



Zeitschrift

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

134. Jahr
Nr. 1/2026

Zeitschrift für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

NEWS OTIF

- 3 8. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit: jüngste Ergebnisse
- 4 Neue Horizonte
- 4 Die OTIF beim Binnenverkehrsausschuss der UNECE

KOMMUNIKATION UND WEITERVERBREITUNG

- 5 Internationale Zusammenarbeit mit UNCITRAL im Dienste des Schienengüterverkehrs

ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT EISENBAHNTECHNIK

- 6 Inkrafttreten der überarbeiteten ETV
- 8 18. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen

GEFÄHRLICHE GÜTER

- 10 Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung
- 17 Ergebnisse der 19. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses

21 VERANSTALTUNGSKALENDER

VORWORT

Diese Zeitschrift greift eine allgemein anerkannte Tatsache auf: die Notwendigkeit, den rechtlichen und technischen Rahmen für den Schienenverkehr an technologische Innovationen, die Digitalisierung und die zunehmende Komplexität internationaler Lieferketten anzupassen. Dabei spielt die OTIF durch die Förderung eines kohärenten und harmonisierten Rahmens für das internationale Eisenbahnrecht weiterhin eine zentrale Rolle. Diese Ausgabe der Zeitschrift nimmt auch zum Anlass, Maria Price unsere besten Erfolgswünsche für ihre neuen Aufgaben auszusprechen und ihr zugleich für ihren engagierten Einsatz bei der OTIF aufrichtig zu danken.

Die laufenden Arbeiten zur Modernisierung und Weiterentwicklung der bestehenden internationalen Rechtsinstrumente werden künftig zur weiteren Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs beitragen. Der Bericht über die 8. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit hebt die Fortschritte in Bereichen wie dem Wagenrecht und der fortgesetzten Prüfung der Digitalisierung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM hervor. Auch die technische Interoperabilität und die Sicherheitsaspekte des Schienenverkehrs werden durch das Inkrafttreten der überarbeiteten einheitlichen technischen Vorschriften und die Arbeit des Fachausschusses für technische Fragen behandelt, die darauf abzielen, die Interoperabilität zwischen den Eisenbahnsystemen sicherzustellen. Parallel dazu verdeutlichen die Entwicklungen bei der Regulierung der Beförderung gefährlicher Güter den engen Zusammenhang zwischen technologischem Fortschritt und der Anpassung der Rechtsvorschriften.

Zugleich beteiligt sich die OTIF weiterhin aktiv an hochrangigen politischen Diskussionen über die Zukunft des Landverkehrs. Ihre Mitwirkung im Binnenverkehrsausschuss der UNECE zeugt von der wachsenden Bedeutung von Innovation, digitaler Vernetzung und Interoperabilität für die Gestaltung resilienter und effizienter Verkehrssysteme. Im Fokus der Diskussionen des Binnenverkehrsausschusses stand die Rolle harmonisierter Vorschriften für die Schaffung integrierter internationaler Verkehrsnetze.

In ihrer Gesamtheit veranschaulichen die Beiträge in dieser Ausgabe das dynamische Umfeld, in dem sich das internationale Eisenbahnrecht derzeit entwickelt. Durch ihre Tätigkeit in den Bereichen Rechtsharmonisierung, technische Interoperabilität und internationale Zusammenarbeit wird sich die OTIF auch künftig für einen sicheren, effizienten und nachhaltigen internationalen Schienenverkehr einsetzen.

Aleksandr Kuzmenko

Generalsekretär



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

8. TAGUNG DES AD-HOC-AUSSCHUSSES FÜR RECHTSFRAGEN UND INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT: JÜNGSTE ERGEBNISSE

Die 8. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit fand vom 2. bis 4. Dezember 2025 am Sitz der OTIF in Bern statt. Diese Tagung ermöglichte die Fortsetzung der im Rahmen des Arbeitsprogramms 2025–2027 begonnenen Arbeiten, wobei der Schwerpunkt auf der Stärkung der Beteiligung der registrierten Interessengruppen, auf dem Wagenrecht und auf der Digitalisierung im Rahmen der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) lag.

Stärkere Einbindung registrierter Interessengruppen

Der Ad-hoc-Ausschuss prüfte neue Anträge auf Registrierung von Interessengruppen und beschloss Anpassungen zur Klarstellung und Verbesserung des geltenden Verfahrens. Diese Entwicklungen stehen im Einklang mit dem Bestreben der OTIF, eine inklusive Beteiligung des Eisenbahnsektors und der betroffenen Akteure zu fördern und gleichzeitig einen transparenten und strukturierten Rahmen für deren Einbindung in die juristische Arbeit der Organisation zu gewährleisten.

Wagenrecht: Haftung für durch Wagen verursachte Schäden

Der Ad-hoc-Ausschuss setzte auch seine Beratungen zum „Wagenrecht“ fort, insbesondere zur Frage der in Artikel 7 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV geregelten Haftung für durch Wagen verursachte Schäden. Nach Auswertung der Ergebnisse der im Sommer 2025 durchgeführten Umfrage kamen die Mitglieder überein, dass ein genauerer Überblick über die bestehenden Praktiken gewonnen werden muss.

Um weitere Informationen zu sammeln, plant das Sekretariat daher einen Rundtisch, an dem OTIF-Mitglieder sowie Vertreterinnen und Vertreter des Sektors und Eisenbahnfachleute teilnehmen werden. Anhand der Ergebnisse dieser Arbeiten wird das Sekretariat der 9. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses Vorschläge unterbreiten.

Digitalisierung und ER CIM: Für einen zeitgemäßen Rechtsrahmen

Nicht zuletzt bot die Tagung Anlass zu bedeutenden Fortschritten im Bereich der Digitalisierung im internationalen

Schienen Güterverkehr. Es wurden erste Änderungsvorschläge zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM vorgelegt, um die Verwendung elektronischer Beförderungspapiere umfassend und ausdrücklich zu regeln.

Die Mitgliedstaaten und Beobachter erörterten dieses Thema ausführlich und waren aufgefordert, ihre Beiträge im Rahmen einer bis zum 13. März 2026 laufenden schriftlichen Konsultation einzureichen. Dieser Schritt spiegelt die Entschlossenheit der OTIF wider, das COTIF und seine vertragsrechtlichen Anhänge unter Berücksichtigung moderner Praktiken und der Bedürfnisse des Sektors zu modernisieren.

Die auf dieser 8. Tagung getroffenen Beschlüsse verdeutlichen das fortwährende Bestreben der OTIF, ein harmonisiertes, wirksames und an die technischen und betrieblichen Entwicklungen im Schienenverkehr angepasstes internationales Eisenbahnrecht zu entwickeln. Die Arbeiten werden auf der 9. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses fortgesetzt, die für Juni 2026 geplant ist.



NEUE HORIZONTE

Maria Price verlässt das Sekretariat der OTIF um ihre neue Position als Generalsekretärin des Europäischen Verbandes der Schienengüterverkehrsbetreiber (ERFA) mit Sitz in Brüssel anzutreten. Die ERFA vertritt die Interessen privater und unabhängiger Schienengüterverkehrsbetreiber in ganz Europa.

Frau Price war am 1. Mai 2018 als Experte in die Abteilung für technische Interoperabilität im Sekretariat der OTIF eingetreten.

Im Rahmen ihrer Tätigkeit leistete sie einen wichtigen Beitrag zur Arbeit im Bereich der technischen Interoperabilität und der Eisenbahnsicherheit, insbesondere hinsichtlich der Einheitlichen Rechtsvorschriften

APTU und ATMF. Darüber hinaus war sie aktiv an der Vorbereitung der Tagungen des Fachausschusses für technische Fragen der OTIF und seiner Arbeitsgruppe TECH sowie an der Ausarbeitung von Arbeitsdokumenten beteiligt und trug so zur Entwicklung der technischen Interoperabilität im Rahmen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) bei.

Frau Price verfolgte zudem aufmerksam die Entwicklung der europäischen Rechtsvorschriften und deren Auswirkungen auf das OTIF-Recht und vertrat das Sekretariat in Facharbeitsgruppen sowie bei verschiedenen internationalen Veranstaltungen.

Vor ihrem Eintritt in die OTIF war sie bei der *International Union of Wagon*

Keepers (UIP) und der *European Rail Infrastructure Managers* (EIM) tätig. Das Sekretariat der OTIF wünscht Frau Price viel Erfolg in ihrer neuen Funktion und dankt ihr für ihr Engagement im Dienste der Organisation.



DIE OTIF BEIM BINNENVERKEHRSAUSSCHUSS DER UNECE

Am 18. Februar 2026 nahm die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) in Genf an der hochrangigen Debatte „Förderung von Innovationen im Dienste der Zukunft des Binnenverkehrs“ teil, die im Rahmen der 88. Tagung des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) organisiert wurde.

Der Binnenverkehrsausschuss bringt jedes Jahr Ministerinnen und Minister, hochrangige Regierungsvertreterinnen und -vertreter sowie Vertreterinnen und Vertreter internationaler Organisationen zusammen, um

die strategische Ausrichtung des Sektors zu erörtern. Die Tagung 2026 fand vor dem Hintergrund technologischer, digitaler und organisatorischer Veränderungen sowie der Notwendigkeit statt, die Resilienz und Integration der Verkehrssysteme zu stärken.

Die hochrangige Debatte am 18. Februar 2026 bot einen Rahmen für einen strategischen Dialog über die Rolle der Innovation bei der künftigen Entwicklung des Binnenverkehrs. Im Mittelpunkt des Austauschs standen insbesondere die Digitalisierung, die Automatisierung, die Konnektivität, die Interoperabilität und die Anpassung der Rechtsrahmen mit dem Ziel, verantwortungsvolle

Innovation zu fördern und gleichzeitig die Sicherheit und Effizienz der Verkehrssysteme zu gewährleisten.

Die Debatte gliederte sich in drei thematische Podiumsdiskussionen, darunter Podiumsdiskussion I, die sich der Innovation im Bereich der Automatisierung widmete – welche eine Verbesserung der Sicherheit, Effizienz und Zugänglichkeit darstellt – und den damit verbundenen Rechtsrahmen beleuchtete. Im Rahmen dieser Podiumsdiskussion I trat Bas Leermakers, Leiter der Abteilung für technische Interoperabilität, als Vertreter des Generalsekretärs der OTIF auf. Er betonte die Notwendigkeit der Harmonisierung von Vorschriften

zur Schaffung eines integrierten, sicheren und effizienten Rahmens.

