



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. 3/2026

Zeitschrift für den
internationalen
Eisenbahnverkehr

NEWS

OTIF

- 3 Das Greening Embassies Network zu Besuch am Sitz der OTIF
- 3 9. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit

COTIF

- 4 Depositarmittellungen
- 5 Von der Generalversammlung angenommene Änderungen am COTIF 1999: Genehmigungsstand

KOMMUNIKATION UND WEITERVERBREITUNG

- 7 Die OTIF bei der „Algeria Rail Expo“
- 8 Vorstellung des COTIF und des internationalen Eisenbahnrechts am ETCR-Seminar
- 8 Schulung über die OTIF und das COTIF bei der Eisenbahnagentur der Europäischen Union
- 9 Nachruf auf Sir Royston M. Goode (1933-2026)

ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT EISENBAHNTECHNIK

- 11 Ergebnisse der 18. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen und Arbeitsprogramm

GEFÄHRLICHE GÜTER

- 13 Ergebnisse der 59. Tagung des RID-Fachausschusses

VERANSTALTUNGSKALENDER

17

VORWORT

Liebe Leserinnen und Leser,

die vorliegende Ausgabe der Zeitschrift beginnt leider mit einer traurigen Nachricht. Das Sekretariat schließt sich der Würdigung durch die internationale juristische Fachwelt an und gedenkt des am 24. Juni 2026 verstorbenen emeritierten Universitätsprofessors Sir Roy Goode. Mit seinem Wirken für das Luxemburger Eisenbahnprotokoll hat er dem Eisenbahnsektor neue Möglichkeiten eröffnet, die weit über seinen Tod hinaus fortbestehen werden.

Die Bedeutung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und der Arbeit der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) bemisst sich nicht zuletzt daran, in welchem Umfang das Übereinkommen tatsächlich angewendet wird.

Monaco und Marokko haben ihre Genehmigungsurkunden für die auf der 12. und 13. Tagung der Generalversammlung angenommenen Änderungen hinterlegt. Für den Eisenbahnsektor ist es von großer Bedeutung, dass diese Änderungen so bald wie möglich in Kraft treten. Die Mitgliedstaaten sind daher aufgerufen, ihre Genehmigungsverfahren abzuschließen und damit das Inkrafttreten der Änderungen zu ermöglichen.

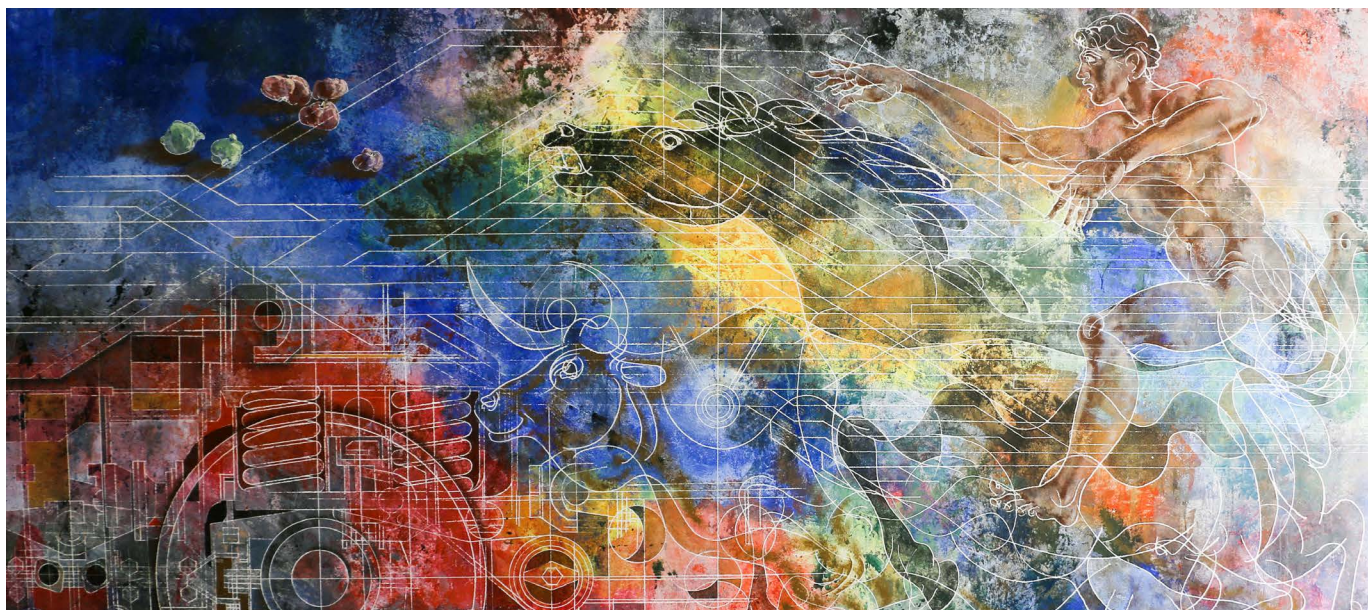
Auf seiner 9. Tagung befasste sich der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit mit der Verbringung leerer Güterwagen, der Haftung für durch einen Wagen verursachte Schäden gemäß Artikel 7 ER CUV sowie mit den Änderungen, die im Rahmen der ER CIM eine vollumfängliche Verwendung elektronischer Beförderungspapiere ermöglichen sollen.

Der Fachausschuss für technische Fragen richtete auf seiner 18. Tagung seinen Blick verstärkt nach außen. Neben den konsolidierten Fassungen der ETV WAG und der ETV LOC&PAS befasste er sich mit einer breiteren Anwendung der technischen Vorschriften der OTIF im Inlandsverkehr, der Einbindung weiterer Eisenbahnsysteme – insbesondere mit möglichen Verbindungen zwischen der Arabischen Halbinsel und Europa über Türkiye – sowie mit der Notwendigkeit, die technischen Vorschriften der OTIF international stärker bekannt zu machen und so einer Fragmentierung entgegenzuwirken.

Im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter wurde mit der Annahme der Änderungen des RID für 2027 ein zweijähriger Arbeitszyklus abgeschlossen. Um die Vorteile des internationalen Rechts noch stärker zur Geltung zu bringen, beauftragte der RID-Fachausschuss das Sekretariat, die Mitgliedstaaten zur Anwendung des RID auf innerstaatliche Beförderungen zu befragen.

Aleksandr Kuzmenko

Generalsekretär



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

DAS GREENING EMBASSIES NETWORK ZU BESUCH AM SITZ DER OTIF

Am 15. Juni 2026 empfing das Sekretariat der OTIF die Mitglieder des Greening Embassies Network (Netzwerk der „Grünen Botschaften“) aus Bern.

