



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. 2/2026

Zeitschrift für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

NEWS OTIF

- 3 Zusammenarbeit zwischen OTIF und UIC: Prioritäten und Perspektiven
- 4 Höflichkeitsbesuch: Polen
- 4 Höflichkeitsbesuch: Spanien
- 5 Aufsichtsbehörde
- 6 OTIF-Rundtisch: Austausch über die Haftung bei durch Eisenbahnfahrzeuge verursachte Schäden
- 7 Gipfel des Weltverkehrsforums 2026: « *Funding Resilient Transport* »
- 8 Treffen zwischen der OTIF und der Eisenbahnagentur der EU in Valenciennes
- 8 Aufruf zur Abordnung von Sachverständigen

ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT GEFÄHRLICHE GÜTER

- 9 67. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
- 14 Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung

VERANSTALTUNGSKALENDER

VORWORT

Liebe Leserinnen und Leser,

diese zweite Ausgabe der Zeitschrift 2026 widmet sich einer einfachen, aber grundlegenden Frage: Wie kann das internationale Eisenbahnrecht in einem sich rasch wandelnden Sektor weiterhin praxisnah bleiben? Die Antwort liegt in der kontinuierlichen und vorausschauenden Arbeit, die rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen an die aktuellen Anforderungen anzupassen – und darin, den Akteuren des Sektors ein offenes Ohr zu leihen.

Mehrere Beiträge dieser Ausgabe zeigen, dass Zusammenarbeit ihren größten Nutzen entfaltet, wenn sie konkrete Ergebnisse hervorbringt. Dies gilt beispielsweise für das Treffen zwischen OTIF und UIC, bei dem Themen im Mittelpunkt standen, die für Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber von unmittelbarer Bedeutung sind: Interoperabilität, Normung, Sicherheit, Terminologie, Aus- und Weiterbildung, Güterverkehrskorridore, Ladungssicherung sowie die Digitalisierung von Beförderungsdokumenten. Der Besuch bei der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) in Valenciennes verfolgten ein ähnliches Ziel, wenn auch aus anderem Blickwinkel. Die Gespräche drehten sich unter anderem um die technische Interoperabilität, die Rolle der Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF, die Eisenbahnnetze mit einer Spurweite von 1 520 mm sowie um mögliche Schienenverbindungen zwischen Europa und der Golfregion. All diese Themen betreffen die praktische Herausforderung, unterschiedliche Systeme besser miteinander zu verknüpfen und aufeinander abzustimmen.

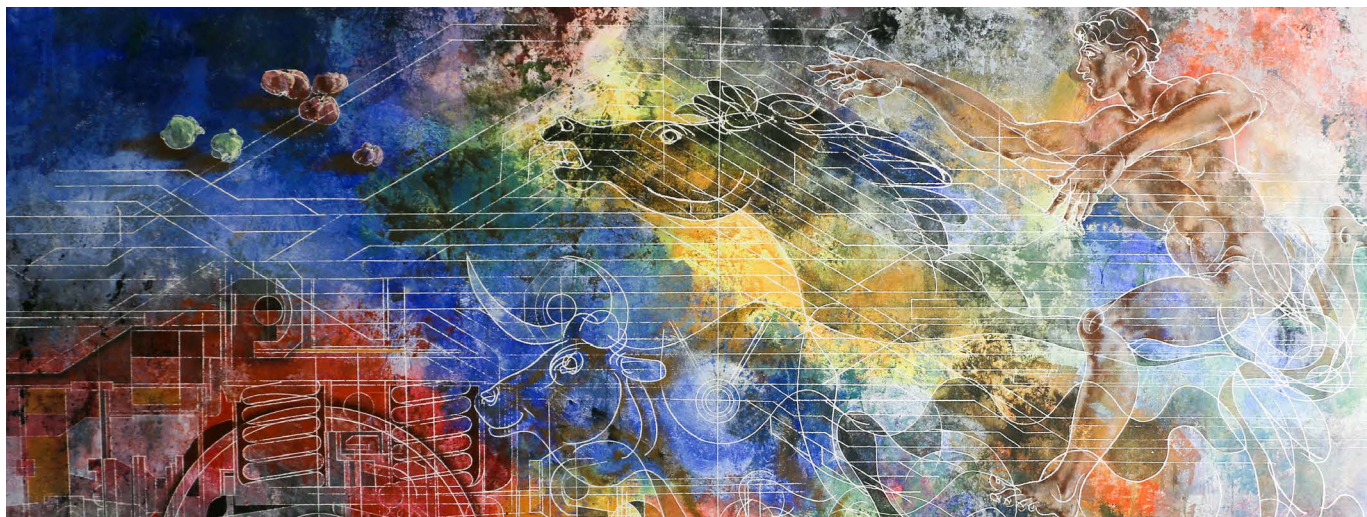
Diese Ausgabe spiegelt auch das wiedererwachte Interesse an der praktischen Anwendung des OTIF-Rechts wider. Der Rundtisch zur Haftung für durch Eisenbahnfahrzeuge verursachte Schäden befasste sich mit Artikel 7 der Einheitlichen CUV-Regeln, einer Bestimmung, deren Bedeutung insbesondere dort deutlich wird, wo rechtliche Verantwortung, Instandhaltung, Betrieb und Vertragspraxis bei einem konkreten Schadensfall aufeinandertreffen. Austausch dieser Art ist gerade deshalb nützlich, weil er nicht von einer vorgefertigten Schlussfolgerung ausgeht. Er ermöglicht es dem Sekretariat, den Mitgliedstaaten und dem Sektor zu prüfen, ob die bestehenden Vorschriften ausreichend klar sind und ob weiterer Handlungsbedarf besteht.

Der Beitrag über die Beförderung gefährlicher Güter verdeutlicht zudem, wie sehr die Sicherheit von kontinuierlicher und sorgfältiger Facharbeit abhängt. Themen wie Klassifizierung, Tanks, Verpackungen, Batterien und Übergangsvorschriften erfordern ein hohes Maß an Fachwissen und sind unerlässlich, um die Sicherheit beim Gefahrguttransport auf der Schiene zu gewährleisten und die Vorschriften mit denen anderer Verkehrsträger in Einklang zu bringen.

Über die bloßen Aktivitäten hinaus ist es der Begriff der Anpassung, der sich wie ein roter Faden durch diese neue Ausgabe zieht: die Anpassung der Rechtsinstrumente an die Praxis, der technischen Vorschriften an die operativen Erfordernisse und der internationalen Zusammenarbeit an die neuen Gegebenheiten.

Aleksandr Kuzmenko

Generalsekretär



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

ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN OTIF UND UIC: PRIORITÄTEN UND PERSPEKTIVEN

Am 11. März 2026 fand am Sitz der UIC in Paris ein bilaterales Treffen zwischen der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) und dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) statt. Dieses Treffen, das gemeinsam auf der Grundlage einer im Voraus vereinbarten Tagesordnung organisiert wurde, bot Gelegenheit, zahlreiche Themen von gemeinsamem Interesse zu erörtern.

An dem Treffen nahmen der Generalsekretär der OTIF, Aleksandr Kuzmenko, und der Generaldirektor der UIC, François

Davenne, in Begleitung ihrer jeweiligen Teams teil.

Die Gespräche begannen mit einführenden Präsentationen. Der Generalsekretär der OTIF betonte die Bedeutung der Einbindung des Sektors und der Eisenbahnunternehmen in die Arbeit der Organisation, während der Generaldirektor der UIC seinerseits die Bemühungen hervorhob, die Beziehungen zu den Mitgliedern weiter zu vertiefen und deren technischen Bedürfnissen gerecht zu werden. Im weiteren Verlauf wurden die jeweiligen Strategien, Arbeitsprogramme und

Prioritäten vorgestellt und diskutiert. Besonderes Augenmerk galt den aktuellen Entwicklungen im Bereich der Normung, insbesondere dem Übergang von den bisherigen UIC-Merkblättern zu den „*International Railway Solutions*“ (IRS).

Anschließend drehten sich die Gespräche um Eisenbahnsysteme, insbesondere um Interoperabilität und Normung. Die Bedeutung der Zusammenarbeit mit internationalen Normungsgremien wurde ebenso hervorgehoben wie die Notwendigkeit, weltweit geeignete Lösungen zu entwickeln. Weitere Themen waren Sicherheit, Terminologie, Ausbildung sowie die Herausforderungen bei der Integration verschiedener Eisenbahnsysteme, auch in außereuropäischen Kontexten.

Auch Fragen der Interessenvertretung nahmen einen wichtigen Platz in den Gesprächen ein.

Die OTIF stellte ihre Prioritäten im Hinblick auf die geografische Erweiterung ihrer Mitgliedschaft sowie die Umsetzung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vor. Die UIC präsentierte ihrerseits ihre strategischen Schwerpunkte im Bereich der Interessenvertretung, insbesondere mit Blick auf die Mobilisierung von Klimafinanzierungen und die Stärkung der Resilienz gegenüber den Auswirkungen des Klimawandels.

Darüber hinaus wurden operative Themen, insbesondere im Güterverkehr, erörtert. Im Mittelpunkt der Diskussionen standen Fragen der Ladungssicherheit, der Digitalisierung von Beförderungspapiere sowie



des Ausbaus internationaler Eisenbahnkorridore und der Herausforderungen im Zusammenhang mit der Infrastrukturkapazität. Eine verstärkte internationale Koordinierung zur Erleichterung des grenzüberschreitenden

Schienenverkehrs bleibt von zentraler Bedeutung.

Das Treffen ermöglichte einen offenen und konstruktiven Austausch über ein breites Spektrum von Themen. Es diente der Stärkung der

Zusammenarbeit zwischen OTIF und UIC, der Festigung bestehender Beziehungen und der Förderung neuer Kontakte. Beide Organisationen bekundeten ihr Interesse an regelmäßigen Treffen dieser Art.

HÖFLICHKEITSBESUCH: POLEN

Am 30. März 2026 stattete Seine Exzellenz Marek Prawda, kürzlich zum bevollmächtigten Minister und kommissarischen Geschäftsträger der Botschaft der Republik Polen ernannt, dem Generalsekretär der OTIF, Aleksandr Kuzmenko, einen Antrittsbesuch ab.

