



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

OTIF/RID/CE/GTP/2020-A

21. Dezember 2020

Original: Deutsch

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

**Schlussbericht der 12. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des
RID-Fachausschusses
(Videokonferenz, 24. bis 26. November 2020)**

INHALTSVERZEICHNIS

	Absätze	Seite
TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung	1	3
TOP 2: Anwesenheit	2 – 3	3
TOP 3: Interpretation des RID	4 – 7	3
TOP 4: Änderungsanträge zum RID	8 – 39	4
A. Offene Fragen	8 – 16	4
B. Neue Anträge	17 – 39	5
TOP 5: Bericht der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"	40 – 64	8
TOP 6: Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS	65 – 67	13
TOP 7: Informationen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA)	68 – 73	13
TOP 8: Verschiedenes	74 – 79	14
Anlage I: Von der 12. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses angenommene Texte		
Anlage II: Teilnehmerliste		

TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung

Dokument: [RID-20018-CE-GTP12](#) (Sekretariat)

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

1. Die im Einladungsschreiben RID-20018-CE-GTP12 vom 11. September 2020 enthaltene vorläufige Tagesordnung wird zusammen mit dem informellen Dokument INF.1, das die zu den einzelnen Tagesordnungspunkten vorliegenden Dokumente enthält, angenommen.

TOP 2: Anwesenheit

2. Folgende RID-Vertragsstaaten nehmen an den Arbeiten der 12. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe teil (siehe auch Anlage II):

Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Schweden, Schweiz, Slowakei, Spanien, Tschechische Republik, Türkei, Ukraine und Vereinigtes Königreich.

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

Die Europäische Kommission und die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) sind ebenfalls vertreten.

Folgende nichtstaatliche internationale Organisationen sind vertreten: Europäischer Rat der chemischen Industrie (CEFIC), Internationaler Eisenbahnverband (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 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: Interpretation des RID

Bitte um Klärung in Bezug auf die Tankzulassung und die Inbetriebnahme von Tanks nach dem Bau/der Wartung

Dokument: [OTIF/RID/CE/GTP/2020/2/Rev.1](#) (UIP)

4. In ihrem Dokument 2020/2/Rev.1 stellt die UIP die Frage, ob die Prüfbescheinigung für die erstmalige Prüfung zwingend für die Zulassung des Kesselwagens vorliegen muss oder ob die Angaben auf dem Tankschild und ein entsprechendes fotografisches Abbild ausreichend sind. Nach Erfahrungen der UIP lägen Prüfbescheinigungen zum Teil erst Wochen nach der Prüfung des Kesselwagens vor, was zu kostspieligen Verzögerungen bei der Freigabe von Kesselwagen zum Betrieb führe.
5. Während zwei Staaten die von der UIP vorgeschlagene Vorgehensweise unterstützen, weil dies der bisherigen Praxis entspreche, weist der Vertreter der Europäischen Kommission darauf hin, dass mit dem 4. Eisenbahnpaket die ERA für die Zulassung von Wagen zuständig sei. Eine Zulassung könne erst dann erfolgen, wenn alle notwendigen **offiziellen** Unterlagen vorlägen. Dies sei zwingend erforderlich, da man diese Erleichterung für Tanks sonst auch für alle übrigen Komponenten von Güterwagen vorsehen müsste.

6. Die Vorsitzende schlägt vor, dass die Lösung des Problems im Dialog mit den Prüfstellen gesucht werden sollte. Um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen, sollten diese unter anderem ihre Leistungsfähigkeit verbessern.
7. Der Vertreter der UIP zieht daraufhin sein Dokument zurück.

