



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

OTIF/RID/CE/GTP/2018-B

9. Januar 2019

Original: Deutsch

**AN DIE MITGLIEDSTAATEN DER OTIF, DIE ASSOZIIERTEN MITGLIEDER DER OTIF
UND AN REGIONALE ORGANISATIONEN, DIE DEM COTIF BEIGETRETEN SIND**

**Schlussbericht der 10. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des
RID-Fachausschusses**

(Krakau, 21. bis 23. November 2018)

INHALTSVERZEICHNIS

	Absätze	Seite
TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung	1	3
TOP 2: Anwesenheit	2 – 3	3
TOP 3: Interpretation des RID	4	3
TOP 4: Änderungsanträge zum RID	5 – 26	3
A. Offene Fragen	5 – 11	3
B. Neue Anträge	12 – 26	5
TOP 5: Bericht der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"	27 – 35	7
TOP 6: Bericht der informellen Arbeitsgruppe zu Checklisten	36 – 38	8
TOP 7: Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS	39 – 43	8
TOP 8: Informationen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA)	44 – 46	9
TOP 9: Verschiedenes	47 – 55	10
Anlage I: Von der 10. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses angenommene Texte		
Anlage II: Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen für flüssige Stoffe ¹		
Anlage III: Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Gaskesselwagen ²		
Anlage IV: Teilnehmerliste		

¹ Aus praktischen Gründen wird die Anlage II als Addendum mit der Dokumentenbezeichnung OTIF/RID/CE/GTP/2018-B/Add.1 veröffentlicht.

² Aus praktischen Gründen wird die Anlage III als Addendum mit der Dokumentenbezeichnung OTIF/RID/CE/GTP/2018-B/Add.2 veröffentlicht.

TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung

Dokument: [RID-18021-CE-GTP10](#) (Sekretariat)

1. Die im Einladungsschreiben RID-18021-CE-GTP10 vom 14. September 2018 enthaltene vorläufige Tagesordnung wird angenommen.

TOP 2: Anwesenheit

2. Folgende RID-Vertragsstaaten nehmen an den Arbeiten der 10. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe teil (siehe auch Anlage IV):

Belgien, Bosnien-Herzegowina, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Schweden, Schweiz, Spanien, Tschechische Republik, Türkei und Vereinigtes Königreich.

Als OTIF-Mitgliedstaat, welcher das RID nicht anwendet, nimmt Russland teil.

Die Europäische Kommission, die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) und die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sind ebenfalls vertreten.

Folgende nichtstaatliche internationale Organisationen sind vertreten: Europäischer Rat der chemischen Industrie (CEFIC), FuelsEurope, Internationaler Eisenbahn-Verband (UIC), Internationale Union der Güterwagen-Halter (UIP), Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR) und Verband der europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE).

3. Bei der 6. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe wurden Frau Caroline Bailleux (Belgien) bis auf Weiteres zur Vorsitzenden und Herr Colin Bonnet (Schweiz) zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

TOP 3: Interpretation des RID

4. In Ermangelung eines Dokuments zu diesem Tagesordnungspunkt findet zu diesem Thema keine Diskussion statt.

TOP 4: Änderungsanträge zum RID**A. Offene Fragen**Stand der Veröffentlichung von Normen

Informelles Dokument: [INF.3](#) (Sekretariat)

5. Anhand seines informellen Dokuments informiert das Sekretariat die Ständige Arbeitsgruppe über die Diskussionen der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (Genf, 17.-21. September 2018) zum Stand der Veröffentlichung von Normen (EN ISO 17871:2015 + A1:2018, EN 1440:2016 + A1:2018, EN 16728:2016 + A1:2018, EN 13317:2018, EN 14025:2018 und EN 12972:2018), die wegen nicht rechtzeitiger Veröffentlichung nicht in die Änderungen 2019 aufgenommen werden konnten. Statt einer nachträglichen Notifizierung der Änderungen bezüglich dieser Normen habe sich die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung darauf geeinigt, ihre Annahme für ein Inkrafttreten für die Ausgabe 2021 des RID/ADR vorzuziehen. Um eine möglichst rasche Anwendung dieser Normen zu gewährleisten, habe die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung die Übergangsfristen verkürzt, sodass diese Normen bereits ab dem 1. Januar 2022 zwingend angewendet werden müssen (siehe auch Bericht OTIF/RID/RC/2018-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/152, Absätze 16-19).

6. Darüber hinaus macht das Sekretariat darauf aufmerksam, dass insbesondere im Falle der Norm EN 12972 die zuständigen Behörden zu einer möglichst raschen Anwendung der Ausgabe 2018 dieser Norm ermutigt werden sollten. Zu diesem Zweck werde auf der Website der UNECE ein Leitfaden für die Anwendung der Norm EN 12972 veröffentlicht, mit dem die zuständigen Behörden dazu angehalten werden, die Anwendung der Norm EN 12972:2018 so bald wie möglich, spätestens jedoch bis zum 1. Januar 2020 zuzulassen. Ein entsprechender Entwurf des Leitfadens zur Einhaltung der Vorschriften des RID wird vom Sekretariat der Ständigen Arbeitsgruppe in der Anlage zum informellen Dokument INF.3 unterbreitet.
7. Die Ständige Arbeitsgruppe stimmt der Veröffentlichung dieses Leitfadens auf der Website der OTIF zu (siehe Anlage I).