Prawda und Kuzmenko sprachen insbesondere über aktuelle Herausforderungen, die Entwicklungsperspektiven des internationalen Schienenverkehrs sowie über die Umsetzung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr

(COTIF) und die Rolle der OTIF. Der Generalsekretär dankt Herrn

Prawda für seinen Besuch und den Gedankenaustausch.



HÖFLICHKEITSBESUCH: SPANIEN

Am Donnerstag, dem 2. April 2026, stattete Seine Exzellenz Enrique Mora Benavente, Botschafter Spaniens in der Schweiz, der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) an ihrem Sitz in Bern einen Antrittsbesuch ab.

Mora Benavente, der kürzlich als Nachfolger von Frau Nuño zum Ständigen Vertreter Spaniens bei der OTIF ernannt wurde, traf sich mit Herrn Kuzmenko, dem Generalsekretär der Organisation.

Anlässlich dieses Höflichkeitsbesuchs begrüßte

der Generalsekretär der OTIF die Ernennung von Botschafter Mora Benavente, die die Fortführung eines kontinuierlichen und direkten Austauschs zwischen Spanien und

der OTIF gewährleistet. Der Generalsekretär der OTIF versichert Herrn Mora Benavente erneut seiner ausgezeichneten Hochachtung.



AUFSICHTSBEHÖRDE

Die durch das Protokoll von Luxemburg geschaffene Aufsichtsbehörde trat am 14. April 2026 am Sitz der OTIF in Bern zu ihrer 3. Tagung zusammen.

Die OTIF stellt das Sekretariat der Aufsichtsbehörde, welche die Umsetzung des Protokolls von Luxemburg und damit die Einrichtung, den Betrieb und die Führung des Internationalen Registers für rollendes Eisenbahnmaterial überwacht.

Am 14. April 2026 wurde die OTIF durch ihren Generalsekretär, Aleksandr Kuzmenko, vertreten. Unter dem Vorsitz Spaniens in Person von Teresa Rodríguez de las Heras Ballell traf die Aufsichtsbehörde wichtige Entscheidungen zu ihrer

Arbeitsweise. Insbesondere verabschiedete sie ihre neue Geschäftsordnung.

Das Eisenbahnprotokoll von Luxemburg

Das Eisenbahnprotokoll von Luxemburg vom 26. Februar 2007 ist das Ergebnis zahlreicher Treffen unter der Leitung des Internationalen Instituts für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT). Ausgangspunkt des Protokolls ist der Erfolg des Übereinkommens von Kapstadt über internationale Sicherungsrechte an beweglicher Ausrüstung und ganz besonders seines Protokolls über Luftfahrtausrüstung. Das Eisenbahnprotokoll beinhaltet ein neues Rechtsregime für die

Anerkennung und Ausübung der Sicherungsrechte der Verleiher, Leasinggeber und Vorbehaltsverkäufer, wenn rollendes Eisenbahnmaterial mit einem solchen Sicherungsrecht belastet ist. Angesichts der zunehmenden privaten Finanzierung von Rollmaterial und des Fehlens internationaler Regeln sind Fragen der Eigentumsrechte an rollendem Eisenbahnmaterial von entscheidender Bedeutung. Das Protokoll von Luxemburg bietet eine Lösung: den ersten detaillierten Rechtsrahmen für den Schutz von Eigentümern und Finanziers von Rollmaterial, das über Rechtsprechungsgrenzen hinweg verkehrt.



OTIF-RUNDTISCH: AUSTAUSCH ÜBER DIE HAFTUNG BEI DURCH EISENBAHNFahrzeuge VERURSACHTE SCHÄDEN

Am 15. April 2026 veranstaltete die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) einen Online-Rundtisch zum Thema Haftung für durch Eisenbahnfahrzeuge verursachte Schäden, die in Artikel 7 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (CUV) geregelt ist.

Mehr als 60 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus den Mitgliedstaaten der Organisation, dem Eisenbahnsektor und anderen Interessengruppen nahmen an dieser interaktiven Sitzung teil.

Diese Veranstaltung war Teil einer neuen Reihe von „OTIF-Roundtables“, die als informelle, zugängliche und dynamische Diskussionsforen konzipiert sind. Sie sollen den Dialog fördern, praktisches Wissen zusammentragen und das Verständnis des internationalen Eisenbahnrechts vertiefen, um Lösungen zu entwickeln, die den aktuellen Herausforderungen gerecht werden.

Zielsetzung des Rundtisches vom 15. April war in erster Linie ein besseres Verständnis der konkreten Anwendung von Artikel 7 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV in der Praxis. Das Sekretariat der OTIF ist bestrebt, Erfahrungsberichte zu sammeln, um den Mitgliedstaaten im Hinblick auf mögliche Änderungen dieser Bestimmung Klarheit zu verschaffen.

Als Diskussionsgrundlage wurden den Teilnehmerinnen und Teilnehmern von der Abteilung Recht und äußere Angelegenheiten des Sekretariats der OTIF mehrere fiktive Szenarien vorgelegt. Diese Fallbeispiele betrafen verschiedene Unfallsituationen, an

denen zwischen verschiedenen Mitgliedstaaten der OTIF verkehrende Güterzüge beteiligt waren. Sie veranschaulichten insbesondere Fälle von Fahrfehlern (wie die Nichtbeachtung eines Haltesignals) sowie verborgene Sachmängel, Kombinationen von Ursachen oder auch Probleme im Zusammenhang mit der Instandhaltung und der technischen Weiterentwicklung der Ausrüstung.

Ausgehend von diesen Szenarien konzentrierten sich die Diskussionen auf zentrale Fragen wie die Feststellung der Verantwortlichkeiten zwischen den Vertragsparteien, die Verteilung der Beweislast, die Rolle der Vertragsbeziehungen sowie die Verknüpfung zwischen internationalen rechtlichen und vertraglichen Rahmenwerken (insbesondere CUV und Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen „AVV“).

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden zudem gebeten, diese Situationen mit Fällen zu vergleichen, die unter ausschließlich nationales Recht fallende inländische Verkehrsdienste betreffen, um die Besonderheiten des internationalen Rahmens besser zu erfassen.

Der rege und vielschichtige Austausch verdeutlichte die Komplexität der in der Praxis auftretenden Situationen sowie die Notwendigkeit eines gemeinsamen Verständnisses der geltenden Regeln. Der Rundtisch trug somit zum kollektiven Reflexionsprozess bei und legte den Grundstein für künftige Arbeiten zur Weiterentwicklung von Artikel 7 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV.

Das Sekretariat dankt allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern für den gelungenen Rundtisch,

Roundtable



- P** *Promote engagement*
[Engagement fördern]
- R** *Reflect*
[Reflektieren]
- O** *Open dialogue*
[Offenen Dialog fördern]
- G** *Gather knowledge*
[Wissen sammeln]
- R** *Raise questions*
[Fragen aufwerfen]
- E** *Enrich understanding*
[Verständnis vertiefen]
- S** *Shape solutions*
[Lösungen entwickeln]
- S** *Strengthen international railway law*
[Internationales Eisenbahnrecht stärken]

GIPFEL DES WELTVERKEHRSFORUMS 2026: « *FUNDING RESILIENT TRANSPORT* »

Vom 6. bis 8. Mai fand in Leipzig, Deutschland, der Gipfel 2026 des Weltverkehrsforums (ITF) statt. Thema des diesjährigen Gipfels war die Finanzierung resilienter Verkehrssysteme, wobei der Schwerpunkt auf den Hebeln lag, mit denen Investitionen mobilisiert und Finanzierungsstrategien umgesetzt werden können, um die Resilienz der Verkehrssysteme nachhaltig zu stärken. Ziel ist es, eine langfristige Vernetzung zu fördern und gleichzeitig die Effizienz und Zuverlässigkeit der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrsbetriebs zu verbessern.

Wie jedes Jahr nahmen neben den Verkehrsministerinnen und -ministern der ITF-Mitgliedstaaten auch Delegationen internationaler Organisationen, Abgeordnete und Führungskräfte aus der Privatwirtschaft am Gipfel teil. Diese hochrangigen Treffen bieten eine einzigartige Gelegenheit, wichtige Mobilitätsfragen zu erörtern und die zwischenstaatliche und öffentlich-private Zusammenarbeit zu fördern.

Die OTIF wurde durch ihren Generalsekretär, Aleksandr Kuzmenko, vertreten, der auf der öffentlichen Ministertagung am Donnerstag, dem 7. Mai, mit dem Titel „*Pillars of Progress: Governance, Innovation and Co-operation*“ referierte.

Die Beiträge im Rahmen dieser Tagung machten deutlich, dass der Aufbau resilienter Verkehrssysteme mehr erfordert als nur finanzielle

Mittel. Eine solide Governance, eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteuren und institutionelle Innovationen, insbesondere in den Bereichen Digitalisierung und Modernisierung, sind unerlässlich, um die Effizienz von Investitionen zu steigern und die Resilienz der Verkehrsnetze zu verbessern. Die Beiträge befassten sich insbesondere mit den Möglichkeiten, öffentliche und private Finanzmittel aufeinander abzustimmen, um den komplexen und sich wandelnden Risiken zu begegnen, denen Verkehrssysteme ausgesetzt sind.

In seinem Redebeitrag betonte der Generalsekretär der OTIF, dass die Resilienz des Verkehrssektors maßgeblich von einer guten Governance abhängt, die auf klaren, verlässlichen und vorhersehbaren rechtlichen Rahmenbedingungen beruht. Er erinnerte daran, dass ein leistungsfähiger internationaler Eisenbahnverkehr sowohl rechtliche als auch technische Interoperabilität voraussetzt. Mit dem Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und seinen einheitlichen Rechtsvorschriften leiste die OTIF einen wesentlichen Beitrag zur Schaffung eines stabilen Rechtsrahmens. Dieser trage dazu bei, Risiken zu verringern, das Vertrauen von Investoren zu stärken und die nachhaltige Entwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs langfristig zu fördern.

Der Generalsekretär hob zudem die Modernisierungsbemühungen hervor, die die OTIF in den letzten Jahren unternommen hat. Diese Entwicklung zielt nicht nur darauf ab, die internen Prozesse der Organisation zu verbessern, sondern auch ihre Offenheit und Interaktion mit einer breiteren Gemeinschaft von Akteuren des Eisenbahnsektors zu stärken.