Die Beteiligung der OTIF steht somit im Zeichen einer langjährigen engen Zusammenarbeit zwischen

der Organisation und der UNECE. Sie verdeutlicht das beständige Engagement der Organisation, zu den internationalen Diskussionen beizutragen, die darauf abzielen, die Kohärenz und Komplementarität der

für den internationalen Landverkehr geltenden rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen zu fördern.

NEWS | KOMMUNIKATION UND WEITERVERBREITUNG

INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT MIT UNCITRAL IM DIENSTE DES SCHIENENGÜTERVERKEHRS

Vom 15. bis 19. Dezember 2025 fand in Wien (Österreich) die 47. Tagung der Arbeitsgruppe VI der Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL) statt, die sich mit handelbaren Frachtpapieren befasste. Steve Davey, Leitender Rechtsberater in der Rechtsabteilung des OTIF-Sekretariats, nahm an der Tagung teil und vertrat dort die Organisation.

Seit mehreren Jahren verfolgt und unterstützt die OTIF aktiv die Diskussionen innerhalb von UNCITRAL über die Ausarbeitung eines neuen Rechtsinstruments, das den internationalen Güterverkehr, insbesondere im multimodalen Kontext, erleichtern soll.

Die Arbeitsgruppe VI erarbeitete das Übereinkommen der Vereinten Nationen über handelbare Frachtpapiere, das darauf abzielt, eine neue Art von Wertpapier zu schaffen, das mit dem Konnossement vergleichbar ist und in allen Verkehrsträgern, einschließlich des Schienenverkehrs, verwendet werden kann. Dieses Übereinkommen, das auch einen rechtlichen Rahmen für die Anerkennung und Verwendung elektronischer handelbarer Dokumente vorsieht, wurde am 15. Dezember 2025 von der

Generalversammlung der Vereinten Nationen parallel zur Tagung der Arbeitsgruppe VI verabschiedet. Für sein Inkrafttreten sind zehn Ratifizierungen erforderlich.

Auf ihrer 47. Tagung im Dezember 2025 widmete sich die Arbeitsgruppe VI der Fertigstellung der Erläuterungen zum Übereinkommen der Vereinten Nationen über handelbare Frachtpapiere. Die Delegationen prüften zahlreiche Bestimmungen, insbesondere hinsichtlich ihres Geltungsbereichs, des obligatorischen Inhalts des Dokuments, der Verantwortlichkeiten der Betreiber und der Verweise auf den Grundsatz von Treu und Glauben, sowie ihr Verhältnis zu bestehenden Regelungen.

Für die OTIF besteht die zentrale Herausforderung darin, sicherzustellen, dass dieses neue Instrument umgesetzt werden kann, ohne Unsicherheiten für den internationalen Schienenverkehr zu schaffen, der durch das COTIF und die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM geregelt wird. Die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM sehen die Verwendung von handelbaren Beförderungspapieren in Form von Wertpapieren noch nicht in vollem Umfang vor, was für

den Eisenbahnsektor Anlass zu besonderer Aufmerksamkeit gibt. Die OTIF verfolgt diese Entwicklungen daher mit besonderer Aufmerksamkeit und setzt gleichzeitig ihre Überlegungen zu möglichen Anpassungen des internationalen Eisenbahnrechtsrahmens im Geiste der Zusammenarbeit und der rechtlichen Kohärenz fort. Am Rande der Arbeiten konnte Herr Davey mit mehreren Vertreterinnen und Vertretern wichtiger Verbände des Eisenbahnsektors wie der UIC, der FIATA und des CIT Gespräche führen. Der interinstitutionelle Dialog ist für eine kohärente Weiterentwicklung des internationalen Eisenbahnrechts unerlässlich.

Die Teilnahme der OTIF an dieser Tagung verdeutlicht das beständige Engagement der Organisation, aktiv zu den internationalen Bemühungen zur Modernisierung der Rechtsinstrumente für Handel und Verkehr beizutragen.

Das Sekretariat der OTIF dankt UNCITRAL sowie allen teilnehmenden Delegationen für den fruchtbaren Austausch und die konstruktive Zusammenarbeit im Dienste einer harmonisierten Entwicklung des internationalen Schienengüterverkehrs.

INKRAFTTRETEN DER ÜBERARBEITETEN ETV

Am 1. Januar 2026 traten konsolidierte Neufassungen von vier einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) und Änderungen an einer weiteren ETV in Kraft. Der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) hatte diese Änderungen auf seiner 17. Tagung am 17. und 18. Juni 2025 in Bern angenommen. Im Folgenden werden die Änderungen an den einzelnen ETV kurz vorgestellt.

Einheitliche technische Vorschrift zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ (ETV LOC&PAS)

Die überarbeitete ETV LOC&PAS enthält neue technische und funktionale Bestimmungen zu folgenden Punkten:

- für den freien Verkehr geeignete und austauschbare Fahrzeuge; Weitere Informationen finden Sie in der [Zeitschrift 2/2024 \(siehe S. 11\)](#);
- Funktion zur Entgleisungsdetektion und -verhütung;
- Anforderungen an die Dokumentation, die zusammen mit dem Fahrzeug hinsichtlich seiner Schnittstellen mit dem fahrzeugseitigen Teil des Teilsystems „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ bereitgestellt werden muss;
- von oder durch fahrzeugseitige Sanitärsysteme abgegebenes Wasser;
- durch jeden Stromabnehmer im Stillstand fließender maximaler Strom;
- Fahrdatenschreiber.

Sonderfälle und Vorschriften zu besonderen Umweltbedingungen für Nicht-EU-Vertragsstaaten wurden aktualisiert.

Ferner wurden die Umsetzungsvorschriften durch

Streichung der Gültigkeitsfristen (Phasen A und B) für Fahrzeuge und Fahrzeugtypen, die früheren ETV-Fassungen entsprechen, vereinfacht. Dies verbessert die Rechtssicherheit für Hersteller und Antragsteller, wenn aktualisierte Fassungen der ETV in Kraft treten, z. B. während eines laufenden Projekts.

Die überarbeitete ETV LOC&PAS ersetzt die ETV LOC&PAS vom 1. Januar 2022, die damit aufgehoben wurde.

ETV betreffend die Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (ETV PRM)

Die Änderungen in der ETV PRM umfassen Bestimmungen zu dynamischen Streckeninformationen in Zügen, akustischen Signalen beim Öffnen und Schließen von Fahrgasttüren sowie aktualisierte Verweise auf Normen.

Die Umsetzungsvorschriften wurden in Übereinstimmung mit den Umsetzungsvorschriften der ETV LOC&PAS aktualisiert.

Die überarbeitete ETV PRM ersetzt die Fassung vom 1. Januar 2022, die damit aufgehoben wurde.

ETV zur Kennzeichnung von Fahrzeugen (ETV Kennzeichnung)

An der ETV Kennzeichnung

wurden keine wesentlichen Änderungen vorgenommen. Die Überarbeitung diente der Aktualisierung der Verweise auf EU-Bestimmungen. Die Anforderungen an die numerische Standardkennzeichnung und die Buchstabenkennzeichnung von Wagen wurden klarer formuliert.

Die überarbeitete ETV Kennzeichnung ersetzt die Fassung vom 1. April 2021, die damit aufgehoben wurde.

ETV zum Teilsystem „Infrastruktur“ (ETV INF)

Die Änderungen umfassen neue Bestimmungen zum kombinierten Verkehr und zu maximalen Druckschwankungen in Tunneln mit Betriebsgeschwindigkeiten von 200 km/h oder mehr. Die Streckenklassen, Verweise auf EU-Rechtsvorschriften und Verweise auf Normen wurden aktualisiert.

Ferner wurden die Sonderfälle und besonderen Umsetzungsvorschriften für Nicht-EU-Vertragsstaaten aktualisiert.

Die Bestimmungen der ETV INF sind grundsätzlich unverbindlich. Die Staaten dürfen jedoch die Übereinstimmung einer Strecke mit der ETV INF nur dann erklären, wenn dies ordnungsgemäß überprüft wurde.

Die überarbeitete ETV INF ersetzt die Fassung vom 1. Januar 2022, die damit aufgehoben wurde.

Änderung der Anlage I zur Einheitlichen technischen Vorschrift betreffend Telematikanwendungen für den Güterverkehr (Anlage I der ETV TAF)

Anlage I der ETV TAF wurde geändert, andere Teile dieser ETV sind davon jedoch nicht betroffen. Anlage I verweist auf technische Dokumente, die auf der Website der Eisenbahngagentur der Europäischen Union (ERA) veröffentlicht sind. Die

technischen Dokumente enthalten genormte Softwarekodierungen und Datenmeldungsmodelle, die für den elektronischen Informationsaustausch und die harmonisierte Umsetzung der TAF-Bestimmungen erforderlich sind. Als Ergebnis der Rückmeldungen aus dem Eisenbahnsektor basierend auf seinen 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 wurde Anlage I der ETV TAF aktualisiert.

Alle ETV sind unten aufgeführt und in drei Sprachen verfügbar [Website der OTIF \(Startseite » Rechtstexte » COTIF » Technische Interoperabilität\)](#).

Abteilung für technische Interoperabilität

Liste der ETV

Kurzform	Regelungsgegenstand	Inkrafttreten letzte Fassung
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	1.1.2026
ETV Kennzeichnung	Äußere Fahrzeugkennzeichnung	1.1.2026
ETV PRM	Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität	1.1.2026
ETV TAF	Telematikanwendungen für den Güterverkehr Anlage I der ETV TAF	1.1.2023 1.1.2026
ETV INF	Infrastruktur	1.1.2026
ETV TCRC	Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität	1.1.2025

18. TAGUNG DES FACHAUSSCHUSSES FÜR TECHNISCHE FRAGEN

Der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) wird am 9. Juni 2026 in Bern zu seiner 18. Tagung zusammentreten. Der CTE ist eines der Organe der OTIF; er befasst sich mit Themen im Anwendungsbereich der Einheitlichen Rechtsvorschriften (ER) APTU (Anhang F zum COTIF) und 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), die den sicheren Betrieb von Zügen zum Gegenstand haben, wird er auch für die Annahme von deren Anlagen zuständig sein.

Einladungsschreiben und Tagesordnung sind auf der [Website der OTIF](#) veröffentlicht (siehe 2026). Alle Unterlagen zu den Entwürfen der Vorschriften mit Rechtswirkung unter Tagesordnungspunkt 5 wurden am 16. Februar 2026 auf der Website der OTIF veröffentlicht, die restlichen Arbeitsunterlagen werden am 13. April 2026 hochgeladen.