Anlass für dieses Treffen war die Vorstellung des im August 2025 abgeschlossenen Renovierungsprojekts des Sitzgebäudes der Organisation. Aufgrund des Denkmalschutzes galt es bei den Arbeiten, den

Erhalt des historischen Gebäudes mit den Anforderungen höchster Nachhaltigkeitsstandards in Einklang zu bringen.

Das Architekturbüro und das für das Projekt verantwortliche Bauunternehmen stellten die für die Renovierung gewählten technischen Lösungen vor und erläuterten deren praktische Umsetzung. Anschließend fand eine Besichtigung

der Räumlichkeiten statt.

Das Treffen bot Gelegenheit zu einem Erfahrungsaustausch über bewährte Verfahren bei der nachhaltigen Renovierung historischer Gebäude.

Das Sekretariat dankt allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern für ihr Kommen und ihr Interesse.

9. TAGUNG DES AD-HOC-AUSSCHUSSES FÜR RECHTSFRAGEN UND INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

Der Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit der OTIF trat vom 23. bis 24. Juni 2026 in Bern in Präsenz zu seiner 9. Tagung zusammen.

An der Tagung nahmen die Delegationen der OTIF-Mitgliedstaaten sowie zahlreiche internationale Organisationen und registrierte Interessengruppen teil, die zu den Beratungen am 23. Juni 2026 eingeladen waren. Vertreten waren unter anderem die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD), das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT), der Internationale Eisenbahnverband (UIC), die Internationale Privatwagen-Union (UIP), die Alliance of Passenger Rail New Entrants (ALLRAIL), die Internationale Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA) sowie die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).

Zunächst befasste sich der Ad-hoc-Ausschuss mit den Änderungen an den Erläuternden Bemerkungen zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (ER CIM) und zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im

internationalen Eisenbahnverkehr (ER CUV); Gegenstand dieser Änderungen war die Verbringung leerer Güterwagen. Die Delegationen setzten zudem ihre Beratungen über die in Artikel 7 ER CUV geregelte Haftung für durch einen Wagen verursachte Schäden fort. Dabei stützten sie sich auf die Schlussfolgerungen des



Rundtisches der OTIF, der sich mit dieser Frage befasst hatte.

Anschließend führte der Ad-hoc-Ausschuss seine Arbeiten zur Digitalisierung der Beförderungspapiere im internationalen Eisenbahngüterverkehr fort. Ziel ist es, die uneingeschränkte

praktische Verwendung elektronischer Beförderungspapiere zu ermöglichen. Zu diesem Zweck prüften die Delegationen eine aktualisierte Fassung der Vorschläge zur Änderung der ER CIM. Diese war vom Sekretariat auf der Grundlage der Beratungen während der 8. Tagung des Ad-hoc-Ausschusses sowie der

anschließend eingegangenen Stellungnahmen ausgearbeitet worden.

Das Sekretariat der OTIF begrüßt die aktive Beteiligung der zahlreichen registrierten Interessengruppen.

DEPOSITARMITTEILUNGEN

seit Juni 2026 ([Zeitschrift 2/2026](#))

NOT-26007	26.6.2026	Monaco Genehmigung der von der 12. Generalversammlung angenommenen Änderungen am COTIF und seinen Anhängen D, F und G
NOT-26008	26.6.2026	Monaco Genehmigung der von der 13. Generalversammlung angenommenen Änderungen am COTIF und seinen Anhängen E und G
NOT-26016	14.7.2026	Konsolidierte Fassungen der ETV LOC&PAS, ETV WAG Konsolidierte Fassung der ETV LOC&PAS Konsolidierte Fassung der ETV WAG Änderung der ETV TAF Änderung der Anlage I zur ETV TAF vom 1. Januar 2023, zuletzt geändert am 1. Januar 2026.
NOT-26019	17.7.2026	Änderungen an der Anlage des Anhangs C (RID) des COTIF
NOT-26024	28.7.2026	Marokko Genehmigung der von der 12. Generalversammlung angenommenen Änderungen am COTIF und seinen Anhängen D, F und G
NOT-26025	28.7.2026	Marokko Genehmigung der von der 13. Generalversammlung angenommenen Änderungen am COTIF und seinen Anhängen E und G

VON DER GENERALVERSAMMLUNG ANGENOMMENE ÄNDERUNGEN AM COTIF 1999: GENEHMIGUNGSSTAND

Auf ihrer 12. Tagung im September 2015 hat die Generalversammlung Änderungen am Übereinkommen und seinen Anhängen D (CUV), F (APTU) und G (ATMF) angenommen.

Drei Jahre später, auf ihrer 13. Tagung im September 2018, nahm sie Änderungen am Übereinkommen und seinen Anhängen E (CUV) und G (ATMF) an. Darüber hinaus wurde auch ein neuer Anhang H (EST) angenommen.

Die entsprechenden Depositarmitteilungen sind auf der

Website der OTIF frei einsehbar. In Übereinstimmung mit Artikel 34 § 2 COTIF treten die Änderungen am Übereinkommen selbst, einschließlich des neuen Anhangs H (EST), zwölf Monate nach ihrer Genehmigung durch zwei Drittel der Mitgliedstaaten (aktuell 32 Mitgliedstaaten) nach deren jeweiligem Landesrecht in Kraft.

Darüber hinaus treten gemäß Artikel 34 § 3 COTIF die Änderungen an den Anhängen zwölf Monate nach Genehmigung durch die Hälfte der Mitgliedstaaten in Kraft, die keine Erklärung über die Nichtanwendung des betreffenden

Anhangs gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 COTIF abgegeben haben. Für ein Inkrafttreten der Änderungen der Anhänge D (CUV), F (APTU) und G (ATMF) wird derzeit die Genehmigung von 22 Mitgliedstaaten, für die des Anhangs E (CUI) von 21 Mitgliedstaaten benötigt.

Zu den **von der 12. Generalversammlung beschlossenen Änderungen** hat der Depositär (Generalsekretär) bisher von 20 Staaten eine Genehmigungsurkunde erhalten.

Bis zum 1. September 2026 hinterlegte Urkunden:

MITGLIEDSTAAT	URKUNDE	DATUM
Schweiz	Genehmigung	21. Oktober 2016
Schweden	Genehmigung	13. März 2017
Finnland	Annahme	10. April 2017
Niederlande	Annahme	1. Mai 2017
Ungarn	Ratifizierung	1. Juni 2017
Spanien	Annahme	23. August 2017
Deutschland	Genehmigung	12. Oktober 2017
Estland	Annahme	15. Januar 2018
Belgien	Genehmigung	19. Januar 2018
Slowakei	Genehmigung	30. April 2018
Nordmazedonien	Genehmigung	1. Mai 2018
Frankreich	Genehmigung	31. Juli 2018
Österreich	Annahme	21. August 2019
Luxemburg	Ratifizierung	18. Dezember 2019
Türkiye	Ratifizierung	1. Oktober 2020
Rumänien	Annahme	28. Dezember 2020
Norwegen	Genehmigung	15. September 2023
Georgien	Beitritt	10. Juni 2025
Monaco	Genehmigung	23. Juni 2026
Marokko	Genehmigung	27. Juli 2026

Zu den **von der
13. Generalversammlung
beschlossenen Änderungen** hat

der Depositär (Generalsekretär)
bisher von 16 Staaten eine
Genehmigungsurkunde erhalten.