Er erinnerte zudem daran, dass die Zusammenarbeit seit der Gründung der OTIF ein grundlegendes Element der Organisation sei. Angesichts der Komplexität der aktuellen Risiken im Verkehrsbereich könne kein Akteur, ob öffentlich oder privat, allein handeln. Die internationale Zusammenarbeit bleibe daher für die Stärkung der Resilienz der Verkehrssysteme unerlässlich.

Abschließend betonte der Generalsekretär, dass die Entwicklung resilienter Verkehrssysteme Investitionen nicht nur in nachhaltige und umweltfreundliche Mobilitätslösungen, sondern auch in solide Institutionen und verlässliche rechtliche Rahmenbedingungen erfordere. Resilienz beruhe vor allem auf Vertrauen und Rechtssicherheit.

TREFFEN ZWISCHEN DER OTIF UND DER EISENBAHNAGENTUR DER EU IN VALENCIENNES

Am 11. Mai 2026 wurde der Generalsekretär der OTIF in Valenciennes von Oana Gherghinescu, der Exekutivdirektorin der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA), empfangen. Dieser Besuch erfolgte im Rahmen der engen Zusammenarbeit zwischen der OTIF, der ERA und der Europäischen Kommission, die auf einer dreiseitigen Verwaltungsvereinbarung basiert und das gemeinsame Ziel verfolgt, die Interoperabilität und den internationalen Schienenverkehr zu stärken.

Die Teams der OTIF und der ERA erörterten mehrere strategische Themen. Insbesondere prüften sie die Möglichkeit einer „zweistufigen“ technischen Interoperabilität, um

den Schwierigkeiten besser gerecht zu werden, mit denen bestimmte OTIF-Mitgliedstaaten, die nicht der Europäischen Union angehören, bei der Umsetzung der geltenden Vorschriften konfrontiert sind. Ein stärker präskriptiver Ansatz könnte ihre Teilnahme am internationalen Güterwagenverkehr erleichtern und gleichzeitig ein hohes Sicherheitsniveau gewährleisten.

Auch die Perspektiven für eine Eisenbahnverbindung zwischen Europa und der Golfregion wurden erörtert. Im Zusammenhang mit den laufenden Logistikprojekten wurde im Rahmen des Austauschs die potenzielle Rolle der OTIF bei der Entwicklung eines rechtlichen und technischen Rahmens hervorgehoben, der es ermöglicht,

unterschiedliche Eisenbahnsysteme aufeinander abzustimmen und deren Vernetzung zu fördern.

Außerdem wurde die Integration der 1 520-mm-Spurweiten-Netze erörtert, mit dem Ziel, die Anwendung des OTIF-Rechts zu verbessern und geeignete technische Lösungen vorzuschlagen.

Im Rahmen des Arbeitstreffens wurden mögliche Synergien, insbesondere bei der Umsetzung gemeinsamer Vorhaben, ausgelotet. Darüber hinaus bekräftigten beide Seiten ihr gemeinsames Engagement, die Zusammenarbeit fortzusetzen und die Harmonisierung des internationalen Eisenbahnsystems weiter voranzutreiben.

AUFRUF ZUR ABORDNUNG VON SACHVERSTÄNDIGEN

Die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) ruft im Rahmen ihres Abordnungsprogramms Sachverständige aus ihren Mitgliedstaaten zur Bewerbung auf.

Im Rahmen dieser befristeten Abordnung bringen sich die Sachverständigen in die Aktivitäten der Organisation ein, arbeiten in einem internationalen und kooperativen Umfeld und bleiben gleichzeitig mit ihrer Heimatbehörde verbunden.

Diese Initiative bietet die Möglichkeit, in einem multilateralen und dynamischen Umfeld aktiv an der Arbeit der Organisation und der Weiterentwicklung des internationalen Eisenbahnrechts

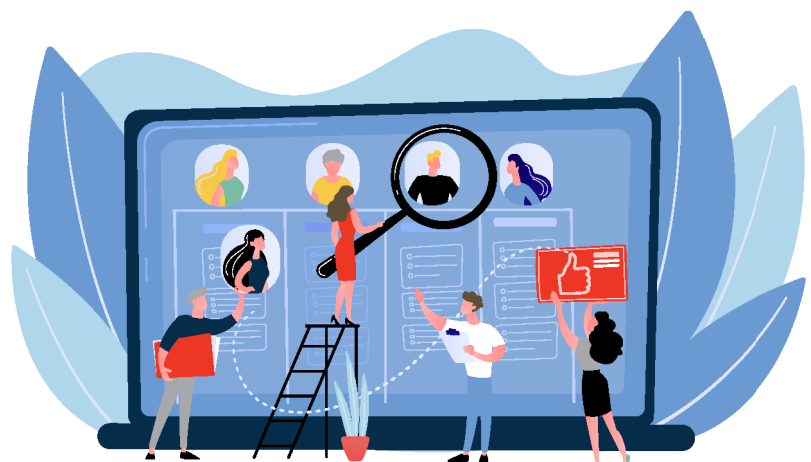
mitzuwirken. Die ausgewählten Personen werden eng mit dem Sekretariat zusammenarbeiten und sich entsprechend ihrem Fachgebiet mit Schlüsselthemen wie Rechtsfragen, Gefahrgut oder technischer Interoperabilität befassen.

Das Abordnungsprogramm wird mit Unterstützung der nationalen

Behörden zur Stärkung der Zusammenarbeit zwischen der OTIF und ihren Mitgliedstaaten beitragen und gleichzeitig die Fachkompetenzen im Eisenbahnsektor fördern.

Konsultieren Sie die Ausschreibung und bewerben Sie sich hier:

[Aufruf zur Abordnung nationaler Sachverständiger](#)



67. TAGUNG DES UN-EXPERTENUNTERAUSSCHUSSES FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER

Genf, 24. November bis 3. Dezember 2025

Die 67. Tagung des UN-Expertenunterausschusses war die zweite Sitzung des Bienniums 2025/2026. Die Beschlüsse des UN-Expertenunterausschusses fließen in die 25. überarbeitete Ausgabe der UN-Modellvorschriften ein und bilden die gemeinsame Grundlage für alle verkehrsträgerspezifischen Gefahrgutvorschriften. Im Rahmen der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter werden diese Beschlüsse später in die Ausgaben 2029 des RID, des ADR und des ADN übernommen.

Die 67. Tagung des UN-Expertenunterausschusses fand vom 24. November bis 3. Dezember 2025 unter dem Vorsitz von Herrn Remko Dardenne (Belgien) statt, bei der 23 Staaten, sechs Regierungsorganisationen und 21 Nichtregierungsorganisationen vertreten waren. Da alle Beschlüsse des UN-Expertenunterausschusses Auswirkungen auf die Gefahrgutvorschriften der einzelnen Verkehrsträger haben, war auch die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) als Verkehrsträgerorganisation vertreten.

Kosteneinsparungen

Nachdem in der Eröffnungsrede auf die Haushaltskürzungen bei den Vereinten Nationen um weitere 15 % und die damit zusammenhängenden Stellenstreichungen in der Abteilung für Nachhaltigen Verkehr der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) hingewiesen wurde, fand im UN-Expertenunterausschuss eine Diskussion darüber statt, wie Kosteneinsparungen erzielt werden könnten. Mehrere Delegationen betonten nachdrücklich die Bedeutung der Arbeit des UN-Expertenunterausschusses

und hoben hervor, dass dessen Empfehlungen für die sichere Beförderung gefährlicher Güter, die Abwägung von Risiken und Nutzen, die Verhinderung katastrophaler Unfälle und die Schaffung harmonisierter Vorschriften, die den globalen Handel erleichtern, von wesentlicher Bedeutung seien. Auch wurde darauf hingewiesen, dass diese Regulierungsarbeit einen erheblichen wirtschaftlichen Wert habe.

Für das Jahr 2026 wurden zunächst folgende Maßnahmen zur Effizienzsteigerung beschlossen:

- Vor der Einreichung von Anträgen sollten die Delegationen proaktiv den Kontakt zu den wichtigsten Interessengruppen suchen, um Probleme frühzeitig zu erkennen, Missverständnisse zu vermeiden und die Anzahl der während der Tagungen erforderlichen Dokumentenüberarbeitungen zu minimieren.
- Die Arbeitsdokumente sollten sich auf die Kerninformationen konzentrieren, während Hintergrundmaterial und detaillierte Begründungen in begleitenden informellen Dokumenten aufgenommen werden könnten. Diese Praxis, die in letzter Zeit bereits

teilweise umgesetzt wurde, hat sich als erfolgreich erwiesen und zu einer Senkung der Übersetzungskosten geführt.

- Den Verfassern von Arbeitsdokumenten sollte bereits vor den Tagungen substanzielles Feedback gegeben werden, damit diese ihren Antrag gegebenenfalls im Rahmen eines informellen Dokuments überarbeiten können.
- Die Anträge sollten nach Möglichkeit Informationen zu den wirtschaftlichen Auswirkungen und zu Kosten-Nutzen-Überlegungen enthalten.

Für die Zeit nach 2026 wurden unter anderem folgende Vorschläge gemacht:

- Entwicklung einer Online-Plattform, auf der Arbeitsdokumente bereits vor den Sitzungen ähnlich wie während der COVID-19-Pandemie veröffentlicht und diskutiert werden können. Dadurch könnten die Präsenzsitzungen effizienter gestaltet werden, da Probleme und Missverständnisse im Voraus geklärt werden könnten. Es wurden jedoch auch Bedenken hinsichtlich

der Zugriffsverwaltung, der Cybersicherheit und der Notwendigkeit geäußert, dass die Diskussionen der Dokumente für alle Delegationen zugänglich bleiben müssen und keine parallelen Prozesse entstehen dürfen.

- Wie in anderen UN-Gremien könnten bei zweiwöchigen Tagungen eine Woche für vorbereitende informelle Sitzungen und eine Woche für Plenarsitzungen verwendet werden.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied, die Tagungen im Jahr 2026 jeweils um einen Tag zu verkürzen. Zum jetzigen Zeitpunkt traf er keine Entscheidungen für die Zeit nach 2026, um zunächst den Erfolg der oben genannten Maßnahmen und klarere Informationen über die Haushaltslage der Vereinten Nationen abwarten zu können. Alle Delegationen betonten ihre Entschlossenheit, die wichtige Arbeit des UN-Expertenunterausschusses fortzusetzen und das Sekretariat in dieser Zeit der Unsicherheit und des Übergangs zu unterstützen, um die hohen Standards und die Kultur der internationalen Zusammenarbeit beizubehalten, die die UN-Empfehlungen und die Vorschriften für gefährliche Güter zu einer der wirksamsten und wertvollsten internationalen Regulierungsinstrumenten gemacht haben.

