



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

**OTIF/RID/CE/GTP/2019-A**

22. Januar 2020

Original: Deutsch

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

**Schlussbericht der 11. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des  
RID-Fachausschusses**

**(Wien, 25. bis 28. November 2019)**

INHALTSVERZEICHNIS

	Absätze	Seite
TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung	1	3
TOP 2: Anwesenheit	2 – 3	3
TOP 3: Harmonisierung mit der 21. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter	4 – 14	3
TOP 4: Interpretation des RID	15	5
TOP 5: Änderungsanträge zum RID	16 – 26	5
A. Offene Fragen	16	5
B. Neue Anträge	17 – 26	5
TOP 6: Bericht der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"	27 – 55	7
TOP 7: Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS	56 – 76	11
TOP 8: Informationen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA)	77 – 78	14
TOP 9: Verschiedenes	79 – 91	14
<b>Anlage I:</b> Von der 11. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses angenommene Texte		
<b>Anlage II:</b> Teilnehmerliste		

**TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung**

*Dokument:* [RID-19013-CE-GTP11](#) (Sekretariat)

*Informelles Dokument:* [INF.1](#) (Sekretariat)

1. Die im Einladungsschreiben RID-19013-CE-GTP11 vom 24. September 2019 enthaltene vorläufige Tagesordnung wird angenommen. In der im informellen Dokument INF.1 enthaltenen Liste der zu behandelnden Dokumente wird unter dem Tagesordnungspunkt 8 das informelle Dokument INF.11 der ERA hinzugefügt.

**TOP 2: Anwesenheit**

2. Folgende RID-Vertragsstaaten nehmen an den Arbeiten der 11. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe teil (siehe auch Anlage II):

Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Schweden, Schweiz, Slowakei, Tschechische Republik, Türkei, Ukraine 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), *Council on Safe Transportation of Hazardous Articles* (COSTHA), Internationaler Eisenbahnverband (UIC), Internationale Union der Güterwagenhalter (UIP) und Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR).

3. Bei der 6. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe wurde Frau Caroline Bailleux (Belgien) bis auf Weiteres zur Vorsitzenden gewählt. Bei der 10. Tagung wurde Herr Othmar Krammer (Österreich) bis auf Weiteres zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

**TOP 3: Harmonisierung mit der 21. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter**

Von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2018 und 2019 und von der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses im November 2018 angenommene konsolidierte Texte

*Dokument:* [OTIF/RID/CE/GTP/2019/6](#) (Sekretariat)

4. In einem ersten Schritt wird das vom Sekretariat vorbereitete Dokument 2019/6 mit den von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2018 und 2019 und von der Ständigen Arbeitsgruppe im November 2018 angenommenen Texten verabschiedet. Bei der Prüfung werden verschiedene Fehler korrigiert (siehe Anlage I).
5. Der Vertreter der UIC wird gebeten, bis zur nächsten Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe die fehlenden NHM-Codes für die in die Tabelle B neu aufzunehmenden Stoffe nachzuliefern und zu überprüfen, ob bei anderen Eintragungen Änderungen der NHM-Codes vorgenommen werden müssen.
- 5a. Der Vertreter Russlands stellt fest, dass im derzeitigen Text des RID und den Änderungen 2021 unterschiedliche Formate für die Darstellung von alphanumerischen Codes verwendet würden. Während in der Tabelle A alle alphanumerischen Codes ohne Leerzeichen erschienen, seien diese in den Vorschriftentexten der Teile 1 bis 7 mit Leerzeichen dargestellt. Nach

seiner Ansicht würde dies die Anwendung des RID und den Einsatz von IT-Systemen beträchtlich erschweren. Der Vertreter Österreichs weist darauf hin, dass in den UN-Empfehlungen alphanumerische Codes auch außerhalb der Gefahrgutliste immer ohne Leerzeichen dargestellt würden.

#### Begriffsbestimmung von Betreiber eines Kesselwagens

*Dokument:* [OTIF/RID/CE/GTP/2019/2](#) (Belgien)

6. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt die von Belgien vorgeschlagene Anpassung der Fußnote 6 zur Begriffsbestimmung von Betreiber eines Kesselwagens an, um die Verweise auf die Richtlinien zu aktualisieren (siehe Anlage I). Sie lehnt es jedoch ab, die Begriffsbestimmung von Betreiber eines Kesselwagens an die neue Begriffsbestimmung von Betreiber eines Tankcontainers oder eines ortsbeweglichen Tanks anzugleichen, da dies nicht zu einer Verbesserung des Textes führt.

#### Aktualisierung der Übergangsvorschriften

*Dokument:* [OTIF/RID/CE/GTP/2019/8](#) (Sekretariat)

7. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt die im Dokument 2019/8 enthaltenen Änderungsanträge zu den Übergangsvorschriften zusammen mit einer zusätzlichen Änderung in Unterabschnitt 1.6.1.47 an (siehe Anlage I).
8. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs weist darauf hin, dass bei der nächsten Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung noch die Übergangsvorschriften in den Unterabschnitten 1.6.3.16 und 1.6.4.18 angepasst werden müssten (siehe Bericht [OTIF/RID/RC/2019-B/Add.1](#) Absätze 28 bis 30).

#### 107. Tagung der WP.15 (Genf, 11. bis 15. November 2019)

*Dokument:* [OTIF/RID/CE/GTP/2019/10](#) (Sekretariat)

9. Die Ständige Arbeitsgruppe übernimmt die in der Anlage I zum Dokument 2019/10 enthaltenen Entscheidungen der WP.15 auch für das RID (siehe Anlage I).
10. Davon ausgenommen wird die Ergänzung in der Fußnote 5 zu Absatz 6.8.2.1.18, nachdem die Ständige Arbeitsgruppe feststellt, dass diese Fußnote in der rechten Spalte (Tankcontainer) des RID, nicht aber in der rechten Spalte des ADR erscheint. Zur Anpassung der für Tankcontainer geltenden Vorschriften des RID an das ADR wird die Fußnote 5 und der Verweis auf diese Fußnote in den Absätzen 6.8.2.1.18 und 6.8.2.1.19 gestrichen (siehe Anlage I).

#### Tanks des Kapitels 6.8 RID/ADR mit abgelaufener Prüffrist

*Informelles Dokument:* [INF.9](#) (Schweiz)

11. Die Vertreterin der Schweiz regt in ihrem informellen Dokument INF.9 eine Diskussion der Frage an, ob in Kapitel 6.8 des RID/ADR eine ähnlich lautende Vorschrift wie in den neuen Absätzen 6.7.2.19.6.2, 6.7.3.15.6.2 und 6.7.4.14.6.2 des RID/ADR 2021 aufgenommen werden sollte, um Zweifel auszuräumen, wie bei einem Ablauf der dreimonatigen Frist nach dem festgelegten Datum für die Zwischenprüfung von Kesselwagen zu verfahren ist.
12. Die Vertreterin Belgiens und der Vertreter der UIP erklären, dass diesbezüglich keine Zweifel bestünden. Bei einem Überschreiten der dreimonatigen Frist müsse die Zwischenprüfung nachgeholt werden, eine wiederkehrende Prüfung wie im Falle der ortsbeweglichen Tanks sei nicht erforderlich. Für nachfolgende Prüfungen sei jedoch das ursprünglich festgelegte Datum maßgebend.