TOP 4: Änderungsanträge zum RID

A. Offene Fragen

Inbetriebnahmeüberprüfung von Kesselwagen

Dokumente: [OTIF/RID/CE/GTP/2020/4](#) (Sekretariat)
[OTIF/RID/CE/GTP/2020/8](#) (Belgien)
[OTIF/RID/CE/GTP/2020/9](#) (UIP)

Informelle Dokumente: [INF.5](#) (ERA)
[INF.10](#) (Sekretariat)

8. Das Sekretariat fasst in seinem Dokument 2020/4 die bisherige Diskussion zu der von der informellen Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung für die Prüfung und Zertifizierung von Tanks vorgeschlagenen Einführung von Inbetriebnahmeüberprüfungen von Kesselwagen zusammen. Klarstellungen für den Eisenbahnbereich in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union sollten aufgenommen werden, ohne auf die Möglichkeit von Inbetriebnahmeüberprüfungen von Kesselwagen wegen unterschiedlicher Regelungen in den RID-Vertragsstaaten, die nicht der Europäischen Union angehören, ganz zu verzichten.
9. Belgien vertritt in seinem Dokument 2020/8 die Meinung, dass die Inbetriebnahmeüberprüfung, sofern sie gefordert wird, zum Zeitpunkt der Fahrzeugeintragung durchgeführt werden könnte.
10. Die UIP schlägt in ihrem Dokument 2020/9 eine Änderung in der von der informellen Arbeitsgruppe für die Prüfung und Zertifizierung von Tanks vorgeschlagenen Bemerkung zu Absatz 6.8.1.5.5 vor. In dieser Bemerkung sollte klargestellt werden, dass zumindest für Kesselwagen, die von der ERA zugelassen wurden, keine weiteren Prüfungen vorgeschrieben sind.
11. Die ERA schlägt in ihrem informellen Dokument INF.5 die Aufnahme einer Fußnote in Absatz 1.8.7.5.3 vor, in der auf die Verantwortlichkeiten innerhalb der Europäischen Union bei einem Nichtbestehen **dieser neuen** Inbetriebnahmeüberprüfung hingewiesen wird.
12. Die Ständige Arbeitsgruppe hält den von der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im September 2020 für das RID entwickelten Textvorschlag für den ersten Satz in der linken Spalte des Absatzes 6.8.1.5.5 (siehe Dokument 2020/4), der im Dokument 2020/8 Belgiens wiedergegeben ist, geeignet, die bisherigen Bedenken der Ständigen Arbeitsgruppe auszuräumen. Für die Ständige Arbeitsgruppe ist es essentiell, den nicht regelmäßigen, sondern den ausgesprochen gelegentlichen Charakter dieser Prüfung zu präzisieren, um Konflikte mit dem europäischen Eisenbahnrecht zu vermeiden. Dabei ist es nicht wichtig, ob diese Präzisierung im eigentlichen Text des Absatzes oder in der Form einer Bemerkung zu diesem Absatz formuliert wird. Der Vertreter der ERA schlägt vor, statt des Ausdrucks "gelegentlich" den Ausdruck "ausnahmsweise" zu verwenden.
13. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt die von der ERA vorgeschlagene Fußnote zu Absatz 1.8.7.5.3 in eckigen Klammern an (siehe Anlage I).

14. In seinem informellen Dokument INF.10 formuliert das Sekretariat einen zusätzlichen Text, um diejenigen RID-Vertragsstaaten zu berücksichtigen, die gleichzeitig ATMF-Vertragsstaaten, aber keine EU-Mitgliedstaaten sind. Dieser Text wird als zweiter Absatz in der von der ERA vorgeschlagenen Fußnote zu Absatz 1.8.7.5.3 ebenfalls in eckigen Klammern angenommen (siehe Anlage I).
15. Bezüglich des Vorschlags der UIP, die Bemerkung zu Absatz 6.8.1.5.5 zu ändern, sind die Meinungen geteilt. Von Deutschland wird bemerkt, dass unter "Marktüberwachung" die Sicherstellung der Konformität während der gesamten Lebensdauer zu verstehen sei, was im RID bisher nicht geregelt sei. Aus diesem Grund sollte auf diesen Begriff verzichtet werden. Andere Delegationen sind der Meinung, dass diese geänderte Bemerkung nicht erforderlich sei bzw. verkürzt werden sollte. Die Ständige Arbeitsgruppe beschließt, den Vorschlag der UIP zunächst in eckigen Klammern anzunehmen.
16. Es besteht Einigkeit in der Ständigen Arbeitsgruppe, dass durch die vorerst in eckigen Klammern angenommenen Texte die von der informellen Arbeitsgruppe für die Prüfung und Zertifizierung von Tanks vorgeschlagene **fakultative** Inbetriebnahmeüberprüfung nicht mehr mit dem europäischen Eisenbahnrecht in Konflikt steht. Das Sekretariat wird gebeten, die Ergebnisse dieser Diskussion dem Vorsitzenden der informellen Arbeitsgruppe für die Prüfung und Zertifizierung von Tanks zuzuleiten.