Explosive Stoffe

Energetische Proben

Energetische Proben dürfen unter der Eintragung UN 3223 Selbstzersetzlicher Stoff Typ C, flüssig oder UN 3224 Selbstzersetzlicher Stoff Typ C, fest befördert werden, wenn sie in Übereinstimmung mit der

Sondervorschrift für die Verpackung PP 95 der Verpackungsanweisung P 520 verpackt sind. Eines der Grundprinzipien der Sondervorschrift für die Verpackung PP 95 ist die Verwendung einer klar definierten Verpackung, in der die einzelnen Proben in einem Schaumstoffträger voneinander isoliert sind. Die Abstände zwischen den einzelnen Proben sowie zwischen den Proben und der Außenwand der Verpackung sind genau festgelegt. Diese Bedingungen stellen sicher, dass eine kritische Zersetzung einer Probe weder die Zersetzung der anderen Proben innerhalb der Verpackung auslöst noch zu gefährlichen Auswirkungen außerhalb der Verpackung führt. Einen Nachteil stellen aber die geforderten Außenabmessungen der Außenverpackungen dar, die für eine Beförderung von etwa 56 Proben ausgelegt sind und sich weniger gut für die Beförderung geringerer Anzahl von Proben eignen.

Vor dem Hintergrund, dass die Sondervorschrift für die Verpackung PP 95 auch weitere Bedingungen wie Mindestabstand zwischen den Innenverpackungen, Mindestabstand zur Wand der Außenverpackung, höchster Inhalt der Innenverpackungen und Mindestwanddicke der Außenverpackung vorsieht, und nachdem die deutsche Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) positive Tests mit kleineren Verpackungen durchgeführt hatte, nahm der UN-Expertenunterausschuss einen Antrag der chemischen Industrie an, auf die Angabe der Außenabmessungen der Außenverpackungen zu verzichten.

Klassifizierung

Membranfilter aus Nitrocellulose

Membranfilter aus Nitrocellulose

werden für eine Vielzahl von Test- und Analyseverfahren eingesetzt. Dazu zählen Schwangerschafts-, COVID-, Hepatitis- und Influenza-Schnelltests, Bewertung der Bakterienbelastung in Wasser, Lebensmitteln und Getränken sowie die medizinische Diagnostik zur Identifizierung und Isolierung von Proteinen im menschlichen Blutserum. Entsprechend der Vielfalt ihrer Anwendungsbereiche gibt es eine große Bandbreite an Produktformen, Abmessungen und Gewichten von Nitrocellulose-Membranfiltern, die weltweit transportiert werden. Typische Beispiele sind große Rollen mit einem Gewicht von mehreren Kilogramm, Platten, Streifen und Scheiben in verschiedenen Längen und Breiten sowie Spezialformen wie Spritzenfilter, Trichter und Kartuschen.

Die Beförderung von Membranfiltern aus Nitrocellulose erfolgt in der Regel unter der UN-Nummer 3270 (Membranfilter aus Nitrocellulose, mit höchstens 12,6 % Stickstoff in der Trockenmasse) der Klasse 4.1, wobei gemäß Sondervorschrift 237 anhand der Prüfreihe 1 a) des Handbuchs Prüfungen und Kriterien nachgewiesen werden muss, dass die Membranfilter nicht dazu neigen, eine Explosion zu übertragen. Die Prüfreihe 1 a) wird in der Regel bestanden, wenn die Nitrocellulose-Membranschichten durch Blätter aus inertem Papier oder Kunststoff voneinander getrennt werden. Sind solche Zwischenschichten jedoch nicht vorhanden, führt dies zu einem Nichtbestehen der Prüfung. In diesem Fall müssten die Membranfilter der UN-Nummer 0340 (Nitrocellulose, trocken oder angefeuchtet mit weniger als 25 Masse-% Wasser (oder Alkohol)) zugeordnet und nach den Vorschriften der Klasse 1 befördert werden.

Da der derzeitige Wortlaut der Sondervorschrift 237 eine Ausstufung aus der Klasse 1 durch das Prüfverfahren 6 des

Handbuchs Prüfungen und Kriterien nicht zulässt, führt dies nach Ansicht der chemischen Industrie zu einer übermäßig konservativen Klassifizierung dieser Produkte.

Nachdem sich die Arbeitsgruppe für energetische Stoffe bereits bei ihrer letzten Sitzung mit dieser Frage befasst hatte, entschied der UN-Expertenunterausschuss, die Sondervorschrift 237 zu ändern und der zuständigen Behörde unter Berücksichtigung der Prüfergebnisse der Prüfreihe 6 des Handbuchs Prüfungen und Kriterien die Möglichkeit einzuräumen, den Ausschluss aus der Klasse 1 und die Zuordnung zur UN-Nummer 3270 festzulegen.

Ölsaatkuchen

In den UN-Modellvorschriften sind momentan zwei Eintragungen für Ölsaatkuchen enthalten. Sie unterscheiden sich darin, dass die UN-Nummer 1386 für Ölsaatkuchen mit mehr als 1,5 Masse-% Öl und höchstens 11 Masse-% Feuchtigkeit gilt, während die UN-Nummer 2217 für Ölsaatkuchen mit nicht mehr als 1,5 Masse-% Öl und höchstens 11 Masse-% Feuchtigkeit verwendet wird. Beide Eintragungen gelten als selbstentzündliche Stoffe der Klasse 4.2. Der UN-Nummer 2217 ist die Sondervorschrift 142 zugeordnet, die festlegt, dass mit Lösungsmittel extrahiertes Sojabohnenmehl, das höchstens 1,5 % Öl und 11 % Feuchtigkeit und praktisch kein entzündbares Lösungsmittel enthält, nicht den Vorschriften unterliegt.

Weltweit werden jährlich über 350 Millionen Tonnen Ölsaatkuchen produziert. Ölsaatkuchen ist ein industrielles Produkt, das bei der Gewinnung von Öl aus Sojabohnen, Rapssamen, Baumwollsaamen und Sonnenblumenkernen durch mechanische oder lösungsmittelbasierte Verfahren anfällt. Er einen hohen Proteingehalt

auf und bildet die Grundlage für die meisten Tierfuttermittel. Die gewonnenen Pflanzenöle, wie Sojaöl, Rapsöl, Baumwollsaamenöl und Sonnenblumenöl, sind wertvolle Rohstoffe, die in Lebensmitteln und zunehmend auch in der Kraftstoffproduktion Verwendung finden. Wegen des Wertes dieser Öle haben die Hersteller einen Anreiz, während der Verarbeitung so viel Öl wie möglich aus den Samen zu gewinnen, so dass das Nebenprodukt Ölsaatkuchen nur noch einen geringen Ölgehalt hat.

Nach der Ölgewinnung enthält der Presskuchen Fruchtfleisch, Feuchtigkeit und Restöl. Die Käufer von Ölsaatkuchen verlangen, dass das Produkt bestimmte Grenzwerte für den Feuchtigkeits- und Ölgehalt einhält, um seine Verwendbarkeit zu maximieren und die Transportkosten zu minimieren. Die Begrenzung des Feuchtigkeitsgehalts verhindert mikrobielle Prozesse, wodurch die Selbsterhitzungsfähigkeit des Produkts verringert wird. Durch die Verringerung der Selbsterhitzungsfähigkeit wird die Oxidation von Restöl verhindert und damit die Gefahr einer Selbstentzündung ausgeschlossen. Infolgedessen werden der Feuchtigkeits- und Ölgehalt von Ölsaatkuchen während der Herstellung durch strenge Qualitätskontrollen überwacht. Wenn diese beiden Faktoren kontrolliert werden, entspricht die resultierende Presskuchenmischung nicht mehr der Begriffsbestimmung der Klasse 4.2 und gilt nicht mehr als gefährliches Gut.

Auf der Grundlage des Prüfverfahrens N.4 für selbsterhitzungsfähige Stoffe des Handbuchs Prüfungen und Kriterien konnte nachgewiesen werden, dass sich Ölsaatkuchen mit begrenztem Ölgehalt nicht selbst entzünden kann. Im UN-Expertenunterausschuss bestand Einigkeit darüber, dass durch die

Kontrolle des Feuchtigkeitsgehalts des Presskuchens das Risiko einer Selbsterhitzung ausgeschlossen werden kann und daher Produkte mit geringerem Feuchtigkeitsgehalt durch eine Sondervorschrift von den Vorschriften ausgenommen werden können. Er entschied deshalb, die Sondervorschrift 142 nicht nur auf Sojabohnenmehl zu begrenzen und Ölsaatkuchen aus Sojabohnen, Rapssamen, Sonnenblumenkernen und Baumwollsaamen mit höchstens 4 % Öl und höchstens 13 % Feuchtigkeit ebenfalls von den Vorschriften freizustellen. Diese Sondervorschrift wird auch den UN-Nummern 1386 und 3088, Verpackungsgruppe III zugeordnet.

Calciumhypochlorit

Calciumhypochlorit wird als Desinfektions- und Bleichmittel verwendet und ist in Pulver-, Granulat- oder Tablettenform erhältlich. Kommerzielles Calciumhypochlorit umfasst hauptsächlich trockenes Calciumhypochlorit und hydratisiertes Calciumhypochlorit, wobei der Feuchtigkeitsgehalt und der verfügbare Chlorgehalt je nach Herstellungsverfahren variieren. Die weltweite jährliche Transportmenge beträgt etwa 400.000 Tonnen. Calciumhypochlorit ist chemisch aktiv und neigt bei hohen Temperaturen zu exothermer Zersetzung, was zu Bränden oder Explosionen und damit zu erheblichen Sicherheitsrisiken während der Beförderung führen kann.