13. Diese Auslegung wird auch vom Vertreter Österreichs bestätigt, der darauf hinweist, dass der Absatz 4.3.2.4.4 eine Beförderung von ungereinigten leeren Tanks auch nach Ablauf der Frist für die Prüfung zulasse, um sie der Prüfung zuzuführen.

Entwurf eines Fehlerverzeichnisses 2 zur RID-Ausgabe 2019

*Dokument:* [OTIF/RID/CE/GTP/2019/7](#) (Sekretariat)

14. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt den im Dokument 2019/7 enthaltenen Entwurf eines Fehlerverzeichnisses 2 zur Ausgabe 2019 des RID zustimmend zur Kenntnis. Sie bestätigt, dass es sich dabei um Korrekturen und nicht um Änderungen handelt. Sie beauftragt das Sekretariat, dieses Fehlerverzeichnis unter Berücksichtigung einer weiteren Korrektur zur UN-Nummer 3363 in der französischen Fassung (siehe Anlage I) zu veröffentlichen.

**TOP 4: Interpretation des RID**

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

**TOP 5: Änderungsanträge zum RID**

**A. Offene Fragen**

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

**B. Neue Anträge**

Neue Textvorschläge für Kapitel 6.8 und die Abschnitte 1.8.6 und 1.8.7 für das RID 2021

*Dokument:* [OTIF/RID/CE/GTP/2019/3](#) (Belgien)

*Informelle Dokumente:* [INF.7](#) (UIP)  
[INF.11](#) Absatz 3 (ERA)

17. Die Vertreterin Belgiens weist in ihrem Dokument 2019/3 darauf hin, dass die informelle Arbeitsgruppe für die Prüfung und Zertifizierung von Tanks der Gemeinsamen Tagung Änderungsvorschläge für das Kapitel 6.8 sowie für die Abschnitte 1.8.6 und 1.8.7 des RID/ADR erarbeite. Nach ihrer Ansicht seien in den bisherigen Textvorschlägen keine Änderungen enthalten, die das Zulassungs-/Registrierungsverfahren für Kesselwagen betreffen, so dass kein Bedarf an spezifischen Anpassungen für das RID bestehe. Wenn diese Texte von der Gemeinsamen Tagung im März 2020 angenommen werden, könnte der RID-Fachausschuss sie auf seiner Tagung im Mai 2020 ohne Probleme ebenfalls annehmen.
18. Der Vertreter der UIP erinnert in seinem informellen Dokument INF.7 daran, dass die gegenseitige Anerkennung von Prüfungen bereits vor zehn Jahren im RID eingeführt worden sei, um zu vermeiden, dass der Kesselwagen für die Prüfung in das Land der Zulassung zurückbefördert werden muss. Die bisherigen Textvorschläge würden den Text des RID widerspiegeln, so dass entweder eine Prüfstation im Land der Registrierung oder eine Prüfstation im Land der Prüfung ausgewählt werden könne. Er weist jedoch darauf hin, dass deutlicher herausgearbeitet werden sollte, dass Zulassungen im Herstellungsland immer anzuerkennen sind. Auf die neu eingeführten "Inbetriebnahmeüberprüfungen" bei der Registrierung in einem anderen Land sollte deshalb verzichtet werden oder es sollte zumindest klargestellt werden, in welchen Ausnahmefällen diese erforderlich sind.

19. Der Vertreter der ERA weist in seinem informellen Dokument INF.11 darauf hin, dass im Rahmen der Fahrzeugzulassung eine administrative Prüfung der Baumusterzulassungsbescheinigung des Tanks und der Bescheinigung über die erstmalige Prüfung erfolge, ohne dabei den Inhalt der Bescheinigung erneut technisch zu überprüfen. Er erläutert, dass der **Halter** das Einsatzgebiet des Fahrzeugs festlege, das entweder die gesamte Europäische Union oder Teile davon umfassen könne. Das Registrierungsland werde vom Antragsteller festgelegt, müsse aber im Einsatzgebiet des Fahrzeugs liegen. **Der Vertreter der ERA bestätigt auch, dass die Registrierung eines Fahrzeugs ein unabhängiger Schritt sei, der auf die Zulassung des Fahrzeugs folge.**
20. Nach Ansicht des Vertreters der ERA kann die Inbetriebnahmeüberprüfung das Zulassungsverfahren nicht in Frage stellen. Im Rahmen der Inbetriebnahmeüberprüfung könne daher nur festgestellt werden, ob das vorgestellte Fahrzeug tatsächlich dem Fahrzeug entspricht, für das die Zulassung ausgestellt worden ist.
21. Die Vertreter der ERA und der UIP sprechen sich deshalb dafür aus, den vorgeschlagenen Unterabschnitt 1.8.7.5 nicht in das RID zu übernehmen oder zumindest den Umfang der Inbetriebnahmeüberprüfung zu beschränken.
22. Der Vertreter der Europäischen Kommission weist darauf hin, dass die Kommission darauf achte, dass keine Widersprüche zum *acquis communautaire* und insbesondere zur TPED auftreten. Er erinnert daran, dass die Kommission einen Beschluss der Rates der Europäischen Union zu den Änderungen 2021 zum RID vorbereite und nachträglich nur noch geringfügige Entscheidungen der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im März 2020 bzw. der Ständigen Arbeitsgruppe im Mai 2020 aufgenommen werden könnten. Er hat den Eindruck, dass die Ergebnisse der informellen Arbeitsgruppe für die Prüfung und Zertifizierung von Tanks noch nicht für eine Annahme bereit seien. Da die vorgeschlagenen Änderungen auch als nicht geringfügig anzusehen seien, sollte eine Inkraftsetzung im Jahr 2023 ins Auge gefasst werden.
23. Die Vorsitzende weist darauf hin, dass die nächste Sitzung der informellen Arbeitsgruppe für die Prüfung und Zertifizierung von Tanks vom 11. bis 13. Dezember 2019 tagen wird, und bittet diejenigen Delegationen, die dies wünschen, ihre Bemerkungen und Anträge zu den Änderungsentwürfen dem Vorsitzenden der informellen Arbeitsgruppe<sup>1</sup> so bald wie möglich zuzuleiten.

Korrektur des Begriffs "Feinkornstahl"; Antrag auf Aufnahme des Begriffs "Feinkornstahl" in Abschnitt 1.2.1; Antrag auf Verwendung des Begriffs "Fine grain steels" in der englischen Fassung

Dokument: [OTIF/RID/CE/GTP/2019/4](#) (Russland)

24. Der Vertreter Russlands beantragt in seinem Dokument 2019/4, dass die in Unterabschnitt 6.7.2.1 enthaltene Begriffsbestimmung von Feinkornstahl unter Verweis auf die Norm ISO 643:2012 präzisiert und in den Abschnitt 1.2.1 überführt werden sollte, da sie nicht nur für das Kapitel 6.7, sondern auch für das Kapitel 6.8 Gültigkeit habe. Darüber hinaus weist er auf die umgekehrte Proportionalität zwischen der ferritischen Korngröße und der Kornnummer hin und schlägt die Verwendung des Begriffs "Kornnummer" in der Begriffsbestimmung von Feinkornstahl vor. Schließlich macht Russland darauf aufmerksam, dass in der englischen Fassung des RID leicht unterschiedliche Schreibweisen des Begriffs verwendet würden.
25. Die Ständige Arbeitsgruppe bestätigt, dass es besser wäre, in der Begriffsbestimmung von Feinkornstahl in Unterabschnitt 6.7.2.1 auf eine ISO-Norm als auf eine ASTM- und eine EN-Norm zu verweisen. Sie stellt fest, dass eine entsprechende Begriffsbestimmung auch in den Unterabschnitten 6.7.3.1 und 6.7.4.1 erforderlich ist, so dass auch eine Verschiebung in den

---

<sup>1</sup> Herr Steve Gillingham, [steve.gillingham@dft.gov.uk](mailto:steve.gillingham@dft.gov.uk)

Abschnitt 1.2.1 ins Auge gefasst werden könnte. Mehrere Delegationen sprechen sich für die Verwendung des Begriffs "Kornnummer" in der Begriffsbestimmung aus.