Siehe [Tätigkeiten](#) > [Technische Interoperabilität](#) > [Fachausschuss für technische Fragen](#) > [Arbeitsdokumente](#)

Der CTE wird sich mit der Verabschiedung verbindlicher Bestimmungen, der Genehmigung unverbindlicher Leitfäden und Empfehlungen sowie weiteren zu prüfenden Fragen befassen.

Annahme rechtsverbindlicher Bestimmungen

Antrag zur Änderung der ETV WAG

Die vorgeschlagene Überarbeitung der Einheitlichen technischen Vorschrift zu Güterwagen (ETV WAG) ist Teil der Ergebnisse eines zehnjährigen Projekts zur besseren Angleichung von RID und ETV. Die Anforderungen an Fahrzeuge, die für die Beförderung bestimmter Klassen gefährlicher Güter vorgesehen sind, werden vom RID in die ETV WAG überführt,

wodurch ein einheitliches Fahrzeugbewertungsverfahren entsteht. In der neu geschaffenen Schnittstelle wird das RID die übergeordneten Schutzanforderungen für bestimmte Klassen hochgefährlicher Güter festlegen, wie beispielsweise zusätzlichen Schutz für ein Fahrzeug im Falle einer Kollision. Die technischen Anforderungen an Fahrzeuge zur Erfüllung des RID und die damit verbundenen Kennzeichnungen werden in der ETV WAG geregelt. Darüber hinaus enthält der Antrag neue Bestimmungen zu Vorrichtungen zur Sicherung von Sattelanhängern auf Wagen und entsprechende Kennzeichnungen sowie neue Anforderungen an Funkenfänger für den Brandschutz.

Antrag zur Änderung der ETV LOC&PAS

Die vorgeschlagenen Änderungen umfassen neue Begriffsbestimmungen und Anforderungen, die Personalwagen erfüllen müssen, um nach der Zulassung durch eine zuständige Behörde im internationalen Verkehr frei verkehren zu können. Personalwagen sind Wagen, die für die Beförderung von Personal (z. B. Personal des Infrastrukturbetreibers oder des Eisenbahnunternehmens, militärisches Begleitpersonal oder Feuerwehrleute) bestimmt sind und in Güterzüge integriert werden können.

Antrag zur Änderung der einheitlichen Ausführung der Zertifikate

Die derzeitigen Bestimmungen zur einheitlichen Ausführung der Zertifikate sind seit 2012 in Kraft und müssen angesichts der Entwicklungen im Bereich der Digitalisierung aktualisiert werden. Der Antrag sieht einen neuen und umfassenden Rahmen für Fahrzeugzertifikate vor, indem er nicht nur deren Aufbau und Inhalt definiert, sondern auch Verfahren für ihre Ausstellung, Aktualisierung, Aussetzung, ihren Entzug sowie für den Zugriff auf sie festlegt. Der Antrag enthält Vorschriften zur Beglaubigung sowohl für Papier- als auch für digitale Formate. Die neuen Vorschriften werden als Anlage C zu den ER ATMF in Kraft treten.

Der Inhalt der Zertifikate und die zugehörigen Anhänge des Antrags sind an die OTIF-Spezifikationen und die Datenanforderungen des Europäischen Registers genehmigter Fahrzeugtypen (ERATV) angepasst. Die Datenstruktur entspricht zudem den Anforderungen der ETV zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität (ETV TCRC). Diese Angleichung soll die grenzüberschreitende Interoperabilität des Eisenbahnverkehrs verbessern.

Antrag zur Änderung von Anlage I der ETV TAF

Anlage I der ETV TAF enthält

Verweise auf technische Dokumente zur Harmonisierung der Umsetzung der Telematik im Güterverkehr. Sie wird regelmäßig aktualisiert, um Änderungen an Daten- und Nachrichtenmodellen für den digitalen Informationsaustausch Rechnung zu tragen. Mit den vorgeschlagenen Änderungen sollen Fehler korrigiert und Verbesserungen vorgenommen werden, die sich aus den Erfahrungen mit der Anwendung der TAF-Spezifikationen ergeben haben.

Genehmigung nicht rechtsverbindlicher Leitfäden und Empfehlungen

Der CTE wird Anträge zur Änderung der Leitfäden für die Anwendung der ETV LOC&PAS und PRM prüfen. Diese Änderungen sind erforderlich, um kürzlich erfolgten Anpassungen der entsprechenden ETV Rechnung zu tragen und Erfahrungen mit der Anwendung dieser ETV sowie der zugrunde liegenden TSI der EU zu berücksichtigen.

Ein weiterer Antrag betrifft die Aktualisierung des Handbuchs der OTIF zur Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF. Die aktuelle Fassung des Handbuchs, die auf der [Website der OTIF](#) verfügbar ist, wurde als praktisches und nützliches Nachschlagewerk für Behörden und Interessengruppen begrüßt. Die vorgeschlagenen Änderungen

umfassen zusätzliche Informationen zur Rolle der Bewertungsstellen für die „Gemeinsame Sicherheitsmethode“ (CSM) sowie die Erläuterung und Klarstellung weiterer Punkte.

Darüber hinaus wird ein neues erläuterndes Dokument zur ECM-Verordnung vorgelegt. Auf verschiedenen Tagungen der WG TECH hatte Türkiye Rückmeldung zu seiner Anwendung der ECM-Verordnung gegeben und verschiedene praktische Anwendungsfälle vorgestellt. Nach Beratungen in der WG TECH entwarf das OTIF-Sekretariat daraufhin den Entwurf eines erläuternden Dokuments über die Aufgaben und Zuständigkeiten der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM), die Beziehung zwischen ECM-Zertifizierungsstellen und ECM, insbesondere bei Auslagerung von Instandhaltungsfunktionen durch ECM, und die Rückverfolgbarkeit von Geschäftsberichten.

Zur Diskussion stehende Punkte

Die Geschäftsordnung des CTE wird überarbeitet, um sie an die Geschäftsordnungen anderer OTIF-Ausschüsse anzupassen. Die Vorschläge umfassen Änderungen hinsichtlich der Beteiligung von Beobachtern und der Einführung eines oder mehrerer stellvertretender Vorsitzenden.

Der CTE wird Themen wie

die Rolle der OTIF bei der Digitalisierung im Eisenbahnverkehr, Entwicklungen im Bereich Telematik im Zusammenhang mit der ETV TAF, Fortschritte bei der Überwachung und Bewertung der Umsetzung und Anwendung der ER ATMF, zusätzliche in die ETV aufzunehmende technische Systeme (Multisystemwagen), und die innerstaatliche Anwendung der technischen Vorschriften der OTIF erörtern.

Darüber hinaus wird der CTE sein Arbeitsprogramm erörtern und es mit dem Arbeitsprogramm 2026–2027 und der Langfriststrategie der OTIF abstimmen.

Praktische Informationen

Alle OTIF-Mitglieder sind herzlich eingeladen, an den Tagungen des CTE teilzunehmen. Die eingeladenen Interessengruppen sind in der Einladung aufgeführt. Die nächste Tagung im Juni findet am Sitz der OTIF in Bern statt und kann auch online verfolgt werden. Im Anschluss an die CTE-Tagung wird am 10. und 11. Juni 2026 die 58. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) stattfinden.

Abteilung für technische Interoperabilität

GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG

Genf, 17. bis 25. September 2025

Die Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung) im September 2025 war die vierte und letzte Tagung des Bienniums 2024/2025. Im Mittelpunkt der Diskussionen standen Änderungsanträge für die Ausgaben 2027 der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), des Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) und des Europäischen Übereinkommens über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN).

Die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung fand vom 17. bis 25. September 2025 in Genf statt.

An den Beratungen nahmen Delegierte aus 21 Mitgliedstaaten der UNECE und der OTIF, der Europäischen Union, vertreten durch die Europäische Kommission, sowie von 17 Nichtregierungsorganisationen teil.

Eröffnung der Tagung

Der stellvertretende Exekutivsekretär der UNECE und Verantwortliche für die Abteilung Nachhaltiger Verkehr erinnerte daran, dass wegen der Liquiditätskrise, die dadurch verursacht worden sei, dass große Beitragszahler ihren Zahlungsverpflichtungen nicht vollumfänglich nachgekommen seien, die Ausgaben bereits im aktuellen Haushaltsjahr auf 80 % des genehmigten Budgets reduziert werden mussten. Dies habe auch zu einer Verkürzung der UN-Tagungen im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter geführt. Für das Haushaltsjahr 2026 müssten die Ausgaben um weitere 15 % gekürzt werden, was auch zu Stellenkürzungen führen werde. Um die Fortsetzung der UNECE-Aktivitäten im Bereich gefährlicher Güter zu gewährleisten, sei eine starke Lobbyarbeit erforderlich. Die Mitgliedstaaten und auch die Nichtregierungsorganisationen wurden aufgefordert, die zuständigen Regierungsstellen

über die Auswirkungen der vorgesehenen Kürzungen auf die Weiterentwicklung der Rechtsvorschriften des RID, des ADR und des ADN zu informieren, damit die Ständigen Vertretungen der Mitgliedstaaten dies bei den Budgetverhandlungen einbringen können. Darüber hinaus müsste über die Möglichkeit einer Finanzierung durch außerbudgetäre Beiträge nachgedacht werden.

Die Gemeinsame Tagung kam überein, einen ausführlichen Meinungsaustausch über erste Maßnahmen und mögliche Aktionen zur Bewältigung der finanziellen Situation der Vereinten Nationen zu führen. Vor dem Hintergrund, dass die Gemeinsame Tagung von der UNECE und der OTIF gemeinschaftlich organisiert wird, machte das Sekretariat der OTIF Vorschläge, welche Unterstützung seitens der OTIF geleistet werden könnte, um zu einer Kostenreduktion beizutragen. Um die Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter und die Aktualität der Gefahrgutvorschriften sicherzustellen ist es auch für die OTIF von großer Bedeutung, den zweijährigen Überarbeitungsrythmus des RID nicht zu gefährden.