B. Neue Anträge

Befestigung von angeschweißten Anbauteilen

Dokumente: [OTIF/RID/CE/GTP/2020/1](#) (Sekretariat)
 [OTIF/RID/CE/GTP/2020/5](#) (UIP)
 [OTIF/RID/CE/GTP/2020/16](#) (Belgien)

17. Das Sekretariat bittet in seinem Dokument 2020/1 um Beantwortung der Frage, ob die unterschiedlichen Sprachfassungen des Absatzes 6.8.2.2.1 aneinander angeglichen werden sollen oder ob eine Formulierung des Schutzziels, wie es für Tankcontainer und für Tankfahrzeuge entschieden wurde, ausreichend ist. Die verschiedenen Sprachfassungen sind im Dokument 2020/16 Belgiens gegenübergestellt.
18. Die UIP schlägt in ihrem Dokument 2020/5 vor, die linke Spalte des Absatzes 6.8.2.2.1 an den für Tankcontainer und Tankfahrzeuge verabschiedeten Text anzupassen. Der Vertreter der UIP erläutert, dass die Norm EN 14025 derzeit überarbeitet werde und dass die Frage der Befestigung von angeschweißten Anbauteilen in der Neufassung der Norm, deren Veröffentlichung für 2023 vorgesehen sei, berücksichtigt werden solle.
19. Die Ständige Arbeitsgruppe beschließt zunächst, den für Tankcontainer und Tankfahrzeuge angenommenen Text ("Angeschweißte Bauteile müssen so am Tankkörper befestigt sein, dass ein Aufreißen des Tankkörpers verhindert wird.") auch in der linken Spalte des Absatzes 6.8.2.2.1 für Kesselwagen aufzunehmen. Dieser Satz wird in eckigen Klammern durch den Einleitungssatz "Dies kann zum Beispiel durch folgende Maßnahmen erreicht werden:" ergänzt, dem die drei bisherigen Spiegelstriche folgen (siehe Anlage I).
20. Sobald die in Absatz 6.8.2.2.1 RID dargestellten Maßnahmen in der Neufassung der Norm **EN** 14025 abgebildet sind, kann auf die Erwähnung im RID verzichtet werden.

Angabe des tatsächlich beförderten Gases auf dem Tank

Dokumente: [OTIF/RID/CE/GTP/2020/3](#) (Sekretariat)
[OTIF/RID/CE/GTP/2020/6](#) (Belgien)
[OTIF/RID/CE/GTP/2020/10](#) (UIP)

21. Das Sekretariat gibt in seinem Dokument 2020/3 eine Diskussion wieder, die im Rahmen der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im September 2020 zu Absatz 4.3.3.3.2 RID geführt und in der entschieden wurde, für Tankfahrzeuge, Batterie-Fahrzeuge, MEGC und Tankcontainer die Bestimmung zu streichen, dass nur die Angaben für das tatsächlich beförderte oder das zuletzt enthaltene Gas erscheinen dürfen und alle Angaben für andere Gase abgedeckt sein müssen.
22. Belgien schlägt in seinem Dokument 2020/6 vor, für Kesselwagen und Batteriewagen die bisher verwendeten Klapptafeln beizubehalten, auf denen die Benennung des beförderten Gases sowie die Lastgrenzen unter Berücksichtigung der höchstzulässigen Masse der Füllung angegeben sind.
23. Im Dokument 2020/10 schlägt die UIP im Gegensatz dazu vor, den Absatz 4.3.3.3.2 auch für Kesselwagen zu streichen. Nach Ansicht des Vertreters der UIP könnten alle für Kesselwagen relevanten Angaben für mehrere Gase ohne Weiteres in einem oder mehreren Lastgrenzenrastern oder auch auf Klebefolien erscheinen.
24. Die Vertreter Deutschlands und Italiens unterstützen den Antrag Belgiens auf Beibehaltung der Klapptafeln, wobei nach Ansicht Deutschlands in Absatz 4.3.3.3.2 sowohl auf den Absatz 6.8.3.5.7 als auch auf den Absatz 6.8.3.5.6 verwiesen werden sollte.
25. Der Vertreter der UIP wird gebeten, der nächsten Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe ein neues Dokument vorzulegen, in dem auch die Frage beantwortet werden soll, ob das bisherige System wirklich verändert werden muss.