26. Der Vertreter Russlands wird gebeten, unter Berücksichtigung der abgegebenen Kommentare dem UN-Expertenunterausschuss einen Antrag zu unterbreiten.

#### **TOP 6: Bericht der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"**

*Dokument:* [OTIF/RID/CE/GTT/2019-A](#) (Sekretariat)

#### Bahnfestigkeit von Kesselwagen gemäß Absatz 6.8.2.1.2 RID

*Informelle Dokumente:* [INF.4](#) (UIP)  
[INF.10](#) (Deutschland)  
[INF.12](#) (Deutschland/UIP)

27. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik", Herr Rainer Kogelheide, stellt die Absätze 34 bis 41 des Berichts OTIF/RID/CE/GTT/2019-A vor, in denen eine Klarstellung der Fußnote 1 zu Absatz 6.8.2.1.2 diskutiert wird.
28. Im informellen Dokument INF.4 schlägt der Vertreter UIP Änderungen zu dem in der Anlage I zum Bericht OTIF/RID/CE/GTT/2019-A enthaltenen Textvorschlag vor, denen vom Vertreter Deutschlands im informellen Dokument INF.10 teilweise widersprochen wird.
29. Der Vertreter der ERA legt einen generellen Vorbehalt gegen eine Änderung der Fußnote 1 zu Absatz 6.8.2.1.2 ein. Die benannten Stellen müssten nur die Konformität mit den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität und der Interoperabilitätsrichtlinie überprüfen. Der Prüfungsumfang könne nicht durch eine Änderung im RID ausgedehnt werden.
30. Die Vorsitzende entgegnet, dass die benannten Stellen bereits heute auch die Konformität mit dem RID überprüfen müssten. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" ergänzt, dass es sich bei dem Textvorschlag lediglich um eine Präzisierung der bereits heute bestehenden Aufgaben der benannten Stellen handele.
31. Die Vertreter Deutschlands und der UIP legen im informellen Dokument INF.12 einen überarbeiteten Textvorschlag vor, der mit einigen Änderungen angenommen wird (siehe Anlage I). Wegen des Vorbehalts der ERA wird der Text in eckige Klammern gesetzt.
32. Die Vertreter Deutschlands und der UIP werden diesen Text als Grundlage für einen Antrag zur Anpassung bzw. Ergänzung der Normen EN 12663-2:2010 und EN 14025 verwenden.
33. Das Sekretariat wird die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung über die vorgeschlagene Anpassung der Norm EN 14025 informieren. Außerdem wird sie der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE) einen Auszug aus dem vorliegenden Bericht unterbreiten.

#### Besonders große Tankcontainer

34. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" stellt der Ständigen Arbeitsgruppe die Absätze 4a bis 33 des Berichts OTIF/RID/CE/GTT/2019-A vor, die sich mit den von der Firma BASF eingesetzten besonders großen Tankcontainern befassen.

*Informelles Dokument:* [INF.13](#) (Technische Universität Berlin)

35. Anhand seiner Präsentation im informellen Dokument INF.13 erläutert Herr Goekhan Katmer (Technische Universität Berlin) die im Auftrag von BASF durchgeführte Risikobewertung, bei der auf innovativen Containertragwagen verladene besonders große Tankcontainer mit auf

herkömmlichen Containertragwagen verladenen 20'-Tankcontainern und mit Kesselwagen verglichen wurden. Er stellt insbesondere die in Absatz 6 des Berichts OTIF/RID/CE/GTT/2019-A enthaltenen Schlussfolgerungen vor.

Zugänglichkeit der Dokumente

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

36. Der Vertreter des CEFIC stellt das informelle Dokument INF.3 vor, in dem dargelegt wird, wie die bei der 17. Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" von Herrn Professor M. Hecht (Technische Universität Berlin) vorgestellte Präsentation, das informelle Dokument INF.4 der 17. Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" und der technische Bericht der Technischen Universität Berlin von Behördenvertretern abgerufen werden können. Diese Art der Veröffentlichung sei gewählt worden, da alle drei Dokumente vertrauliche Informationen enthielten.
37. Mehrere Staatenvertreter bemängeln diese beschränkte Zugänglichkeit der Dokumente. Um ihrer Verantwortung, die Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter zu gewährleisten, nachkommen und um die Schlussfolgerungen überprüfen zu können, müsse ein uneingeschränkter Zugriff ohne Zwischenschaltung eines privaten Unternehmens möglich sein.
38. Der Vertreter der Europäischen Kommission weist darauf hin, dass die Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2001 den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission sicherstelle. Er empfiehlt dem Vertreter des CEFIC, in den Dokumenten die wirklich vertraulichen Teile unkenntlich und sie dann öffentlich zugänglich zu machen.
39. Der Vertreter des CEFIC erläutert, dass im Bericht der Technischen Universität Berlin für Berechnungszwecke sehr detaillierte Daten über die Konstruktion der besonders großen Tankcontainer und der innovativen Tragwagen enthalten seien, die geschützt werden müssten. Er erklärt **sich bereit**, aus **dem Bericht** der Technischen Universität Berlin diejenigen Teile zu entnehmen, die Informationen darüber geben, wie die wissenschaftliche Untersuchung durchgeführt wurde, **jedoch keine Informationen zum Nachbau der patentgeschützten besonders großen Tankcontainer enthalten**, und diesen Auszug zusammen mit dem informellen Dokument INF.4 der 17. Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" und der Präsentation für eine Veröffentlichung auf der Website der OTIF freizugeben.
- 39a. Die Ständige Arbeitsgruppe ist mit dieser Vorgehensweise einverstanden. Für Behördenvertreter sollte aber darüber hinaus der vollständige technische Bericht verfügbar sein, um eine umfassende Überprüfung zu ermöglichen.

Allgemeine Diskussion

40. Mehrere Delegationen schätzen das vorgestellte Beförderungssystem als positiv ein, weil es der Stärkung des Eisenbahnverkehrs förderlich sei. Es sei aber bedauerlich, dass die Ständige Arbeitsgruppe erst nach der Zulassung und nicht proaktiv informiert worden sei.
41. Der Vertreter der UIP weist darauf hin, dass der Risikobewertung die von BASF eingesetzten besonders großen Tankcontainer und innovativen Tragwagen sowie die betrieblichen Bedingungen, unter denen diese momentan verkehren, zugrunde gelegt worden seien. Insbesondere würden nur Ablaufberge mit automatischen Gleisbremsen befahren und die besonders großen Tankcontainer würden nur an bestimmten Umschlagterminals verladen, deren Personal entsprechend geschult sei, damit besonders große Tankcontainer nur auf geeignete Tragwagen verladen werden. Eine Anpassung der Vorschriften sei deshalb erforderlich, um zu vermeiden, dass das System in Betriebsumgebungen eingesetzt werde, für welche die Sicherheit des Systems nicht geprüft worden sei.



