



**OTIF/RID/CE/GTP/2024/4**

5. April 2024

Original: Deutsch

**RID:** 17. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses  
(Bern, 22. Mai 2024)

**Thema:** Entwurf eines Handbuchs für die Anwendung und Umsetzung des RID

**Antrag des Sekretariats**

#### **ZUSAMMENFASSUNG**

<b>Erläuternde Zusammenfassung:</b>	Entwicklung eines Handbuchs für die Anwendung und Umsetzung des RID
<b>Zu treffende Entscheidung:</b>	Genehmigung des vom Sekretariat vorgelegten Entwurfs.
<b>Damit zusammenhängende Dokumente:</b>	–

1. Das Sekretariat der OTIF hat mit dem Generalsekretariat des Kooperationsrates der arabischen Staaten des Golfes (GS-GCC) 2014 eine Gemeinsame Absichtserklärung abgeschlossen, um einen Beitritt des GS-GCC und der GCC-Mitgliedstaaten zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vorzubereiten. Mitgliedstaaten des GCC sind das Königreich Bahrain, der Staat Katar, der Staat Kuwait, das Sultanat Oman, das Königreich Saudi-Arabien und die Vereinigten Arabischen Emirate.
2. In Zusammenhang mit den Verhandlungen zwischen dem Sekretariat der OTIF und dem Generalsekretariat des GCC wurde von Seiten des GS-GCC der Wunsch geäußert, ein Handbuch für die Anwendung und die Umsetzung des COTIF zu entwickeln.
3. Das Sekretariat der OTIF hat entschieden, getrennte Handbücher für die verschiedenen Anhänge zum COTIF zu entwickeln.

4. Die Abteilung "Beförderung gefährlicher Güter" des Sekretariats des OTIF hat das in der Anlage wiedergegebene Handbuch zum RID entwickelt. Dieses soll nach Zustimmung durch die Ständige Arbeitsgruppe dem GS-GCC zur Verfügung gestellt und darüber hinaus auf der Website der OTIF veröffentlicht werden.
5. Die Mitglieder der Ständigen Arbeitsgruppe werden gebeten, dem Sekretariat der OTIF eventuelle Kommentare sowie Änderungs- und Ergänzungswünsche mitzuteilen, damit diese gegebenenfalls im Handbuch noch berücksichtigt werden können.

---

# Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) – Anhang C des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)

## 1. Einleitung

### 1.1 Hauptzweck des RID

Eisenbahnunfälle können Tod, Verletzungen und Sach- und Umweltschäden verursachen. Die Folgen können noch schwerwiegender sein, wenn gefährliche Güter wie Explosivstoffe, Kraftstoffe, Gase oder andere Chemikalien befördert werden. Das Austreten gefährlicher Güter, eine Explosion, ein Brand oder eine Gaswolke kann für Mensch, Sachen und die Umwelt katastrophale Folgen haben.

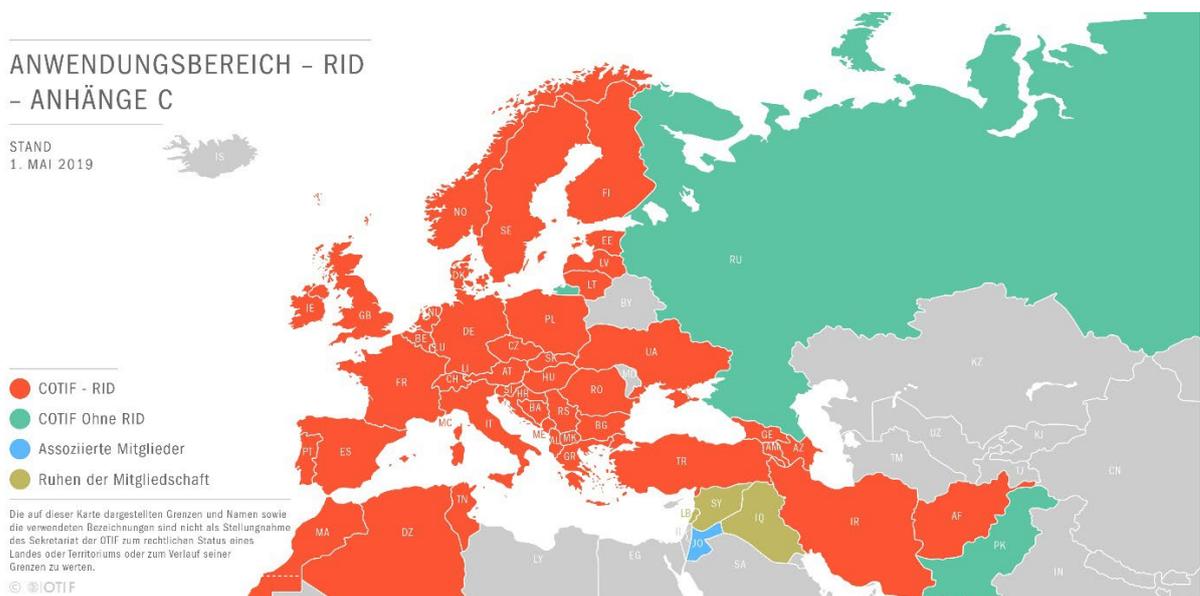
Die Verordnung über die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) ist ein bewährtes Regelwerk, das dazu beiträgt, Unfälle zu verhindern oder die Unfallfolgen zu verringern. Die RID-Vorschriften sind das Ergebnis von mehr als 130 Jahren bewährter Praxis bei der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter. Der Hauptzweck des RID besteht darin, die Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter zu gewährleisten und das Risiko und die Folgen von Unfällen während der Beförderung zu minimieren. Es wird alle zwei Jahre grundlegend revidiert, um dem Fortschritt in Wissenschaft und Technik Rechnung zu tragen und Lehren aus Unfällen zu ziehen.