Tanks

Getrennte Dichtheitsprüfung von Elementen von Batteriewagen/Batterie-

Fahrzeugen und MEGC

Wie bereits in der Ausgabe 2/2025 der Zeitschrift berichtet, beantragte der Verband der Europäischen Gasflaschenhersteller (ECMA) bei der Frühjahrssitzung der Gemeinsamen Tagung, auf die Wiederholung der Dichtheitsprüfung nach dem Zusammenbau der Elemente von Batteriewagen/ Batterie-Fahrzeugen und Gascontainern mit mehreren Elementen (MEGC) zu verzichten, wenn die einzelnen Elemente und ihre Verschlüsse bereits vor dem Zusammenbau auf Dichtheit geprüft und die Verschlüsse zwischenzeitlich nicht entfernt wurden.

Es herrschte allgemeines Einvernehmen, eine Wiederholung der Prüfung zu vermeiden, wenn überprüft werden kann, dass die Elemente und ihre Verschlüsse vor dem Einbau in den Batteriewagen/ das Batterie-Fahrzeug oder den MEGC nicht auseinandergelöst wurden. Eine endgültige Entscheidung wurde jedoch auf die Gemeinsame Tagung im September verschoben, sobald Einigkeit über die Verantwortlichkeit für die Durchführung der Dichtheitsprüfung in Unterabschnitt 6.2.3.5 herrscht.

Die Tank-Arbeitsgruppe prüfte den Antrag erneut und kam zu dem Schluss, dass die Verantwortlichkeit für die Durchführung einer getrennten Dichtheitsprüfung bei der für die Prüfungen des Kapitels 6.8 zugelassenen Prüfstelle

liegen soll, da dort die Zulassung eines Batteriewagens, eines Batterie-Fahrzeugs oder eines MEGC geregelt ist. Der bei der Gemeinsamen Tagung im März vorläufig angenommene Text wurde so abgeändert, dass es vor dem Zusammenbau der Einheit möglich sein muss, mit einer Sichtprüfung festzustellen, ob das Ventil nicht entfernt wurde, z. B. durch einen Farbpunkt auf dem Ventil und dem Hals des Elements oder mit einem Klebeband.

Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

Im Rahmen der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit der 24. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter hatte die Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die neuen Eintragungen UN 2348 Butylacrylate, stabilisiert, UN 2862 Vanadiumpentoxid, UN 3561 Chlorphenole, ätzend, giftig, fest, n.a.g. und UN 3562 Chlorphenole, ätzend, fest, n.a.g. Tankcodierungen und Sondervorschriften für die Beförderung in Tanks beschlossen, die auf der Grundlage von Stoffen derselben Klasse, desselben Klassifizierungscode und derselben Verpackungsgruppe ermittelt wurden. Darüber hinaus hatte die Ad-hoc-Arbeitsgruppe die Tankcodierung und die Sondervorschriften für die Beförderung in Tanks von UN 2372 1,2-Di-(Dimethylamino)-Ethan geändert, um den diesem Stoff neu zugeordneten Nebengefahren der Giftigkeit und der Ätzwirkung Rechnung zu tragen.

Die Tank-Arbeitsgruppe bestätigte die Entscheidungen der Ad-hoc-Arbeitsgruppe zu den Tankcodierungen und den Sondervorschriften für

die Beförderung in Tanks und beschloss, für die geänderten Tankvorschriften der UN-Nummer 2372 eine Übergangsvorschrift vorzusehen. Dabei wurde eine zweijährige Übergangsvorschrift als ausreichend erachtet, weil davon ausgegangen wird, dass dieser Stoff eher in Drucktanks als in LGBF-Tanks befördert wird. Diese Übergangsfrist wurde in eckige Klammern gesetzt, um der betroffenen Industrie noch eine Prüfung zu ermöglichen.

Begriffsbestimmung von Bedienungsausrüstung eines Tanks

In der Begriffsbestimmung von Bedienungsausrüstung in Kapitel 6.7 werden Kühleinrichtungen von ortsbeweglichen Tanks zur Bedienungsausrüstung gezählt. In der Begriffsbestimmung von Bedienungsausrüstung in Kapitel 6.8 werden zwar Heizungseinrichtungen, nicht jedoch Kühleinrichtungen genannt.

Die Tank-Arbeitsgruppe nahm einen Antrag Frankreichs an, in der Begriffsbestimmung von Bedienungsausrüstung eines Tanks die Kühleinrichtungen besonders zu erwähnen. Gleichzeitig werden die Wärmeschutzeinrichtungen als Wärmeisolationseinrichtungen bezeichnet.

Ortsbewegliche Tanks mit Tankkörpern aus faserverstärkten Kunststoffen (FVK) gemäß Kapitel 6.10 des IMDG-Codes

Im Rahmen der Diskussion über die Doppelzulassung von ortsbeweglichen Tanks und Tankcontainern (siehe weiter unten) wurde in der Ausgabe 2025 des RID/ADR die Bemerkung 2 nach der Überschrift des Kapitels 4.2 geändert, um klarzustellen, dass ortsbewegliche Tanks und UN-Gascontainer mit mehreren

Elementen (UN-MEGC), die gemäß Kapitel 6.7 des IMDG-Codes zugelassen sind, für Beförderungen gemäß RID/ADR verwendet werden dürfen.

Ortsbewegliche Tanks mit Tankkörpern aus faserverstärkten Kunststoffen (FVK) werden gemäß Kapitel 6.9 gebaut. Zusätzlich zu den Vorschriften des Kapitels 6.9 gelten die Vorschriften des Kapitels 4.2 und des Unterabschnitts 6.7.2 mit Ausnahme derjenigen Vorschriften, welche die Verwendung von metallenen Werkstoffen für den Bau von Tankkörpern ortsbeweglicher Tanks betreffen.

Die Tank-Arbeitsgruppe nahm einen Antrag Norwegens an, in einer Bemerkung am Anfang von Kapitel 4.2 ebenfalls zu erwähnen, dass ortsbewegliche Tanks mit Tankkörpern aus faserverstärkten Kunststoffen, die gemäß Kapitel 6.10 des IMDG-Codes zugelassen sind, auch für Beförderungen gemäß RID/ADR verwendet werden dürfen.

Überarbeitung des Unterabschnitts 6.8.3.2 RID/ADR betreffend die Ausrüstung von Tanks für die Beförderung von Gasen

Die Vorschriften des Unterabschnitts 6.8.3.2 gelten für verdichtete, verflüssigte, gelöste und tiefgekühlt verflüssigte Gase in Tanks sowie für Gase in Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen und MEGC. Für Tanks für verflüssigte, verdichtete und gelöste Gase einerseits und tiefgekühlt verflüssigte Gase andererseits gelten jedoch unterschiedliche Vorschriften. Da die Vorschriften für die verschiedenen Arten von Tanks in Unterabschnitt 6.8.3.2 vermischt sind, kann dies zu Fehlinterpretationen führen.

Die Tank-Arbeitsgruppe einigte sich auf eine Neuordnung der

Vorschriften, die an einigen Stellen auch sprachlich angepasst wurden. Es wurde beschlossen, diese Texte bei der nächsten Gemeinsamen Tagung abschließend anzunehmen.

In den neuen Absätzen 6.8.3.2.1.1 und 6.8.3.2.1.2 (bisherige Absätze 6.8.3.2.2 und 6.8.3.2.4) wurden die Begriffe „Bohrungen für die Entlüftung“ bzw. „Entlüftungsbohrungen“ durch den nach Ansicht der Industrie zutreffenderen Begriff „Überlaufhähne“ ersetzt. Auch dieser Begriff muss jedoch noch bei der nächsten Gemeinsamen Tagung geprüft werden.

Die Sondervorschrift TE 26, die für Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter entzündbarer Gase gilt und fordert, dass alle Anschlüsse für die Befüllung und Entleerung, einschließlich der Anschlüsse in der Dampfphase, so nahe wie möglich am Tank mit einem schnellschließenden automatischen Absperrventil ausgerüstet sein müssen, wurde in den neuen Absatz 6.8.3.2.2.3 übernommen. Diese Integration der Sondervorschrift in die allgemeinen Vorschriften wurde durch die Neuordnung der Texte möglich. Die bestehenden Übergangsvorschriften der Unterabschnitte 1.6.3.59 und 1.6.4.63 in Bezug auf die Anwendung der Sondervorschrift TE 26 wurden geändert, um die neue Fundstelle dieser Vorschrift zu berücksichtigen.

Da die Tank-Arbeitsgruppe davon ausging, dass abnehmbare Tanks/Aufsetztanks, die gerollt werden können, nicht mehr im Einsatz sind, wurde die Vorschrift im bisherigen Absatz 6.8.3.2.13 gestrichen. Für abnehmbare Tanks/Aufsetztanks, die möglicherweise doch noch in Betrieb sind, wurde eine Übergangsvorschrift vorgesehen, die eine Weiterverwendung bis

zu einem noch festzulegenden Enddatum zulässt.

Aufhebung der doppelten Zulassung von Tanks gemäß Kapitel 6.7 und 6.8 RID/ADR

In Zusammenhang mit der Umstrukturierung des RID/ADR wurde auch das neue Kapitel 6.7 für die Auslegung, den Bau und die Prüfung von ortsbeweglichen Tanks in das RID/ADR aufgenommen. Ortsbewegliche Tanks sind Tankcontainer, die für den Seeverkehr verwendet werden, die aber auch im Landverkehr eingesetzt werden können. Dies hat in der Praxis dazu geführt, dass ortsbewegliche Tanks des Kapitels 6.7 auch als Tankcontainer nach Kapitel 6.8 zugelassen wurden.

Die Tank-Arbeitsgruppe diskutierte die Frage der doppelten Zulassung von Tanks erstmalig im Frühjahr 2023 und war sich einig, dass eine gleichzeitige Zulassung nach Kapitel 6.7 und Kapitel 6.8 zu Problemen hinsichtlich der Zulassung, der Zulassungsnummern, der Prüfung, der Verwendung, der Kennzeichnung und der Identifizierung des Tanktyps führt. In einigen Fällen wurden in verschiedenen Staaten Tanks des Kapitels 6.7 ohne eine zusätzliche Zulassung nach Kapitel 6.8 nicht für die Landbeförderung zugelassen. Von der Industrie wurde die positive Sicherheitsbilanz von Tanks mit doppelter Zulassung und die Folgen für die Industrie bei einer Aufhebung der doppelten Zulassung hervorgehoben. Die Industrie wies auch darauf hin, dass in einigen Ländern oder Umschlaganlagen ortsbewegliche Tanks nicht akzeptiert würden, wenn sie nicht auch als Tankcontainer zugelassen sind. In diesem Zusammenhang wurde in die Ausgaben 2025 des RID und des ADR in der Bemerkung 2 unter der Überschrift des Kapitels 4.2 bereits die Klarstellung aufgenommen, dass ortsbewegliche Tanks, die in Übereinstimmung mit Kapitel 6.7 des IMDG-Codes zugelassen wurden, auch für Beförderungen gemäß RID/ADR verwendet werden dürfen.