Vorzeitige Anwendung von Normen

Informelles Dokument: [INF.4](#) (Sekretariat)

8. In seinem informellen Dokument macht das Sekretariat darauf aufmerksam, dass in Abschnitt 6.2.5 und in Unterabschnitt 6.8.2.7 jeweils eine Bestimmung enthalten ist, die es der zuständigen Behörde ermöglicht, eine Norm, die für eine Inbezugnahme in einer zukünftigen Ausgabe des RID bereits angenommen wurde, zur vorzeitigen Anwendung zuzulassen, ohne dies dem Sekretariat der OTIF mitzuteilen. Da aber alle Entscheidungen der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung für die einzelnen Landverkehrsträger nur empfehlenden Charakter haben und Änderungen zum RID nur vom RID-Fachausschuss entschieden werden können, stellt das Sekretariat der Ständigen Arbeitsgruppe die Frage, ob für die vorzeitige Anwendung einer Norm eine entsprechende Entscheidung der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung ausreichend sei oder die Norm dem RID-Fachausschuss im Rahmen eines schriftlichen Verfahrens zur Annahme vorgelegt werden müsse.
9. Die Ständige Arbeitsgruppe ist sich einig, dass in Bezug auf die Normen, die in die Änderungen 2019 zum RID wegen nicht rechtzeitiger Veröffentlichung nicht aufgenommen werden konnten, kein Handlungsbedarf bestehe. Der RID-Fachausschuss habe in seiner Sitzung im Mai 2018 die Verweise auf diese Normen bereits grundsätzlich angenommen und das Sekretariat ermächtigt, mit diesen Normen in gleicher Weise zu verfahren, wie dies das Sekretariat der UNECE tun werde (siehe auch Absatz 7 des Berichts OTIF/RID/CE/2018-A). Die WP.15 habe in ihrer Sitzung im November 2018 alle von der Gemeinsamen Tagung (Genf, 17. bis 21. September 2018) für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2021 vorgeschlagenen Änderungen zu Normen angenommen. Damit sei die formelle Bedingung für die Inbezugnahme dieser Normen in der Ausgabe 2021 des RID erfüllt und eine von den nationalen zuständigen Behörden zugelassene vorzeitige Anwendung dieser Normen möglich.
10. Die Ständige Arbeitsgruppe ist sich ebenfalls einig, dass eine Annahme von Normen durch die Gemeinsame Tagung nicht ausreichend sei, um sie gemäß dem vierten Absatz des Abschnitts 6.2.5 bzw. dem dritten Absatz des Unterabschnitts 6.8.2.7 ohne Notifizierung des Sekretariats der OTIF zur Anwendung zuzulassen.
11. Nach einer längeren Diskussion wird auch für alle anderen von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im aktuellen Biennium und in Zukunft angenommenen Normen eine Lösung gefunden. Es wird darauf hingewiesen, dass der erste Absatz des Abschnitts 6.2.5 und der erste Absatz des Unterabschnitts 6.8.2.7 es den zuständigen Behörden bereits ermöglicht, ein technisches Regelwerk anzuerkennen, **um dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt Rechnung zu tragen, oder in Fällen, in denen** im RID keine Normen in Bezug genommen sind, oder um bestimmten Aspekten Rechnung zu tragen, die in einer im RID in Bezug genommenen Norm nicht vorgesehen sind. In diesen Fällen muss die zuständige Behörde die Anerkennung eines solchen technischen Regelwerks dem Sekretariat der OTIF notifizieren. Anschließend veröffentlicht das Sekretariat diese Information auf der Website der OTIF.

B. Neue Anträge

Kennzeichnung von Anhängern im Huckepackverkehr

Dokument: [OTIF/RID/CE/GTP/2018/11](#) (Sekretariat)

Informelle Dokumente: [INF.9](#) (Polen)
[INF.10](#) (Sekretariat)

12. Mit seinem Dokument beantragt das Sekretariat eine Anpassung des Absatzes 1.1.4.4.3, um auf der Stirnseite von Anhängern, in denen Versandstücke befördert und die von ihrer Zugmaschine getrennt werden, neben der orangefarbenen Tafel auch das Kennzeichen nach Kapitel 3.4 vorzuschreiben, sofern dieses auf der Heckseite angegeben ist.
13. In seinem informellen Dokument INF.9 macht der Vertreter Polens darauf aufmerksam, dass gemäß Abschnitt 3.4.13 a) des ADR die Beförderungseinheiten, in denen gleichzeitig in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter und andere gefährliche Güter, für die eine Kennzeichnung mit orangefarbenen Tafeln vorgeschrieben sind, befördert werden, nur mit den vorgeschriebenen orangefarbenen Tafeln oder gleichzeitig mit orangefarbenen Tafeln und mit dem Kennzeichen nach Kapitel 3.4 versehen werden dürfen.
14. Die Ständige Arbeitsgruppe stimmt dem überarbeiteten und im informellen Dokument INF.10 unterbreiteten Antrag des Sekretariats mit einigen redaktionellen Änderungen in der deutschen und französischen Fassung zu (siehe Anlage I).