### 1.2 Vertragsstaaten und geographischer Anwendungsbereich

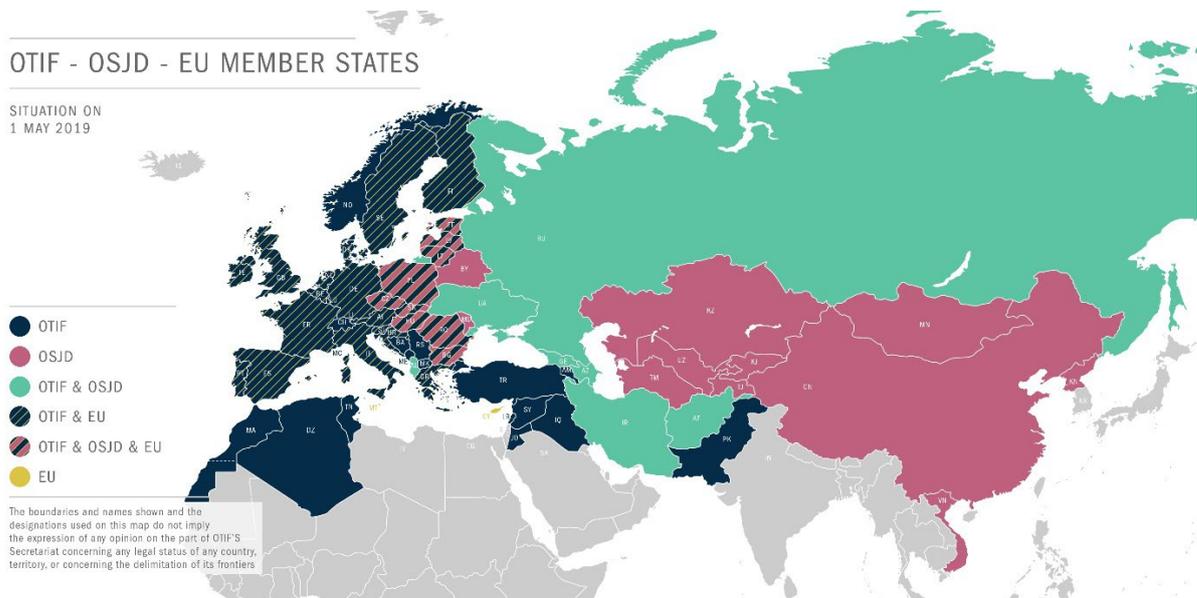
Die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) bildet den Anhang C zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr.

Das RID hat momentan 45 Vertragsstaaten: Afghanistan, Albanien, Algerien, Armenien, Aserbaidshan, Belgien, Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Georgien, Griechenland, Iran, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Liechtenstein, Litauen, Luxemburg, Marokko, Monaco, Montenegro, Niederlande, Nordmazedonien, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Serbien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik, Tunesien, Türkei, Ukraine, Ungarn, Vereinigtes Königreich.

Bis zur Wiederaufnahme des internationalen Verkehrs ruht die OTIF-Mitgliedschaft des Iraks, des Libanon und Syriens.



Für die Mitgliedstaaten der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) gilt für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter die Anlage 2 zum Abkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (SMGS). Die Anlage 2 zum SMGS ist mit dem RID harmonisiert, so dass eine hindernisfreie Eisenbahnbeförderung zwischen den beiden Rechtsregimen sichergestellt ist. Die OSShD hat derzeit 30 Mitgliedstaaten, von denen 15 gleichzeitig RID-Vertragsstaaten sind: Afghanistan, Albanien, Aserbaidschan, Belarus, Bulgarien, Volksrepublik China, Estland, Georgien, Iran, Kasachstan, Kirgisistan, Kuba, Laos, Lettland, Litauen, Republik Moldau, Mongolei, Nordkorea, Polen, Rumänien, Russische Föderation, Slowakei, Südkorea, Tadschikistan, Tschechische Republik, Turkmenistan, Ukraine, Ungarn, Usbekistan und Vietnam.



In der Europäischen Union gilt für Gefahrgutbeförderungen innerhalb eines Mitgliedstaates oder zwischen den Mitgliedstaaten die Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland. Diese Richtlinie sieht vor, dass für den innerstaatlichen und innergemeinschaftlichen Verkehr in der Europäischen Union die Vorschriften des RID für den Eisenbahnverkehr, das ADR für den Straßenverkehr und das ADN für den Verkehr auf Binnenwasserstraßen anzuwenden sind.

## 2. Vorteile der Anwendung des RID

Das RID ist mit den Gefahrgutvorschriften für den Luftverkehr (Technische Anweisungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation – ICAO), den Seeverkehr (IMDG-Code der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation – IMO), den Straßenverkehr (ADR) und den Verkehr auf Binnenwasserstraßen (ADN) harmonisiert. Diese harmonisierten Vorschriften tragen dazu bei, die Sicherheit während der gesamten multimodalen oder intermodalen Beförderung zu gewährleisten, ohne unnötige Hindernisse und Verzögerungen zu schaffen. Gemeinsame Grundlage für alle genannten Gefahrgutvorschriften sind die Empfehlungen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter – Modellvorschriften, die vom Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter des Wirtschafts- und Sozialrates der Vereinten Nationen (ECOSOC) erarbeitet und alle zwei Jahre neu herausgegeben werden.