In den vergangenen Sitzungen der Gemeinsamen Tagung hatte sich bereits eine Mehrheit der RID-Vertragsstaaten/Vertragsparteien des ADR für eine Abschaffung der doppelten Zulassung ausgesprochen, weil in den Kapiteln 6.7 und 6.8 für Tanks zur Beförderung bestimmter Stoffe unterschiedliche Anforderungen gelten. Beispielsweise dürfen einige Stoffe in ortsbeweglichen Tanks, nicht jedoch in RID/ADR-Tankcontainern befördert werden. Eine größere Anzahl von Stoffen darf in RID/ADR-Tankcontainern, aber nicht in ortsbeweglichen Tanks befördert werden. Bei mindestens hundert Stoffen werden für RID/ADR-Tankcontainer über den Buchstaben „B“ in der Tankcodierung Bodenöffnungen für das Befüllen oder Entleeren zugelassen, während die Anweisung für ortsbewegliche Tanks für dieselben Stoffe keine Bodenöffnungen erlaubt. Für eine kleine Anzahl von Stoffen werden gemäß den Kapiteln 4.2 und 6.7 Bodenöffnungen zugelassen, nicht jedoch gemäß den Kapiteln 4.3 und 6.8. Auch die Formeln für die Bestimmung des Füllungsgrads flüssiger Stoffe unterscheiden sich zwischen den Kapiteln 4.2 und 4.3.

Die Tank-Arbeitsgruppe entschied, in das RID und das ADR bereits heute die Vorschrift aufzunehmen, dass Tanks die ab dem 1. Januar 2030 nach Kapitel 6.7 gebaut und zugelassen werden, nicht nach Kapitel 6.8 zugelassen werden dürfen. Umgekehrt dürfen Tanks, die nach Kapitel 6.8 gebaut und zugelassen werden, ab demselben Zeitpunkt nicht mehr nach Kapitel 6.7 zugelassen werden. Die Zeit bis zum 1. Januar 2030 soll dazu genutzt werden, Maßnahmen zur Abschwächung der Auswirkungen für die Industrie zu entwickeln. Die Tank-Arbeitsgruppe war sich einig, dass das Zieldatum gegebenenfalls noch angepasst werden kann, falls die genannten Maßnahmen nicht rechtzeitig fertiggestellt werden können.

Verbot der Beförderung von UN 3553 Disilan in Tanks

Die neue Eintragung UN 3553 Disilan wurde über die 23. überarbeitete Ausgabe der UN-Modellvorschriften in die Ausgabe 2025 des RID, des ADR und des ADN aufgenommen. Der Europäische Industriegas-Verband (EIGA) hatte in seinem ursprünglichen Antrag weder eine Beförderung in Tanks noch eine Beförderung in Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen oder MEGC vorgesehen. Bei der Übernahme in das RID/ADR wurden jedoch in den Spalten (12) und (13) und für das ADR zusätzlich in Spalte (14) Eintragungen eingefügt, was zur Folge hat, dass Disilan in RID/ADR-Tanks befördert werden darf. In das im Absatz 4.3.3.2.5 enthaltene Verzeichnis der Gase, die in Tanks, Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen oder MEGC befördert werden dürfen, wurde Disilan jedoch nicht aufgenommen, was zu einer Diskrepanz im Regelwerk führte. Obwohl eine Beförderung von Disilan in Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen und MEGC grundsätzlich möglich wäre, wird dies derzeit nicht praktiziert, weil keine Risikoanalysen vorliegen.

Auf Vorschlag des EIGA entschied die Tank-Arbeitsgruppe, die Eintragungen in den Spalten (10), (12), (13) und (14) wieder zu streichen.

Sichtprüfung der Blech Außenhülle von Tankcontainern

Die Schweiz legte der Tank-Arbeitsgruppe die Ergebnisse von zwei Untersuchungen von Unfällen vor, bei denen sich während der Beförderung die Blechverschalung eines isolierten Tankcontainers löste. Die gelöste Blechverschalung ragte in das Lichtraumprofil und führte zu Beschädigungen an der Infrastruktur. Hätte sich die Blechbahn während der Durchfahrt

durch einen Personenbahnhof gelöst, wären die Folgen weitaus gravierender gewesen. Bei dem Vorfall im April 2025 lag zwischen der bestandenen wiederkehrenden Prüfung und dem Ereignis lediglich fünf Monate.

Die Internationale Tankcontainer-Organisation (ITCO) erläuterte in einem informellen Dokument, dass sie einen technischen Leitfaden zum akzeptablen Zustand von Containern herausgegeben habe, der den Mitgliedern Hilfestellung bei der Prüfung von Tanks zum Zeitpunkt des Austauschs liefert und der die Prüfung der Außenhülle umfassend abdeckt. ITCO erklärte auch, dass sie in der obligatorischen Anbringung von Spannbändern zur Sicherung der Außenhülle keine Lösung des Problems sehe.

Die Tank-Arbeitsgruppe vertrat die Auffassung, dass Wartungsarbeiten und Prüfungen während des Betriebs von entscheidender Bedeutung sind, um derartige Vorfälle in Zukunft zu vermeiden. Sie regte an, dass die Norm EN 12972 „Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Prüfung, Inspektion und Kennzeichnung von Metalltanks“ im Rahmen der laufenden Revision weiterentwickelt werden sollte, um eine Unterstützung bei der Prüfung von Isolierungen und Außenhüllen zu leisten.

Intervall für die Zwischenprüfungen an Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase

Der Absatz 6.8.3.4.6 RID/ADR legt fest, dass die wiederkehrenden Prüfungen an Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase spätestens acht Jahre für Kesselwagen und Tankcontainer und sechs Jahre für Tankfahrzeuge nach der erstmaligen Prüfung und danach alle zwölf Jahre durchzuführen sind.

Die Zwischenprüfungen müssen spätestens sechs Jahre nach jeder wiederkehrenden Prüfung durchgeführt werden.

Da der Absatz 6.8.3.4.6 RID/ADR bezüglich der Zwischenprüfungen darauf hinweist, dass es sich um eine Abweichung zu Absatz 6.8.2.4.3 RID/ADR handelt, der eine Zwischenprüfung auch vier Jahre (Kesselwagen), drei Jahre (Tankfahrzeuge) und zweieinhalb Jahre (Tankcontainer) nach der erstmaligen Prüfung vorschreibt, stellte das Vereinigte Königreich die Auslegungsfrage, ob im Falle von Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase die erste Zwischenprüfung erst nach der ersten wiederkehrenden Prüfung durchgeführt werden muss.

Die Tank-Arbeitsgruppe bestätigte die Auslegung, dass im Falle von Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase die erste Zwischenprüfung bei Kesselwagen und Tankcontainern vierzehn Jahre und bei Tankfahrzeugen zwölf Jahre nach der erstmaligen Prüfung fällig wird.

Harmonisierung mit der 24. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen

Im Mittelpunkt der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung standen die Arbeiten im Zusammenhang mit der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit der 24. überarbeiteten Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter. Die Gemeinsame Tagung nahm den Bericht der Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter, die am 15. und 16. April 2025 getagt hatte, zur Kenntnis und nahm die Änderungsvorschläge für das RID/ADR/ADN mit wenigen Anpassungen an.

Im Zusammenhang mit diesen

Harmonisierungsarbeiten sind folgende Änderungen hervorzuheben, die in die Ausgaben 2027 des RID, des ADR und des ADN aufgenommen werden und über die in dieser Zeitschrift im Rahmen der Berichterstattung über die Tagungen des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter bereits ausführlich informiert wurde:

- Aufnahme der Nebengefahr der Ätzwirkung bei den UN-Nummern 1040 Ethylenoxid, 1041 Ethylenoxid mit Stickstoff und 3300 Ethylenoxid und Kohlendioxid, Gemisch, sowie die damit verbundene Einführung eines neuen Klassifizierungscode für entzündbare ätzende Gase (siehe Zeitschrift 2/2024, S. 14-15);
- Zuordnung einer neuen Sondervorschrift für die Verpackung zur UN-Nummer 2029 Hydrazin, wasserfrei, um eine Explosion infolge steigenden Innendrucks im Druckgefäß zu verhindern (siehe Zeitschrift 2/2024, S. 15);
- Aufnahme von Vorschriften für Hybridbatterien (siehe Zeitschrift 2/2024, S. 15-16);
- Verwendung des „Druck-Volumen-Produkts“ (pV-Produkts) als neuen Grenzwert für Druckgefäße (siehe Zeitschrift 2/2024, S. 17);
- Aufnahme eines neuen Abschnitts in das Kapitel 6.9 mit Vorschriften für die Auslegung, den Bau und die Prüfung von FVK-Bedienungsausrüstungen für ortsbewegliche Tanks (siehe Zeitschrift 2/2024, S. 17);
- Klarstellung der indikativen Liste der ansteckungsgefährlichen Stoffe der Kategorie A, um dynamisch auf neu auftretende Gesundheitssituationen reagieren zu können

(siehe Zeitschrift 4/2024, S. 25-26);

- Aufnahme von Wärmemaschinen in die offiziellen Benennungen für die Beförderung der UN-Nummern 2857 und 3358 sowie in die Sondervorschriften 119 und 291 (siehe Zeitschrift 4/2024, S. 26);
- Einführung einer neuen Sondervorschrift für Magnetresonanztomographen (MRT), die unter anderem die Bedingungen für die Freistellung dieser Geräte von den Vorschriften festlegt (siehe Zeitschrift 4/2024, S. 26-27);
- Aufnahme von tragbaren Airbag-Systemen als selbstaufblasende Schutzausrüstungen in die Vorschriften (siehe Zeitschrift 2/2025, S. 9-10);
- Festlegung eines Grenzwertes für physikalisch gelösten Wasserstoff bei der Tankbeförderung von Wasserstoff in flüssigen organischen Wasserstoffträgern (siehe Zeitschrift 2/2025, S. 10);
- Begrenzung der bisherigen UN-Nummer 3536 auf Lithium-Ionen-Batterien, die in einer Güterbeförderungseinheit eingebaut sind, und Aufnahme der neuen UN-Nummern 3563 und 3564 für Lithium-Metall-Batterien bzw. Natrium-Ionen-Batterien, die in einer Güterbeförderungseinheit eingebaut sind (siehe Zeitschrift 2/2025, S. 12);
- zeitlich begrenzte Erleichterungen für Verpackungen zur Beförderung von Farben auf Wasserbasis, die als umweltgefährdende flüssige Stoffe eingestuft sind (siehe Zeitschrift 2/2025, S. 13);
- Möglichkeit der Verwendung von Recycling-Kunststoffen bei

der Herstellung von flexiblen Großpackmitteln (IBC) (siehe Zeitschrift 2/2025, S. 14-15).