Verwendung von Trockenkupplungen

Dokument: [OTIF/RID/CE/GTP/2020/12](#) (Niederlande(UIP))

Informelles Dokument: [INF.9](#) (UIC)

26. Die Niederlande und die UIP greifen in ihrem Dokument 2020/12 eine Diskussion zu Trockenkupplungen wieder auf, die bei der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im September 2013 geführt wurde, die jedoch nicht in **einem Vorschlag zur Verbesserung des derzeitigen Wortlauts** mündete. Die Niederlande und die UIP beantragen, **am Ende des siebten Unterabsatzes des Absatzes 6.8.2.2.2 eine Fußnote hinzuzufügen, mit der bestätigt wird, dass bei Trockenkupplungen auf eine Öffnungs-/Schließanzeige verzichtet werden kann.**
27. Die UIC unterstützt im informellen Dokument INF.9 den Antrag im Grundsatz, schlägt aber vor, auf die Erwähnung "ähnlicher Systeme" und auf den zweiten Satz ("Wenn sie nicht mit dem aufnehmenden Teil verbunden sind, sind diese Kupplungen geschlossen.") zu verzichten, weil der "aufnehmende Teil" im RID nicht näher spezifiziert sei.
28. Die Ständige Arbeitsgruppe bittet die Niederlande und die UIP, der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung unter Berücksichtigung der im informellen Dokument INF.9 vorgeschlagenen Änderung und der von den einzelnen Delegationen vorgebrachten Kommentare ein überarbeitetes Dokument vorzulegen.

Temperaturkontrolle bei polymerisierenden Stoffen

Dokument: [OTIF/RID/CE/GTP/2020/14](#) (Deutschland)

Informelle Dokumente: [INF.8](#) (Vereinigtes Königreich)
[INF.11](#) (Vereinigtes Königreich)

29. Deutschland beantragt in seinem Dokument 2020/14 eine Regelungslücke für polymerisierende Stoffe, für die eine Temperaturkontrolle erforderlich ist und die deshalb nicht zur Beförderung im Eisenbahnverkehr zugelassen sind, zu schließen und Kriterien für das Erfordernis einer Temperaturkontrolle aufzunehmen.
30. Das Vereinigte Königreich unterstützt diese Ergänzung im Grundsatz, schlägt aber im informellen Dokument INF.8 vor, diese Kriterien für polymerisierende Stoffe der Klassen 2, 3, 6.1 und 8 in den Klassifizierungsvorschriften dieser Klassen aufzunehmen.
31. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt die Option 1 im Dokument 2020/14 ohne den zweiten Spiegelstrich und den Antrag für polymerisierende Stoffe der Klassen 2, 3, 6.1 und 8 im informellen Dokument INF.8 an (siehe Anlage I).
32. In dem während der Sitzung erstellten informellen Dokument INF.11 schlägt das Vereinigte Königreich eine Folgeänderung in dem für den Huckepackverkehr geltenden Absatz 1.1.4.4.1 vor.
33. Da die Sondervorschrift 386 nur denjenigen Stoffen zugeordnet ist, von denen bekannt ist, dass sie polymerisierende Eigenschaften haben, und die für polymerisierende Stoffe geltenden Kriterien auch auf Stoffe zutreffen können, denen die Sondervorschrift 386 momentan nicht zugeordnet ist, beschließt die Ständige Arbeitsgruppe, auf eine Aufzählung der UN-Nummern zu verzichten. Sie entscheidet, den im Dokument 2020/14 unter der Option 1 aufgeführten zweiten Spiegelstrich in Absatz 1.1.4.4.1 als zusätzlichen Spiegelstrich aufzunehmen (siehe Anlage I).