Die UN-Empfehlungen enthalten grundlegende Vorschriften, die für eine sichere Beförderung mit allen Verkehrsträgern gelten. Diese Vorschriften betreffen folgende Bereiche:

- Klassifizierung und Identifizierung von gefährlichen Gütern,
- Verwendung und Bau von Verpackungen und ortsbeweglichen Tanks,

- Bezettelung und Kennzeichnung von Versandstücken, Güterbeförderungseinheiten und ortsbeweglichen Tanks,
- Dokumentation.

Durch die Anwendung des RID werden darüber hinaus Anforderungen anderer internationalen Übereinkommen an eine sichere und umweltgerechte Eisenbahnbeförderung erfüllt, wie zum Beispiel das Basler Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung von gefährlichen Abfällen und ihre Entsorgung oder die Regelungen für die sichere Beförderung radioaktiver Stoffe der Internationalen Atomenergieorganisation.

### **3. Verfahren zur Änderung des RID**

Um die Sicherheit bei der internationalen Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter auf Dauer gewährleisten zu können, muss eine schnelle Weiterentwicklung des RID sichergestellt sein. Die Revision des Anhangs C zum COTIF und seiner Anlage wird daher unter Anwendung des vereinfachten Revisionsverfahrens vollzogen. Dies bedeutet, dass Änderungen zum RID vom RID-Fachausschuss direkt verabschiedet werden und nur auf Verlangen von mindestens einem Drittel der im RID-Fachausschuss vertretenen Staaten der Generalversammlung der OTIF zur Entscheidung vorgelegt werden müssen. Auch die Frist für die Inkraftsetzung nach Mitteilung der Änderungen an die Mitgliedstaaten ist auf fünf Monate verkürzt.

#### **3.1 RID-Fachausschuss und Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses**

Das RID wird alle zwei Jahre grundlegend revidiert, um dem Fortschritt von Wissenschaft und Technik Rechnung zu tragen. Das zuständige Organ der OTIF, das über Änderungen zum RID beschließen kann, ist der Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (RID-Fachausschuss), in dem alle RID-Vertragsstaaten Stimmrecht haben. Neben den RID-Vertragsstaaten werden zu den Sitzungen des RID-Fachausschusses alle übrigen OTIF-Mitgliedstaaten sowie interessierte Nichtmitgliedstaaten und internationale Organisationen und Verbände eingeladen.

Die vorbereitenden Arbeiten werden von der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses geleistet. Diese Ständige Arbeitsgruppe hält einmal jährlich eine einwöchige Tagung im November ab.

Die Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses befasst sich mit sämtlichen Neuerungen technischer Art.

Der RID-Fachausschuss selbst trifft nur alle zwei Jahre zu einer kurzen Sitzung zusammen, um die Entscheidungen der Ständigen Arbeitsgruppe zu genehmigen. Diese Sitzung findet, kurz bevor die Änderungen zum RID den Mitgliedstaaten mitgeteilt werden, statt. Dies ist in der Regel im Monat Mai der geraden Jahre.

Die Arbeitssprachen des RID-Fachausschusses und seiner Arbeitsgruppen sind Deutsch, Englisch und Französisch.

Da das RID alle zwei Jahre grundlegend überarbeitet und neu herausgegeben wird, werden Änderungen zum RID alle zwei Jahre den RID-Vertragsstaaten mitgeteilt. Diese Notifizierung muss spätestens fünf Monate vor dem vorgesehenen Inkraftsetzungsdatum erfolgen. Da die Inkraftsetzung in der Regel zum 1. Januar der ungeraden Jahre erfolgt, muss die Notifizierung bis spätestens 31. Juli der geraden Jahre stattfinden.

Aufgaben des RID-Fachausschusses und seiner Ständigen Arbeitsgruppe:

- Genehmigung der Entscheidungen der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung für das RID,

- Festlegung besonderer Anforderungen an den Bau von Wagen zur Beförderung gefährlicher Güter,
- Formulierung von Vorschriften zur Schulung von Eisenbahnpersonal, das im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter tätig ist,
- Erarbeitung betrieblicher Vorschriften, wie z. B. die Reihung von Wagen mit gefährlichen Gütern,
- Abbildung von Schnittstellen zu den übrigen technischen Vorschriften für den Eisenbahnverkehr, z. B. UTP und TSI,
- Analyse von Unfällen und Zwischenfällen bei der Beförderung gefährlicher Güter und gegebenenfalls Nachjustierung der Vorschriften,
- Formulierung von Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter im Hand- und Reisegepäck,
- Entscheidung über Auslegungsfragen zum RID, um eine gleiche Interpretation in allen RID-Vertragsstaaten sicherzustellen.

### **3.2 Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung**

Die für alle drei Landverkehrsträger – Schiene, Straße und Binnenschifffahrt – gemeinsam geltenden Vorschriften werden von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung erarbeitet. Damit wird sichergestellt, dass die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter im Landverkehr möglichst weitgehend harmonisiert sind, um so die multimodale Beförderung zu vereinfachen und zu fördern. Bei der Gemeinsamen Tagung handelt es sich um eine gemeinsame Arbeitsgruppe der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) und der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF). Diese Arbeitsgruppe hat keine Entscheidungsvollmacht. Sie tagt zweimal jährlich für jeweils eine bis zwei Wochen. Die Arbeitssprachen sind Deutsch, Englisch, Französisch und Russisch.