Diese Auflistung ist nicht abschließend. Sie macht jedoch deutlich, wie eng die Gefahrgutvorschriften mit dem technologischen und wissenschaftlichen Fortschritt verknüpft sind – und wie schnell sie darauf reagieren.

Offene Fragen aus den vorangegangenen Sitzungen

Kennzeichnung und Bezettelung von gereinigten leeren Verpackungen

In ihrer Frühjahrssitzung befasste sich die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung mit der Frage, ob gereinigte leere Verpackungen weiterhin mit Gefahrkennzeichen und -zetteln versehen sein dürfen, wenn sie nachweislich keine Rückstände mehr enthalten (siehe Zeitschrift 2/2025, S. 20). Luxemburg legte der Herbstsitzung nun einen formellen Änderungsantrag vor: Nach dem Vorbild der Bestimmungen für Großzettel (Placards) in Kapitel 5.3 sollte in Kapitel 5.2 ein neuer Absatz eingefügt werden, wonach Gefahrzettel, die sich nicht auf die beförderten gefährlichen Güter oder deren Reste beziehen, zu entfernen oder abzudecken sind. Liquid Gas Europe sprach sich in einem informellen Dokument gegen diese Änderung aus und verwies u. a. auf mögliche Sicherheitsnachteile im Einsatzfall sowie auf zusätzliche Kosten ohne erkennbaren Nutzen.

In der anschließenden Diskussion fand der luxemburgische Vorschlag keine Mehrheit. Mehrere Delegationen stellten den Bedarf einer generellen Entfernungspflicht in Frage und plädierten mangels belastbarer Sicherheitsrisiken für die Beibehaltung der bisherigen Praxis.

Es wurde darauf hingewiesen, dass in Fahrzeugen mit z. B. Flüssiggasflaschen häufig gemischte Ladungen (gefüllt, teilweise gefüllt, leer/ungereinigt, leer/gereinigt) anzutreffen sind. Wären Gefahrzettel auf gereinigten leeren Flaschen entfernt oder abgedeckt, könnte eine reine Sichtprüfung im Einsatzfall zu Fehleinschätzungen führen. Für Einsatzkräfte gilt daher der „Fail-Safe“-Ansatz („im Zweifel Gefahrgut annehmen“) als sicherer. Zudem sind Gefahrzettel und andere Kennzeichen bei einem Großteil der Verpackungen bereits herstellerseitig dauerhaft angebracht (eingraviert, aufgedruckt o. Ä.). Diese Kennzeichnungen sind in der Regel haltbarer als nachträglich in Füllbetrieben angebrachte Gefahrzettel und gewährleisten eine verlässliche Identifizierung während der Beförderung und Nutzung. Schließlich wurde betont, dass das Abdecken oder Entfernen von Gefahrzetteln Missbrauch erleichtern könnte, etwa in Form illegaler Transporte.

Der luxemburgische Vertreter zog den Antrag schließlich zurück und kündigte an, gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt einen überarbeiteten Vorschlag vorzulegen.

Gefährliche Güter in gebrauchten Maschinen, Geräten oder Gegenständen

Im Herbst 2017 beschloss die Gemeinsame Tagung, die Freistellung in Unterabschnitt 1.1.3.1 b) für die Beförderung nicht näher bezeichneter Maschinen oder Geräte, die in ihrem inneren Aufbau oder in ihren Funktionselementen gefährliche Güter enthalten, zu streichen. Ende 2022 lief auch die Übergangsvorschrift aus, die diese Freistellung weiterhin zuließ. Damit wurden die Vorschriften weitgehend mit den UN-Modellvorschriften harmonisiert. Zusätzlich wurde für die UN-Nummer 3363 die

Sondervorschrift 672 eingeführt. Sie gewährt eine weitgehende Freistellung von den Vorschriften, ist jedoch nur anwendbar, wenn die Mengen der in den Gegenständen enthaltenen gefährlichen Güter die begrenzten Mengen gemäß Spalte (7a) der Tabelle A nicht überschreiten.

Bei neu hergestellten Gegenständen ergeben sich in der Praxis normalerweise keine Probleme bei der Klassifizierung und Anwendung der Vorschriften, da Art und Menge der enthaltenen gefährlichen Güter im Gegenstand in der Regel bekannt sind. Schwierigkeiten treten vor allem bei gebrauchten Gegenständen auf, bei denen Art und Menge verbleibender gefährlicher Rückstände oft unbekannt sind und eine vollständige Reinigung oder Demontage technisch oder aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist. Solche Gegenstände werden häufig aus Produktionsanlagen ausgebaut und zur Wartung oder Reparatur befördert. Eine regelkonforme Beförderung scheidet oft an unzureichenden Informationen. Es ist davon auszugehen, dass solche Beförderungen nicht selten ohne Anwendung der Gefahrgutvorschriften erfolgen.

Deutschland und der Europäische Rat der chemischen Industrie (Cefic) unterbreiteten gemeinsam einen Antrag, der einen rechtssicheren und praxistauglichen Rahmen für die Beförderung gebrauchter Maschinen, Geräte und Gegenstände schaffen soll. Der Abschnitt 2.1.5, der die Vorschriften für die Klassifizierung von Gegenständen, die gefährliche Güter enthalten, festlegt, erhält einen neuen Unterabschnitt mit Bedingungen, unter denen gebrauchte Gegenstände mit Rückständen gefährlicher Güter von den übrigen Vorschriften freigestellt werden können. Dazu gehören insbesondere:

- die Gegenstände werden zur Reparatur, Inspektion, Wartung, Entsorgung oder zum Recycling befördert;
- die Zuordnung der enthaltenen Stoffe oder Gemische ist nur mit unverhältnismäßigen Kosten oder unverhältnismäßigem Aufwand möglich;
- die Gegenstände enthalten weder Stoffe der Klassen 1, 5.2, oder 7 noch selbstzersetzliche Stoffe der Klasse 4.1;
- die enthaltenen gefährlichen Güter werden so weit wie möglich entfernt; an der Außenseite dürfen keine Rückstände anhaften;
- die Gegenstände werden entweder in robusten Außenverpackungen oder – wenn Gefäße, welche die gefährlichen Güter enthalten, ausreichend geschützt sind – ohne Außenverpackung befördert;
- die Versandstücke sind mit «GEGENSTAND ENTHÄLT GEFÄHRLICHE GÜTER» gekennzeichnet.

Bei der nächsten Sitzung der Gemeinsamen Tagung soll noch entschieden werden, ob Gegenstände mit Rückständen ansteckungsgefährlicher Stoffe der Klasse 6.2 von der Anwendung des neuen Unterabschnitts ausgenommen werden.

Interpretationsfragen zum RID/ADR/ADN

In Straßen- oder Eisenbahnfahrzeuge eingebaute, batteriebetriebene Einrichtungen

In der Praxis werden zunehmend fest am Straßen- oder Eisenbahnfahrzeug angebrachte,

batteriebetriebene Einrichtungen zur Handhabung der Ladung am Bestimmungsort verwendet (z. B. Ladelifte, Kräne oder Pumpen). Der Internationale Verband der Karosserie- und Anhängerbauindustrie (CLCCR) fragte, ob die Freistellung nach Unterabschnitt 1.1.3.7 a) RID/ADR für Einrichtungen zur Speicherung und Erzeugung elektrischer Energie auch auf solche Systeme anwendbar ist.

Ein Vergleich des Wortlauts der Freistellung nach Unterabschnitt 1.1.3.7 a) RID/ADR mit den Freistellungen für Gase oder flüssige Brennstoffe, die ebenfalls zum Betrieb von Einrichtungen in Straßen- oder Eisenbahnfahrzeugen verwendet werden, zeigt, dass letztere ausdrücklich eine

Einrichtung nennen, „die während der Beförderung verwendet wird oder für die Verwendung während der Beförderung bestimmt ist“. Genau diese Formulierung fehlt in Unterabschnitt 1.1.3.7 a) RID/ADR, was einen Interpretationsspielraum eröffnet.

Während einige Delegationen die Anwendbarkeit der Freistellung nach Unterabschnitt 1.1.3.7 a) RID/ADR auch auf Einrichtungen, die erst am Bestimmungsort verwendet werden, bejahten, warnten andere vor einer zu weiten Auslegung. Breite Einigkeit bestand jedoch darin, dass der Wortlaut präzisiert werden soll, um Auslegungskonflikte zu vermeiden. Die Gemeinsame Tagung empfahl, die Frage an die neue informelle Arbeitsgruppe für Batterien des

UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter zu übergeben.

Nächste Tagung

Die nächste Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung findet vom 24. bis 27. März 2026 in Bern statt. Es wird die erste Tagung des Bienniums 2026/2027 sein. Behandelt werden vor allem neue Anträge für die Ausgaben 2029 des RID, des ADR und des ADN; zudem werden kleinere Korrekturen an den bereits angenommenen Texten für die Ausgaben 2027 des RID, des ADR und des ADN vorgenommen.

Jochen Conrad
Katarina Burkhard

ERGEBNISSE DER 19. TAGUNG DER STÄNDIGEN ARBEITSGRUPPE DES RID-FACHAUSSCHUSSES

Luxemburg, 18. bis 21. November 2025

Die 19. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses fand vom 18. bis 21. November 2025 auf Einladung des Großherzogtums Luxemburg in dessen Hauptstadt Luxemburg statt. An den Arbeiten beteiligten sich 17 RID-Vertragsstaaten, die Europäische Union, vertreten durch die Europäische Kommission und die Eisenbahngagentur der Europäischen Union (ERA), sowie zwei internationale Verbände. Eröffnet wurde die Sitzung mit einer Videobotschaft der luxemburgischen Ministerin für Mobilität und Öffentliche Arbeiten, Frau Yuriko Backes.

Die Tagung bildete den Abschluss des Bienniums 2024/2025 und war zugleich die letzte Gelegenheit in diesem Arbeitszyklus, Anträge für die Ausgabe 2027 des RID zu beraten.