Bis zum 1. September 2026
hinterlegte Urkunden:

MITGLIEDSTAAT	URKUNDE	DATUM
Finnland	Annahme	25. September 2019
Schweiz	Genehmigung	6. Februar 2020
Deutschland	Genehmigung	6. Mai 2020
Frankreich	Genehmigung	19. August 2020
Ungarn	Ratifizierung	3. Juli 2020
Belgien	Genehmigung	5. November 2021
Niederlande	Annahme	12. Januar 2022
Luxemburg	Ratifizierung	28. Februar 2022
Slowakei	Genehmigung	24. März 2022
Estland	Genehmigung	29. April 2022
Norwegen	Genehmigung	15. September 2023
Österreich	Genehmigung	6. August 2024
Schweden	Ratifizierung	7. Januar 2025
Georgien	Beitritt	10. Juni 2025
Monaco	Genehmigung	23. Juni 2026
Marokko	Genehmigung	27. Juli 2026

DIE OTIF BEI DER „ALGERIA RAIL EXPO“

Der Leiter der Abteilung Gefahrgut im Sekretariat der OTIF, Jochen Conrad, nahm an der Messe „Algeria Rail Expo“ teil, die vom 9. bis 11. Juni 2026 im Kongresszentrum von Oran unter der Schirmherrschaft des algerischen Ministeriums für Inneres, Kommunalverwaltung und Verkehr stattfand. Die Veranstaltung brachte rund 40 Aussteller aus sieben Ländern sowie zahlreiche Vertreterinnen und Vertreter des Eisenbahnsektors zusammen.

Am 10. Juni sprach Conrad im Rahmen der dem Thema Eisenbahninfrastruktur und den damit verbundenen Herausforderungen gewidmeten Sitzung „Eisenbahninfrastruktur und Herausforderungen: Innovation, Regulierung und Anpassungsfähigkeit“. Bei dieser Gelegenheit stellte er die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und insbesondere die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) vor.

In seinem Vortrag erläuterte Conrad die Rolle des RID und dessen Zusammenspiel mit den für die anderen Verkehrsträger geltenden

Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter. Zudem hob er hervor, wie wichtig die zweijährliche Überarbeitung dieser Vorschriften ist, um den Herausforderungen sowie den industriellen und technologischen Entwicklungen des Sektors Rechnung zu tragen.

Im Mittelpunkt des Austauschs standen zudem die großen Ausbauprojekte des algerischen Eisenbahnnetzes. Vorgestellt wurden insbesondere die Strecken Gara Djebilet–Béchar und Djebel Onk–Annaba, die vor allem für den Transport von Eisenerz, Phosphaten und Chemikalien vorgesehen sind, sowie die für die kommenden

Jahre festgelegten Ziele hinsichtlich der Transportkapazität. Der Ausbau der Infrastruktur, ihre Elektrifizierung und Digitalisierung sowie die Schaffung regionaler Eisenbahnkorridore gehören zu den Prioritäten, um die Rolle Algeriens als Logistikkreuzung zwischen Afrika und Europa zu stärken.

Das Sekretariat der OTIF begrüßt seine Teilnahme an der Algeria Rail Expo, die eine weitere Gelegenheit bot, den internationalen Rechtsrahmen für den Eisenbahnverkehr bekannter zu machen und den Austausch mit den Akteuren des Sektors zu vertiefen.



VORSTELLUNG DES COTIF UND DES INTERNATIONALEN EISENBAHNRECHTS AM ETCR-SEMINAR

Am 30. Juni 2026 nahm der Generalsekretär der OTIF, Aleksandr Kuzmenko, als Referent am jährlichen Seminar des Europäischen Ausbildungszentrums für Eisenbahnen (European Training Centre for Railways – ETCR) teil, das am Europakolleg in Brügge stattfand.

Wie bereits im Vorjahr erfolgte sein Beitrag im Rahmen einer dem internationalen Eisenbahnrecht gewidmeten Sitzung, die er gemeinsam mit Maria Sack (Deutsche Bahn AG / CIT) gestaltete.

Der Generalsekretär erläuterte die internationale Dimension des für den Eisenbahnverkehr geltenden Rechtsrahmens. Im Mittelpunkt seines Vortrags

standen die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), die Ziele der Organisation sowie das System der Einheitlichen Rechtsvorschriften, die den internationalen Eisenbahnverkehr regeln.

Zum Abschluss der Sitzung fand ein Austausch mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern statt. Dieser bot Gelegenheit, das Zusammenspiel und die gegenseitige Ergänzung des europäischen und des

internationalen Rechtsrahmens zu beleuchten und deren Bedeutung für die Entwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs hervorzuheben.

Das Sekretariat der OTIF begrüßt es, weiterhin zum Ausbildungsprogramm des ETCR beizutragen. Dieses bietet die Möglichkeit, Fachleute des Eisenbahnsektors für die Bedeutung und die Herausforderungen des internationalen Eisenbahnrechts zu sensibilisieren und ihre Kenntnisse des COTIF zu vertiefen.



College of Europe
Collège d'Europe



SCHULUNG ÜBER DIE OTIF UND DAS COTIF BEI DER EISENBAHNAGENTUR DER EUROPÄISCHEN UNION

Am 9. Juli 2026 gab der Leiter der Abteilung Technische Interoperabilität des Sekretariats der OTIF, Bas Leermakers, eine Online-Schulung für Mitarbeitende der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) und der Europäischen Kommission.

Ziel dieser ersten Schulung, an der 55 Personen teilnahmen, war es, die Kenntnisse über die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), das

Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und den Rechtsrahmen für die technische Interoperabilität zu vertiefen. Dank des interaktiven Austauschs, der durch kurze Umfragen ergänzt wurde, konnten die verschiedenen Themen auf abwechslungsreiche und dynamische Weise behandelt werden.

Die Schulung befasste sich insbesondere mit der Geschichte, den Zielen und

dem Anwendungsbereich von OTIF und COTIF sowie mit den Einheitlichen Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (ER APTU), und den Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ER ATMF).

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer befassten sich mit der Rolle der ERA als zuständige Behörde im Sinne der ER ATMF, der Äquivalenz zwischen den einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) der OTIF und den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der Europäischen Union sowie den Unterschieden zwischen der Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen nach dem

COTIF und ihrer Genehmigung innerhalb der Europäischen Union.

