagen zur Beförderung von UN 1005 Ammoniak, wasserfrei bereits mit Crashelementen ausgerüstet sein müssen, die eine erhöhte minimale Energieaufnahme haben. Darüber hinaus sind bei Kesselwagen zur Beförderung von Ammoniak keine Überpufferungsschutzeinrichtungen erforderlich, weil deren Tankböden eine Wanddicke von mehr als 12 mm aufweisen. Wegen der beabsichtigten Einführung von digitalen automatischen Kupplungen, die durch ihre Bauweise ein Aufklettern verhindern, sollte eine Nachrüstung von Überpufferungsschutzeinrichtungen nicht mehr ins Auge gefasst werden.

Die Niederlande werden auf der Grundlage eines offiziellen Dokuments bei einer der nächsten Tagungen der Ständigen Arbeitsgruppe auf diese Frage zurückkommen.

Fehlerverzeichnis zu den Änderungen 2025 zum RID

Die Ständige Arbeitsgruppe genehmigte ein vom

Sekretariat erstelltes Verzeichnis von Korrekturen zu den Änderungen 2025 zum RID, die bei der Konsolidierung der RID-Ausgabe 2025 festgestellt worden waren. Dieses Fehlerverzeichnis wurde zwischenzeitlich bereits über eine Depositarnotifikation den Mitgliedstaaten mitgeteilt und auf der Website der OTIF veröffentlicht (https://otif.org/fileadmin/docs/LegalTexts/DepositaryNotifications/NOT-RID-24071-d-corrections_to_amendments_2025_RID.pdf).

Änderung von NHM-Codes

Im alphabetischen Verzeichnis der gefährlichen Güter in Tabelle B des RID sind die so genannten NHM-Codes des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) abgebildet. Die Abkürzung leitet sich vom französischen Ausdruck „nomenclature harmonisée marchandises“ ab und bezeichnet das harmonisierte Güterverzeichnis. Diese NHM-Codes lehnen sich an den von der Weltzollorganisation (WZO) veröffentlichten Standard des Harmonisierten Systems (HS) zur Beschreibung und Codierung von Waren im internationalen Handel an. NHM-Codes stellen eine wichtige Grundlage für die Abwicklung des internationalen Güterverkehrs dar und sind im CIM-Frachtbrief anzugeben. Da die Zuordnungskriterien für NHM-Codes von den Zuordnungskriterien für gefährliche Güter des RID abweichen, wurde in der Vergangenheit beschlossen, die NHM-Codes im RID abzubilden, um den Anwendern die Arbeit zu erleichtern.

Für bestimmte gefährliche Güter gelten ab 2025 neue HS-Codes der WZO, die auch eine Anpassung der NHM-Codes nach sich ziehen. Diese Änderungen betreffen insbesondere Kraftstoffe.

Da die NHM-Codes nichtoffizieller

Bestandteil des RID sind und deshalb für Änderungen kein offizieller Beschluss des RID-Fachausschusses erforderlich ist, stimmte die Ständige Arbeitsgruppe der vom Sekretariat vorgeschlagenen Vorgehensweise zu, in den Online-Ausgaben des RID auf der Website der OTIF die NHM-Codes für die UN-Nummern 1202, 1203, 1223, 1288, 1300, 3334 und 3475 direkt zu ändern. Die geänderten NHM-Codes sind auch in dem oben genannten Fehlerverzeichnis zu den Änderungen 2025 zum RID aufgeführt.

Nationale Übersetzungen des RID

Das Sekretariat erinnerte daran, dass die Ausgabe 2025 des RID seit dem 1. November 2024 in deutscher, englischer und französischer Sprache auf der Website der OTIF eingestellt ist. Vom Sekretariat wurde zudem eine Synopse der Änderungen zum RID und zum ADR in englischer Sprache erstellt, um die Übersetzungsarbeiten der Mitgliedstaaten zu erleichtern.

Das Sekretariat bat die RID-Vertragsstaaten, ihm einen Link zu ihrer nationalen Übersetzung des RID 2025 zuzusenden, damit dieser auf der Website der OTIF (www.otif.org > Rechtstexte > COTIF > Gefährliche Güter – RID > Veröffentlichungen des RID in den Amtssprachen der RID-Vertragsstaaten) veröffentlicht werden kann. Schweden ist dieser Bitte bereits nachgekommen.

Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“

Die im Vorfeld der Ständigen Arbeitsgruppe tagende Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ befasste sich mit Vorschriften für die Beförderung von besonders großen Tankcontainern

im Einzelwagenverkehr und für die Nutzung von Ablaufbergen in Rangierbahnhöfen sowie mit den Vorschriften für den Explosionsschutz bei Gefahrgutwagen mit digitaler automatischer Kupplung. Darüber hinaus wurde die Arbeitsgruppe über den Stand des Forschungsvorhabens zu den Auswirkungen von Schwallbewegungen im Eisenbahnverkehr informiert.