Bereits im Vorfeld der Tagung wurde mit der Vorsitzenden und dem stellvertretenden Vorsitzenden sowie mit dem Vorsitzenden der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ vereinbart, die Arbeiten der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“ aus Zeit- und Kostengründen direkt in die Beratungen der Ständigen Arbeitsgruppe zu integrieren.

Ergebnisse aus dem Themenbereich der Arbeitsgruppe „Tank- und Fahrzeugtechnik“

Besonders große

Tankcontainer – Lastannahmen gemäß Absatz 6.8.2.1.2 RID

Die Ständige Arbeitsgruppe hat für Tankcontainer eine klarstellende Bemerkung zum Absatz 6.8.2.1.2 beschlossen. Damit wird eindeutig festgehalten, dass sich die in diesem Absatz genannten Lastannahmen für Tankcontainer im Eisenbahnverkehr auf Beförderungen mit Rangierbeschränkungen beziehen, wie sie für Tragwagen der Kategorie F-II in der Norm EN 12663 definiert sind.

In der Diskussion wurde zudem bestätigt, dass für eine uneingeschränkte Rangierfähigkeit von Tragwagen mit besonders großen Tankcontainern (z. B. Rangieren über den Ablaufberg) perspektivisch eine eigene Kategorie für besonders große Tankcontainer erforderlich wäre. In diesem Fall müssten jedoch auch Containertragwagen der Kategorie F-I gemäß der Norm EN 12663 eingesetzt werden. Eine weitergehende Anpassung der Vorschriften kann nach Abschluss möglicher zukünftiger Arbeiten zur Definition einer neuen Tragwagen-Kategorie erneut beraten werden.

Maßnahmen des Explosionsschutzes an Wagen mit elektrischer Ausrüstung (z. B. DAK)

Vor dem Hintergrund der Einführung der digitalen automatischen Kupplung (DAK) –

einschließlich einer durchgehenden 400°V-Wechselstromleitung im Zugverband sowie zusätzlicher 48°V-Gleichstrombatterien für den Betrieb der DAK und möglicher Sensorik am Wagen – hat die Ständige Arbeitsgruppe den Bedarf besonderer Explosionsschutzmaßnahmen beim Befahren potenziell explosionsfähiger Bereiche (z. B. Verladestellen) bestätigt.

Im Ergebnis bestand Einigkeit, dass konkrete Anforderungen einem Ansatz über eine getrennte ATEX-Zulassung¹ der Wagen vorzuziehen sind. Als fachlicher Referenzrahmen wurden dabei die im ADR etablierten einschlägigen Vorschriften genannt.

Mit Blick auf die geplante Überführung wagentechnischer RID-Vorschriften in die Einheitliche technische Vorschrift zum Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ (ETV WAG) im Rahmen des COTIF und in die Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Güterwagen“ (TSI WAG) nach dem Recht der Europäischen Union wurde zudem festgehalten, dass die zu entwickelnden Anforderungen vorzugsweise dort verankert werden sollten. Als nächster Schritt sagte die ERA zu, wie in der Vergangenheit eine Arbeitsgruppe zu organisieren, um das Thema gemeinsam mit Expertinnen und Experten für das RID sowie für die technische Interoperabilität vertieft zu analysieren. Als Arbeitsaufträge wurden benannt: Prüfung der ATEX-Richtlinie 2014/34/EU hinsichtlich ihrer

¹ Zulassung gemäß Richtlinie 2014/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für Geräte und Schutzsysteme zur bestimmungsgemäßen Verwendung in explosionsgefährdeten Bereichen (ATEX-Richtlinie 2014/34/EU).

Anwendbarkeit auf Gefahrgutwagen, Bewertung einschlägiger ADR-Vorschriften zur Übertragbarkeit auf Eisenbahnfahrzeuge, Berücksichtigung einer breiten Palette elektrischer Anwendungen (nicht nur DAK) sowie Klärung, ob für bestimmte Güter im RID besondere Explosionsschutzmaßnahmen erforderlich sind.

Sonstige Ergebnisse der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses

Genehmigung der in den Jahren 2023 bis 2025 für die Ausgabe 2027 des RID angenommenen Texte

Die Ständige Arbeitsgruppe genehmigte ein vom Sekretariat vorbereitetes Dokument, das alle von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2024 und 2025 sowie von der Ständigen Arbeitsgruppe in den Jahren 2023 und 2024 angenommenen Texte enthält. Darüber hinaus übernahm sie alle zusätzlichen Änderungen, die von der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) der UNECE im Mai und November 2025 für das ADR angenommen worden waren, soweit diese für den Eisenbahnverkehr relevant sind.

Da einige Änderungsentwürfe der letzten Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (Genf, 17. bis 25. September 2025) in eckigen Klammern belassen wurden, wurde vereinbart, diese nach Bestätigung durch die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (Bern, 24. bis 27. März 2026) bei der 20. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe (Bern, 27. und 28. Mai 2026) abschließend zu prüfen.

Überführung wagentechnischer Vorschriften vom RID in die ETV/TSI

Änderung der TSI WAG und der ETV WAG

Die ERA informierte die Ständige Arbeitsgruppe über die Veröffentlichung der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2064 vom 14. Oktober 2025 zur Änderung der TSI WAG. Diese Durchführungsverordnung regelt unter anderem die Überführung fahrzeugtechnischer Anforderungen aus dem RID in die TSI WAG.

Das Sekretariat erklärte seinerseits, dass die parallele Überführung in die ETV WAG noch der Bestätigung durch den Fachausschuss für technische Fragen der OTIF im Juni 2026 bedarf und die Notifizierung der Änderungen für die Ausgabe 2027 des RID hiervon abhängt.

WE-Kennzeichen

Zum neuen Unterabschnitt 7.1.2.3 wurde beschlossen, die Kennzeichnung der Wagen mit den alphanumerischen Codes der Sondervorschriften für die Wagenausrüstung (WE) zu präzisieren und bezüglich der Darstellung auf die ETV WAG zu verweisen. Zusätzlich wurde eine Fußnote beschlossen, die auf die spezifische Übergangsregelung (Tabelle A.2, Anhang A der ETV WAG) aufmerksam macht.

Notwendige Anpassungen der 2023 beschlossenen Änderungen

Im Zuge der Überführung

fahrzeugtechnischer Anforderungen aus dem RID in die ETV/TSI wurde als Kernproblem identifiziert, dass sich die Umstellung von TE-Kennzeichen (TE 22/TE 25)² auf WE-Kennzeichen³ in der Praxis über einen langen Übergangszeitraum erstrecken wird. Dies beruht auf folgenden Umständen:

- Die neuen WE-Kennzeichen sind nur an Kesselwagen anzubringen, die ab dem 1. Januar 2027 auf der Grundlage von nach dem 31. Dezember 2026 erteilten Bauartzulassungen gebaut werden.
- Kesselwagen haben eine geschätzte Lebensdauer von 40 Jahren.
- Bis zum 31. Dezember 2032 können Kesselwagen noch auf der Grundlage von bis zum 31. Dezember 2026 erteilten Bauartzulassungen gebaut werden, auf deren Tanks die Sondervorschriften TE 22 und TE 25 anzugeben wären.

Vor diesem Hintergrund wurden verschiedene Übergangslösungen intensiv diskutiert. Unter anderem ging es dabei um die Frage, ob die Bedeutung der bisherigen TE-Sondervorschriften für bestehende Kesselwagen sowie für Kesselwagen, die vor dem 1. Januar 2033 auf der Grundlage von vor dem 31. Dezember 2026 erteilten Zulassungen gebaut werden, weiterhin leicht auffindbar bleiben muss.

Die Ständige Arbeitsgruppe verständigte sich auf zwei allgemeine Übergangsvorschriften, die in eckigen Klammern belassen

² Die mit den Buchstaben „TE“ beginnenden alphanumerischen Codes beziehen sich auf die Sondervorschriften für die Ausrüstung von RID-Tanks. Im RID 2025 enthält die Sondervorschrift „TE 22“ Anforderungen an Energie-verzehrelemente, und die Sondervorschrift „TE 25“ beschreibt Maßnahmen zur Verhinderung von Überpufferungen sowie zur Begrenzung der durch Überpufferungen verursachten Schäden.

³ Die mit den Buchstaben „WE“ beginnenden alphanumerischen Codes beziehen sich auf die Sondervorschriften für die Wagenausrüstung, die neu in die Ausgabe RID 2027 aufgenommen werden sollen. Die Sondervorschriften für die Wagenausrüstung werden nur Schutzziele enthalten und hinsichtlich der detaillierten fahrzeugtechnischen Anforderungen auf die ETV/TSI verweisen.

wurden: für Kesselwagen in Abschnitt 1.6.3 sowie zusätzlich für alle anderen Wagen in einem neuen Abschnitt 1.6.5. Diese sollen die Weiterverwendung von Kesselwagen und Wagen ermöglichen, die vor dem 1. Januar 2033 auf der Grundlage von vor dem 31. Dezember 2026 erteilten Zulassungen gebaut wurden und die nicht mit einem WE-Kennzeichen gekennzeichnet sind.

Zur Qualitätsverbesserung der verabschiedeten Texte und zur Frage, wie der Inhalt der Sondervorschriften TE 22 und TE 25 a), d), e) weiterhin im Regelwerk abgebildet werden kann, wurde die Einberufung einer informellen Arbeitsgruppe Anfang 2026 beschlossen.

Aktualisierung des Handbuchs RID

Im Zusammenhang mit der Überführung der fahrzeugtechnischen Anforderungen aus dem RID in die ETV/TSI hat die Ständige Arbeitsgruppe Änderungen am Handbuch RID empfohlen. Kern der Anpassung ist eine aktualisierte Darstellung, die erläutert, dass die detaillierten technischen Wagenanforderungen ab dem 1. Januar 2027 nicht mehr im RID selbst enthalten sind, sondern in den ETV/TSI WAG geregelt werden, und dass das RID künftig vor allem Schutzziele mit Verweisen auf diese Regelwerke enthält.

Zur besseren Anwendbarkeit wurde außerdem die Aufnahme einer Konkordanztafel beschlossen, die auf der Website der OTIF veröffentlicht werden soll. Mit ihr soll nachvollzogen werden können, wo

Vorschriften aus dem RID 2025 im RID 2027 bzw. in Anhang I der ETV/TSI WAG wiederzufinden sind.