Auch die Vereinbarung über den Beitritt der Europäischen Union zum COTIF und insbesondere die darin enthaltene Entkopplungsklausel wurden erläutert.

Diese Initiative ist Teil der engen Zusammenarbeit zwischen der OTIF, der Eisenbahnagentur der Europäischen Union und

der Europäischen Kommission und trägt zu einem besseren Verständnis des durch das COTIF geschaffenen Rechtsrahmens.

Das Sekretariat der OTIF begrüßt den Erfolg dieser ersten Schulung, die das Interesse an den Aktivitäten der Organisation und an der Entwicklung eines gemeinsamen Verständnisses der Vorschriften für den internationalen Eisenbahnverkehr verdeutlicht.

NACHRUF AUF PROFESSOR SIR ROYSTON M. GOODE (1933-2026)



Der Tod von Sir Roy Goode am 24. Juni 2026 im Alter von 93 Jahren – emeritierter Professor für Handelsrecht an der Universität Oxford und der Queen Mary University London – erfüllt uns alle mit tiefer Trauer. Zugleich blicken wir mit großer Dankbarkeit auf sein außergewöhnliches Wirken, seine Erkenntnisse und seine Freundschaft zurück.

Sir Roy gehörte zu den bedeutendsten Juristen der vergangenen 50 Jahre. Er

begann seine Laufbahn als Rechtsanwaltsanwärter in einer Anwaltskanzlei in Portsmouth. 1954 erlangte er seinen Abschluss in Rechtswissenschaften an der University of London, wurde 1955 als Rechtsanwalt (Solicitor) zugelassen und war 17 Jahre lang als Anwalt tätig, bevor er in die Wissenschaft wechselte. Er wurde 1988 zum Barrister und 1990 zum Queen's Counsel ernannt. Von 1971 bis 1989 war er Professor für Handelsrecht an der Queen Mary University London, wo er 1980 das Centre for Commercial Law Studies gründete, eine der weltweit führenden Forschungseinrichtungen für Handelsrecht. Er gilt allgemein als der „Vater“ des britischen Verbraucherkreditrechts. Zwischen 1990 und 1998 war er Professor für englisches Recht an der Universität Oxford und übernahm im Laufe der Jahre Gastprofessuren in Australien, Europa und den USA. Von 1989 bis 2003 war er Mitglied des Direktionsrats des Internationalen Instituts für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT) und blieb ihm anschließend als Ehrenmitglied weiterhin aktiv verbunden. Von 2003 bis 2013 war der zudem Präsident der UNIDROIT-Stiftung für Einheitliches Recht. Er verfasste unzählige Artikel und Bücher und

wurde im Jahr 2000 von Königin Elisabeth II. für seine Verdienste um die Rechtswissenschaft zum Ritter geschlagen.

Sir Roy spielte eine entscheidende Rolle bei der Ausarbeitung des UNIDROIT-Übereinkommens von Kapstadt und seiner verschiedenen Protokolle. Bei allen vier diplomatischen Konferenzen übernahm er die Rolle des Berichterstatters und verfasste die offiziellen Kommentare zu jedem Protokoll. Noch bis Anfang dieses Jahres setzte er sich mit großem Engagement für alle Aspekte ihrer Umsetzung ein. Er spielte eine maßgebliche Rolle bei der Ausarbeitung des Eisenbahnprotokolls von Luxemburg. In enger Zusammenarbeit mit der OTIF und der Rail Working Group wirkte er an den vorbereitenden Sitzungen der Regierungssachverständigen mit, fungierte 2027 als offizieller Berichterstatter bei der diplomatischen Konferenz 2007 in Luxemburg und war maßgeblich an der fachkundigen Formulierung vieler wichtige Bestimmungen des Eisenbahnprotokolls von Luxemburg beteiligt, wobei er die komplexen Besonderheiten des rollenden Eisenbahnmaterials

meisterhaft beherrschte. Er verfasste drei Auflagen des offiziellen Kommentars zum Protokoll – die letzte davon im Jahr 2024, als das Protokoll in Kraft trat. Dieses Werk gilt als unverzichtbares Handbuch für alle Fachleute im Bereich der besicherten Finanzierung von rollendem Eisenbahnmateri- al.

Zu zahlreichen Aspekten des Protokolls, darunter die Vorschriften und Verfahren für das internationale Register sowie die UN-Modellregeln für die permanente Kennzeichnung von Eisenbahnfahrzeugen, steuerte er stets präzise und wegweisende Kommentare bei. Auch an der Einrichtung der Aufsichtsbehörde im Jahre 2024 wirkte er aktiv mit.

Sir Roy war eine beeindruckte Persönlichkeit. Mit seinem Intellekt analysierte er jeden Teil des Protokolls mit beispielloser Präzision. Dank seiner umfangreichen Erfahrung im internationalen Handelsprivatrecht vermochte er Entwicklungen weit vorauszu- denken und mögliche Ergebnisse frühzeitig zu erkennen – ganz wie es sich für einen versierten

Schachspieler gehört. Es war ihm ein großes Anliegen, das Protokoll in die Praxis umzusetzen und dabei stets das Gleichgewicht zwischen Wissenschaft und praktischer Anwendung zu wahren. Wie jeder gute Lehrer besaß Sir Roy die wunderbare Fähigkeit, Komplexes einfach erscheinen zu lassen und alles klar und logisch darzustellen. Er war stets zuvorkommend und ermutigend und hatte einen feinen, bisweilen verschmitzten Sinn für Humor. Großzügig mit seiner Zeit, stets positiv und voller Geduld mit denjenigen, die sich erst in die Tiefen des Protokolls einarbeiteten, war er jederzeit bereit, auch die kleinsten Details eingehend zu erörtern. Für die OTIF und die Rail Working Group war er damit ein hochgeschätzter Wegbegleiter auf dem rasanten Weg des Protokolls von einem theoretischen Konstrukt zu einer hochrelevanten und praktischen Stütze für den Eisenbahnsektor.

Das Eisenbahnprotokoll von Luxemburg wird eines der vielen bedeutenden Vermächtnisse Sir Roys bleiben. Es wird

eine einzigartige Rolle bei der Förderung privater Investitionen im Eisenbahnsektor spielen, wobei sein Engagement auch in diesem Prozess wahrhaft einmalig war. Ohne ihn, so lässt sich ohne Übertreibung sagen, wäre dieses Protokoll nie Wirklichkeit geworden.

Sir Roy war eine Inspiration – eine der großen Juristenpersönlichkeiten unserer Zeit und ein geschätzter Ratgeber und Freund für viele, die auf diesem Rechtsgebiet tätig sind. Der internationale Eisenbahnsektor ist ihm zu großem Dank verpflichtet.