Besonders große Tankcontainer

Die Arbeitsgruppe befasste sich mit der bei früheren Tagungen der Arbeitsgruppe noch offen gebliebenen Frage der Beförderung von besonders großen Tankcontainern im Einzelwagenverkehr und der Nutzung von Ablaufbergen in Rangierbahnhöfen.

Heute werden Tankcontainer auf Containertragwagen der Wagenklasse F2 gemäß der Festigkeitsnorm EN 12663 (Bahnanwendungen – Festigkeitsanforderungen an Wagenkästen von Schienenfahrzeugen) befördert. Für diese Wagenklasse wird mit geringeren Längsdruckkräften und einer maximalen Auflaufgeschwindigkeit von 7 km/h gerechnet. Dies entspricht dem in Absatz 6.8.2.1.2 RID für Tankcontainer angegebenen Beschleunigungswert von 2g. Im Gegensatz dazu werden gewöhnliche Güterwagen und Kesselwagen nach der Klasse F1 gemäß der Norm EN 12663 ausgelegt, für die Auflaufgeschwindigkeiten bis 12 km/h und Beschleunigungswerte von 5g angenommen werden.

Die Norm EN 12663 wird derzeit überarbeitet. Wagen der Klasse F2 werden darin neu als „Wagen mit Rangiereinschränkungen“ definiert. Damit wird auch für diese Wagen

die Nutzung von gebremsten Ablaufbergen zugelassen, wenn der Rangierbahnhofbetreiber sicherstellt, dass die Wagen nicht übermäßig beansprucht werden und die Geschwindigkeiten 7 km/h nicht überschreiten. Dies würde auch die Nutzung von gebremsten Ablaufbergen für Tankcontainer ermöglichen, die der Auslegung nach Absatz 6.8.2.1.2 RID entsprechen.

Gemäß dem Erfahrungsbericht der BASF sind bei der Beförderung von besonders großen Tankcontainern Beschleunigungswerte von 3g gemessen worden. Aus diesem Grund und um ein gleiches Sicherheitsniveau für Kesselwagen und besonders große Tankcontainer zu gewährleisten, wurde von einigen Staatenvertretern gefordert, in der rechten Spalte des Absatzes 6.8.2.1.2 RID für besonders große Tankcontainer einen Beschleunigungswert von 3g vorzuschreiben.

Die Arbeitsgruppe kam zu dem Schluss, dass grundsätzlich zwei Lösungsvarianten möglich sind. Bei der ersten Variante könnte die bisherige Anforderung an die Auslegung von Tankcontainern für 2g im RID unverändert bleiben. In diesem Fall müsste lediglich ein Hinweis aufgenommen werden, dass das Rangieren über den Ablaufberg von für 2g ausgelegten Tankcontainern, einschließlich besonders großer Tankcontainer, nur mit den in der Norm EN 12663 festgelegten Einschränkungen möglich ist. Sollten die Industrie oder die Staatenvertreter jedoch darauf bestehen, dass für besonders große Tankcontainer wie für Kesselwagen ein uneingeschränktes Rangieren ermöglicht werden sollte, müsste für besonders große Tankcontainer ein Auslegungswert von 3g im RID festgelegt werden. Darüber hinaus müsste der Containertragwagen zusätzlich der Wagenklasse F1 gemäß der Norm EN 12663 entsprechen und für 5g ausgelegt

sein. Die Befestigungseinrichtungen müssten ebenfalls für 5g ausgelegt sein.

Die Entscheidung darüber, welche Lösungsvariante zielführender ist, wird die Arbeitsgruppe bei ihrer nächsten Sitzung treffen müssen.

Digitale automatische Kupplung

Die Arbeitsgruppe diskutierte auch über die Sicherstellung des Explosionsschutzes bei Gefahrgutwagen, die mit einer digitalen automatischen Kupplung ausgerüstet sind und die in explosionsgefährdete Bereiche einfahren, in denen die ATEX-Richtlinie 2014/34/EU Anwendung findet.

Die Arbeitsgruppe war sich einig, dass eine kostengünstige Lösung wie z. B. ein Hauptschalter nach dem Vorbild des ADR einer teuren ATEX-Zulassung für den Wagen vorzuziehen ist.

Die ERA erklärte sich bereit, im Jahr 2025 eine Expertenarbeitsgruppe zu organisieren, in der die notwendigen Anforderungen für den Explosionsschutz von Wagen, die mit einer digitalen automatischen Kupplung ausgerüstet sind, formuliert werden sollen.

Auswirkungen von Schwallbewegungen im Eisenbahnverkehr

Darüber hinaus wurde die Arbeitsgruppe von einem Vertreter der DB Systemtechnik GmbH über den Stand des Forschungsvorhabens zu den Auswirkungen von Schwallbewegungen im Eisenbahnverkehr informiert. Die DB Systemtechnik GmbH ist die Auftragnehmerin dieses vom Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung beim

Eisenbahn-Bundesamt (DZSF) vergebenen Forschungsvorhabens. Das Ziel des Vorhabens ist es, ein grundlegendes Verständnis des Schwallverhaltens im Eisenbahnverkehr zu erlangen. Dabei sollen verschiedene Bedingungen wie Geometrie der Strecke, Geschwindigkeit, Tankbauart, Viskosität des Stoffes und die Wechselwirkung von Quer- zu Längsschwall berücksichtigt werden.