Funkenschutzeinrichtungen

Die Ständige Arbeitsgruppe beschloss, die RID-Vorschriften zu Funkenschutzeinrichtungen an Wagen an die neuen technischen Anforderungen der TSI WAG anzubinden. Hintergrund ist, dass mit der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2064 (Änderung der TSI WAG) konkrete technische Anforderungen an Funkenfänger eingeführt wurden. Die in den Sondervorschriften W 2⁴ und W 8⁵ geforderten Funkenschutzeinrichtungen müssen künftig über die neue Sondervorschrift für die Wagenausrüstung WE 6⁶ den Anforderungen der ETV/TSI WAG entsprechen.

Verwendung des Begriffs „Fahrzeug“ im RID

Die Ständige Arbeitsgruppe befasste sich mit der uneinheitlichen Verwendung des Begriffs „Fahrzeug“ im RID. Hintergrund ist, dass der Begriff „Fahrzeug“ je nach Kontext Eisenbahn- und/oder Straßenfahrzeuge bezeichnet, was in der Praxis zu Auslegungsproblemen führen kann. Auf der Grundlage eines vom Sekretariat vorbereiteten Dokuments, das die Fundstellen systematisch erfasste und für jede Stelle konkrete Klarstellungen vorschlug, einigte sich die Ständige Arbeitsgruppe auf ein Bündel präzisierender Änderungen, das dem RID-Fachausschuss zur Annahme vorgelegt wird. So

soll beispielsweise der Begriff „Fahrzeug“ an allen Stellen, an denen er im Sinne des ADR verwendet wird, durch den im RID definierten Begriff „Straßenfahrzeug“ ersetzt werden. Hingegen werden überall dort, wo der Begriff „Fahrzeug“ sowohl Eisenbahn- als auch Straßenfahrzeuge umfassen soll, beide Arten von Fahrzeugen explizit erwähnt.

Sicherheitsmaßnahmen für die Beförderung von Ammoniak

Auf der Grundlage eines von den Niederlanden eingereichten Dokuments und vor dem Hintergrund eines schweren Entgleisungsunfalls am 25. Dezember 2022 in Serbien, bei dem infolge der Beschädigung einer hervorstehenden Mannlochabdeckung Ammoniak austrat, befasste sich die Ständige Arbeitsgruppe mit Sicherheitsmaßnahmen bei der Beförderung von Ammoniak. Das niederländische Dokument hob hervor, dass der Produktaustritt wahrscheinlich hätte verhindert werden können, wenn der Mannlochdeckel des Kesselwagens versenkt ausgeführt gewesen wäre oder über die Oberfläche der Schrauben hinausgeragt hätte.

In den Diskussionen wurde deutlich, dass bereits verschiedene technische Lösungen existieren (z. B. abgesenkte Domdeckel oder Domdeckel mit abgesenkten Muttern). Zugleich sollte geprüft werden, ob ergänzende Vorschriften zweckmäßig wären, und zwar nicht nur für Ammoniak, sondern gegebenenfalls auch für andere

⁴ „W 2“ ist eine Sondervorschrift für die Beförderung von Stoffen und Gegenständen der Klasse 1 in Versandstücken. Gemäss RID 2025 müssen für die Beförderung von Stoffen und Gegenständen der Unterklassen 1.1, 1.2, 1.3, 1.5 und 1.6 Wagen mit ordnungsgemäßen Funkenschutzeinrichtungen verwendet werden.

⁵ „W 8“ ist eine Sondervorschrift für die Beförderung von Versandstücken, die mit einem zusätzlichen Zettel nach Muster 1 (explosive Eigenschaften) versehen sind. Für diese Beförderung dürfen nur Wagen mit ordnungsgemäßen Funkenschutzeinrichtungen verwendet werden.

⁶ Die neu in das RID 2027 aufzunehmende Sondervorschrift für die Wagenausrüstung „WE 6“ wird hinsichtlich der Anforderungen an Funkenfänger, mit denen ein Wagen ausgerüstet sein muss, auf die Vorschriften der ETV WAG Anhang I Abschnitt B verweisen.

giftige und ätzende Gase. Angesichts möglicher Auswirkungen auf andere Tankausrüstungen (z. B. Sicherheitsventile) sowie der Notwendigkeit einer kohärenten Behandlung von Kesselwagen, Tankcontainern und Tankfahrzeugen empfahl die Arbeitsgruppe, die weitere Diskussion im Rahmen der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zu führen. Die Niederlande kündigten an, ihren Vorschlag auf Grundlage der eingegangenen Kommentare zu überarbeiten.

Rückstände an der Außenseite des Tanks während der Beförderung

Die Ständige Arbeitsgruppe befasste sich mit der Frage, wie die RID-Vorschriften zu Rückständen des Füllguts an der Außenseite von Tanks in der Praxis auszulegen sind. Auslöser war ein niederländischer Bericht über eine zunehmende Zahl von Fällen, in denen beförderte Stoffe (z. B. Schweröl) als Anhaftungen oder Leckagereste an Ketten, Ventilen und an der Außenseite von Kesselwagen festgestellt wurden. Die Niederlande baten um Bestätigung ihrer Auslegung der Absätze 4.3.2.4.1 und 4.3.2.3.5, wonach das Vorhandensein des beförderten Stoffes an der Außenseite des Tanks während der Beförderung als Nichtübereinstimmung mit dem RID zu werten ist.

In der Diskussion zeigte sich, dass die Behördenpraxis europaweit nicht einheitlich ist. Einige Delegationen bestätigten grundsätzlich die niederländische Auslegung und berichteten, dass entsprechend verunreinigte Wagen vor der Weiterfahrt einer Reinigung zu unterziehen sind. Andere Delegationen betonten die Notwendigkeit einer Einzelfallbeurteilung, insbesondere bei Stoffen wie Schweröl (Unterscheidung zwischen alten verfestigten und frischen öligen Rückständen). Dabei

wurde hervorgehoben, dass der RID-Wortlaut ausdrücklich auf „gefährliche Rückstände“ abstellt und damit nicht jede Anhaftung des Füllguts erfasst. Maßgeblich ist demnach, ob eine Gefahr für Personen, Sachen oder die Umwelt besteht oder sicherheitsrelevante Einrichtungen beeinträchtigt werden.

Zudem wurden die technische Unvermeidbarkeit bestimmter Anhaftungen in der Praxis sowie die Verantwortung der Beteiligten in der Transportkette (insbesondere Befüller und übernehmende Bahn) angesprochen. Zusammenfassend stellte die Ständige Arbeitsgruppe fest, dass gefährliche Rückstände als Verstoß zu werten sind, die Bewertung jedoch häufig fallweise erfolgen muss. Eine bessere Kommunikation sowie eine systematische Meldung von Mängeln an die Befüller wurden als wichtig erachtet, um mögliche strukturelle Probleme erkennen zu können.

Unfall in Hustopeče nad Bečvou

Die Ständige Arbeitsgruppe nahm einen Zwischenbericht der Tschechischen Republik zu dem schweren Unfall vom 28. Februar 2025 im Bahnhof Hustopeče nad Bečvou zur Kenntnis. Dabei entgleiste ein Güterzug und 17 Kesselwagen mit insgesamt über 1000 Tonnen Benzen gerieten in Brand. Es gab keine Verletzten, jedoch entstand ein Sach- und Umweltschaden von voraussichtlich mehr als 20 Millionen Euro, wobei ein großer Teil auf die Beseitigung von Umweltschäden entfiel.

In der Diskussion wurde angeregt, bis zur flächendeckenden Einführung technischer Zugsicherungssysteme (z. B. ETCS) auch betriebliche Vorschriften zu prüfen. Dies betrifft insbesondere die Vermeidung möglicher Ablenkungen des

Triebfahrzeugführers durch mitfahrendes Personal sowie die Sicherstellung, dass Informationen über Arbeiten an der Strecke und Geschwindigkeitsbeschränkungen frühzeitig vorliegen. Die Ständige Arbeitsgruppe vereinbarte, das Thema erneut aufzugreifen, sobald ein Abschlussbericht verfügbar ist.

Verschiedenes

Nationale Übersetzungen des RID

Das Sekretariat erinnerte die RID-Vertragsstaaten erneut daran, ihm einen Link zu ihrer nationalen Übersetzung des RID zu übermitteln, damit dieser auf der Website der OTIF veröffentlicht werden kann. Belgien, Dänemark, Finnland, Lettland, die Niederlande, Schweden, die Slowakei, Spanien, die Tschechische Republik und Ungarn haben diese Links bereits zur Verfügung gestellt. Sie sind auf der Website der OTIF unter [Rechtstexte > Gefährliche Güter – RID](#) veröffentlicht.

Nächste Tagung

Die 20. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird am 27. und 28. Mai 2026 in Bern stattfinden. Bei dieser Tagung können nur noch geringfügige Korrekturen an bereits getroffenen Beschlüssen für die Ausgabe 2027 des RID vorgenommen sowie die letzten Entscheidungen der Gemeinsamen Tagung (Bern, 24. bis 27. März 2026) berücksichtigt werden. Im Anschluss an die Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe wird am Nachmittag des 28. Mai 2026 die 59. Tagung des RID-Fachausschusses abgehalten, bei der alle Änderungen, die am 1. Januar 2027 in Kraft treten, formell verabschiedet werden.

Katarina Burkhard

VERANSTALTUNGSKALENDER 2026

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
24.–27. März	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung	UNECE	Bern - Schweiz
14. April	3. Tagung der Aufsichtsbehörde		Bern - Schweiz
19.–20. Mai	142. Tagung des Verwaltungsausschusses		Bern - Schweiz
27.–28. Mai	20. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses		Bern - Schweiz
28. Mai	59. Tagung des RID-Fachausschusses		Bern - Schweiz
9. Juni	18. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen		Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)
10.–11. Juni	58. Tagung der Arbeitsgruppe WG TECH		Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)
23.–24. Juni	9. Tagung der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit		Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2026

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
26. März	Ausschuss CIM	CIT	Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)
5.–8. Mai	119. Tagung der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter, WP.15	UNECE	Genf - Schweiz
6.–8. Mai	Internationalen Transportforum – Gipfel 2026	ITF - OECD	Leipzig - Deutschland
19.–22. Mai	Zeitweilige Arbeitsgruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen
20.–21. Mai	Arbeitsgruppe CIV	CIT	Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)
24.–25. Juni	Ausschuss für Eisenbahinteroperabilität und -sicherheit (RISC)	Europäische Kommission	Brüssel - Belgien



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!

© 2026 OTIF. Dieses Werk steht unter der [Lizenz CC BY](#).

Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Bern

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