Die UN-Modellvorschriften enthalten insgesamt fünf UN-Nummern für Calciumhypochlorit (UN-Nummern 1748, 2880, 3485, 3486 und 3487), die sich durch ihren Gehalt an aktivem Chlor, an aktivem Sauerstoff und an Wasser unterscheiden. Allen Eintragungen mit Ausnahme der UN-Nummer 1748, Verpackungsgruppe III ist die Sondervorschrift 314 zugeordnet, die darauf hinweist,

dass Calciumhypochlorit bei erhöhten Temperaturen zu exothermer Zersetzung neigen kann. Aus diesem Grund darf Calciumhypochlorit keiner direkten Sonneneinstrahlung und keinen Wärmequellen ausgesetzt werden und muss an ausreichend belüfteten Stellen abgestellt sein. Die Sondervorschrift für die Verpackung PP 85 in den UN-Empfehlungen bzw. die Sondervorschrift CW 35/ CV 35 im RID/ADR, die allen Eintragungen für Calciumhypochlorit zugeordnet ist, verlangt darüber hinaus, dass Säcke, die als Einzelverpackungen verwendet werden, in ausreichendem Maße voneinander getrennt werden müssen, um eine Verteilung der Wärme zu ermöglichen.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied, die Sondervorschrift 314 auch der UN-Nummer 1748, Verpackungsgruppe III zuzuordnen. Er nahm damit eine Harmonisierung mit dem IMDG-Code vor, der für alle Eintragungen die Staukategorie SW 1 (vor Wärmequellen schützen) und SW 11 (Schutz der Güterbeförderungseinheit vor direkter Sonneneinstrahlung) fordert.

Chromoxychlorid

Chromoxychlorid wird als Oxidationsmittel, als Beizmittel in Gerbereien und als Nachweismittel für Chlor verwendet. Es wirkt oxidierend und zersetzt sich in Wasser heftig, wobei Salzsäure- oder Chlordämpfe sowie Chromsäure entstehen. Momentan ist UN 1758 Chromoxychlorid der Klasse 8, Verpackungsgruppe I zugeordnet. Die oxidierenden Eigenschaften des Stoffes, die dazu führen, dass der Stoff auch die Kriterien für die Klasse 5.1 erfüllt und die unter anderem auch in der CLP-Verordnung¹ erwähnt werden, werden jedoch in der

derzeitigen Klassifizierung nicht wiedergegeben.

Der UN-Expertenunterausschuss hatte bei seiner letzten Tagung einen Antrag abgelehnt, Chromoxychlorid auf der Grundlage der Tabelle der überwiegenden Gefahr der Klasse 5.1 zuzuordnen, weil hierfür zu wenig Daten vorliegen. Da die Kriterien für oxidierende Stoffe zwischen dem Global harmonisierten System zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien (GHS) und den UN-Modellvorschriften harmonisiert sind und Chromoxychlorid im GHS der Gefahrenhinweis H271 („Kann Brand oder Explosion verursachen; starkes Oxidationsmittel“) zugeordnet ist, entschied der UN-Expertenunterausschuss jedoch bei dieser Tagung, diesem Stoff die Nebengefahr der Klasse 5.1 zuzuordnen, um während der Beförderung alle von dem Stoff ausgehenden Gefahren abzubilden. Für das RID/ ADR führt diese Entscheidung auch zu einer Änderung des Klassifizierungs-codes und der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr.

Sondervorschrift 388

Die Sondervorschrift 388 ist momentan den UN-Nummern 3166, 3171, 3556, 3557 und 3558 zugeordnet, die die verschiedenen Arten von Fahrzeugen mit Batterieantrieb abdecken. Sie enthält Informationen, welcher UN-Nummer bestimmte Arten von Fahrzeugen zuzuordnen sind. Sie enthält auch eine Erläuterung, was unter „Fahrzeug“ zu verstehen ist und nimmt eine Abgrenzung zu batteriebetriebenen Geräten vor.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied, den fünften Absatz der Sondervorschrift 388, der sich auf die UN-Nummer 3171

bezieht und erläutert, dass unter diese UN-Nummer nur Fahrzeuge und Ausrüstungen fallen, die durch Nassbatterien, Batterien mit metallischem Natrium oder Batterien mit Natriumlegierungen angetrieben werden, in eine getrennte Sondervorschrift zu überführen, weil er nicht in Zusammenhang mit den übrigen Absätzen dieser Sondervorschrift steht. Darüber hinaus entschied er, den achten Absatz der Sondervorschrift 388, der batteriebetriebene Geräte und Güterbeförderungseinheiten mit eingebauten Batterien behandelt, kürzer zu fassen, da es als unwahrscheinlich angesehen wird, dass ein Anwender, der solche Geräte oder Güterbeförderungseinheiten versenden möchte, zunächst eine Eintragung für ein Fahrzeug auswählt.

Beförderung von Gasen

Entzündbare Gase in nicht wiederbefüllbaren Druckgefäßen

Für zahlreiche Anwendungen, wie Kühlschränke, Wärmepumpen und Klimaanlage, werden Kältemittel eingesetzt. Zunächst wurden Fluorchlorkohlenwasserstoffe und teilhalogenierte Fluorchlorkohlenwasserstoffe verwendet, weil sie nicht entzündbar sind und nur eine geringe Giftigkeit aufweisen. Später wurde festgestellt, dass diese Stoffe die Ozonschicht schädigen können. Dies führte zum Montrealer Protokoll über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, das am 1. Januar 1989 in Kraft getreten ist. Es war der erste weltweit ratifizierte Vertrag in der Geschichte der Vereinten Nationen.

Durch das Verbot ozonschädigender Stoffe kamen alternative Kältemittel wie

¹ Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen

Fluorkohlenwasserstoffe zum Einsatz. Diese Stoffe haben jedoch ein hohes Treibhauspotenzial, das 1.000 bis 10.000 Mal höher sein kann als das von CO₂. Dies führte zur Verabschiedung der Kigali-Änderung des Montrealer Protokolls, mit dem bis 2036 eine schrittweise Reduzierung des Treibhauspotenzials dieser Kältemittel um 85 % erreicht werden soll.

Im Zuge der schrittweisen Abschaffung von Fluorkohlenwasserstoffen mit hohem Treibhauspotenzial werden nun Fluorkohlenwasserstoffe mit niedrigerem Treibhauspotenzial, Hydrofluorolefine und Kohlenwasserstoffe verwendet. Diese haben aber den Nachteil, dass sie gegenüber früheren Generationen von Kältemitteln entzündbar sind.

Heiz- und Kühlsysteme werden in den meisten Fällen bereits während der Produktion mit Kältemitteln vorgefüllt. Je nach Anwendung muss jedoch vor Ort zusätzlich Kältemittel nachgefüllt werden. Dies kann auch bei Reparaturen oder nach Leckagen notwendig sein. Nicht entzündbare Kältemittel werden üblicherweise in nicht wiederbefüllbaren Druckgefäßen mit einer Füllmenge von 11,3 kg oder 13,6 kg befördert. Wegen des Übergangs zu Kältemitteln mit niedrigem Treibhauspotenzial müssen nun auch Möglichkeiten für die Beförderung entzündbarer Kältemittel gesucht werden.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied, eine neue n.a.g.-Eintragung für entzündbare Kältemittelgase vorzusehen, die in nicht wiederbefüllbaren Druckgefäßen mit einem höchsten Fassungsraum von 25 Litern befördert werden dürfen. Dabei ließ er sich von positiven Erfahrungen in den Vereinigten Staaten von Amerika, in Japan und in China und von der Sondervorschrift 291 leiten, die der Eintragung UN 3358

Kältemaschinen mit entzündbarem, nicht giftigem verflüssigtem Gas zugeordnet ist. Damit schaffte er eine Abweichung von der Vorschrift in Unterabschnitt 4.1.6.9 b), die für nicht wiederbefüllbare Druckgefäße, die mit einem entzündbaren Gas befüllt sind, einen höchsten mit Wasser ausgeliterten Fassungsraum von 1,25 Liter vorsieht. Die während der Tagung mündlich vorgebrachte Beschränkung des Druck-Volumen-Produkts auf 1.000 bar Liter muss bei der nächsten Tagung nochmals geprüft werden.

Beförderung von radioaktiven Stoffen

Zusammenarbeit mit der Internationalen Atomenergie-Organisation (IAEO)

Der UN-Expertenunterausschuss nahm eine detaillierte Liste von Änderungen der Regelungen für die sichere Beförderung radioaktiver Stoffe (SSR-6) der Internationalen Atomenergie-Organisation (IAEO) von der Ausgabe 2018 zur Ausgabe 2025 zur Kenntnis. Die IAEO wird in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat ein offizielles Dokument mit einer Liste von Änderungen erstellen, die bei der Sitzung des UN-Expertenunterausschusses im Juni 2026 geprüft werden soll. Diese Änderungen werden anschließend im Rahmen des normalen Harmonisierungsprozesses in die Ausgaben 2029 des RID, des ADR und des ADN übernommen.

Kennzeichnung und Bezettelung

Kennzeichnung von wiederbefüllbaren UN-Druckgefäßen

Bei der letzten Tagung des UN-Expertenunterausschusses wurde eine Änderung des Absatzes 6.2.2.7.4 m) beschlossen, um auch

bei Druckfässern, Großflaschen und Bergungsdruckgefäßen eine Identifikation des Gewindes vorzusehen (siehe Zeitschrift 4/2025, S. 18).

Der UN-Expertenunterausschuss beschloss, für Druckfässer, Großflaschen und Bergungsdruckgefäße, die nicht den ab 1. Januar 2029 geltenden Vorschriften für die Kennzeichnung zur Identifizierung des Gewindes entsprechen, eine Übergangsvorschrift vorzusehen, welche eine Weiterverwendung dieser Druckgefäße ermöglicht.

Elektronische Kennzeichnung von gefährlichen Gütern

Unter elektronischer Kennzeichnung (E-Labeling) ist beispielsweise ein QR-Code oder RFID (Radio Frequency Identification) zu verstehen, mit dem Produktinformationen auf einfache Weise weitergegeben werden können. Bei der Beförderung gefährlicher Güter könnte E-Labeling auf Versandstücken oder im Beförderungspapier verwendet werden, um einen schnellen Zugriff auf die grundlegende Gefahrenbeschreibung, Prüfberichte, Zulassungsbescheinigungen, Notfallinformationen und andere Sicherheitsinformationen zu ermöglichen. Weltweit haben einige Länder universelle E-Labeling-Standards eingeführt oder prüfen deren Einführung, um die Kontrolle über die Lieferkette zu verbessern.