Mit Hilfe der Ad-hoc-Arbeitsgruppe für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter, die nur alle zwei Jahre zusammentritt, erarbeitet die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung Vorschläge, wie die vom UN-Expertenausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter und dem Global harmonisierten System zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien für die UN-Modellvorschriften beschlossenen Änderungen in das RID, das ADR und das ADN umgesetzt werden können.

Weitere Themenfelder der Gemeinsamen Tagung sind:

- Vorschriften für den Bau, die Zulassung und die Prüfung von Tanks, die im Landverkehr verwendet werden,
- Inbezugnahme von Normen, um zu vermeiden, dass alle Detailvorschriften in den Regelwerken abgebildet werden müssen,
- Anforderungen an Wagen oder Fahrzeuge, in denen Versandstücke oder Güter in loser Schüttung befördert werden,
- Abbildung von Schnittstellen zu anderen Rechtsgebieten, wie z. B. Richtlinien der Europäischen Union.

## **4. Inhalt des RID**

Der Anhang C des COTIF enthält die Begriffsbestimmung von "RID-Vertragsstaat" und allgemeine Vorschriften zum Anwendungsbereich, zu den Freistellungen und Einschränkungen, zur Anwendbarkeit anderer Vorschriften und zur Beförderung gefährlicher Güter als Handgepäck, Reisegepäck oder in oder auf Fahrzeugen.

Die technischen Vorschriften des RID sind in der Anlage zum Anhang C des COTIF enthalten und sind in sieben Teile gegliedert, die sich teilweise an unterschiedliche Anwender des Regelwerks richten. Jeder Teil ist in Kapitel untergliedert.

### **4.1 Teil 1 – Allgemeine Vorschriften**

Der Teil 1 enthält allgemeine Vorschriften, in denen der Geltungsbereich festgelegt, Möglichkeiten der Freistellung von den Vorschriften des RID aufgezeigt und die im RID verwendeten Begriffe, Abkürzungen und Maßeinheiten definiert werden.

In Kapitel 1.4 werden die Sicherheitspflichten der einzelnen Unternehmen festgelegt, die bei der Beförderung gefährlicher Güter beteiligt sind. Dies sind nicht nur der Absender, der Beförderer oder der Empfänger, sondern auch der Verloader, der Verpacker, der Befüller, der Betreiber eines Kesselwagens oder Tankcontainers, der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und der Entlader. Ziel dieser Vorschriften ist es, den einzelnen Beteiligten die Verantwortung für die von ihnen durchzuführenden Tätigkeiten klar zuzuordnen und insbesondere beim Beförderer eine Entlastung der Pflichten zu erreichen.

Das Kapitel 1.3 geht auf die notwendige Schulung des bei den Unternehmen gemäß Kapitel 1.4 beschäftigten Personals ein, um ein allgemeines Sicherheitsbewusstsein im Umgang mit gefährlichen Gütern zu erzielen. Für die Schulung des Personals von Eisenbahnunternehmen enthält dieses Kapitel detailliertere Vorschriften.

Im Kapitel 1.6 sind alle Übergangsvorschriften zusammengefasst. Übergangsvorschriften regeln die Möglichkeiten der Anwendung zuvor geltender Vorschriften, um den Anwendern den Übergang zum aktuell geltenden Recht so leicht wie möglich zu gestalten. Eine generelle Übergangsvorschrift regelt den Wechsel von einer RID-Ausgabe zur nächsten. Bis zu sechs Monate nach der Inkraftsetzung einer neuen Ausgabe darf die vorherige Ausgabe des RID noch angewendet werden. Besondere Bedeutung haben die Übergangsvorschriften bei Kesselwagen und Tankcontainern, da sie einen gewissen Investitionsschutz bieten.

Das Kapitel 1.8 widmet sich behördlichen Gefahrgutkontrollen und der Unterstützung der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften. Alle Unternehmen, denen im Rahmen der Beförderung gefährlicher Güter Sicherheitspflichten zugewiesen sind, müssen einen Gefahrgutbeauftragten benennen, dessen Aufgabe darin besteht, Risiken zu minimieren, die sich aus der Beförderung gefährlicher Güter und der damit zusammenhängenden Tätigkeiten für Personen, Sachen und die Umwelt ergeben. Er muss insbesondere die Einhaltung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter im Unternehmen sicherstellen und dafür geeignete Maßnahmen festlegen.

In diesem Kapitel werden auch die Aufgaben der zuständigen Behörde des RID-Vertragsstaates bei der Zulassung von Prüfstellen und die Pflichten der Prüfstellen beschrieben. Prüfstellen sind unter anderem für die Konformitätsbewertung und die Prüfung von Tanks zur Beförderung gefährlicher Güter zuständig.

In Kapitel 1.9 sind die Möglichkeiten und Voraussetzungen für Beförderungseinschränkungen durch die zuständigen Behörden der RID-Vertragsstaaten festgelegt. Diese Vorschriften sollen verhindern, dass ein RID-Vertragsstaat für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter in seinem Hoheitsgebiet vom RID abweichende Regelungen trifft oder die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter vollständig verbietet.

Das Kapitel 1.10 wurde nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 in die Gefahrgutvorschriften aufgenommen und soll verhindern, dass gefährliche Güter zu terroristischen Zwecken missbraucht werden.

## **4.2 Teil 2 – Klassifizierung**

Das RID ist in mehrere Gefahrgutklassen unterteilt, wobei diese Klasseneinteilung weltweit und verkehrsträgerübergreifend einheitlich ist. Der Teil 2 enthält Vorschriften, mit denen die verschiedenen gefährlichen Güter den einzelnen Klassen, den UN-Nummern und den Verpackungsgruppen zugeordnet werden können. Die UN-Nummer ist eine vierstellige Zahl, die weltweit und für alle Verkehrsträger verwendet wird. Mit ihr kann der Name eines Gutes in den verschiedenen Sprachen relativ leicht ermittelt werden. Der Teil 2 richtet sich in erster Linie an die Industrie, die gefährliche Güter in Umlauf bringt, wie zum Beispiel die chemische Industrie.