42. Zu Absatz 13 des Berichts OTIF/RID/CE/GTT/2019-A stellt der Vertreter der ERA klar, dass er nicht um eine Untersuchung nach der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (CSM) gebeten habe. Die Pflicht für eine solche Untersuchung ergebe sich aus der CSM selbst. Er betont, dass es nicht Aufgabe der ERA sei, die Prüfungen der Bewertungsstelle zu überprüfen.
43. Er erläutert, dass bei der Zulassung von innovativen Lösungen **den Verwendern Systemparameter, Bedingungen und Einsatzgrenzen über die technischen Unterlagen des Fahrzeugs mitgeteilt werden müssten. Es unterliege der Verantwortung des** Eisenbahnverkehrsunternehmens, die Kompatibilität des Fahrzeugs mit den Strecken, auf denen das Fahrzeug verkehren soll, zu überprüfen.
44. Der Vertreter des CEFIC erklärt, dass die Tankcontainer und Tragwagen nach den geltenden Regelwerken gebaut worden seien, weshalb **die durchgeführte CSM-Bewertung zu dem Ergebnis komme, dass keine signifikante Änderung im Sinne der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (CSM) vorliege.** Aus diesem Grund sei **die Risikobewertung in der sehr umfangreich durchgeführten Form freiwillig.**

#### Multimodale Verwendung

45. **Die Frage, ob die besonders großen Tankcontainer für eine multimodale Verwendung vorgesehen seien, beantwortet der Vertreter des CEFIC mit einem Ja. Es handele sich um eisenbahnoptimierte Tankcontainer, die aber auch auf der Straße, in der Binnenschifffahrt und einige auch bereits im Seeverkehr zugelassen seien. Auf dem BASF-Werksgelände würden diese bereits intermodal im Vor- und Nachlauf mit autonom fahrenden Fahrzeugen befördert. Für diese autonom fahrenden Fahrzeuge werde derzeit eine Zulassung auf ausgewählten öffentlichen Straßen rund um intermodale Terminals mit den für die Zulassung in Deutschland zuständigen Ministerien und Behörden geprüft. Da die autonom fahrenden Fahrzeuge nur mit 25 km/h fahren, sei eine Straßenbeförderung über 30 km Entfernung wirtschaftlich nicht sinnvoll. Es sei zudem gewollt, auf Entfernungen von mehr als 30 km die Bahn zu nutzen, da durch das System der Bahnverkehr gestärkt werden solle. Ungereinigte leere besonders große Tankcontainer würden bereits uneingeschränkt mit herkömmlichen Straßenfahrzeugen auf öffentlichen Straßen befördert. Dies werde beispielsweise für die Zuführung zu Reinigungen oder Werkstätten genutzt. Die Beförderung von 75 Tonnen schweren besonders großen Tankcontainern mit herkömmlichen Straßenfahrzeugen sei nur im Ausnahmefall mit Sondergenehmigungen der zuständigen Behörden möglich. BASF habe solche Sondergenehmigungen nicht beantragt. Ein Einsatz im Seeverkehr (z. B. für Beförderungen in die Vereinigten Staaten von Amerika und nach China) sei geplant, aber noch nicht umgesetzt, da dafür Terminalinfrastruktur (Kräne) notwendig sei, deren Bau mehrere Jahre benötige.**
46. Der Vertreter der UIC stellt die Frage, ob diese neuen Tankcontainer in den IRS 50591 («Wechselbehälter für den horizontalen Umschlag – Technische Bedingungen für den Einsatz im internationalen Verkehr») und IRS 50592 («Intermodale Ladeeinheiten für Vertikalumschlag, außer Sattelanhänger, zur Beförderung auf Wagen – Mindestanforderungen»), auf die im RID/ADR Bezug genommen wird, berücksichtigt werden müssten. Die UIC wird diese Frage bis zur nächsten Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" zusammen mit CEFIC beantworten. Dieser Punkt wird in die Tagesordnung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" aufgenommen.
47. Die Vertreterin Deutschlands vertritt die Ansicht, dass bei einem multimodalen Einsatz dieser besonders großen Tankcontainer eine Begriffsbestimmung in der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung beraten werden sollte. In dieser Begriffsbestimmung sollte eine Unterscheidung zwischen den verschiedenen Arten von Tankcontainern getroffen werden.

Fragen zur Sicherheit

Informelles Dokument: [INF.8](#) (Deutschland)

48. Die Vertreterin Deutschlands stellt die in ihrem informellen Dokument INF.8 enthaltene vorläufige Bewertung zu einzelnen Fragen der Risikobewertung vor. Aus der Feststellung, dass die besonders großen Tankcontainer und die innovativen Tragwagen den geltenden Vorschriften entsprechen, könne nicht der Schluss gezogen werden, dass die Vorschriften nicht angepasst werden müssten. Ohne die Schlussfolgerungen anzweifeln zu wollen, müsste die Prüfung der Schlussfolgerungen im Hinblick auf eine Fortschreibung der Vorschriften noch fortgesetzt werden.
49. Mehrere Delegationen schließen sich der Forderung nach einer Anpassung der Vorschriften an. Beim Bau der innovativen Tragwagen seien erhöhte Anforderungen, wie verstärkte Tragzapfen, Langhubpuffer, berücksichtigt worden, die in den Vorschriften abgebildet werden müssten, um sicherzustellen, dass besonders große Tankcontainer nur auf Tragwagen mit diesen besonderen Sicherheitsmerkmalen verladen werden.
- 49a. Der Vertreter des CEFIC sieht keine Notwendigkeit für eine Vorschriftenänderung bei Tankcontainern, da sich Tankcontainer einschließlich der besonders großen Tankcontainer in den durchgeführten Versuchen und Simulationen als sicher erwiesen hätten. Die bestehenden Vorschriften würden auch die besonders großen Tankcontainer sehr gut abdecken. Bei den Tragwagen seien jedoch Anpassungen hinsichtlich der Kennzeichnung der Zapfen notwendig, so dass alle an der Beförderung Beteiligten die für die Beförderung der Container geeigneten Tragwagen auswählen können. Sicherheitstechnisch seien die Tragwagen aber grundsätzlich geeignet, was mit den durchgeführten Tests und Simulationen bestätigt worden sei. Hier würden insbesondere die beiden außenliegenden Längsträger einen sicherheitstechnischen Vorteil gegenüber dem Kesselwagen darstellen, der bei der Simulation einer Flankenfahrt als einziger der untersuchten Tanks versagt habe. Dies sei bei dem verwendeten Kesselwagen auf die fehlenden äußeren Längsträger zurückgeführt worden.
50. Die Vertreterin Deutschlands erinnert daran, dass bei der 15. Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" der Vertreter von van Hool gebeten worden sei, Zulassungsunterlagen im Hinblick auf die Wanddickenberechnung sowie die verwendeten Werkstoffe vorzulegen (siehe Bericht [OTIF/RID/CE/GTT/2018-A](#) Absatz 18). Die Ständige Arbeitsgruppe bitet erneut darum, diese Unterlagen allen Staatenvertretern zugänglich zu machen.
51. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" erinnert daran, dass in einer früheren Sitzung der Arbeitsgruppe bereits festgestellt worden sei, dass Schwallbewegungen im Eisenbahnverkehr nicht problematisch seien. Die in den Schlussfolgerungen der Technischen Universität Berlin enthaltene Empfehlung, die Füllungsgradvorschriften in Absatz 4.3.2.2.4 RID für alle Tankcontainer zu streichen, müsste bei einem multimodalen Einsatz der besonders großen Tankcontainer der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung unterbreitet werden.
52. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" weist darauf hin, dass in der Norm EN 12663 die Belastungsfälle F1 und F2 vorgesehen seien. F1 gelte für solche Wagen, die im freien Verkehr, einschließlich im Ablaufbetrieb, eingesetzt werden könnten und für Beschleunigungswerte von 5 g ausgelegt sein müssten. F2 gelte für Wagen, die nicht über den Ablaufberg fahren dürften und für die eine Auslegung mit einem Beschleunigungswert von 2 g ausreiche. Die besonders großen Tankcontainer auf innovativen Tragwagen seien für 3 g ausgelegt und dürften über Ablaufberge mit automatischen Gleisbremsen fahren. Es müsste daher geklärt werden, ob dafür eine Zwischenklasse zwischen F1 und F2 vorgesehen werden müsste.

