



Eisenbahnkesselwagen wurden schon immer kräftig dimensioniert – im Gegensatz zu vielen Tankfahrzeugen, welche Dr. Fritz Gömmel, ehemaliger Leiter des Gefahrgutreferats im Bundesverkehrsministerium, zu seiner Zeit oft als „rollende Blechbüchsen“ bezeichnete.

Die Eisenbahn gab den Ton an

4.1 SCHIENENVERKEHR – Europäische Vorschriften für Gefahrgutbeförderungen per Bahn waren richtungsweisend für andere Verkehrsträger. Heute bereitet die Gemeinsame Tagung Regelungen zusammen für das RID, ADR und ADN vor.

Die Gefahrgutvorschriften im Eisenbahnverkehr waren schon historisch bedingt richtungsweisend für die Entwicklung des Gefahrgutrechts im europäischen Landverkehr. Die beiden Weltkriege unterbrachen und verzögerten jeweils die Fortentwicklungsarbeit an den Gefahrgutvorschriften der Eisenbahnen. So fand die VIII. Tagung der Fachmännischen Kommission vom 17. bis 29. Mai 1937 in Perugia (Italien) und die IX. Tagung erst wieder vom 24. bis 29. Mai 1948 in Bern (Schweiz) statt. Deutschland war auf der Tagung in Bern nicht vertreten. Während der X. Tagung des Fachmännischen Ausschusses vom 13. bis 23. Juni 1951 in Stockholm (Schweden) waren eine Delegation des Vereinigten Königreichs und eine der Deutschen Bundesbahn als Beobachter anwesend. Seit der

XIII. Tagung, die vom 15. bis 26. November 1954 stattfand, ist das Vereinigte Königreich vollberechtigtes Mitglied, während die Delegationen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn mit beratender Stimme teilnahmen. Ab der XVIII. Tagung des Fachmännischen Ausschusses 1974 waren die beiden damaligen deutschen Staaten vollberechtigte Mitglieder und seit dem XXVIII. Treffen im Jahre 1991 gibt es wieder eine Delegation Deutschlands.

Nicht nur ein Spiegelbild der technischen Entwicklung

So ist die Fortentwicklung der internationalen Gefahrgutvorschriften der Eisenbahn nicht nur ein Spiegelbild der technischen Entwicklung und der Entwicklung der Sicherheitsphilosophie, sondern sie gibt auch Einblicke in die politischen Veränderungen

in Europa im 20. Jahrhundert (Kriege, zwei deutsche Staaten, deren Wiedervereinigung).

Ab 1. März 1956 hieß die Anlage I zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) „Vorschriften über die von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Stoffe und Gegenstände“, abgekürzt RID. Gehörten dem Abkommen zum Zeitpunkt des ersten Inkrafttretens zehn Staaten an, so sind es heute 48, bis auf Island und die meisten Staaten der ehemaligen UdSSR, alle europäischen Staaten sowie drei afrikanische (Algerien, Marokko, Tunesien) und fünf asiatische Staaten (Irak¹⁾, Iran, Libanon¹⁾, Pakistan, Syrien). Seit 2011 ist die EU dem Einheitsrecht COTIF (Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr) beigetreten.

Die OTIF entsteht

Anlässlich der 8. Revisionskonferenz 1980 erfolgte eine grundlegende Neuordnung der institutionellen Bestimmungen der ursprünglichen Übereinkommen CIV (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen) und CIM: Es wurde eine zwischenstaatliche internationale Organisation (International Governmental Organisation – IGO) moderner Art und Struktur geschaffen. Mit dem Inkrafttreten des COTIF vom 9. Mai 1980 am 1. Mai 1985 war die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) geboren. Sie hat eigene Rechtspersönlichkeit sowohl im Völkerrecht als auch in den nationalen Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten.

Ziel der OTIF ist es, den internationalen Eisenbahnverkehr in jeder Hinsicht zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern. Zu diesem Zweck werden insbe-

¹⁾ Die Mitgliedschaft ruht derzeit.