Ein internationaler Verband hob das Potenzial von E-Labeling hervor, die bestehenden Methoden der Gefahrenkommunikation zumindest zu ergänzen. Dabei wurde auch die Möglichkeit der Echtzeitübersetzung von Gefahrgutinformationen hervorgehoben. Er regte an, folgende Punkte in Zukunft näher

zu betrachten:

- Ersatz des Beförderungspapiers sowie anderer Dokumente und Informationen (z. B. Genehmigungen und Bescheinigungen zuständiger Behörden, Sicherheitsdatenblätter, Notfallinformationen) unter eventuelle Beschränkung des Zugriffs auf die Informationen,
- Ersatz von Gefahrzetteln und anderen Kennzeichnungen auf dem Versandstück,
- Ersatz des Verpackungskennzeichens.

Die Delegierten bekundeten zwar ihre grundsätzliche Unterstützung für eine elektronische Kennzeichnung, äußerten jedoch einige Bedenken hinsichtlich der möglichen Ablösung der derzeitigen Gefahrenkommunikationssysteme, weil während der Beförderung sofort sichtbare oder zugängliche Sicherheitsinformationen verloren gehen könnten. Es gab jedoch breite Unterstützung für die freiwillige elektronische Kennzeichnung als Ergänzung zu den derzeitigen Kennzeichnungsvorschriften. Die Delegierten waren sich einig, dass die Entwicklung formaler Leitlinien eine breitere Anwendung dieser Praxis fördern oder Anreize dafür schaffen könnte. Der UN-Expertenunterausschuss kam überein, die Diskussionen in einer informellen Arbeitsgruppe fortzusetzen.

Begrenzte Mengen

Das Kapitel 3.4 enthält Vorschriften

für in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter. In diesem Kapitel sind zwei Kennzeichen dargestellt, wobei das erste Kennzeichen (auf die Spitze gestelltes Quadrat mit oberen und unteren schwarzen Teilbereichen) für den Land- und den Seeverkehr gilt und das zweite Kennzeichen mit dem zusätzlichen Buchstaben „Y“ für alle Verkehrsträger verwendet werden darf, sofern die strengerer Anforderungen der Technischen Anweisungen der ICAO für den Luftverkehr eingehalten werden. Zu diesen strengerer Anforderungen gehören in einigen Fällen geringere Grenzwerte für die Außenverpackung und die Anbringung von Gefahrzetteln, die Angabe der UN-Nummer und der offiziellen Benennung für die Beförderung, die Angabe der Nettomenge und die Anbringung des Verpackungskennzeichens.

Wenn aber die Grenzwerte für den Land- und Seeverkehr einerseits und den Luftverkehr andererseits identisch sind, darf auch im Luftverkehr das Kennzeichen ohne den Buchstaben „Y“ verwendet werden, sofern die Gefahrzettel und die oben genannten zusätzlichen Angaben auf dem Versandstück erscheinen. Dies hat den Vorteil, dass Verpackungen mit den geforderten Angaben vorproduziert und für alle Verkehrsträger verwendet werden können.

Der UN-Expertenunterausschuss nahm verschiedene Änderungen am Wortlaut des Kapitels 3.4 vor, um zu präzisieren, dass Versandstücke, die mit dem Kennzeichen für begrenzte Mengen ohne den Buchstaben „Y“ versehen sind und zusätzlich die in den

Technischen Anweisungen der ICAO aufgeführten Kennzeichen und Gefahrzettel aufweisen, im Land-, See- und Luftverkehr befördert werden dürfen.

Verabschiedung von Herrn Romain Hubert (Sekretariat)

Der UN-Expertenunterausschuss wurde darüber informiert, dass Herr Romain Hubert Ende Januar 2026 in den Ruhestand treten wird, und sprach ihm seine tiefe Anerkennung und Dankbarkeit für seine Arbeit, sein Engagement und seinen 24-jährigen Dienst für die Vereinten Nationen in Fragen der Kraftfahrzeugvorschriften und der Beförderung gefährlicher Güter sowie für seine seit 2019 ausgeübte Funktion als Sekretär des UN-Expertenunterausschusses aus. Er wünschte ihm einen glücklichen und langen Ruhestand.

Nächste Tagung

Die 68. Tagung des UN-Expertenunterausschusses, bei der die Arbeiten an der 25. überarbeiteten Ausgabe der UN-Modellvorschriften fortgesetzt werden, findet vom Dienstag, den 30. Juni bis Mittwoch, den 8. Juli 2026 in Genf statt.

Jochen Conrad

GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG

Bern, 24. bis 27. März 2026

Die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung im März 2026 war die letzte Tagung, bei der noch in beschränktem Rahmen Beschlüsse für die Ausgaben 2027 des RID, des ADR und des ADN gefasst werden konnten, und gleichzeitig die erste Tagung des Bienniums 2026/2027, in dem die Ausgaben 2029 der Vorschriften für die drei Landverkehrsträger vorbereitet werden.

An den Beratungen nahmen Delegierte aus 20 Staaten, die das RID, das ADR und/oder das ADN anwenden, der Europäischen Union und von 18 Nichtregierungsorganisationen teil. Darüber hinaus waren die Vereinigten Staaten von Amerika als Beobachterstaat vertreten. Zu Beginn der Tagung wurde darauf hingewiesen, dass die Stelle des Leiters der Abteilung für die Beförderung gefährlicher Güter der UNECE momentan unbesetzt und das Sekretariat der Gemeinsamen Tagung wegen verschiedener Krankheitsfälle unterbesetzt sei.

Tanks

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

Nach längeren Diskussionen hatte die letzte Gemeinsame Tagung entschieden, in das RID/ADR 2027 die Vorschrift aufzunehmen, dass Tanks, die ab dem 1. Januar 2030 nach Kapitel 6.7 gebaut und zugelassen werden, nicht mehr zusätzlich nach Kapitel 6.8 zugelassen werden dürfen. Umgekehrt dürfen Tanks, die nach Kapitel 6.8 gebaut und zugelassen werden, ab demselben Zeitpunkt nicht mehr zusätzlich nach Kapitel 6.7 zugelassen werden. Die Zeit bis zum 1. Januar 2030 sollte dazu genutzt werden, Maßnahmen zur Abschwächung der Auswirkungen für die Industrie zu entwickeln (siehe Zeitschrift 1/2026, S. 12).

Da sich die Abschaffung der doppelten Zulassung von Tanks

negativ auf die derzeitige Nutzung von Tanks auswirken wird, hatte die Internationale Tankcontainer-Organisation (ITCO) mehrere Anträge vorgelegt, mit denen die Auswirkungen dieser Abschaffung abgeschwächt werden sollen. Um den Binnentransport mit ortsbeweglichen Tanks, die künftig nicht mehr zusätzlich als Tankcontainer zugelassen sind, nicht zu beeinträchtigen, wurde vorgeschlagen, dass ortsbewegliche Tanks zu denselben Bedingungen wie Tankcontainer verwendet werden dürfen.

Ein Antrag betraf die Bodenöffnungen für das Entleeren und Befüllen. Bei 107 Stoffen wurde festgestellt, dass die Tankcodierung von RID/ADR-Tankcontainern Bodenöffnungen zulässt, während die Anweisung für ortsbewegliche Tanks dies nicht vorsieht. 96 Stoffe dürfen in RID/ADR-Tankcontainern befördert werden, während ihre Beförderung in ortsbeweglichen Tanks nicht zugelassen ist.

Um dieses Problem zu lösen, wurde von ITCO vorgeschlagen, bei den oben angesprochenen Stoffen in der Spalte (10) der Tabelle A eine alternative Anweisung für ortsbewegliche Tanks hinzuzufügen, die nur im Landverkehr verwendet werden darf.

Die Tank-Arbeitsgruppe nahm diesen Antrag für die Ausgaben 2029 des RID und des ADR im Grundsatz an, wobei an der Stoffliste, für die diese Erleichterung gelten soll, noch weitergearbeitet werden muss.

Ein weiterer Antrag der ITCO bezog sich auf den unterschiedlichen höchsten Füllungsgrad, der für ortsbewegliche Tanks und RID/ADR-Tankcontainer zugelassen ist. Während doppelt zugelassene Tanks derzeit mit den in den Unterabschnitten 4.2.1.9 und 4.3.2.2 für flüssige Stoffe festgelegten höchsten Füllungsgraden betrieben werden dürfen, wäre dies in Zukunft nicht mehr möglich.

Die Tank-Arbeitsgruppe beschloss für die Ausgaben 2029 des RID und des ADR, dass für ortsbewegliche Tanks, die nur im Binnentransport eingesetzt werden, auch die Füllungsgrade gemäß Absatz 4.3.2.1 a) und b) für die dort angegebenen Stoffe verwendet werden dürfen.

Die Tank-Arbeitsgruppe entschied, die bei der letzten Gemeinsamen Tagung vorläufig beschlossenen Bemerkungen in den Kapiteln 6.7 und 6.8, die eine doppelte Zulassung von Tanks ab dem 1. Januar 2030 ausschließen, anzunehmen.

Bezüglich der bei der letzten Gemeinsamen Tagung vorläufig beschlossenen Übergangsvorschriften entschied sie, diese zu einer einzigen Übergangsvorschrift zusammenzufassen, um die Wahlmöglichkeit der Wirtschaftsbeteiligten, einen Tank entweder als RID/ADR-Tankcontainer oder als ortsbeweglichen Tank weiterzuverwenden, besser zum Ausdruck zu bringen.

Ersatz der Bedienungsausrüstung von Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen oder MEGC

Die Gemeinsame Tagung hatte im März 2025 entschieden, dass die Bedienungsausrüstungen von Tanks durch Ausrüstungen ersetzt werden dürfen, die in der Baumusterzulassung nicht erwähnt sind, wenn der Tank anschließend einer außerordentlichen Prüfung unterzogen wird. Das neue Verfahren darf nur für Bedienungsausrüstungen angewandt werden, die nach den in Unterabschnitt 6.8.2.6 in Bezug genommenen Normen zugelassen sind. Darüber hinaus gelten Einschränkungen für den Einbau, um zu vermeiden, dass der Tank Wärmeeinwirkungen ausgesetzt wird. Die Bedienungsausrüstung muss mit den technischen Spezifikationen des Tanks übereinstimmen. Auch die Hauptabmessungen des Ersatzventils müssen gleichwertig sein, um den Schutz gegen Abreißen oder Beschädigung durch Fremdkörper zu gewährleisten (siehe Zeitschrift 2/2025, S. 19).