Abgeschlossene Themen

53. Die Themen "Befestigung von angeschweißten Bauteilen" und "Druckfestigkeit von Verschlüssen am Tankkörper" (siehe Bericht OTIF/RID/CE/GTT/2019-A Absätze 23 bis 26 und informelles Dokument INF.8 Absätze 20 und 21) werden als abgeschlossen betrachtet. Das Sekretariat wird gebeten, der Gemeinsamen Tagung einen entsprechenden Antrag auf Anpassung der für Tankcontainer geltenden Vorschriften vorzulegen.

Nächste Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"

54. Der Termin für die nächste Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" wird vom Sekretariat in Absprache mit dem Vorsitzenden dieser Arbeitsgruppe festgelegt.
55. Die Delegationen werden gebeten, Dokumente für die Behandlung bei dieser nächsten Tagung zu unterbreiten.

**TOP 7: Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS**Hauptunterschiede zwischen den RID- und GOST-Vorschriften für den Bau, die Ausrüstung, die Auslegung und die Prüfung von Kesselwagen

Dokument: [OTIF/RID/CE/GTP/2019/5/Rev.1](#) (Russland)

Informelle Dokumente: [INF.5](#) (Russland)  
[INF.6](#) (Russland)

56. Mit Hilfe seiner beiden Präsentationen informiert der Vertreter Russlands die Ständige Arbeitsgruppe über den Stand der Arbeiten am neuen Kapitel 6.20 (Bau- und Prüfvorschriften für Kesselwagen der Spurbreite 1520 mm) der Anlage 2 zum SMGS und über die dabei aufgetretenen Fragen zu den Bau- und Prüfvorschriften für Normalspur-Kesselwagen.
57. Der Vertreter Russlands informiert die Ständige Arbeitsgruppe über Abweichungen in den GOST-Vorschriften betreffend die zerstörungsfreie Prüfung von Schweißnähten. Der Vertreter Russlands erklärt, dass die Abweichungen auf einen unterschiedlichen Ansatz in den relevanten GOST-Vorschriften zurückzuführen sei, bei dem die Schweißnahtart und die Schweißmethode eine wichtigere Rolle spielten als der Umfang der zerstörungsfreien Prüfungen.
58. Die Ständige Arbeitsgruppe sieht sich nicht in der Lage, die Sicherheitsauswirkungen dieser abweichenden Vorschrift zu beurteilen, und bittet den Vertreter Russlands um Prüfung, ob die Frage nach der Äquivalenz der relevanten Vorschriften der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung unterbreitet werden könnte.
59. In Bezug auf die Bedingungen für das Befüllen von Kesselwagen mit Gütern der Klasse 2 erklärt der Vertreter Russlands, dass die Kesselwagen der Spurbreite 1520 mm nicht nur nach Füllungsgrad (höchstzulässige Masse der Füllung je Liter Fassungsraum) sondern alternativ auch nach Füllstand (max. 83 % bis 85 %) befüllt werden dürften. Mit Hilfe spezieller Geräte werde der aktuelle Füllstand des Tanks identifiziert und beim Erreichen von 83 % bis 85 % werde das Befüllen durch ein Eckabsperrventil unterbrochen. Allerdings dürfe die Temperatur des jeweiligen Füllguts bei dieser Methode einen bestimmten Wert nicht überschreiten.
60. Der Vertreter der UIP erklärt, dass diese Befüllungsmethode für Normalspur-Kesselwagen zwar nicht praktiziert werde, aber kein Sicherheitsrisiko darstelle. Die Befüllung eines Kesselwagens mit Hilfe eines Peilrohrs oder eines Kontrollventils könne als Alternative zur bestehenden Befüllungsmethode verwendet werden.

61. Der Vertreter Russlands informiert die Ständige Arbeitsgruppe über die beabsichtigte Ausdehnung der Frist für die wiederkehrende Prüfung von Kesselwagen zur Beförderung verflüssigter Gase von 8 auf 10 Jahre.
62. Die Ständige Arbeitsgruppe sieht keine sicherheitsrelevanten Probleme bei der Ausdehnung dieser Frist. Der Vertreter der UIP ist der Meinung, dass aufgrund der geringeren Korrosivität von verflüssigten Gasen eine Ausdehnung der Frist für die wiederkehrende Prüfung auch im RID sinnvoll sein könnte. Allerdings erscheine eine Frist von 10 Jahren bei Zwischenprüfungen, die alle vier Jahre stattfinden, betrieblich von Nachteil zu sein, weil der Tank dann zwei Jahre nach der letzten Zwischenprüfung erneut einer Prüfung zugeführt werden müsste.
63. In Bezug auf die Beurteilung der Kerbschlagzähigkeit der Tankkörperwerkstoffe und der Schweißverbindungen von Kesselwagen stellt die Ständige Arbeitsgruppe fest, dass die vorgeschlagenen Anforderungen für Kesselwagen der Spurbreite 1520 mm höher seien als die Anforderungen des Unterabschnitts 6.8.5.
64. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt die Abweichungen in den Vorschriften betreffend die elektrische Leitfähigkeit aller Teile des Kesselwagens zur Kenntnis.
65. Bereits bei ihrer letzten Tagung (Krakau, 21. bis 23. November 2018) wurde die Ständige Arbeitsgruppe darüber informiert, dass die nominale Energieaufnahme der Energieaufnahmeelemente je Wagenende für Kesselwagen mit automatischer Kupplungseinrichtung in der Sondervorschrift TE 22 der Anlage 2 zum SMGS 140 kJ betrage (siehe auch Bericht [OTIF/RID/CE/GTP/2018-B](#), Absätze 41 und 42). Dieser Wert entspreche den Anforderungen der Norm GOST 32913-2014 für Energieaufnahmeelemente der Klasse T3, die für Kesselwagen zur Beförderung besonders gefährlicher Güter vorgeschrieben seien.
66. Der Vertreter der UIP macht darauf aufmerksam, dass die Sondervorschrift TE 22 eine der Vorschriften des RID sei, die unter den Aufgabenbereich der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE) falle. Das Thema der minimalen Energieaufnahme der Energieaufnahmeelemente für Kesselwagen mit automatischer Kupplungseinrichtung sei auch in der letzten Tagung der JCGE (Bern, 9. und 10. September 2019) diskutiert worden, wobei wiederholt Bedenken geäußert worden seien, ob der Wert von 140 kJ für Kesselwagen mit automatischer Kupplungseinrichtung im Hinblick auf den wesentlich höheren Wert von 800 kJ für konventionelle Kesselwagen angemessen sei. Darüber hinaus weist der Vertreter der UIP darauf hin, dass im Falle der Sondervorschriften TE 22 und TE 25 vereinbart worden sei, im RID künftig nur die Schutzziele für den Tank festzulegen und die technischen Einzelheiten in eine TSI/ETV zu überführen. Die UIP sei beauftragt worden, einen entsprechenden Antrag für die nächste Sitzung der JCGE (Bern, 8. und 9. September 2020) vorzubereiten.
67. Der Vertreter Russlands stellt seinen in Absatz 22 des informellen Dokuments INF.5 enthaltenen Antrag auf Änderung der Sondervorschrift TE 14 vor. Durch die Änderung würden in der Sondervorschrift TE 14 auch Kesselwagen berücksichtigt, die mit einer Wärmeisolierung und einem Heizsystem ausgerüstet sind und beispielsweise für die Beförderung von Schwefel, geschmolzen (UN 2448) oder flüssigem Pech (UN 2810) verwendet werden. Bei diesen Kesselwagen habe die Wärmeisolierung keinen direkten Kontakt mit dem Tankkörper, sondern mit dem Heizsystem.
68. Die Ständige Arbeitsgruppe begrüßt diesen Vorschlag Russlands. Da die Sondervorschrift TE 14 sowohl im RID als auch im ADR enthalten ist, bittet sie den Vertreter Russlands einen entsprechenden Antrag der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zu unterbreiten.
69. Zur Beantwortung der Fragen des Vertreter Russlands, warum wasservergüteter Stahl zur Herstellung von geschweißten Tankkörpern im RID nicht erlaubt sei und welche Methoden zur Herstellung von Walzstahl für geschweißte Tankkörper zugelassen seien, bittet die Ständige