108. Tagung der WP.15 (Genf, 10. bis 13. November 2020)

Dokument: [OTIF/RID/CE/GTP/2020/15](#) (Sekretariat)

34. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt das Dokument 2020/15 des Sekretariats zur Kenntnis, in dem die wichtigsten Diskussionen der letzten Tagung der WP.15 wiedergegeben sind, die auch für die Ständige Arbeitsgruppe von Interesse sein könnten.
35. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt die von der WP.15 angenommene Präzisierung für die Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.4.55 (siehe Absatz 21bis des Dokuments 2020/15) und die in der Anlage I des Dokuments 2020/15 aufgeführten Änderungen zu Absatz 1.1.3.6.3 und zu Kapitel 3.2 Tabelle A auch für das RID an (siehe Anlage I).
36. Zu den Absätzen 59 bis 61 des Dokument 2020/15 erklärt die Vertreterin Spaniens, dass sie den ADR-Vertragsparteien zwischenzeitlich einen Entwurf einer multilateralen Sondervereinbarung zugeleitet habe, mit der für radioaktive Stoffe mit geringer spezifischer Aktivität LSA-III ein Verzicht auf die Auslaugprüfung gemäß Absatz 2.2.7.2.3.1.4 ermöglicht werde. Da diese Stoffe in Spanien nicht auf der Schiene befördert werden und Spanien deshalb keine multilaterale Sondervereinbarung für das RID initiieren könne, bittet sie interessierte RID-Vertragsstaaten sich mit ihr in Verbindung zu setzen.

Entwurf eines Fehlerverzeichnisses zu den Notifizierungstexten OTIF/RID/ NOT/2021 vom 1. Juli 2020

Dokument: [OTIF/RID/CE/GTP/2020/7](#) (Sekretariat)

37. Im Dokument 2020/7 des Sekretariats sind Korrekturen von Fehlern in den Notifizierungstexten OTIF/RID/NOT/2021 zusammengestellt, die bei der Fertigstellung der RID-Ausgabe 2021 festgestellt worden sind.
38. Die Ständige Arbeitsgruppe beauftragt das Sekretariat, dieses Fehlerverzeichnis, in dem für die französische Fassung eine zusätzliche Änderung zu Unterabschnitt 5.2.1.1 aufgenommen wird, auf der OTIF-Website zu veröffentlichen.

Veröffentlichung der Ausgabe 2021 der IRS 40471-3

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

39. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt das informelle Dokument INF.3 der UIC zur Kenntnis, in dem über die für Januar 2021 vorgesehene Veröffentlichung der in Absatz 1.4.2.2.1 des RID 2021 in Bezug genommenen Fassung 2021 der IRS 40471-3 informiert wird. Die UIC bestätigt in diesem Zusammenhang, dass der Inhalt des Punktes 5 (Prüfungen, die bei Sendungen gefährlicher Güter durchzuführen sind), nicht geändert wurde.

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

Dokument: [OTIF/RID/CE/GTT/2020-A](#) (Sekretariat)

40. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" erläutert den im Dokument OTIF/RID/CE/GTT/2020-A wiedergegebenen Bericht über die letzte Tagung dieser Arbeitsgruppe.
41. Der Vertreter des CEFIC erklärt, dass im Bericht über die 18. Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" mehrfach auf "CEFIC" oder "Vertreter des CEFIC" Bezug genommen werde, wobei es sich hauptsächlich um Vertreter der BASF handelte, die während der Sitzung anwesend waren. Tatsächlich seien die während der Sitzung vorgetragenen Informationen und Meinungen nur im Namen der BASF gemacht worden und würden **keinen Standpunkt oder weitere Informationen** des CEFIC wiedergeben. (CEFIC benötige mehr Zeit, um zu einer einvernehmlichen gemeinsamen Auffassung zu kommen.) Die Äußerungen, die in den vorangegangenen Sitzungen in Bezug auf besonders große Tankcontainer und innovative Container-Tragwagen aufgestellt wurden, spiegelten noch nicht die abschließende, gemeinsame Auffassung der CEFIC-Mitglieder wider. CEFIC bekräftige jedoch seine Bereitschaft, sich an allen Diskussionen mit Behörden und anderen Interessengruppen über besonders große Tankcontainer zu beteiligen, um eine zufriedenstellende Lösung für die sicherheitstechnischen und betrieblichen Aspekte zu erzielen.