## **4.3 Teil 3 – Verzeichnis der gefährlichen Güter**

Der Teil 3 ist der wichtigste Teil des RID. Er enthält die Verzeichnisse der gefährlichen Güter, aus denen die anwendbaren Beförderungsvorschriften entnommen werden können. Der Teil 3 enthält darüber hinaus Sondervorschriften, die für bestimmte gefährliche Güter gelten, sowie Freistellungen, die für geringe Mengen gefährlicher Güter anwendbar sein können.

## **4.4 Teil 4 – Verwendung von Verpackungen und Tanks**

Der Teil 4 regelt die Verwendung von Verpackungen und Tanks. Dieser Teil richtet sich an diejenigen Personen, die gefährliche Güter verpacken oder in Tanks einfüllen. Anhand von Verpackungsanweisungen und Tankcodes, die aus der Tabelle A in Teil 3 abgelesen werden können, kann der Verpacker geeignete Verpackungen oder der Befüller geeignete Tanks auswählen.

Diese Vorschriften sind weltweit und verkehrsträgerübergreifend harmonisiert, um ein Umpacken oder ein Umfüllen zu vermeiden. Davon ausgenommen sind Verpackungen und Tanks, die nur im Landverkehr verwendet werden. Diese sind lediglich mit den Vorschriften der übrigen Landverkehrsträger harmonisiert.

## **4.5 Teil 5 – Versand**

Der Teil 5 enthält die Vorschriften für den Versand. Er richtet sich an diejenigen Personen, welche gefährliche Güter für den Versand vorbereiten.

Der Teil 5 regelt, welche Gefahrzettel an Versandstücken und welche Großzettel (Placards) und Kennzeichnungen an Wagen oder Containern anzubringen sind. Er enthält auch, welche Angaben im Beförderungspapier aufgenommen werden müssen. Die Gefahrzettel, die Großzettel, die orangefarbene Kennzeichnung sowie die Angaben im Beförderungspapier sind von großer Bedeutung, weil sie im Falle eines Zwischenfalls den Einsatzkräften wichtige Informationen über das beförderte gefährliche Gut liefern können.

Insbesondere die Gefahrzettel und Großzettel (Placards) und die Hauptangaben im Beförderungspapier sind weltweit und verkehrsträgerübergreifend harmonisiert.

## **4.6 Teil 6 – Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen und Tanks**

Der Teil 6 enthält Vorschriften für den Bau, die Zulassung und die Prüfung von Verpackungen und Tanks, die zur Beförderung gefährlicher Güter eingesetzt werden. Dieser Teil richtet sich an die Industrie, die Gefahrgutumschließungen herstellt. Er enthält beispielsweise Angaben

über die zu verwendenden Werkstoffe und Vorschriften für Prüfungen, denen die Verpackungen und Tanks standhalten müssen. Für wiederverwendbare Verpackungen und Tanks werden Regelungen über die wiederkehrenden Prüfungen getroffen.

Diese Vorschriften sind weltweit und verkehrsträgerübergreifend harmonisiert. Davon ausgenommen sind Verpackungen und Tanks, die nur im Landverkehr verwendet werden. Diese sind lediglich mit den Vorschriften der übrigen Landverkehrsträger harmonisiert.

#### **4.7 Teil 7 – Vorschriften für die Beförderung, die Be- und Entladung und die Handhabung**

Der Teil 7 richtet sich an das Eisenbahnbeförderungsunternehmen. Er enthält Vorschriften für die Beförderung, die Be- und Entladung und die Handhabung gefährlicher Güter. Hier finden sich zum Beispiel Vorschriften über die Ausrüstung von Wagen, die zur Beförderung gefährlicher Güter eingesetzt werden. Der Teil 7 enthält auch Vorschriften für die Beförderung als Expressgut. Hier werden Aussagen darüber getroffen, welche gefährlichen Güter in welchen Mengen auch in Personenzügen befördert werden dürfen.

### **5. Weitere zu beachtende Bestimmungen**

Das RID verfügt bereits über sehr präzise Vorschriften. Insbesondere bei den Bauvorschriften für Gasgefäße und Tanks ist die vorhandene Regelungstiefe jedoch nicht ausreichend. Hier wird auf Normen verwiesen, deren Anwendung verpflichtend vorgeschrieben ist. Die Normen-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung achtet darauf, dass keine der in Bezug genommenen Normen den Vorschriften des RID widerspricht.

Neben Verweisen auf Normen enthält das RID auch Verweise auf die *International Railway Solutions* des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC), die für Zwecke des RID zumindest teilweise Normungscharakter haben.

In naher Zukunft sollen die fahrzeugtechnischen Anforderungen, die für Wagen zur Beförderung gefährlicher Güter gelten und bisher im RID enthalten sind, in die Einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) und die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) überführt werden. Im RID sollen dann lediglich Schutzziele erscheinen, in denen auf die Vorschriften der ETV und TSI verwiesen wird.

### **6. Nationale Strukturen für die Anwendung des RID**

Damit die Vorschriften des RID angewendet werden können, müssen auf nationaler Ebene verschiedene Vorbereitungen getroffen werden.