Arbeitsgruppe den Vertreter Russlands ein entsprechendes Dokument für die Werkstoffexperten der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung vorzubereiten.

70. Der Vertreter Russlands weist darauf hin, dass die Vorschriften des RID zur Berechnung der Mindestwanddicke des Tankkörpers nicht eindeutig seien und zu unterschiedlichen Auslegungen führen könnten. Insbesondere macht er darauf aufmerksam, dass der Absatz 6.8.2.1.16 für alle Metalle und Legierungen die zulässigen Spannungswerte  $\sigma$  nur beim Prüfdruck, nicht aber beim Berechnungs- und Prüfdruck festlege und dass die Vorschriften des Absatzes 6.8.2.1.13 denen des Absatzes 6.8.2.4.1 widersprüchen. Der Vertreter der UIP bestätigt, dass die Vorschrift in Absatz 6.8.2.1.16 überprüft werden sollte. Die Ständige Arbeitsgruppe bittet deswegen den Vertreter Russlands, einen entsprechenden Antrag der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zu unterbreiten.
71. In Bezug auf die Beförderung von hoch konzentrierter Salpetersäure (UN 2031) mit einem Säuregehalt von über 70 % macht der Vertreter Russlands darauf aufmerksam, dass im RID unterschiedliche Werkstoffanforderungen für Verpackungen, ortsbewegliche Tanks und Tankkörper von Kesselwagen zur Beförderung dieses Stoffes festgelegt seien. Während für ortsbewegliche Tanks in diesem Fall keine den Werkstoff betreffenden Anforderungen festgelegt würden, müssten der Mantel und die Böden von Fässern oder Kanister aus Aluminium mit einem Reinheitsgrad von mindestens 99 % oder aus einer Aluminiumlegierung hergestellt sein. Für die Tankkörper der Kesselwagen lege die Sondervorschrift TC 6 nur die Verwendung von Aluminium mit einem Reinheitsgrad von mindestens 99,5 % fest. Da Tankkörper aus Aluminium dieses Reinheitsgrades eine höhere Wanddicke erforderten, führe dies zu einem wirtschaftlichen Nachteil für die Kesselwagenhersteller.
72. Der Vertreter Russlands informiert die Ständige Arbeitsgruppe, dass in seinem Land Forschungs- und Labortests durchgeführt worden seien, die bei Aluminiumlegierungen in hoch konzentrierter Salpetersäure eine mit Aluminium mit einem Reinheitsgrad von mindestens 99,5 % vergleichbare Korrosionsgeschwindigkeit bestätigt hätten. Aus diesem Grund beantragt er, die Beförderung hoch konzentrierter Salpetersäure in Kesselwagen mit aus Aluminiumlegierungen hergestellten Tankkörpern zuzulassen.
73. Die Vertreter der UIP und des Vereinigten Königreichs stimmen den Bemerkungen Russlands zu und würden eine weitere Überprüfung der Frage in der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung begrüßen. Der Vertreter Russlands wird gebeten, ein entsprechendes Dokument vorzubereiten.
74. In Bezug auf die Anforderung in Absatz 6.8.3.2.4 weist der Vertreter Russlands darauf hin, dass die beim Befüllen von Kesselwagen der Spurbreite 1520 mm verwendeten Eckabsperrentile (siehe auch Absatz 59) einen Nenndurchmesser von 6 mm hätten und über keine innere Absperreinrichtung verfügten. Aus diesem Grund sei eine Ergänzung der Vorschrift des Absatzes 6.8.3.2.4 für das Kapitel 6.20 erforderlich, die einen Verzicht auf die innere Absperreinrichtung bei Entleerungs-/Befüllungskontrolleinrichtungen vorsieht, sofern der Kesselwagen mit einer Einrichtung zum Schutz der Armaturen ausgerüstet ist.
75. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt die für das Kapitel 6.20 der Anlage 2 zum SMGS beabsichtigte Ergänzung der Vorschrift des Absatzes 6.8.3.2.4 zur Kenntnis.
76. Die Ständige Arbeitsgruppe empfiehlt dem Vertreter Russlands, die Frage nach der Definition von "äußere Beanspruchungen" in Verbindung mit der Beschaffenheit oder dem Schutz der inneren Absperreinrichtung und ihres Sitzes, wie in Absatz 6.8.2.2.2 gefordert, mit dem dazugehörigen Antrag zur Änderung dieses Absatzes an die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung weiterzuleiten. Der Vertreter Russlands erklärt, dass er die Vorbereitung eines entsprechenden Dokuments prüfen werde.

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

*Informelles Dokument:* [INF.11](#) (ERA)

77. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt die im informellen Dokument INF.11 der ERA enthaltenen Informationen zur Kenntnis.
78. Verschiedene Delegationen unterstützen den Vorschlag der ERA, in der Fußnote zu Abschnitt 1.9.3 des RID/ADR/ADN einen Verweis auf die von der ERA und der Europäischen Kommission entwickelten Leitfäden zur Erleichterung der Anwendung des harmonisierten technischen Rahmens für die Landbeförderung gefährlicher Güter aufzunehmen. Der Vertreter der ERA wird einen entsprechenden Antrag der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung unterbreiten, wobei dieser die Optionen enthalten wird, diese Leitfäden entweder als Ersatz für den derzeit in Bezug genommenen Leitfaden oder als Ergänzung zu diesem aufzunehmen.