Beförderung gefährlicher Güter als Expressgut

Dokument: [OTIF/RID/CE/GTP/2018/12](#) (Sekretariat)

15. Das Sekretariat stellt der Ständigen Arbeitsgruppe die Frage, ob gefährliche Güter, die nicht für die Beförderung in begrenzten und in freigestellten Mengen zugelassen sind, für die Beförderung als Expressgut zugelassen werden sollten. Sollte sich die Ständige Arbeitsgruppe dagegen aussprechen, müssten bei diesen Gütern in der Spalte 19 der Tabelle A die CE-Codes gestrichen werden.
16. Während der Diskussion wird festgestellt, dass die aktuelle Situation bezüglich der Beförderung gefährlicher Güter als Expressgut in den einzelnen RID-Vertragsstaaten unterschiedlich ist. Während in Deutschland und Österreich bereits seit mehreren Jahren keine Beförderungen als Expressgut mehr stattfinden, wird in der Schweiz und im Vereinigten Königreich diese Art der Beförderung immer noch in Anspruch genommen. Insbesondere für Beförderungen von ansteckungsgefährlichen Stoffen der Klasse 6.2 zwischen Laboratorien oder von radioaktiven Stoffen der Klasse 7 für pharmazeutische Zwecke sei die Beförderung als Expressgut die bevorzugte Wahl. Darüber hinaus müsse berücksichtigt werden, dass bei der Beförderung als Expressgut keine Erleichterungen in Bezug auf die Verpackungen gelten, wie dies bei begrenzten oder freigestellten Mengen der Fall sei.
17. Die Ständige Arbeitsgruppe kommt zu dem Schluss, zum jetzigen Zeitpunkt keine Entscheidung zu treffen. Bei einer eventuellen erneuten Behandlung dieses Themas sollten die vorgebrachten Kommentare berücksichtigt werden.

Pflichten der an einem Ereignis Beteiligten gemäß Unterabschnitt 1.8.5.1

Dokument: [OTIF/RID/CE/GTP/2018/13](#) (Spanien)

18. Bei der letzten Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (Genf, 17. bis 21. September 2018) wurde in Unterabschnitt 1.8.5.1 in die Liste der Beteiligten, die zur Einreichung eines Unfallberichts bei einem Unfall oder Zwischenfall verpflichtet sind, der Entlader hinzugefügt.

19. Anhand einer Präsentation fordert Spanien eine Klarstellung mehrerer Punkte in Unterabschnitt 1.8.5.1:
 - Unterschied zwischen den verschiedenen Sprachfassungen bei der Verwendung oder Nichtverwendung des Ausdrucks "*respectivement*" im Französischen und "*respectively*" im Englischen;
 - Bedeutung des Ausdrucks "gegebenenfalls" vor "Betreiber der Eisenbahninfrastruktur" und unterschiedliche Verwendung von "und/oder" in den verschiedenen Sprachfassungen und
 - mögliche Auflistung aller an der Beförderung Beteiligten in Unterabschnitt 1.8.5.1.
20. Betreffend die Nichtverwendung eines Äquivalents der Ausdrücke "*respectivement*" oder "*respectively*" in der deutschen Fassung macht der Vertreter Österreichs darauf aufmerksam, dass der Satz im Deutschen im Singular und im Französischen im Plural formuliert sei. In den einzelnen Sprachfassungen würden zwar unterschiedliche Formulierungen verwendet, die aber zum gleichen Ergebnis führten.
21. In diesem Zusammenhang erklärt der Vertreter Spaniens, dass dem Verständnis seines Landes zufolge alle an einem Unfall oder Zwischenfall beteiligten Parteien einen Bericht gemäß 1.8.5 vorlegen sollten.
22. Die Mehrheit der Delegationen ist sich einig, dass nur derjenige Beteiligte, während dessen Tätigkeit sich der Unfall oder Zwischenfall ereignet, verpflichtet sei, einen Bericht zu erstatten. Falls die zuständige Behörde mehr Informationen benötige, könne sie sich immer noch an die anderen an der Beförderung Beteiligten wenden.
23. Im Zusammenhang mit der Verwendung des Ausdrucks "gegebenenfalls" ist Spanien der Ansicht, dass der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur immer einen Bericht vorlegen müsse, wenn sich während der Beförderung auf dem von ihm betriebenen Netz ein Unfall oder Zwischenfall ereigne. Aus diesem Grund beantragt Spanien die Streichung des Ausdrucks "gegebenenfalls" in Unterabschnitt 1.8.5.1. Die **Vertreterin** Belgiens **erklärt**, dass in **ihrem Land** der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ebenfalls verpflichtet sei, bei jedem Unfall oder Zwischenfall, der sich auf seinem Netz ereigne, einen Bericht vorzulegen.
24. Der Vertreter der UIC ist der Meinung, dass der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur nur in den Fällen betroffen sei, in denen der Unfall oder Zwischenfall durch einen Bestandteil der Eisenbahninfrastruktur verursacht werde. Da das Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Beförderung ab der Annahme bis zur Abgabe des Gefahrguts verantwortlich sei, werde der Bericht gemäß 1.8.5 meistens durch dieses vorgelegt.
25. Aufgrund der unterschiedlichen Situationen in den RID-Vertragsstaaten und der Ausführungen des Vertreters der UIC betrachtet die Ständige Arbeitsgruppe die Verwendung des Ausdrucks "gegebenenfalls" als notwendig und lehnt den Antrag Spaniens ab.
26. Eine Erweiterung der Liste der Beteiligten in Unterabschnitt 1.8.5.1, die zur Einreichung eines Unfallberichts bei einem Unfall oder Zwischenfall verpflichtet sind, hält die Ständige Arbeitsgruppe im Moment für nicht notwendig. Es wird aber vereinbart, die Ergebnisse der informellen Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zu Fragen der Berichterstattung über Zwischenfälle (siehe auch Absatz 54 und Anlage IV des Berichts OTIF/RID/RC/2018-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/152) abzuwarten und das Thema gegebenenfalls in einer der nächsten Sitzungen der Ständigen Arbeitsgruppe erneut zu diskutieren.