#### **6.1 Übersetzung**

Zunächst muss das RID in die Landessprache(n) übersetzt werden, damit die Anwender das Recht verstehen und richtig anwenden können. Der Teil der Vorschriften, der aus den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter stammt (siehe Abschnitt 2), liegt neben den Arbeitssprachen der OTIF (Deutsch, Englisch und Französisch) auch in weiteren Arbeitssprachen der Vereinten Nationen (Arabisch, Chinesisch, Russisch und Spanisch) vor.

#### **6.2 Bestimmung der zuständigen Behörde(n)**

An verschiedenen Stellen wird auf die zuständige Behörde verwiesen. Gemäß der Begriffsbestimmung in Abschnitt 1.2.1 RID ist die zuständige Behörde, "die Behörde(n) oder sonstige Stelle(n) die in jedem Staat in jedem Einzelfall gemäß Landesrecht als solche bestimmt wird (werden)". Gemäß Abschnitt 1.8.4 RID müssen die RID-Vertragsstaaten dem Sekretariat der OTIF die Adressen der gemäß Landesrecht für die Anwendung des RID zuständigen Behörden oder der von ihnen benannten Stellen, jeweils bezogen auf die betreffende Bestimmung des RID, sowie die Adressen mitteilen, an welche die jeweiligen Anträge zu stellen sind. Das

Sekretariat der OTIF veröffentlicht diese Informationen auf seiner Website unter Referenztexte > RID 2023 > Notifizierungen der Mitgliedstaaten > 1.8.4: Liste der zuständigen Behörden und der von ihnen benannten Stellen.

Die der zuständigen Behörde gemäß RID zugewiesenen Aufgaben sind vielfältig. Nachstehend sind Beispiele dieser Aufgaben aufgeführt:

- Festlegung von ergänzenden Vorschriften zum RID, z. B. Vorschriften für die Beförderung in dicht besiedelten oder ökologisch sensiblen Gebieten (siehe nachfolgender Abschnitt 6.2),
- Durchführung von Kontrollen während der Beförderung gefährlicher Güter,
- Genehmigung der Fortsetzung der Beförderung nach Feststellung eines Verstoßes gegen die Vorschriften bzw. Verbot der Weiterbeförderung,
- Meldungen von Verstößen an zuständige Behörde des Landes, in dem das Unternehmen, das den Verstoß begangen hat, seinen Sitz hat,
- Organisation der Prüfungen für Gefahrgutbeauftragte und Ausstellung von Schulungsnachweisen,
- Entgegennahme von Berichten über Unfälle und Zwischenfälle (siehe nachfolgender Abschnitt 6.4),
- Zulassung von Prüfstellen für die Durchführung von Konformitätsbewertungen, wiederkehrenden Prüfungen, Zwischenprüfungen, außerordentlichen Prüfungen, Inbetriebnahmeüberprüfungen (siehe nachfolgender Abschnitt 6.10).

Diese Beispiele zeigen, dass die zuständige Behörde ausreichend Expertise benötigt, um die Einhaltung der Vorschriften sicherzustellen und eine sichere Beförderung gefährlicher Güter zu gewährleisten.

Folgende Informationen müssen durch die zuständigen Behörden der RID-Vertragsstaaten dem Sekretariat der OTIF mitgeteilt werden:

### **6.2.1 Ergänzende Vorschriften**

Ein RID-Vertragsstaat kann für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter auf seinem Hoheitsgebiet bestimmte ergänzende Vorschriften anwenden, die nicht im RID enthalten sind. Die möglichen ergänzenden Vorschriften sind in Abschnitt 1.9.2 RID beschrieben. Sie dürfen nicht in Widerspruch zum Regelungsinhalt des RID stehen.

Die von den RID-Vertragsstaaten notifizierten ergänzenden Vorschriften werden vom Sekretariat der OTIF auf seiner Website veröffentlicht.

### **6.2.2 Zeitweilige Abweichungen**

Gemäß Unterabschnitt 1.5.1.1 RID können die zuständigen Behörden der RID-Vertragsstaaten untereinander vereinbaren, bestimmte Beförderungen auf ihren Gebieten unter zeitweiligen Abweichungen von den Vorschriften des RID zu genehmigen. Die zuständige Behörde, welche die Initiative zu einer solchen zeitweiligen Abweichung ergreift, teilt dem Sekretariat der OTIF den Text dieser Abweichung mit. Diese zeitweiligen Abweichungen gelten nur für Beförderungen in den RID-Vertragsstaaten, welche die Vereinbarung unterzeichnet haben.

Die Möglichkeit der zeitweiligen Abweichungen wird insbesondere für Vorschriften verwendet, für die auf internationaler Ebene bereits Konsens erzielt werden konnte, die aber noch nicht in Kraft gesetzt sind.

### **6.2.3 Meldungen von Ereignissen mit gefährlichen Gütern**

Gemäß Unterabschnitt 1.8.5.1 RID hat der Beförderer und gegebenenfalls der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur bei einem schweren Unfall oder Zwischenfall bei der Beförderung gefährlicher Güter sicherzustellen, dass der zuständigen Behörde des jeweiligen RID-Vertragsstaates ein Unfallbericht gemäß dem in Unterabschnitt 1.8.5.4 RID vorgeschriebenen Muster vorgelegt wird.

In der Regel werden diese Unfallberichte im RID-Fachausschuss und seiner Ständigen Arbeitsgruppe diskutiert, um Lehren aus Unfällen und Zwischenfällen zu ziehen und um gegebenenfalls die Vorschriften anzupassen. In der Vergangenheit haben die Analyse von Unfallberichten dazu geführt, zusätzliche Anforderungen für den Bau von Kesselwagen in das RID aufzunehmen.