**TOP 9: Verschiedenes**

Äquivalenz der US-amerikanischen Bau- und Prüfvorschriften für Kesselwagen

*Dokumente:* [OTIF/RID/CE/GTP/2019/1](#) (Sekretariat)  
[OTIF/RID/CE/GTT/2019-A](#) Absätze 46 bis 52 (Sekretariat)

79. In seinem Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2019/1 informiert das Sekretariat die Ständige Arbeitsgruppe über die Absicht der Mitgliedstaaten des Kooperationsrates der arabischen Staaten des Golfes (GCC), zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und damit auch zum RID beizutreten, und über die von den saudi-arabischen Eisenbahnen (SAR) bereits abgeschlossenen Verträge über die Lieferung von 1500 nach nordamerikanischen Vorschriften gebauten Kesselwagen. Das Dokument wurde bereits als informelles Dokument INF.2 der 17. Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" (Ludwigshafen, 14. und 15. Oktober 2019) für eine Vordiskussion vorgelegt (siehe Bericht OTIF/RID/CE/GTT/2019-A, Absätze 46 bis 52).
80. Der Vertreter der UIP erklärt, dass sich das nordamerikanische System aufgrund von grundlegenden Unterschieden wie Zuglänge, Zuggewicht oder Mittelpufferkupplung, aber auch aufgrund gefahrgutrechtlicher Unterschiede, wie das Nichtvorhandensein von drei hintereinanderliegenden Verschlusseinrichtungen, mit dem europäischen System nicht vergleichen lasse. Falls die nordamerikanischen Kesselwagen nur national in einem in sich geschlossenen System eingesetzt würden, stelle dies kein Problem dar. Eine Verwendung im internationalen Verkehr mit anderen RID-Vertragsstaaten wäre aufgrund der Nichtkonformität mit dem RID nicht möglich.
81. Der Vertreter Österreichs bemerkt, dass auf regionaler Ebene die Verkehre zwischen den arabischen Staaten des Golfes auf der Grundlage der im Abschnitt 1.5.1 festgelegten Abweichungen durchgeführt werden könnten. Aus diesem Grund sollten sich die saudi-arabischen Eisenbahnen zunächst Gedanken darüber machen, wo diese Kesselwagen eingesetzt werden sollen.
82. In Bezug auf eine eventuelle Studie weist der Vertreter der UIC darauf hin, dass diese auch auf betriebliche Aspekte (wie z. B. Lichtraumprofil, Zuggewicht, Zuglänge) ausgedehnt werden sollte.
83. Der Vertreter der ERA macht darauf aufmerksam, dass die TSIs auf der Grundlage des bestehenden europäischen Eisenbahnsystems entwickelt worden seien. Falls neue Fahrzeugtypen zugelassen werden sollten, müsse sichergestellt werden, dass allen Aspekten der TSI/ETV Rechnung getragen werde.

84. Manche Delegationen stellen den Nutzen einer eventuellen Studie in Frage. Der Vertreter der Niederlande betont, dass eine Studie zum Nachweis der Äquivalenz der Vorschriften grundsätzlich von den Beitrittskandidaten durchgeführt werden sollte.
85. Die Ständige Arbeitsgruppe bestätigt die Schlussfolgerung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik", dass regional geltende CEN-Normen in Zukunft nicht durch weltweit geltende ISO-Normen ersetzt werden sollten.

#### Leitfaden für die Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 RID/ADR/ADN

*Dokument:* [OTIF/RID/CE/GTP/2019/9](#) (Sekretariat)

86. Das Dokument 2019/9 enthält den von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung verabschiedeten Leitfaden für die Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 RID/ADR/ADN.
87. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt den Leitfaden an und bittet das Sekretariat, diesen auf der Website der OTIF zugänglich zu machen.

#### Dank

88. Die Vorsitzende und das Sekretariat danken der österreichischen Delegation für die sehr gute Organisation der Tagung und den schönen gemeinsamen Abend.
89. 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.
90. Der stellvertretende Vorsitzende dankt der Vorsitzenden im Namen der Arbeitsgruppe für die effiziente Diskussionsleitung.

#### Nächste Tagung

91. Die 12. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird am 25. und 26. Mai 2020 in Bern stattfinden. Im Anschluss daran wird am 27. Mai 2020 die 56. Tagung des RID-Fachausschusses abgehalten, bei der alle für die Ausgabe 2021 des RID vorgesehenen Änderungen genehmigt werden. Frist für die Unterbreitung von Dokumenten für beide Tagungen ist der **10. April 2020**.

**Von der 11. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses  
angenommene Texte**

**A. Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2019/6 vorzunehmende Änderungen:**

**INHALTSVERZEICHNIS**

**TEIL 6** [Die Änderung in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

**Kapitel 1.2**

**1.2.1** In der Begriffsbestimmung von "**Betreiber eines Kesselwagens**" erhält die Fußnote 6 folgenden Wortlaut:

"<sup>6)</sup> Der Begriff «Betreiber» entspricht dem in Artikel 2 n) des Anhangs G des COTIF (ATMF) sowie in Artikel 3.19 der Richtlinie 2016/798/EU über Eisenbahnsicherheit und in Artikel 2.21 der Richtlinie 2016/797/EU über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union definierten Begriff für «Halter»."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2019/2 in der geänderten Fassung]

**Kapitel 1.6**

**1.6.6.1** In der Überschrift "und 2009" ändern in:

", 2009 und 2012".

[betrifft nur die deutsche Fassung]

**Kapitel 2.2**

**2.2.1.1.7.2** [Die Änderung in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

**Kapitel 3.2  
Tabelle A**

**UN 2037** In der in Spalte (9a) vorzunehmenden Änderung "LP2" ändern in:

"L2".

**Kapitel 4.1**

**4.1.4.1**

**P 003** In der Änderungsanweisung zur Sondervorschrift für die Verpackung **PP 16** "P 801 (2)" ändern in:

"P 801".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2019/10]



[Die Änderung zur Sondervorschrift für die Verpackung PP 32 in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

**P 410** [Die Änderung in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

**P 501** Die Änderungsanweisung streichen.

**P 502** Die Änderungsanweisung streichen.

**P 504** Die Änderungsanweisung streichen.

**P 801** [Die Änderung in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

**4.1.8.6** Die Änderungsanweisung streichen.

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2019/10]

## **Kapitel 5.1**

**5.1.5.1.2** [Die Änderung in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

**TEIL 6** [Die Änderung in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

## **Kapitel 5.4**

**5.4.2** Die zweite Änderungsanweisung erhält folgenden Wortlaut:

"In der Fußnote 12) im Einleitungssatz "(Amendment 38-16)" ändern in:

"(Amendment 39-18)".

[betrifft nur die deutsche Fassung]

## **Kapitel 6.1**

**6.1.3.1** [Die Änderung in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

## **Kapitel 6.2**

**6.2.3.5.1** Die eckigen Klammern bei der Norm "EN ISO 18119:2018" streichen.

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2019/10]

**6.2.4.1** Die eckigen Klammern bei der Norm "EN 12807:2019" streichen.

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2019/10]

**6.2.4.2** Die eckigen Klammern bei der Norm "EN ISO 18119:2018" streichen.

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2019/10]

## **Kapitel 6.7**

- 6.7.2.19.6** [Die Änderung in der englischen und französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]
- 6.7.3.15.6** [Die Änderung in der englischen und französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]
- 6.7.4.14.6** [Die Änderung in der englischen französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

## **Kapitel 6.8**

- 6.8.2.1.18** Die Änderungsanweisung streichen.
- 6.8.2.2.2** "des Tanks" ändern in:  
"des Tankkörpers".