TOP 5: Bericht der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"

Informelle Dokumente: [INF.2](#) (UIP)
[INF.8](#) (UIP)
[INF.11](#) (Vorsitzender der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik")

27. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik", Herr Rainer Kogelheide, stellt der Ständigen Arbeitsgruppe die Ergebnisse der 16. Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" (Krakau, 19. und 20. November 2018) vor, die sich hauptsächlich mit den von der Firma BASF eingesetzten besonders großen Tankcontainern befasste.
28. Er informiert über die Präsentation des Vertreters des CEFIC bezüglich der laufenden Risikobewertung und der einzelnen Arbeitspakete, die im Rahmen dieser Risikobewertung bearbeitet werden sollen (siehe auch Bericht OTIF/RID/CE/GTT/2018-B, Absätze 5 bis 29). Die Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" habe der Vorgehensweise des CEFIC bei der Risikobewertung unter der Bedingung zugestimmt, dass die Versuche den Anforderungen der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (CSM) entsprechen. Der endgültige Bericht solle bis Ende Juli 2019 vorliegen.
29. Die Ständige Arbeitsgruppe beschließt, die Ergebnisse des endgültigen Berichts der Risikobewertung abzuwarten und weitere Diskussionen im Anschluss an die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik", die für den Herbst 2019 geplant ist, zu führen.
30. Das Sekretariat ergänzt, dass sich die neu gegründete Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (*Joint Coordinating Group of Experts – JCGE*), die ihre vorbereitende Sitzung im Februar 2019 abhalte, ebenfalls mit dem Thema der besonders großen Tankcontainer befassen werde.
31. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" erläutert darüber hinaus die Problematik der Beanspruchungen durch den Eisenbahnbetrieb gemäß Absatz 6.8.2.1.2 RID, die in der Arbeitsgruppe ebenfalls behandelt wurde und die der Ständigen Arbeitsgruppe in den informellen Dokumenten INF.2 und INF.8 vorgelegt wurde (siehe auch Bericht OTIF/RID/CE/GTT/2018-B, Absätze 30 bis 36).
32. Im Namen der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" beantragt der Vorsitzende, den Absatz 74 des Berichts der 2. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (OTIF/RID/CE/GTT/2013-A), der eine Konkretisierung der Fußnote 1 zu Absatz 6.8.2.1.2 enthält und präzisiert, "dass im Rahmen der Festigkeitsbewertung des Kesselwagens sichergestellt werden müsse, dass für den Tank die zulässigen Spannungen gemäß RID (Norm EN 14025) und nicht die gemäß der in der TSI in Bezug genommenen Norm EN 12663 zur Anwendung kommen", zurückzuziehen.
33. Um die Integrität ihrer Berichte zu wahren, entscheidet die Ständige Arbeitsgruppe, dem Antrag der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" nicht zu folgen. Stattdessen wird nun die Aussage getroffen, dass – entgegen der Ausführungen in Absatz 74 des Berichts der 2. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe – bei der Berechnung des Kesselwagens nach der Norm EN 12663 auch für die Beanspruchungen des Tanks die Festigkeitswerte nach der Norm EN 12663 und nicht nach der Norm für die Berechnung des Tanks (EN 14025) berücksichtigt werden müssen. Es wird betont, dass dies der bisher üblichen Praxis der Kesselwagenhersteller entspricht. Darüber hinaus wird betont, dass die in Absatz 74 des Berichts der 2. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe vorgenommene Präzisierung nicht zu unsicheren Situationen hätte führen können, weil die Berücksichtigung der Präzisierung höhere Wanddicken zur Folge gehabt hätte.
34. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" macht darüber hinaus darauf aufmerksam, dass es notwendig sei, die Pflichten der benannten Stellen gemäß TSI/ETV im