Die Gemeinsame Tagung entschied nun, in Absatz 6.8.3.4.16 einen ähnlichen Wortlaut auch für den Ersatz von Ausrüstungsteilen von Batteriewagen/Batterie-Fahrzeugen und MEGC aufzunehmen.

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

Bei der letzten Gemeinsamen Tagung wurde beschlossen, die Vorschriften des Unterabschnitts 6.8.3.2 neu zu ordnen, um besser darzustellen, welche Vorschriften für verflüssigte, verdichtete und gelöste Gase einerseits und tiefgekühlt verflüssigte Gase andererseits gelten. Die endgültige Annahme der Texte wurde jedoch auf die

Gemeinsame Tagung im März 2026 verschoben (siehe Bulletin 1/2026, S. 11-12).

Die Tank-Arbeitsgruppe entschied, den in den neuen Absätzen 6.8.3.2.1.1 und 6.8.3.2.1.2 eingeführten Begriff „Überlaufhähne“ durch „Füllstandsschaltventile“ zu ersetzen. In Bezug auf die Verschlüsse von oben liegenden Öffnungen für das Füllen und Entleeren von Tankkörpern wird der neue Absatz 6.8.3.2.1.5 an den bisherigen Wortlaut in Absatz 6.8.3.2.7 angepasst. Damit sollen Fehlinterpretationen vermieden werden, ob zwei oder drei hintereinander liegende Verschlusseinrichtungen erforderlich sind. Für bestehende Tanks, die nur mit zwei hintereinander liegenden Verschlüssen ausgerüstet sind, werden neue Übergangsvorschriften vorgeschlagen.

Die Tank-Arbeitsgruppe entschied auch, die Sondervorschrift TE 26, die für Tanks zur Beförderung tiefgekühlt verflüssigter entzündbarer Gase gilt und die 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, zum jetzigen Zeitpunkt nicht in den Text des Unterabschnitts 6.8.3.2 zu integrieren. Die Texte wurden aber so gestaltet, dass dies zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt werden kann.

Abgelaufene Übergangsvorschriften

Die Tank-Arbeitsgruppe befasste sich auch mit den Übergangsvorschriften für Tanks, die Ende 2026 auslaufen und daher im RID/ADR 2027 nicht mehr erscheinen müssen. Sie entschied, in beiden Regelwerken die Übergangsvorschriften in den

Unterabschnitten 1.6.3.41, 1.6.3.47, 1.6.3.48, 1.6.4.42, 1.6.4.47, 1.6.4.49, 1.6.4.50 und 1.6.4.64, im RID die Übergangsvorschriften in den Unterabschnitten 1.6.3.45 und 1.6.4.55 und im ADR die Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.3.60 zu streichen.

Interpretation des RID/ADR/ADN

Freistellung in Unterabschnitt 1.8.3.2 b)

In Unterabschnitt 1.8.3.2 werden die Fälle geregelt, in denen die zuständigen Behörden für bestimmte Unternehmen in Bezug auf die Benennung eines Gefahrgutbeauftragten Erleichterungen vorsehen können. In Absatz b) werden Unternehmen genannt, die nur geringe Mengen gefährlicher Güter befördern.

Der Vertreter des Internationalen Verbands der Gefahrgutbeauftragten (IASA) hatte einen Unterschied zwischen der englischen Fassung einerseits und der deutschen und französischen Fassung andererseits festgestellt. Während im englischen Text lediglich von „Mengen“ die Rede ist, wird im deutschen und französischen Text der Begriff „begrenzte Mengen“ verwendet. Er bemängelte, dass der Terminus „begrenzte Mengen“ die Verpackungsmethode des Kapitels 3.4 bezeichnet und die in Unterabschnitt 1.8.3.2 b) genannten Kapitel 3.3 und 3.5 durch diesen Begriff nicht erfasst würden.

Die Gemeinsame Tagung sah kein Problem in der Verwendung des Begriffs „begrenzte Mengen“, da aus dem Zusammenhang klar werde, dass hier nicht der technische Begriff gemeint sei. Sie nahm jedoch einen Antrag für die Ausgaben 2027 des RID, des ADR und des ADN an, mit dem die deutsche und französische Fassung an den englischen Text angepasst wird.

Kennzeichnung von Acetylen-Flaschen

Die ab dem 1. Januar 2027 geltende Übergangsvorschrift 1.6.2.19 sieht vor, dass Acetylen-Flaschen, die vor dem 1. Juli 2023 gebaut wurden und nicht nach den Vorschriften des ab dem 1. Januar 2023 anwendbaren Absatzes 6.2.2.7.3 k) (ii) und (iii) oder l) (ii) und (iii) gekennzeichnet sind, weiterverwendet werden dürfen, sofern die Kennzeichen weder auf der Flaschenschulter noch auf einem Halsring angebracht werden können. Sie ersetzt die bisherige Übergangsvorschrift, die eine Weiterverwendung der Acetylen-Flaschen bis zur nächsten, nach dem 1. Juli 2023 vorzunehmenden wiederkehrenden Prüfung zuließ.

Da nicht alle bestehenden Acetylen-Flaschen, bei denen eine Kennzeichnung auf der Flaschenschulter oder auf einem Halsring möglich ist, bis zum 31. Dezember 2026 nachgezeichnet werden können, stellte der Europäische Industriegase-Verband (EIGA) die Auslegungsfrage, ob die Kennzeichen bei diesen Flaschen im Rahmen der nächsten wiederkehrenden Prüfung angebracht werden dürfen.

Nachdem sich die Gemeinsame Tagung für eine solche Interpretation ausgesprochen hatte, legte EIGA ein informelles Dokument vor, in dem ein Textvorschlag für eine auf den Websites der OTIF und der UNECE zu veröffentlichende Interpretation enthalten war. Die Gemeinsame Tagung stimmte dieser Auslegung zu und bat darum, diesen Text zur endgültigen Bestätigung an die Arbeitsgruppe WP.15 und den RID-Fachausschuss weiterzuleiten.

Sollten die WP.15 und der RID-Fachausschuss dieser Interpretation ebenfalls zustimmen, wäre eine Verlängerung der bisherigen multilateralen Sondervereinbarungen RID 2/2024 und M359 nicht mehr notwendig.

Angabe des Namens und der Adresse des Herstellers in der Bauartzulassungsbescheinigung

Der Europäische Verband der Gasflaschen-Hersteller (ECMA) schlug vor, auf den Websites der OTIF und der UNECE eine Interpretation zu veröffentlichen, mit der klargestellt werden soll, dass in der Bauartzulassungsbescheinigung und der Bescheinigung über die erstmalige Prüfung von Druckgefäßen der tatsächliche Name und die tatsächliche Adresse des Herstellers der Druckgefäße angegeben sein müssen und die Angabe eines Codes nicht ausreicht.

Auf der Grundlage der Absätze 1.8.7.2.2.1 c) und 1.8.7.4.3 b), die festlegen, dass die Baumusterzulassungsbescheinigung und die Bescheinigung über die erstmalige Prüfung den Namen und die Adresse des Herstellers enthalten müssen, war sich die Gemeinsame Tagung einig, dass der Vorschriftentext ausreichend klar ist und keine Interpretation erforderlich ist.

ECMA, EIGA und der Europäische Flüssiggas-Verband (LGE) kündigten eine Prüfung an, ob zusätzlich zur Angabe der Anschrift des Herstellers auch die Anschrift des Produktionsstandortes sinnvoll sein könnte.

Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN

Ausschlusskriterien des Absatzes 2.2.1.1.8.2

Der Absatz 2.2.1.1.1 legt fest, welche Stoffe und Gegenstände unter die Klasse 1 fallen. Dazu gehören unter anderem Gegenstände, die einen oder mehrere explosive Stoffe oder pyrotechnische Sätze enthalten. Solche Gegenstände unterliegen

jedoch gemäß der Bemerkung zu Absatz 2.2.1.1.1 b) nicht den Vorschriften der Klasse 1, wenn eine unbeabsichtigte oder zufällige Entzündung nicht zu Splintern, Feuer, Nebel, Rauch, Wärme oder starkem Schall außerhalb des Gegenstandes führen.

Schweden stellte den Antrag, in der Bemerkung zu Absatz 2.2.1.1.1 b) einen Verweis auf den Absatz 2.2.1.1.8.2 aufzunehmen, der der zuständigen Behörde die Möglichkeit einräumt, den Ausschluss eines Gegenstandes aus der Klasse 1 zu genehmigen.

In der Diskussion des Antrags machte der Vertreter Österreichs darauf aufmerksam, dass die Vorschriften des Absatzes 2.2.1.1.1 und des Absatzes 2.2.1.1.8.2 unterschiedliche Regelungen enthalten. Während in Absatz 2.2.1.1.1 festgelegt werde, dass ein Gegenstand den Vorschriften der Klasse 1 nicht unterliegt, wenn die dort genannten Erscheinungen, wie Splitter, Feuer, Nebel, Rauch, Wärme oder starker Schall nicht nach außen treten, regelt der Absatz 2.2.1.1.8.2 die Genehmigung eines Ausschlusses durch die zuständige Behörde, wenn solche Erscheinungen nur in begrenztem Maße nach außen treten.

Die Gemeinsame Tagung stimmte schließlich dem Antrag Schwedens zu, in den Ausgaben 2027 des RID, des ADR und des ADN auf den gesamten Absatz 2.2.1.1.8 zu verweisen. Damit wird eine Harmonisierung mit den UN-Modellvorschriften erzielt. Österreich und Schweden erklärten sich bereit, sich in dieser Frage erneut an den UN-Expertenunterausschuss zu wenden, um die von Österreich geschilderte Diskrepanz zu beseitigen.

Füllungsgrad von Verpackungen

Belgien berichtete in einem Dokument über Auslegungsprobleme bei der Anwendung des Unterabschnitts 4.1.1.4, in dem für die Bestimmung des Füllungsgrads von Verpackungen, einschließlich Großpackmittel und Großverpackungen, der Fassungsraum herangezogen werden muss. Es sei unklar, ob hier der in Abschnitt 1.2.1 definierte höchste Fassungsraum oder der vom Hersteller angegebene nominale Fassungsraum gemeint sei.

Die Gemeinsame Tagung sprach sich dafür aus, in Unterabschnitt 4.1.1.4 der Ausgaben 2027 des RID, des ADR und des ADN zu präzisieren, dass der Füllungsgrad auf der Grundlage des höchsten Fassungsraums der Verpackung zu ermitteln ist. Belgien wird diese Frage im UN-Expertenunterausschuss auch für diejenigen Bestimmungen in den UN-Modellvorschriften weiterverfolgen, die verkehrsträgerübergreifend gelten.