Die OTIF und ihre Mitglieder sprechen seiner Frau Catherine und seiner Tochter Naomi ihr tiefempfundenes Beileid aus. Professor Sir Roy Goode in den Herzen all jener, die ihn als Lehrer und Mentor kennenlernen duften, stets einen besonderen Platz einnehmen. Sie werden ihn schmerzlich vermissen. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Howard Rosen

ERGEBNISSE DER 18. TAGUNG DES FACHAUSSCHUSSES FÜR TECHNISCHE FRAGEN UND ARBEITSPROGRAMM

Am 9. Juni 2026 kam der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) in Bern (Hybridformat) zu seiner 18. Tagung zusammen. Nachstehend werden die Hauptergebnisse der Tagung, die Beschlüsse sowie das Arbeitsprogramm des CTE zusammengefasst.

Teilnahme

Folgende Mitgliedstaaten nahmen teil: Algerien, Aserbaidschan, Deutschland, Frankreich, Italien, Kroatien, Luxemburg, Marokko, Norwegen, Schweiz, Serbien, Syrien, Türkei, Ungarn und Vereinigtes Königreich. Die Europäische Union (EU) war durch die Europäische Kommission vertreten, die von der Eisenbahngesellschaft der Europäischen Union (ERA) unterstützt wurde. Außerdem waren Delegierte der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) und des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) anwesend. Der CTE wählte Vaibhav Puri aus dem Vereinigten Königreich zum Vorsitzenden der Tagung.

Überarbeitung der Geschäftsordnung des CTE

Auf Empfehlung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit legte das Sekretariat einen Vorschlag zur Überarbeitung der Geschäftsordnung des CTE vor, um diese mit den Geschäftsordnungen anderer OTIF-Organen in Einklang zu bringen. Die Delegationen prüften die vorgeschlagenen Änderungen, die unter anderem die Teilnahme von Beobachtern und die Einführung der Funktion eines stellvertretenden Vorsitzes betrafen. Im Anschluss an eine Diskussion und mehrere Änderungen nahm der CTE die

Geschäftsordnung als konsolidierte Neufassung an, die [online](#) zugänglich ist.

Annahme rechtsverbindlicher Bestimmungen

Offizielle Informationen zu den angenommenen ETV finden Sie in der entsprechenden [Depositarmitteilung](#).

Änderung der ETV WAG

Der CTE nahm eine konsolidierte Neufassung der Einheitlichen technischen Vorschrift zum Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ (ETV Güterwagen) an. Diese Überarbeitung betrifft die Übertragung der fahrzeugbezogenen technischen Anforderungen aus der Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter (RID) in die ETV Güterwagen. Das Inkrafttreten dieser ETV am 1. Januar 2027 zusammen mit der RID-Ausgabe 2027 wird einen wichtigen Meilenstein bei der Angleichung des RID, der ETV und der TSI der EU darstellen.

Änderung der ETV LOC&PAS

Der CTE nahm zudem eine konsolidierte Neufassung der Einheitlichen technischen Vorschrift zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ (ETV LOC&PAS) an. Der Hauptzweck dieser Änderung

besteht darin, neue Anforderungen für Personalwagen aufzunehmen, die an einen Güterzug angehängt werden können, um das Begleitpersonal der transportierten Ladung zu befördern.

Einheitliche Ausführungen der Zertifikate

Das Sekretariat legte einen Vorschlag zur Änderung der einheitlichen Ausführungen der im Rahmen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und der ATMF verwendeten Zertifikate vor, mit dem Ziel, Inhalt und Gestaltung weiter an die EU-Formate anzupassen und die Verständlichkeit für Antragsteller und Behörden zu verbessern. Die Delegationen begrüßten diese Absicht, äußerten jedoch Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit bestimmter Änderungen mit dem EU-Recht. Der CTE hielt vor der Annahme eines Textes auf einer künftigen Tagung eine weitere Analyse durch die WG TECH für erforderlich.

Änderung der Anlage I der ETV TAF

Das CTE aktualisierte verschiedene Verweise auf die technischen Dokumente der ERA in Anlage I der ETV zu Telematikanwendungen für den Güterverkehr (ETV TAF), die sich mit Nachrichten- und Datenmodellen sowie den Spezifikationen für Datenbanken, Referenzdateien und die gemeinsame Schnittstelle befasst.

Genehmigung nicht rechtsverbindlicher Leitfäden und Empfehlungen

Parallel zur Überarbeitung der ETV LOC&PAS genehmigte der CTE einen aktualisierten Leitfaden zur Anwendung dieser ETV, der auf dem entsprechenden ERA-Anwendungsleitfaden basiert und an den COTIF-Kontext angepasst wurde. Die OTIF-spezifischen Hinweise sind in blauen Rechtecken dargestellt, wodurch sie leicht zu erkennen sind. Der CTE genehmigte zudem einen aktualisierten Anwendungsleitfaden für die ETV PRM betreffend Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Dieser Leitfaden weist ein ähnliches Layout und einen ähnlichen Stil auf wie der Anwendungsleitfaden für die ETV LOC&PAS.

Darüber hinaus genehmigte der CTE ein neues erläuterndes Dokument zur Anwendung von Anlage A zu den ER ATMF (ECM-Verordnung). Der Zweck des erläuternden Dokuments besteht darin, den Vertragsstaaten und den Akteuren des Sektors das Verständnis und die Anwendung bestimmter ECM-bezogener Anforderungen zu erleichtern.

Alle Anwendungsleitfäden und erläuternden Dokumente sind auf der [Website der OTIF](#) neben den jeweiligen Vorschriften veröffentlicht, auf die sie sich beziehen.

Darüber hinaus nahm der CTE Änderungen am Handbuch der OTIF für die Umsetzung und Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF an und genehmigte dessen 3. Fassung. Die Änderungen umfassen Klarstellungen zum Verhältnis zwischen EU-Recht und COTIF sowie zu den Auswirkungen auf verschiedene Akteure, darunter für die Instandhaltung

zuständige Stellen, Prüforgane und Risikobewertungsstellen. Die [neueste Fassung des Handbuchs](#) kann auf der Website der OTIF eingesehen werden.

Strategische und technische Überlegungen

Der CTE befasste sich zunächst mit einigen strategischen Fragen zur Digitalisierung und zur Rolle der OTIF. Er erkannte Chancen und Herausforderungen im Zusammenhang mit digitalen Tools und dem Datenaustausch für den internationalen Eisenbahnverkehr und betonte die Notwendigkeit, die Kompatibilität mit den EU-Vorschriften zu wahren, dabei jedoch auch die spezifischen Anforderungen der Nicht-EU-Vertragsstaaten zu berücksichtigen. Ferner vertrat er die Auffassung, dass die OTIF ihre Vorschriften und Praktiken international fördern sollte, um Kompatibilität zu gewährleisten und eine Fragmentierung zu vermeiden. Zu diesem Zweck solle die OTIF Synergien mit Organisationen wie der UNECE, dem UN/CEFACT, der UN/ESCAP und der OSShD nutzen.