RID-Zulassungsverfahren klar zu definieren. Es wird vereinbart, dass Deutschland im Rahmen der im informellen Dokument INF.8 erwähnten nationalen Arbeitsgruppe Lösungsvorschläge für die künftige Gestaltung des Zulassungsverfahrens ausarbeiten und der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" unterbreiten wird.

35. Da sich diese Problematik auf die Schnittstelle zwischen Tank und Fahrzeug bezieht, bittet die Vorsitzende das Sekretariat, die neue Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE) über die laufenden Arbeiten zu informieren.

TOP 6: Bericht der informellen Arbeitsgruppe zu Checklisten

Dokument: [OTIF/RID/CE/GTP/2018/14](#) (Niederlande)

36. Der Vertreter der Niederlande informiert die Ständige Arbeitsgruppe über die Ergebnisse der zweiten Sitzung der informellen Arbeitsgruppe zu Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen für flüssige Stoffe (Den Haag, 11. und 12. September 2018). Er legt der Ständigen Arbeitsgruppe die in der Anlage 2 zu seinem Dokument vorgeschlagenen Änderungen zu den Unterabschnitten 1.4.3.3 und 1.4.3.7 sowie die in den Anlagen 3 und 4 enthaltenen überarbeiteten Checklisten für flüssige Stoffe und für Gase zur Annahme vor.
37. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt die Änderungen zu den Unterabschnitten 1.4.3.3 und 1.4.3.7 sowie die Checklisten für flüssige Stoffe und für Gase mit folgenden Änderungen an (siehe auch Anlagen I, II und III):
- im Englischen wird der Begriff "*securing devices*" durch den Begriff "*safety devices*", im Französischen der Begriff "*pièces de fixation*" durch den Begriff "*dispositifs de sécurité*" und im Deutschen der Begriff "Sicherheitseinrichtungen" durch den Begriff "Sicherheitseinrichtungen" an allen Stellen im Text ersetzt;
 - in der Einleitung zu den Checklisten für flüssige Stoffe wird im ersten Absatz ein neuer dritter Spiegelstrich hinzugefügt, in dem parallel zu den Pflichten des Entladers auch beim Befüller die Pflicht aufgeführt wird, dafür zu sorgen, dass an den von ihm befüllten Tanks außen keine gefährlichen Reste des Füllgutes anhaften (siehe auch Unterabschnitt 1.4.3.3 g));
 - in den neuen vorgeschlagenen Bemerkungen zu Unterabschnitt 1.4.3.3 und zu Absatz 1.4.3.7.2 wird ein neuer erster Satz hinzugefügt, mit dem eine Verknüpfung zwischen den Checklisten und den Pflichten des Befüllers und des Entladers gemäß Kapitel 1.4 hergestellt wird.
38. Die Vorsitzende und der Vertreter Deutschlands bedanken sich bei den Vertretern der Niederlande für die hervorragende Organisation und Leitung der beiden Sitzungen der informellen Arbeitsgruppe.

TOP 7: Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS

Dokument: [OTIF/RID/CE/GTP/2018/15](#) (Sekretariat)

Informelles Dokument: [INF.5](#) (Russland)

39. Die Ständige Arbeitsgruppe begrüßt die Information des Sekretariats über die neuesten positiven Entwicklungen betreffend die Harmonisierung des RID und der Anlage 2 zum SMGS. Es wird erwartet, dass die mit dem RID harmonisierte Ausgabe 2019 der Anlage 2 zum SMGS am 1. Juli 2019 in Kraft treten wird.