Sondervorschrift 666

Die Sondervorschrift 666 regelt die Bedingungen für die Freistellung von Fahrzeugen und batteriebetriebenen Geräten, wenn diese als Ladung befördert werden. Sie ist sowohl den UN-Nummern 3166 (Fahrzeug mit Antrieb durch entzündbares Gas oder entzündbare Flüssigkeit) und 3171 (Batteriebetriebenes Fahrzeug oder Gerät) als auch den UN-Nummern 3556, 3557 und 3558 (Fahrzeuge mit Antrieb durch Lithium-Ionen-, Lithium-Metall- bzw. Natrium-Ionen-Batterien) zugeordnet.

Bei der letzten Gemeinsamen Tagung wurde beschlossen, den Absatz e) der Sondervorschrift 666 an eine Änderung der

Sondervorschrift 405 anzupassen, die in der 25. überarbeitet Ausgabe der UN-Modellvorschriften erscheinen soll. Mit dieser Änderung sollten Auslegungsprobleme beseitigt und für verpackte Fahrzeuge unabhängig von ihrer leichten Identifizierbarkeit eine Kennzeichnung und Bezeichnung gefordert werden. Der angenommene Wortlaut wurde in eckige Klammern gesetzt, um ihn bei der nächsten Gemeinsamen Tagung erneut zu überprüfen.

Deutschland hatte dieser Gemeinsamen Tagung erneut ein Dokument vorgelegt, in dem mehrere Optionen vorgestellt wurden. Deutschland selbst favorisierte dabei, den Absatz e) vollständig zu streichen und keine Kennzeichnung und Bezeichnung zu fordern. Dadurch sollten Probleme der Logistik-Branche beseitigt werden, die dadurch entstehen, dass die Versandstücke als Gefahrgut gekennzeichnet sind, aber ein Beförderungspapier wegen der Freistellung nicht erforderlich ist.

Nach einer Abstimmung zu den verschiedenen Optionen entschied die Gemeinsame Tagung, den bei der letzten Gemeinsamen Tagung für die Ausgaben 2027 des RID, des ADR und des ADN beschlossenen Wortlaut (Kennzeichnungs- und Bezeichnungspflicht für verpackte Fahrzeuge) beizubehalten, ihn jedoch wie im Falle der Sondervorschrift 405 der UN-Modellvorschriften nur für die UN-Nummern 3556, 3557 und 3558 zur Anwendung zu bringen.

Kraftstoffe der UN-Nummer 1202

Für die Beförderung werden entzündbare flüssige Stoffe nach ihrem Flammpunkt klassifiziert. Der Klasse 3 werden grundsätzlich nur Stoffe zugeordnet, die einen Flammpunkt von 60 °C haben. In der Vergangenheit wurde eine Bemerkung in die

Klassifizierungsvorschriften der Klasse 3 aufgenommen (Bem.2 zu Absatz 2.2.3.1.1), die vorsieht, dass auch Dieseldieselkraftstoff, Gasöl oder Heizöl (leicht), einschließlich synthetisch hergestellter Produkte, mit einem Flammpunkt über 60 °C bis höchstens 100 °C als Stoff der Klasse 3 UN-Nummer 1202 gilt. Damit wurde eine einheitliche Zuordnung von Dieseldieselkraftstoff, Gasöl und Heizöl (leicht) zur UN-Nummer 1202 der Klasse 3 sichergestellt. In der Tabelle A des Kapitels 3.2 finden sich seither drei Eintragungen für die UN-Nummer 1202: Eine für Flammpunkte bis höchstens 60 °C, eine für Flammpunkte über 60 °C bis einschließlich 100 °C und eine, die auf den Flammpunkt der Norm EN 590 abstellt. Letztere Eintragung vermeidet dabei, dass nicht vor jeder Beförderung der genaue Flammpunkt bestimmt werden muss.

Zur Verringerung der Treibhausgasemissionen finden immer mehr Kraftstoffe mit höheren Anteilen an Komponenten aus erneuerbaren Quellen (biologisch oder synthetisch) Anwendung, zum Beispiel paraffinischer Dieseldieselkraftstoff, der zu 100 % aus Pflanzenöl (HVO100) oder erneuerbarem Strom (Power-to-Liquid) hergestellt wird. Da diese Kraftstoffe nicht mehr durch die Norm EN 590 erfasst, sondern in anderen Normen geregelt werden, können sie nicht der Eintragung der UN-Nummer 1202 zugeordnet werden, die auf den Flammpunkt gemäß der Norm EN 590 abstellt.

Die Gemeinsame Tagung nahm bereits bei ihrer letzten Tagung einen Antrag der Europäischen Konföderation der Kraftstoffhändler (ECFD) vorläufig an, mit einer neuen Sondervorschrift auch die Zuordnung von Dieseldieselkraftstoffen gemäß der Norm EN 16709:2024 oder EN 16734:2023 sowie von paraffinischen Dieseldieselkraftstoffen oder Heizölen gemäß der Norm EN 15940:2023 zur UN-Nummer 1202

zu ermöglichen.

Diese Entscheidung wurde bei dieser Gemeinsamen Tagung für die Ausgaben 2027 des RID, des ADR und des ADN bestätigt, wobei auch alle Verweise auf die Norm EN 590 auf die neueste Ausgabe dieser Norm angepasst wurden.

Orangefarbene Tafeln an Güterbeförderungseinheiten mit eingebauten Batterien

Im Rahmen der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit der 24. Ausgabe der UN-Modellvorschriften wurde bei der letzten Gemeinsamen Tagung entschieden, für Güterbeförderungseinheiten, in denen Batterien fest eingebaut sind, drei verschiedene UN-Nummern vorzusehen, aus denen hervorgeht, ob die Güterbeförderungseinheit Lithium-Metall-, Lithium-Ionen- oder Natrium-Ionen-Batterien enthält (UN 3536, UN 3563 und UN 3564). Dadurch soll bei Zwischenfällen den Einsatzkräften die Wahl der geeigneten Maßnahmen erleichtert werden.

In diesem Zusammenhang entschied die Gemeinsame Tagung bei ihrer letzten Tagung, die Vorschriften des RID und des ADR/ADN aneinander anzupassen und auch im ADR und im ADN anstelle von einfachen orangefarbenen Tafeln solche mit Angabe der Nummer

zur Kennzeichnung der Gefahr und der UN-Nummer vorzusehen, um die für die Einsatzkräfte notwendigen Informationen anzuzeigen. Diese Änderung führte bei der letzten Tagung der WP.15 zu der Entscheidung, den Absatz 5.3.2.1.4 ADR auch für die UN-Nummern 3536, 3563 und 3564 zur Anwendung zu bringen.

Die Sondervorschrift 389, die den Eintragungen der UN-Nummern 3536, 3563 und 3564 zugeordnet ist, verweist in Bezug auf die orangefarbenen Tafeln lediglich auf den Unterabschnitt 5.3.2.2, der die orangefarbenen Tafeln beschreibt. Darüber hinaus schreibt er vor, dass die orangefarbenen Tafeln auf zwei gegenüberliegenden Seiten der Güterbeförderungseinheit erscheinen müssen. Durch diese Formulierung kann die Erleichterung des Absatzes 5.3.2.1.6 ADR nicht angewandt werden, die für Beförderungseinheiten, in denen ein einziger UN-Nummer mit einer einzigen Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr zugeordnetes gefährliches Gut befördert wird, die Möglichkeit vorsieht, orangefarbene Tafeln nur an der Front- und der Heckseite der Beförderungseinheit anzubringen.

Die Gemeinsame Tagung nahm einen Antrag der Schweiz für die Ausgaben 2027 des RID, des ADR und des ADN an, in der Sondervorschrift 389 bezüglich der orangefarbenen Tafeln auf

den Abschnitt 5.3.2 zu verweisen und auf die Angabe zu verzichten, dass die orangefarbenen Tafeln auf zwei gegenüberliegenden Seiten der Güterbeförderungseinheit anzubringen sind.

Ehrungen

Herr Romain Hubert, bisheriger Leiter der Sektion Gefahrgut der Abteilung für Nachhaltigen Verkehr und Co-Sekretär der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung, verabschiedete sich von der Gemeinsamen Tagung. Die Gemeinsame Tagung sprach ihm ihre Anerkennung für seine Führungsrolle und seine Beiträge zur Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter aus. Sie wünschte ihm alles Gute für einen langen, gesunden und erfüllten Ruhestand im Kreise seiner Familie und Freunde.

Nächste Tagung

Die nächste Gemeinsame Tagung wird vom 14. bis 18. September 2026 in Genf stattfinden. In dieser zweiten Sitzung des Bienniums 2026/2027 werden die Arbeiten an den Ausgaben 2029 des RID, des ADR und des ADN fortgesetzt.

Jochen Conrad

VERANSTALTUNGSKALENDER 2026

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
9. September	59. Tagung der Arbeitsgruppe WG TECH		Bern - Schweiz (HYBRID-TAGUNG)
3.-4. November	10. Tagung des Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit		Bern - Schweiz
10. November	60. Tagung der Arbeitsgruppe WG TECH		noch festzulegen
17.-20. November	21. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses		Berlin - Deutschland
2.-3. Dezember	143. Tagung des Verwaltungsausschusses		Bern - Schweiz

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2026

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
29.-30. Juni	Transport and Railway Affairs ETCR	ETCR*	Brügge - Belgien
30. Juni – 8. Juli	68. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter	UNECE	Genf - Schweiz
25.-28. August	Expertengruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen
September	12. Jahrestagung internationaler Organisationen	OECD	Paris - Frankreich
6.-7. Oktober	FIATA Anniversary – World Congress	FIATA	Mailand - Italien
27.-30. Oktober	OSShD-Kommission für Transportrecht im Bereich der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter	OSShD	Warschau - Polen
3.-6. November	120. Tagung der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter, WP.15	UNECE	Genf - Schweiz
12.-13. November	UIC-Expertengruppe Beförderung gefährlicher Güter	UIC	Verona - Italien
24. November – 1. Dezember	69. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter	UNECE	Genf - Schweiz

* Europäisches Schulungszentrum für den Eisenbahnsektor



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