Anschließend wandte sich der CTE den Entwicklungen in der EU, insbesondere der TSI Telematik und deren Auswirkungen auf die ETV TAF zu und stellte fest, dass die neue TSI Telematik Prozesse für Fahrgastinformationen und die Ausstellung von Fahrkarten im Eisenbahnverkehr enthält, die für den internationalen Verkehr relevant sein könnten, räumte jedoch ein, dass diese Prozesse vom Anwendungsbereich der ER APTU und der ER ATMF nicht vollständig abdeckt sind. Zur Unterstützung nahtloser internationaler Reisen und multimodaler Konnektivität und unter Berücksichtigung der genannten Einschränkungen beschloss der CTE, auf der Grundlage der TSI Telematik eine neue ETV Telematik zu entwickeln, die künftig die ETV TAF ersetzen

soll. Die neue ETV Telematik soll alle in der TSI Telematik behandelten Prozesse abdecken. Detaillierte Vorschläge sollen vom Sekretariat ausgearbeitet und von der WG TECH geprüft werden.

Auch die Frage, wie die Umsetzung und Anwendung der ER ATMF durch die Vertragsstaaten überwacht und bewertet werden kann, wurde erörtert. Auf der Grundlage einer vom Sekretariat in Abstimmung mit der WG TECH erstellten Analyse stellte der CTE fest, dass einige Vertragsstaaten die Vorschriften offenbar nicht vollständig umsetzen oder anwenden. Das Sekretariat bot diesen Staaten Unterstützung an.

Im Hinblick auf künftige Verbindungen zwischen der Arabischen Halbinsel und Europa über Türkiye analysierte der CTE, wie zusätzliche Eisenbahnsysteme in das ETV-Rahmenwerk integriert werden können. Das Konzept der Mehrsystem-Güterwagen wurde erörtert, und die WG TECH wurde gebeten, die funktionalen und technischen Unterschiede zwischen den Systemen zu analysieren und zu untersuchen, wie die ETV eine Rechtsgrundlage für Wagen schaffen könnten, die zwischen solchen Systemen und dem bestehenden OTIF-Raum verkehren.

Zum Abschluss dieses Themenbereichs prüfte der CTE ein Dokument zur Anwendung der technischen Vorschriften der OTIF im Inlandsverkehr und stellte fest, dass einige Staaten ETV oder an die OTIF angepasste Anforderungen bereits für rein inländische Zwecke nutzen, während andere sie nur im grenzüberschreitenden Verkehr anwenden. Er kam überein, dass eine breitere, einheitliche Anwendung im innerstaatlichen Bereich Schnittstellen und Komplexität verringern könnte, und beauftragte die WG TECH, dieses Thema weiterzuverfolgen.

Arbeitsprogramm und nächste Tagung

Der CTE prüfte und verabschiedete sein neues Arbeitsprogramm, das auf das allgemeine Arbeitsprogramm und die Langfriststrategie der OTIF abgestimmt ist. Dieses Arbeitsprogramm sieht

verschiedene Schwerpunkte vor, darunter die Entwicklung der neuen ETV Telematik sowie einen überarbeiteten Vorschlag für einheitliche Zertifikatsausführungen.

Alle Beschlüsse des CTE sind online in Form eines [Beschlussverzeichnisses](#) öffentlich zugänglich. Das

Arbeitsprogramm des CTE ist dem Beschlussverzeichnis als Anlage beigefügt.

Die nächste (19.) Tagung des CTE findet am 8. Juni 2027 in hybrider Form in Bern statt.

Abteilung Technische Interoperabilität

ERGEBNISSE DER 59. TAGUNG DES RID-FACHAUSSCHUSSES

Bern, 28. Mai 2026

Am 28. Mai 2026 trat der RID-Fachausschuss in Bern zu seiner 59. Tagung zusammen. Die Tagung bildete den formellen Abschluss eines intensiven zweijährigen Arbeitszyklus, in dem die Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (im Folgenden: Ständige Arbeitsgruppe) zahlreiche technische und institutionelle Fragen für den RID-Fachausschuss vorbereitet hatte. Für die praktische Anwendung des RID war die Annahme der Änderungen, die am 1. Januar 2027 in Kraft treten sollen, besonders wichtig. Zugleich fasste der RID-Fachausschuss mehrere institutionelle und strategische Beschlüsse, die unter anderem seine Arbeitsweise, die Einbindung von Interessengruppen sowie den Schutz des RID als Werk der OTIF betreffen.

Annahme der Änderungen 2027 zum RID

Im Mittelpunkt der Tagung stand die

Annahme der Änderungen 2027 zum RID. Grundlage hierfür war ein vom Sekretariat der OTIF vorbereitetes Dokument, in dem alle von der Ständigen Arbeitsgruppe in den Jahren 2023 bis 2025 für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2027 vorgeschlagenen Änderungen zum RID enthalten waren. Darüber hinaus enthielt das Dokument alle von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im März 2026 angenommenen Texte.

Darüber hinaus lag dem RID-Fachausschuss ein Dokument mit den Entscheidungen der 20. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe vor, die unmittelbar vor der Tagung des RID-Fachausschusses am 27. und 28. Mai 2026 in Bern zusammengetreten war. Besonders hervorzuheben sind dabei die Änderungen im Zusammenhang mit der Überführung wagentechnischer Anforderungen aus dem RID 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. Eine informelle Arbeitsgruppe hatte Anfang 2026 im Auftrag der Ständigen Arbeitsgruppe untersucht, wie die Übergangsvorschriften im Zusammenhang mit dieser Überführung am zweckmäßigsten ausgestaltet werden können. Zudem befasste sie sich mit der Frage, wie die in den bisherigen Sondervorschriften TE 22 und TE 25¹ enthaltenen Informationen während der gesamten Lebensdauer von Kesselwagen, die nach den bis Ende 2026 geltenden Vorschriften zugelassen werden, verfügbar bleiben können. Die gefundene Lösung sieht unter anderem ein Addendum zu Kapitel 6.8 des RID vor, in dem der Wortlaut der bisherigen Sondervorschriften TE 22 und TE 25 sowie eine Liste

¹ 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.

der Eintragungen, denen diese Sondervorschriften zugeordnet sind, wiedergegeben werden. Auf diese Weise wird einerseits die neue Systematik des Regelwerks umgesetzt, während andererseits die für die praktische Anwendung erforderlichen Informationen über die gesamte Lebensdauer der betroffenen Kesselwagen erhalten bleiben.

Der RID-Fachausschuss nahm sämtliche in den beiden Dokumenten enthaltenen Änderungen einstimmig an. Die endgültigen Notifizierungstexte sollten den Mitgliedstaaten in Übereinstimmung mit Artikel 35 § 3 des COTIF im Laufe des Monats Juli 2026 übermittelt werden.