### **6.2.4 Abweichungen bei der Übertragung von Pflichten gemäß den Abschnitten 1.4.2 und 1.4.3 RID**

Gemäß Unterabschnitt 1.4.1.3 RID kann ein RID-Vertragsstaat in seiner nationalen Gesetzgebung die einem genannten Beteiligten gemäß den Abschnitten 1.4.2 und 1.4.3 obliegenden Pflichten auf einen oder mehrere andere Beteiligte übertragen. Von dieser Möglichkeit hat bisher kein Mitgliedstaat Gebrauch gemacht.

### **6.2.5 Vereinbarungen zwischen RID-Vertragsstaaten für Teilstrecken, auf denen ein Wagen nicht auf der Schiene befördert wird**

Gemäß Absatz 1.1.4.5.2 RID können die betroffenen RID-Vertragsstaaten für eine Teilstrecke, auf der ein Gefahrgutwagen mit anderen Verkehrsträger als mit der Eisenbahn befördert wird, vereinbaren, die Vorschriften des RID, gegebenenfalls ergänzt durch zusätzliche Vorschriften, anzuwenden. Der RID-Vertragsstaat, von dem die Initiative zum Abschluss der Vereinbarung ausgeht, teilt dem Sekretariat der OTIF den Text der Vereinbarung mit.

Die Ostsee-Anrainerstaaten Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Lettland, Litauen, Polen und Schweden haben das Memorandum of Understanding für die Beförderung verpackter gefährlicher Güter in der Ostsee unterzeichnet, in dem vereinbart wird, dass für die Beförderung von Gefahrgutwagen auf Ro/Ro-Schiffen, die Vorschriften des RID anstelle der Vorschriften des IMDG-Codes angewendet werden dürfen. Diese Vereinbarung ist auf der Website der OTIF veröffentlicht.

### **6.2.6 Leitfaden für die Verwendung elektronischer Beförderungspapiere**

Der Unterabschnitt 5.4.0.2 RID erlaubt die Verwendung des elektronischen Datenaustauschs zur Erfüllung der Dokumentationsvorschriften des Kapitels 5.4, sofern das Verfahren zur Erfassung, Speicherung und Verarbeitung der Daten den gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Beweiskraft und Verfügbarkeit während der Beförderung in einer Weise entspricht, die mindestens derjenigen der schriftlichen Dokumentation gleichwertig ist.

In einem Leitfaden, der auf der Website der OTIF veröffentlicht ist, wird festgelegt, wie die im RID geforderte Gleichwertigkeit erzielt werden kann, um insbesondere sicherzustellen, dass die Einsatzkräfte bei einem Unfall sofort über alle notwendigen Informationen zu den involvierten gefährlichen Gütern verfügen. Die RID-Vertragsstaaten informieren das Sekretariat der OTIF über die Anwendung des Leitfadens und über die von ihnen benannten vertrauenswürdigen Stellen.

## 6.2.7 Abweichungen von den Sprachenregelungen für das Beförderungspapier

Gemäß Absatz 5.4.1.4.1 RID muss das Beförderungspapier in einer oder mehreren Sprachen ausgefüllt werden, wobei eine dieser Sprachen Deutsch, Englisch oder Französisch sein muss. Bei Beförderungen in oder durch einen SMGS-Vertragsstaat müssen die Angaben im Beförderungspapier gemäß Unterabschnitt 1.1.4.6 RID zusätzlich auch in Russisch oder Chinesisch erscheinen. Die von der Beförderung berührten Staaten können jedoch Vereinbarungen schließen, in denen eine abweichende Sprachenregelung festgelegt wird. Belgien und die Niederlande haben von dieser Abweichung Gebrauch gemacht und erlauben für Sendungen zwischen den beiden Staaten die Verwendung der niederländischen Sprache als einzige Sprache.

## 6.2.8 Verzeichnis der von den zuständigen Behörden anerkannten technischen Regelwerke

Gemäß Abschnitt 6.2.5 und Unterabschnitt 6.8.2.7 RID hat die zuständige Behörde das Recht, für die Auslegung, den Bau und die Prüfung von Druckgefäßen oder von RID-Tanks die Anwendung technischer Regelwerke anzuerkennen. Diese anerkannten technischen Regelwerke müssen auf der Website der OTIF veröffentlicht werden.

Die Anerkennung technischer Regelwerke haben zum Ziel, dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt schneller Rechnung zu tragen. Sie können sinnvoll sein, wenn im RID keine entsprechende internationale Norm in Bezug genommen wird oder wenn eine in Bezug genommene Norm gewisse Aspekte nicht abdeckt. Technische Regelwerke sind zurückzuziehen, wenn der Regelungsinhalt von einer internationalen Norm erfasst wird, auf die im RID verwiesen wird.

## 6.2.9 Verzeichnis der von den zuständigen Behörden der RID-Vertragsstaaten zugelassenen Prüfstellen

Die zuständige Behörde jedes RID-Vertragsstaates muss ein aktuelles Verzeichnis der von ihr zugelassenen Prüfstellen führen. Dieses Verzeichnis muss Auskunft über den Namen und die Adresse der Prüfstelle, über die Tätigkeitsbereiche, für welche die Prüfstellen zugelassen ist, über die durchgeführte Akkreditierung und über das Kennzeichen oder den Stempel der Prüfstelle liefern. Auf der Website der OTIF wird auf dieses Verzeichnis verwiesen.

Die zuständigen Behörden haben auch die Möglichkeit eine Prüfstelle anzuerkennen, die bereits von einer anderen zuständigen Behörde zugelassen wurde.