40. Mit Hilfe seiner Präsentation informiert der Vertreter Russlands die Ständige Arbeitsgruppe über Unterschiede zwischen den Vorschriften des RID und der GOST-Normen für die Auslegung, den Bau, die Ausrüstung und die Prüfung von Kesselwagen. Darüber hinaus stellt er die Änderungen vor, die für Kesselwagen der Spurbreite 1520 mm für die Ausgabe 2019 der Anlage 2 zum SMGS bereits beschlossen wurden oder im nächsten Biennium behandelt werden.
41. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt zur Kenntnis, dass in der Sondervorschrift TE 22 der Anlage 2 zum SMGS der Wert für die minimale Energieaufnahme der Energieaufnahmeelemente je Wagenende für Kesselwagen mit automatischer Kupplungseinrichtung von 130 kJ auf 140 kJ erhöht wurde, und bittet das Sekretariat einen Antrag auf eine entsprechende Änderung der Sondervorschrift TE 22 im RID samt einer angemessenen Übergangsvorschrift für die nächste Sitzung der Ständigen Arbeitsgruppe vorzubereiten.
42. In diesem Zusammenhang macht der Vertreter der UIP darauf aufmerksam, dass in Deutschland und in der Schweiz innovative Wagen getestet werden, die mit automatischen Kupplungseinrichtungen ausgerüstet seien. Angesichts der Tatsache, dass die Sondervorschrift TE 22 für konventionelle Kesselwagen eine Energieaufnahme von 800 kJ je Wagenende fordere, müsse man in Zukunft überprüfen, ob der wesentlich kleinere Wert von 140 kJ bei automatischen Kupplungseinrichtungen angemessen sei. Der Vertreter der ERA schlägt vor, dieses Thema ebenfalls in der neuen Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE) zu behandeln, da in der RID/ATMF-Arbeitsgruppe der Grundsatz beschlossen worden sei, im RID künftig nur noch das Schutzziel festzulegen.
43. Der Ständigen Arbeitsgruppe wird vom Vertreter Russlands auch die Möglichkeit vorgestellt, in der Anlage 2 zum SMGS alle Vorschriften für Kesselwagen der Spurbreite 1520 mm in ein neues Kapitel 6.X zu überführen und das Kapitel 6.8 der Anlage 2 zum SMGS dem Kapitel 6.8 des RID in beiden Spalten (für Kesselwagen und für Tankcontainer) anzugleichen. Die Vertreter Russlands und Lettlands sind der Meinung, dass die Aufnahme eines neuen Kapitels 6.X mit Vorschriften für Kesselwagen der Spurbreite 1520 mm auch für das RID seine Berechtigung haben könnte, da in manchen RID-Vertragsstaaten Kesselwagen beider Spurbreiten im Einsatz seien. Die Vorsitzende erklärt, dass diese Frage eine gründliche Prüfung benötige und dass die Ständige Arbeitsgruppe zum jetzigen Zeitpunkt nicht in der Lage sei, diesbezüglich eine Aussage zu treffen.

TOP 8: Informationen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA)

Informelles Dokument: [INF.6](#) (ERA)

44. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt die im informellen Dokument INF.6 der ERA enthaltenen Informationen zur Kenntnis.
45. Die Vorsitzende bedauert, dass die ERA zurzeit nicht über die notwendigen finanziellen Mittel für die Entwicklung der in Absätzen 12 bis 14 des informellen Dokuments INF.6 erwähnten Risikomanagement-Plattform verfügt. In diesem Zusammenhang **erklärt** der Vertreter der ERA, **dass die Mitgliedstaaten, wenn sie den Wunsch haben, der Errichtung einer solchen Plattform im Rahmen des Haushaltsplans der ERA eine höhere Priorität einzuräumen, dies in den entscheidungsbefugten Gremien klar zum Ausdruck bringen sollten. Die UIC ist der Meinung, dass eine solche Plattform notwendig sei, um eine harmonisierte Risikobewertung in Europa sowohl aus multimodaler als auch aus intermodaler Sicht zu fördern. Die bloße Bereitstellung von Leitfäden sei nicht ausreichend, um die Effizienz des Vorhabens sicherzustellen und um den Herausforderungen gerecht zu werden, die im Zusammenhang mit der ursprünglichen Entscheidung der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung über die Durchführung dieses Vorhabens geäußert wurden.**
46. Vor dem Hintergrund zweier Zwischenfälle mit festen LL-Bremsen (Verbundstoff-Bremssohlen), die sich in den letzten Monaten in seinem Land ereignet haben, bestätigt der Vertreter Deutschlands die Aktualität des Themas und begrüßt die in Absätzen 16 bis 19 des informellen

Dokuments INF.6 erwähnten Arbeiten. Er weist darauf hin, dass es bei einem Zwischenfall zu einem Brand der Bremsen mit einer anschließenden Verformung der Räder gekommen sei.

TOP 9: Verschiedenes

Entscheidungen der 105. Tagung der WP.15 (Genf, 6. bis 9. November 2018)

Informelles Dokument: [INF.7](#) (Sekretariat)

47. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt das informelle Dokument INF.7, in dem die wichtigsten Ergebnisse der letzten Tagung der WP.15 wiedergegeben werden, zur Kenntnis.

Information über die nächste Sitzung der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen

48. Das Sekretariat informiert die Ständige Arbeitsgruppe, dass die vorbereitende Sitzung der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE), deren Einrichtung vom RID-Fachausschuss bei seiner 55. Tagung bestätigt wurde (siehe OTIF/RID/CE/2018-A Absatz 10), vom 6. bis 8. Februar 2019 in Bern stattfinden wird. In der vorbereitenden Sitzung sollte vor allem die Arbeitsweise der Koordinierungsgruppe und die Themenliste diskutiert werden.
49. Die Vorsitzende bittet das Sekretariat, die Koordinierungsgruppe über die in Absätzen 27 bis 35 und 41 bis 42 des vorliegenden Berichts dargestellten Themen zu informieren.