Auslegung zur Kennzeichnung von Acetylen-Flaschen

Neben den Änderungen 2027 zum RID billigte der RID-Fachausschuss eine Auslegung zu der ab dem 1. Januar 2027 geltenden Übergangsvorschrift für die Kennzeichnung von Acetylen-Flaschen. Anlass dafür war die Frage, ob Acetylen-Flaschen, bei denen die seit dem 1. Januar 2023 vorgeschriebenen Kennzeichen zur Angabe des verwendeten porösen Materials und der Gesamtmasse der befüllten Acetylen-Flasche auf der Flaschenschulter oder auf einem Halsring angebracht werden können, unverzüglich nachgekennzeichnet werden müssen oder ob die Kennzeichnung erst im Rahmen der nächsten wiederkehrenden Prüfung vorgenommen werden darf.

Die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung hatte diese Frage auf der Grundlage informeller Dokumente des Europäischen Industriegase-Verbands EIGA erörtert und bestätigt, dass die Kennzeichnung, sofern sie auf der Flaschenschulter oder auf einem Halsring angebracht werden kann, bei der nächsten

wiederkehrenden Prüfung vorgenommen werden darf. Bis zu dieser Prüfung bleibt die Beförderung von Acetylen-Flaschen ohne diese Kennzeichnungen zugelassen.

Die Ständige Arbeitsgruppe stimmte der vorgeschlagenen Auslegung zu und empfahl deren Veröffentlichung. Der RID-Fachausschuss bestätigte diese Empfehlung und bat das Sekretariat, die Auslegung am 1. Januar 2027 auf der Website der OTIF zu veröffentlichen.

Neue Geschäftsordnung des RID-Fachausschusses

Der RID-Fachausschuss nahm außerdem eine überarbeitete Fassung seiner Geschäftsordnung an, die seit dem 1. Juni 2026 gilt und die seit dem 1. Juni 2024 geltende Fassung ersetzt. Ziel der Revision der Geschäftsordnung war es, die Terminologie und die darin festgelegten Verfahren stärker mit den Geschäftsordnungen anderer Organe der OTIF in Einklang zu bringen. Ausgangspunkt für diese Arbeiten war ein Beschluss des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit, der bei seiner 8. Tagung Empfehlungen zur Harmonisierung der Geschäftsordnungen aller Organe der OTIF hinsichtlich der Rechte von assoziierten Mitgliedern und Beobachtern genehmigt hatte.

Die Änderungen betreffen insbesondere die Begriffsbestimmungen, die Klarstellung der Rechte der verschiedenen Teilnehmerkategorien sowie die formelle Verankerung bereits bestehender Praktiken. Darüber hinaus wurde die Rolle der Ständigen Arbeitsgruppe präzisiert. Künftig kann der RID-Fachausschuss der Ständigen Arbeitsgruppe bestimmte Entscheidungsbefugnisse in Fragen

übertragen, die keine Änderung des Anhangs C des COTIF und seiner Anlage (RID) zur Folge haben. Dazu zählen etwa Maßnahmen zur Erleichterung der Umsetzung und Anwendung des RID, die Überwachung und Bewertung seiner Anwendung sowie Entscheidungen über die Aufnahme weiterer Interessengruppen und internationaler Organisationen in die Liste der ständig eingeladenen Beobachter. Die Übertragung solcher Entscheidungsbefugnisse auf die Ständige Arbeitsgruppe soll Verfahren wie die Veröffentlichung von Auslegungen von RID-Bestimmungen und Leitfäden, die Überarbeitung des Handbuchs RID oder die Durchführung von Umfragen zur Anwendung des RID wesentlich beschleunigen.

Neu ist zudem, dass die Geschäftsordnung unterschiedliche Fristen für die Veröffentlichung der Beschlüsse einerseits und der Niederschrift der Tagung andererseits vorsieht. Da Beschlüsse des RID-Fachausschusses die Grundlage für Depositarmitteilungen bilden können, müssen sie kurzfristig nach einer Tagung zur Verfügung stehen, während die Niederschrift weiterhin innerhalb der dafür vorgesehenen Frist von zwei Monaten nach der Tagung veröffentlicht werden kann.

Einbindung von Interessengruppen

Ein weiterer institutioneller Schwerpunkt war die Einbindung von Interessengruppen in die Arbeit des RID-Fachausschusses. Der RID-Fachausschuss beschloss, die von der 16. Generalversammlung gebilligte „Empfehlung zur Einbeziehung von Interessengruppen in die Arbeit der OTIF“ anzuwenden. Damit erhält die im RID-Fachausschuss bereits bewährte Mitwirkung internationaler Fachverbände und Organisationen eine klarere und transparentere Grundlage.

Der RID-Fachausschuss verlieh einer Reihe internationaler Verbände, die sich bereits in der Vergangenheit aktiv an der Entwicklung der Gefahrgutvorschriften beteiligt haben, den Status einer registrierten Interessengruppe, ohne das hierfür vorgesehene reguläre Verfahren anzuwenden. Die registrierten Interessengruppen wurden in die Liste der ständig eingeladenen Beobachter aufgenommen. Die in die Liste aufgenommenen Verbände vertreten unter anderem folgende Wirtschaftsbereiche: Chemie, Industriegase, Aerosole, Batterien, Recycling, Verpackung, Normung, Eisenbahn, kombinierter Verkehr, Spedition und Tankcontainer.

Für künftige Anträge wurde ein schriftliches Verfahren festgelegt. Das Sekretariat prüft zunächst, ob ein Antrag die formalen Anforderungen erfüllt, und übermittelt ihn anschließend zusammen mit seiner Bewertung den Mitgliedern des RID-Fachausschusses. Diese erhalten mindestens einen Monat Zeit, Widerspruch einzulegen. Erheben weniger als ein Drittel der Mitglieder Widerspruch, gilt der Antrag als angenommen. Widerspricht mindestens ein Drittel der Mitglieder, wird der Antrag bei der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses geprüft.

Der RID-Fachausschuss stellte außerdem klar, dass der Begriff „Sachverständige“ sowohl unabhängige Fachleute als auch Personen umfasst, die juristische Personen aus dem internationalen Eisenbahnsektor oder aus dem Bereich der Beförderung gefährlicher Güter vertreten. Einzelnen Sachverständigen kann der Status eines registrierten Interessenvertreters jedoch nur dann zuerkannt werden, wenn das betreffende Fachgebiet nicht bereits durch einen Verband mit dem Status einer registrierten Interessengruppe vertreten ist. Diese Einschränkung soll

Doppelvertretungen vermeiden und zu einer effizienten und wirksamen Arbeit des RID-Fachausschusses beitragen.