In vier Arbeitspaketen werden bestehende Regelwerke, Normen und Modellierungsansätze recherchiert, neue Simulationsmodelle entwickelt, die neuen Modelle in verschiedenen Versuchen validiert und Parameterstudien mit vereinfachten Verfahren durchgeführt. Durch diese Studien werden Parameterbereiche identifiziert, die zu kritischen Fahrzuständen führen können. Das Projekt soll im Sommer 2025 abgeschlossen sein.

Der Bedarf für dieses Forschungsvorhaben ist im

Zusammenhang mit der Diskussion über besonders große Tankcontainer und die Notwendigkeit der 20/80-Regel entstanden. Die 20/80-Regel in Absatz 4.3.2.2.4 RID/ADR fordert, dass Tankcontainer, die nicht durch Trenn- oder Schwallwände in Abschnitte von höchstens 7500 l Fassungsraum unterteilt sind, entweder zu mindestens 80 % oder zu höchstens 20 % ihres Fassungsraums gefüllt sein müssen. Da Tankcontainer intermodal eingesetzt werden, wurde die 20/80-Regel in der Vergangenheit vom Straßenverkehr, wo sie sicherheitstechnisch notwendig ist, auf den Eisenbahnverkehr übertragen worden. Die betroffene Industrie forderte jedoch, diese Vorschrift für alle Tankcontainer, die ausschließlich im Eisenbahnverkehr eingesetzt werden, aufzuheben.

Sollten die Ergebnisse des Forschungsvorhabens zeigen, dass die 20/80-Regel für Tankcontainer im Eisenbahnverkehr nicht gerechtfertigt ist, müsste über

eine besondere Kennzeichnung nachgedacht werden, damit Tankcontainer, die dieser Vorschrift nicht entsprechen, nicht auf Straßenfahrzeuge verladen werden. Zunächst muss jedoch der Abschluss des Forschungsvorhabens abgewartet werden.

Nächste Tagung

Die 19. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird in der Woche vom 17. bis 21. November 2025 in Luxemburg stattfinden. Dies wird die letzte Tagung des Bienniums sein, bei der noch Anträge für die Ausgabe 2027 des RID erörtert werden können. Bei der 20. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe im Mai 2026 können nur noch geringe Korrekturen an bereits getroffenen Beschlüssen vorgenommen werden.

Jochen Conrad
Katarina Burkhard

VERANSTALTUNGSKALENDER 2025

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
24.–28. März	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	UNECE	Bern - Schweiz
8.–10. April	7. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit		Bern - Schweiz
15.–16. April	Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter	UNECE	Genf - Schweiz
23. April	2. Tagung der Aufsichtsbehörde		Bern - Schweiz
27.–28. Mai	140. Tagung des Verwaltungsausschusses	★	Wien - Österreich
17.–18. Juni	17. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen		Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)
19. Juni	55. Tagung der Arbeitsgruppe WG TECH		Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2025

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
17.–20. März	2025 FIATA HQ Meeting	FIATA	Genf - Schweiz
18.–19. März	UIC-Expertengruppe Beförderung gefährlicher Güter	UIC	Wrocław - Polen
26. März	CIM Workshop	CIT	Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)
27. März	Ausschuss CIM	CIT	Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)
26.–27. März	Legal Matters Working Group	RNE	Wien - Österreich
8.–9. April	Ausschuss für Eisenbahnhinteroperabilität und -sicherheit (RISC)	Europäische Kommission	Brüssel - Belgien (HYBRID-TAGUNG)
6.–8. Mai	117. Tagung der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter, WP.15	UNECE	Genf - Schweiz
14.–15. Mai	Arbeitsgruppe CIV	CIT	Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)

★ Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (A)

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2025

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
20.–23. Mai	Internationales Transportforum – Gipfel 2025	ITF - OECD	Leipzig - Deutschland
25.–26. Juni	Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC)	Europäische Kommission	Brüssel - Belgien (HYBRID-TAGUNG)
30. Juni–4. Juli	66. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter	UNECE	Genf - Schweiz
25.–29. August	RID/ADR-Redaktions- und Übersetzungskonferenz	Bundesamt für Strassen (ASTRA)	Schweiz
26.–29. August	Zeitweilige Arbeitsgruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen



Liebe Leserinnen, liebe Leser,
wenn Sie sich für die vierteljährlich erscheinende
Veröffentlichung der OTIF,
die Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr,
anmelden möchten,

senden Sie uns bitte eine E-Mail an folgende Adresse:
media@otif.org

Es ist ebenfalls möglich, die Zeitschrift auf der Website
der OTIF **www.otif.org**
unter „Medien“ einzusehen.

Wir bedanken uns für Ihre Treue und wünschen viel
Spaß beim Lesen!