Verabschiedung von Herrn Colin Bonnet und Wahl des neuen stellvertretenden Vorsitzenden

50. Die Vorsitzende informiert die Ständige Arbeitsgruppe, dass der stellvertretende Vorsitzende, Herr Colin Bonnet (Schweiz), sich entschlossen habe, einen neuen Weg in seiner beruflichen Laufbahn einzuschlagen. Aus diesem Grund werde er an den Sitzungen des RID-Fachausschusses und seiner Ständigen Arbeitsgruppe nicht mehr teilnehmen und stehe auch in seiner Funktion als stellvertretender Vorsitzende nicht mehr zur Verfügung.
51. Im Namen der Ständigen Arbeitsgruppe bedankt sich die Vorsitzende bei Herrn Bonnet für die stets angenehme und effiziente Zusammenarbeit und wünscht ihm für seine berufliche Zukunft viel Erfolg.
52. Auf Vorschlag des Vertreters Deutschlands wird Herr Othmar Krammer (Österreich) bis auf Weiteres zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

Dank

53. Die Vorsitzende und das Sekretariat danken der polnischen Delegation für die sehr gute Organisation der Tagung, den schönen gemeinsamen Abend und die interessante Stadtführung.
54. Die Vorsitzende dankt dem Sekretariat für die gute Vorbereitung der Dokumente, welche die Leitung dieser Tagung wesentlich vereinfacht habe. Sie dankt den Dolmetschern für Ihren wichtigen Beitrag zum erfolgreichen Verlauf dieser Tagung. Schließlich richtet sie ihren Dank auch an das Plenum für die aktive Teilnahme.

Nächste Tagung

55. Die 11. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird voraussichtlich vom 25. bis 29. November 2019 stattfinden.

**Von der 10. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
angenommene Texte**

A. Entwurf der Änderungen zum RID für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2021

TEIL 1

Kapitel 1.1

1.1.4.4.3 erhält folgenden Wortlaut:

"1.1.4.4.3 Beförderung von Anhängern, in denen Versandstücke befördert werden

Wird ein Anhänger von seiner Zugmaschine getrennt, müssen die orangefarbene Tafel nach Unterabschnitt 5.3.2 ADR und das Kennzeichen nach Kapitel 3.4 ADR, die an der Heckseite des Anhängers angebracht sind, auch an seiner Stirnseite angebracht werden. Die orangefarbene Tafel muss jedoch nicht an der Stirnseite des Anhängers angebracht werden, wenn die entsprechenden Großzettel (Placards) an beiden Längsseiten angebracht sind."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.10 in der geänderten Fassung]

Kapitel 1.4

1.4.3.3 Die Bemerkungen zu den Absätzen a) und f) streichen.

Die Bemerkung am Ende erhält folgenden Wortlaut:

"Bem. Der Befüller muss Verfahren erarbeiten, mit denen sichergestellt wird, dass er alle seine Pflichten erfüllt. Leitlinien in Form von Checklisten für Kesselwagen für flüssige Stoffe und für Gase sind auf der Website der OTIF (www.otif.org) eingestellt, um den Befüller von Kesselwagen für flüssige Stoffe und für Gase dabei zu helfen, seine Sicherheitspflichten, insbesondere in Bezug auf die Dichtheit von Kesselwagen zu erfüllen."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2018/14 in der geänderten Fassung]

1.4.3.7.1 Die Bemerkungen zu den Absätzen b) und d) streichen.

Die Bemerkung am Ende erhält folgenden Wortlaut:

"Bem. Der Entlader muss Verfahren erarbeiten, mit denen sichergestellt wird, dass er alle seine Pflichten erfüllt. Leitlinien in Form von Checklisten für Kesselwagen für flüssige Stoffe und für Gase sind auf der Website der OTIF (www.otif.org) eingestellt, um den Entlader von Kesselwagen für flüssige Stoffe und für Gase dabei zu helfen, seine Sicherheitspflichten, insbesondere in Bezug auf die Dichtheit von Kesselwagen zu erfüllen."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2018/14 in der geänderten Fassung]

B. Aufnahme des folgenden Leitfadens auf der Website der OTIF

Leitfaden für die Anwendung der Norm EN 12972 (Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Prüfung, Inspektion und Kennzeichnung von Metalltanks) zur Einhaltung der Vorschriften des RID

Um den Vorschriften des RID zu entsprechen, ist es erforderlich, die Norm EN 12972:2007, auf die in Absatz 6.8.2.6.2 RID Bezug genommen wird, in Übereinstimmung mit Abschnitt 1.1.5 zusammen mit den Vorschriften des RID anzuwenden.

Nachdem die Norm EN 12972:2018 veröffentlicht worden ist, wurde beschlossen, in der Ausgabe 2021 des RID auf diese Norm zu verweisen.