Aktualisierung des Handbuchs RID und neue Konkordanztabelle

Im Zusammenhang mit der Ausgabe 2027 des RID bestätigte der RID-Fachausschuss, dass zum Zeitpunkt der Inkraftsetzung (1. Januar 2027) eine überarbeitete Fassung des Handbuchs RID auf der Website der OTIF veröffentlicht werden soll. Die Änderungen des Handbuchs waren bereits von der Ständigen Arbeitsgruppe bei ihrer 19. Tagung (Luxemburg, 18.- 21. November 2025) vorgeprüft worden. Die Überarbeitung trägt insbesondere der Überführung wagentechnischer Anforderungen aus dem RID in die ETV/TSI WAG Rechnung. Zudem wurden Verweise auf die neu gestaltete OTIF-Website angepasst.

Ergänzend beschloss der RID-Fachausschuss, ebenfalls zum 1. Januar 2027 eine Konkordanztabelle zwischen dem RID 2025 einerseits und dem RID 2027 sowie den ETV/TSI WAG andererseits zu veröffentlichen. Diese Tabelle soll den Anwendern dabei helfen, Vorschriften wiederzufinden, die infolge der neuen Systematik nicht mehr an derselben Stelle im RID stehen oder in die ETV/TSI WAG überführt wurden. Für Behörden, Eisenbahnunternehmen, Wagenhalter, Prüforgane und Schulungsstellen stellt sie ein wichtiges Hilfsmittel dar, um den Übergang zur neuen Systematik reibungslos zu gestalten.

Förderung der Anwendung des RID im innerstaatlichen Verkehr

Wie im OTIF-Arbeitsprogramm

2026–2027 (Teil A Eisenbahnrecht – Strategische Ziele) dargelegt, umfasst die Ausdehnung der Anwendung des OTIF-Rechts nicht nur den Beitritt neuer Staaten, sondern auch die Ausweitung seiner Anwendung auf den innerstaatlichen Verkehr. Vor diesem Hintergrund befasste sich die Ständige Arbeitsgruppe bei ihrer 19. Tagung mit der Frage, wie die Anwendung des RID im innerstaatlichen Verkehr gefördert werden kann.

Während die Mitgliedstaaten der Europäischen Union über die Richtlinie 2008/68/EG verpflichtet sind, das RID auch im nationalen Verkehr anzuwenden, liegen dem Sekretariat zu anderen RID-Vertragsstaaten nur begrenzte Informationen darüber vor, ob und in welchem Umfang das RID auch auf rein innerstaatliche Beförderungen angewendet wird.

Die Vorteile einer Anwendung des RID auch auf innerstaatliche Beförderungen liegen auf der Hand: Sie erhöht die Rechtssicherheit durch Vermeidung von Doppelregelungen im nationalen und internationalen Recht, erleichtert die Schulung des Personals und reduziert den Aufwand und die damit verbundenen Kosten für die regelmäßige Aktualisierung paralleler Vorschriften. Gleichzeitig bietet das RID ausreichend Flexibilität, um besonderen nationalen Gegebenheiten Rechnung zu tragen, etwa durch zeitweilige Abweichungen oder ergänzende Vorschriften, sofern dadurch die Sicherheit nicht beeinträchtigt wird.

Der RID-Fachausschuss bestätigte die Wichtigkeit einer breiteren Anwendung des RID im innerstaatlichen Verkehr und beauftragte das Sekretariat, unter den OTIF-Mitgliedstaaten eine Umfrage zum aktuellen Stand der Umsetzung des COTIF sowie zur Anwendung

des RID auf innerstaatliche Beförderungen durchzuführen und ihm anschließend einen zusammenfassenden Bericht vorzulegen. Die Ergebnisse sollen eine sachliche Grundlage für weitere Diskussionen schaffen und es dem Sekretariat ermöglichen, die Mitgliedstaaten gezielter zu unterstützen.

Urheberrechtsschutz des RID

Schließlich beschloss der RID-Fachausschuss, das Urheberrecht der OTIF am RID formell geltend zu machen und einen entsprechenden Urheberrechtsvermerk in das RID aufzunehmen. Grundlage hierfür war der von der 16. Generalversammlung der OTIF verabschiedete Beschluss über Urheberrecht und Open Access. Der Beschluss des RID-Fachausschusses sieht vor, dass jede kommerzielle Vervielfältigung,

Verbreitung oder sonstige Verwertung der Anlage zum RID der vorherigen schriftlichen Genehmigung der OTIF bedarf.

Die Diskussion in der Ständigen Arbeitsgruppe hatte gezeigt, dass die Einführung eines solchen Vermerks sorgfältig abgewogen worden war. Das RID wird auch künftig auf der Website der OTIF frei zugänglich bleiben. Mitgliedstaaten der OTIF und die regionalen Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, dürfen das RID weiterhin ohne Einschränkung für legislative, regulatorische und Umsetzungszwecke verwenden, einschließlich der Veröffentlichung in Amtsblättern und der Anfertigung nationaler Übersetzungen. Auch die Vervielfältigung zu nichtkommerziellen oder wissenschaftlichen Zwecken bleibt gestattet.

Der Urheberrechtsvermerk dient somit in erster Linie dem Schutz

vor einer unbefugten kommerziellen Nutzung. Der RID-Fachausschuss folgte damit einer Praxis, die auch andere internationale Organisationen bei komplexen technischen Regelwerken anwenden.

Ausblick

Voraussichtlich vom 17. bis 19. November 2026 wird in Berlin die 21. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses stattfinden. Dort sollen die ersten Themen und Änderungsanträge behandelt werden, die in die Ausgabe 2029 des RID einfließen werden. Die endgültige Fassung der Änderungen 2029 zum RID wird dann am Ende des neuen zweijährigen Arbeitszyklus im Mai 2028 vom RID-Fachausschuss formell beschlossen werden.

Katarina Burkhard

VERANSTALTUNGSKALENDER 2026

DATUM	TAGUNG	ORG.	ORT
3.–4. November	10. Tagung des Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit		Bern - Schweiz
10. November	60. Tagung der Arbeitsgruppe WG TECH		Brüssel - Belgien
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
18. September	IAA Transportation	Messe Hannover	Hannover - Deutschland
22.–25. September	InnoTrans	Messe Berlin	Berlin - Deutschland
6.–7. Oktober	FIATA Anniversary – World Congress	FIATA	Milano - Italien
7. Oktober	Konferenz zum Güter- und Wagenrecht	UIC und CIT	Bern - Schweiz
22. Oktober	28. Stuttgarter Gefahrguttag	IHK Region Stuttgart	Stuttgart - Deutschland
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 für die Beförderung gefährlicher Güter	UIC	Verona - Italien
23. November –1. Dezember	69. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter	UNECE	Genf - Schweiz



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