## 7. Website der OTIF

Auf der Website der OTIF ([www.otif.org](http://www.otif.org)) sind verschiedene Informationen zum RID enthalten:

- Die aktuelle Ausgabe des RID kann in den offiziellen Sprachen der OTIF (Deutsch, Englisch und Französisch) unter Referenztexte > RID 2023 ([http://otif.org/de/?page\\_id=1105](http://otif.org/de/?page_id=1105)) eingesehen werden. Eine inoffizielle russische Fassung wird ab April 2024 verfügbar sein. Auf derselben Seite sind Links zu den offiziellen Übersetzungen in die Landessprachen der RID-Vertragsstaaten aufgeführt.

Über denselben Zugang können auch ältere Ausgaben des RID eingesehen werden.

- Bei jeder Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe haben die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, Fragen zur Auslegung des RID zu stellen. Einige dieser Fragen führen zu einer Änderung des Textes des RID-Textes; bei anderen Fragen wird hingegen entschieden, eine von der Ständigen Arbeitsgruppe beschlossene Auslegung auf der Website zu veröffentlichen. Diese können unter Referenztexte > RID 2023 > Verzeichnis der Auslegungen des RID ([http://otif.org/de/?page\\_id=7314](http://otif.org/de/?page_id=7314)) eingesehen werden.

- Die im oben aufgeführten Abschnitt 6 erwähnten Notifizierungen der RID-Vertragsstaaten sind unter Referenztexte > RID 2023 > Notifizierungen der Mitgliedstaaten ([http://otif.org/de/?page\\_id=176](http://otif.org/de/?page_id=176)) zusammengefasst. Für die Richtigkeit der Angaben sind die RID-Vertragsstaaten verantwortlich.
- Unter Referenztexte > RID 2023 > Leitfäden ([http://otif.org/de/?page\\_id=1103](http://otif.org/de/?page_id=1103)) sind Leitfäden enthalten, die vom RID-Fachausschuss erarbeitet wurden und die den Anwender darin unterstützen, Vorschriften des RID einzuhalten.
- Die vorbereitenden Tätigkeiten, die später zu einer Änderung des RID führen, sind unter Tätigkeiten > Gefährliche Güter ([http://otif.org/de/?page\\_id=112](http://otif.org/de/?page_id=112)) aufgeführt.

Unter Tätigkeiten > Gefährliche Güter > Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung ([http://otif.org/de/?page\\_id=136](http://otif.org/de/?page_id=136)) sind die Dokumente eingestellt, die in der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung behandelt werden. Die Arbeitsteilung der von den Sekretariaten der UNECE und der OTIF gemeinsam organisierten Tagung sieht vor, dass die OTIF die deutschen Fassungen der Dokumente herausgibt, während die UNECE die englischen, französischen und russischen Fassungen auf ihrer Website veröffentlicht. Aus diesem Grund finden sich unter dem angegebenen Link nur die deutschsprachigen Dokumente. Für die übrigen Sprachfassungen wird mit einem Link auf die Website der UNECE verwiesen.

Unter Tätigkeiten > Gefährliche Güter > AG Harmonisierung ([http://otif.org/de/?page\\_id=1068](http://otif.org/de/?page_id=1068)) sind die Dokumente der Ad-hoc-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung für die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter auffindbar. Auch diese Dokumente erscheinen auf der Website der OTIF nur in deutscher Sprache. Für die übrigen Sprachfassungen ist ein Link auf die Website der UNECE vorhanden.

Unter Tätigkeiten > Gefährliche Güter > RID-Fachausschuss ([http://otif.org/de/?page\\_id=138](http://otif.org/de/?page_id=138)) sind die Beschlussvorlagen für den RID-Fachausschuss in allen drei Arbeitssprachen eingestellt. Die Dokumente der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses, welche die vorbereitenden Arbeiten durchgeführt, sind unter Tätigkeiten > Gefährliche Güter > Ständige Arbeitsgruppe ([http://otif.org/de/?page\\_id=140](http://otif.org/de/?page_id=140)) eingestellt. Für die Behandlung technischer Fragestellungen in Bezug auf den Bau von Wagen und Tanks zur Beförderung gefährlicher Güter hat der RID-Fachausschuss die Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" beauftragt, deren Dokumente unter Tätigkeiten > Gefährliche Güter > AG Tank- und Fahrzeugtechnik ([http://otif.org/de/?page\\_id=144](http://otif.org/de/?page_id=144)) abgelegt sind.

Die Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE) ist eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe mit dem Ziel, zu einer widerspruchsfreien Rechtsentwicklung zwischen dem RID und dem allgemeinen Eisenbahnrecht (Eisenbahngesetzgebung bezüglich Interoperabilität und Sicherheit) beizutragen und widersprüchliche Anforderungen an Fahrzeuge und den Eisenbahnbetrieb in Bezug auf die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter zu vermeiden. Dabei handelt es sich um eine Arbeitsgruppe, die von der Europäischen Kommission und den Abteilungen Technische Interoperabilität und RID des Sekretariats der OTIF gemeinsam organisiert wird. Die Dokument dieser Koordinierungsgruppe finden sich unter Tätigkeiten > Gefährliche Güter > Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen ([http://otif.org/de/?page\\_id=563](http://otif.org/de/?page_id=563)).

Alle Depositarnotifikationen über Änderungen zum RID sind unter Tätigkeiten > Gefährliche Güter > Notifizierungstexte ([http://otif.org/de/?page\\_id=146](http://otif.org/de/?page_id=146)) verfügbar.