Um bei der Einhaltung und der kohärenten Anwendung der Vorschriften der Ausgabe 2019 des RID eine Unterstützung zu leisten, werden die zuständigen Behörden ermutigt, die Anwendung der Norm EN 12972:2018 für Zwecke der Prüfung von Tanks gemäß Unterabschnitt 6.8.2.7, dritter Unterabsatz des RID so bald wie möglich, spätestens jedoch bis zum 1. Januar 2020 zuzulassen.

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.3]

Anlage II

Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Kesselwagen für flüssige Stoffe

(siehe OTIF/RID/CE/GTP/2018-B/Add.1)

Checklisten für das Befüllen und Entleeren von Gaskesselwagen

(siehe OTIF/RID/CE/GTP/2018-B/Add.2)

Anlage IV

**Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants**

I. États parties au RID/RID-Vertragsstaaten/RID Contracting States

Allemagne/Deutschland/Germany

Mr Alfons **Hoffmann**
Mr Benjamin **Körner**
Mr Frank **Jochems**

Autriche/Österreich/Austria

Mr Othmar **Krammer**

Belgique/Belgien/Belgium

Ms Caroline **Bailleux**

Bosnie-Herzégovine/Bosnien-Herzegowina/Bosnia-Herzegovina

Mr Nermin **Cabric**

Croatie/Kroatien/Croatia

Mr Branko **Mikulić**

Danemark/Dänemark/Denmark

Ms Bolette **Daugaard**

Espagne/Espanien/Spain

Mr Luis **del Prado Arévalo**

Finlande/Finnland/Finland

Mr Jouni **Karhunen**

France/Frankreich/France

Mr Michel **Korhel**

Italie/Italien/Italy

Mr Benedetto **Legittimo**

Mr Andrea Giuseppe **Ercole**

Lettonie/Lettland/Latvia

Ms Marianna **Heislere**

Mr Valerijs **Stuppe**

Mr Dainis **Lacis**

Lituanie/Litauen/Lithuania

Ms Liubove Meile **Vanceviciene**

Ms Vita **Soboliene**

Luxembourg/Luxemburg/Luxembourg

Mr Albrecht **Wustrau**

Pays-Bas/Niederlande/Netherlands

Mr Arjan **Walsweer**

Mr Henk **Langenberg**

Pologne/Polen/Poland

Mr Henryk **Ognik**

Mr Tomasz **Wilk**

Ms Joanna **Dolińska**

Mr Łukasz **Balcerak**

Mr Tomasz **Buczyński**

Mr Tomasz **Rurka**

Mr Jakub **Kapturzak**

Mr Maciej **Sofiński**

Ms Beata **Ślepowrońska**

Ms Anna **Górka**

République tchèque/Tschechische Republik/Czech Republic

Mr Luboš **Knížek**

Ms Alena **Zátopková**

Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/United Kingdom

Ms Wonett **Hall**
Ms Lauren **Woolvett**
Mr Arne **Bale**

Suède/Schweden/Sweden

Mr Henric **Strömberg**
Ms Ewa **Nordling**

Suisse/Schweiz/Switzerland

Mr Colin **Bonnet**

Turquie/Türkei/Turkey

Mr Mehmet Bülent **Özçelik**
Mr Öncü **Alper**
Mr Mustafa **Uz**
Mr Ahmet **Karakaş**

II. États non parties au RID/Nicht-RID-Vertragsstaaten/Non-RID Contracting States

Russia/Russie/Russland

Mr Ivan **Khilov**

**III. Organisations internationales gouvernementales/Internationale
Regierungsorganisationen/International governmental organisations**

Union européenne/Europäische Union/European Union

Mr Roberto **Ferravante**

**Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer/Eisenbahnagentur der Europäischen
Union/European Union Agency for Railways (ERA)**

Mr Emmanuel **Ruffin**

**Organisation pour la Coopération des Chemins de Fer (OSJD)/Organisation für die
Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)/Organization for Cooperation between Railways
(OSJD)**

Mr Reza **Lotfi**

**IV. Organisations internationales non gouvernementales/Internationale
Nichtregierungsorganisationen/International non-governmental organisations**

CEFIC

Mr Jörg **Roth**
Mr Erwin **Sigrist**

FuelsEurope

Mr Andreas **Witoszynskyj**

UIC

Mr Jean-Georges **Heintz**

UIP

Mr Rainer **Kogelheide**
Mr Philippe **Laluc**

UIRR

Mr Onorato **Zanini**
Mr Ullrich **Lück**

UNIFE

Mr Tomasz **Szmidt**

V. Secrétariat/Sekretariat/Secretariat

Mr Jochen **Conrad**
Ms Katarina **Burkhard**

VI. Interprètes/Dolmetscher/Interpreters

Mr Werner **Küpper**
Ms Joana **Meenken**
Mr David **Ashman**
Ms Irina **Peremota**
Ms Helena **Gizeleza**