## **Zusätzliche Änderungen:**

### **Kapitel 1.6**

- 1.6.1.1** "30. Juni 2019" ändern in:  
"30. Juni 2021".  
"31. Dezember 2018" ändern in:  
"31. Dezember 2020".  
In Fußnote 19 "1. Januar 2017" ändern in:  
"1. Januar 2019".  
[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/GTP/2019/8 und OTIF/RID/CE/GTP/2019/10]
- 1.6.1.30** erhält folgenden Wortlaut:  
**"1.6.1.30** (gestrichen)".  
[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/GTP/2019/8 und OTIF/RID/CE/GTP/2019/10]
- 1.6.1.47** erhält folgenden Wortlaut:  
**"1.6.1.47** (gestrichen)".  
[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2019/10]
- 1.6.3.3.2** erhält folgenden Wortlaut:  
**"1.6.3.3.2** (gestrichen)".  
[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2019/8]
- 1.6.3.27** In Absatz a) den letzten Unterabsatz streichen.

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2019/8]

## Kapitel 1.10

**1.10.4** Im ersten Satz "und 0500" ändern in:

", 0500, 0512 und 0513".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2019/10]

## Kapitel 4.1

**4.1.1.10** [Die Änderungen in der französischen Fassung haben keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

## Kapitel 5.4

**5.4.1.1.12** "1. JANUAR 2019" ändern in:

"1. JANUAR 2021".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2019/8]

## Kapitel 6.8

**[6.8.2.1.2** Die Fußnote 1 erhält folgenden Wortlaut:

"1) Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn

a)

- die für die Prüfung der Konformität mit der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems «Fahrzeuge – Güterwagen» des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Verordnung (EU) Nr. 321/2013 der Kommission vom 13. März 2013) benannte Stelle oder
- das für die Prüfung der Konformität mit den einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) zum Teilsystem Fahrzeuge – Güterwagen bestimmte Prüfungsorgan: GÜTERWAGEN – (Ref. A 94-02/2.2012 vom 1. Januar 2014)

zusätzlich zu den Anforderungen der oben genannten TSI oder ETV erfolgreich die nachfolgend aufgeführten Anforderungen bewertet und durch die Ausstellung eines entsprechenden Zertifikats bestätigt hat:

- (1) Überlagerung der für die Festigkeitsbewertung maßgeblichen Lastfälle mit dem höchsten Betriebsdruck des Tanks,
- (2) Berücksichtigung des Betriebstemperaturbereichs des Tanks bei den für die Festigkeitsbewertung maßgeblichen Lastfällen,
- (3) Berücksichtigung der Mindestwanddicke des Tankkörpers nach den Unterabschnitten 6.8.2.1 und 6.8.2.6 RID bei den für die Festigkeitsbewertung maßgeblichen Lastfällen,
- (4) Sondervorschriften TE 22 und TE 25 nach Abschnitt 6.8.4 b) RID.

Für die Bewertung der Punkte (1) bis (3) gelten die Verfahren und höchstzulässigen Spannungen gemäß den TSI oder ETV und den darin in Bezug genommenen Normen;

und

b)

für Tanks mit Schutzauskleidung die für die Baumusterprüfung nach Absatz 6.8.2.3.1 RID zuständige Behörde oder eine von ihr bestimmte Stelle die Eignung der Schutzauskleidung, insbesondere solcher mit geringeren elastischen Eigenschaften **als der Tankkörper**, z. B. Hartgummi oder Emaille, in den für die Festigkeitsbewertung des Tanks maßgeblichen Lastfällen geprüft und bescheinigt hat. Die aus den Lastfällen resultierenden notwendigen Daten müssen zwischen den beteiligten Stellen ausgetauscht werden." ]

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.12 in der geänderten Fassung]

**6.8.2.1.18** Die Fußnote 5 und den Verweis auf die Fußnote 5 streichen.

**6.8.2.1.19** Den Verweis auf die Fußnote 5 streichen (zweimal).

Die Fußnoten 6 bis 23 werden zu Fußnoten 5 bis 22.

**B. Aufnahme des Leitfadens für die Anwendung des Unterabschnitts 5.4.0.2 RID/ADR/ADN auf der Website der OTIF**

Leitfaden gemäß Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2019/9 angenommen.

**C. Fehlerverzeichnis 2 zur RID-Ausgabe 2019 im Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2019/7 mit folgenden Ergänzungen angenommen:**

**Kapitel 3.2**

**Tabelle A**

**UN 3363**

[Die Korrektur in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

**Anlage II**

**Liste des participants  
Teilnehmerliste  
List of participants**

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

**Allemagne/Deutschland/Germany**

Mr Alfons **Hoffmann**  
Ms Gudula **Schwan**  
Mr Frank **Jochems**

**Autriche/Österreich/Austria**

Mr Othmar **Krammer**  
Mr Gerhard **Mayer**

**Belgique/Belgien/Belgium**

Ms Caroline **Bailleux**

**Bosnie-Herzégovine/Bosnien-Herzegowina/Bosnia-Herzegovina**

s'est excusé/entschuldigt/excused

**Croatie/Kroatien/Croatia**

Mr Branko **Mikulić**

**Danemark/Dänemark/Denmark**

Ms Bolette **Daugaard**

**Espagne/Espanien/Spain**

s'est excusé/entschuldigt/excused

**Finlande/Finnland/Finland**

Mr Jouni **Karhunen**

**France/Frankreich/France**

Mr Michel **Korhel**

**Grèce/Griechenland/Greece**

s'est excusé/entschuldigt/excused

**Italie/Italien/Italy**

Mr Benedetto **Legittimo**  
Mr Salvatore **Ullo**  
Mr Mauro **Pastorino**  
Mr Rocco **Cammarata**  
Mr Andrea Giuseppe **Ercole**

**Lettonie/Lettland/Latvia**

Ms Marianna **Heislere**  
Mr Valerijs **Stuppe**  
Mr Dainis **Lacis**  
Ms Lubova **Marigina**

**Lituanie/Litauen/Lithuania**

Ms Liubove Meile **Vanceviciene**

**Luxembourg/Luxemburg/Luxembourg**

Mr Iliass **Zerktouni**  
Mr Albrecht **Wustrau**

**Pays-Bas/Niederlande/Netherlands**

Mr Arjan **Walsweer**

**République tchèque/Tschechische Republik/Czech Republic**

Mr Luboš **Knížek**  
Ms Alena **Zátopková**

**Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/United Kingdom**

Ms Wonett **Hall**  
Ms Anita **Moinizadeh**  
Mr Arne **Bale**

**Slovaquie/Slowakei/Slovakia**

Ms Olga **Dmitrieva**

**Suède/Schweden/Sweden**

Mr Henric **Strömberg**  
Mr Joakim **Agås**

**Suisse/Schweiz/Switzerland**

Ms Valérie **Blanchard Bakx**

**Turquie/Türkei/Turkey**

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

**Ukraine/Ukraine/Ukraine**

Mr Dmytro **Shevchenko**  
Ms Yelyzaveta **Holovko**  
Mr Vadym **Drobovych**  
Mr Vadym **Trepyton**

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

**Russia/Russie/Russland**

Mr Ivan **Khilov**  
Mr Alexandr **Khristolyubov**

**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** (VCI)  
Mr Erwin **Sigrist** (scienceindustries)  
Mr Thorsten **Bieker** (BASF)  
Mr Marc Frederic **Schroeder** (BASF)  
Mr Goekhan **Katmer** (Technical University Berlin)

**COSTHA**

Mr Ivan **Schmelczer**

**UIC**

Mr Jean-Georges **Heintz**

**UIP**

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

**UIRR**

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

**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**

---