Notwendigkeit einer Begriffsbestimmung für besonders große Tankcontainer

42. Unter Bezugnahme auf die Absätze 8 bis 11 des Berichts bestätigt die Ständige Arbeitsgruppe, dass die Frage einer besonderen Begriffsbestimmung für besonders große Tankcontainer auch in der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung diskutiert werden sollte. Das Sekretariat wird gebeten, die Fragestellung aus dem Absatz 11 des Berichts an die Gemeinsame Tagung zu senden.

Reduzierung der Wanddicke des Tankkörpers

43. Zur Frage der Wanddicke des Tankkörpers (siehe Absätze 12 bis 19 des Berichts) ist sich die Ständige Arbeitsgruppe einig, dass hierzu weiterer Handlungsbedarf besteht, da auch die Untersuchung des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF) gezeigt hat, dass bei der von BASF durchgeführten Risikobewertung möglicherweise nicht alle relevanten Unfallszenarien, wie z. B. Herabfallen des Tankcontainers, Entgleisung und Aufprall auf ein stehendes Hindernis, betrachtet worden sind (siehe Absatz 56, siebter Spiegelstrich des vorliegenden Berichts). In Bezug auf die Wanddicke muss auch die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung eingebunden werden.

Energieverzehrelemente und Überpufferungsschutz sowie Mindestabstand zwischen Kopfträgerebene und Tankboden

44. Zu der in den Absätzen 20 bis 24 des Berichts dargelegten Problematik erfolgt in der Ständigen Arbeitsgruppe eine getrennte Diskussion auf der Grundlage des Dokuments 2020/11 der UIP (siehe Absätze 59 bis 63 des vorliegenden Berichts).

Befestigung von angeschweißten Anbauteilen

45. Die Frage der Befestigung von angeschweißten Anbauteilen kann als abgeschlossen betrachtet werden (siehe dazu die Absätze 17 bis 20 des vorliegenden Berichts).

Druckfestigkeit von Verschlüssen am Tankkörper

Informelles Dokument: [INF.12](#) (Vorsitz)

46. Zur Frage der Druckfestigkeit von Verschlüssen am Tankkörper (siehe Bericht OTIF/RID/CE/GTT/2020-A Absätze 25 bis 30) ist sich die Ständige Arbeitsgruppe einig, dass ein erneuter Antrag an die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung gerichtet werden soll, in dem der von der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" gefundene Kompromiss, dass auf die Anforderung von 4-bar-Mannlochdeckeln bei Tankcontainern, die mit Schwallblechen ausgerüstet sind, verzichtet werden kann, berücksichtigt wird. In diesem Antrag soll der von der Tankcontainerindustrie vorgeschlagene Grenzwert von 40.000 Litern beibehalten werden.
47. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt das von der Vorsitzenden vorgelegte informelle Dokument INF.12, das den Text aus dem informellen Dokument INF.4 der 18. Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" aufgreift, an, nachdem in Übereinstimmung mit den Absätzen 4.2.1.9.6 und 4.3.2.2.4 eine Ergänzung hinsichtlich des höchstzulässigen Fassungsraums der durch Trenn- oder Schwallwände unterteilten Abschnitte (7500 Liter) aufgenommen wurde. Da nicht bekannt ist, ob neben den von BASF betriebenen Tankcontainern andere besonders große Tankcontainer in Verkehr sind, sollte eine Übergangsvorschrift vorgesehen werden.
48. Die Ständige Arbeitsgruppe ist sich einig, die eckigen Klammern bei "Stoffe in flüssigem Zustand" und "flüssige Stoffe" vorerst beizubehalten, weil auch der Absatz 4.3.2.2.4 Ausnahmen für viskose oder geschmolzene Stoffe vorsieht.

Schwallbewegungen

49. Der Vertreter des CEFIC erklärt, dass der in Aussicht gestellte Antrag (siehe Absätze 31 bis 36 des Berichts) verbandsintern noch nicht abgestimmt sei und daher erst zu einem späteren Zeitpunkt vorgelegt werden könne.

Kennzeichnung von Tragwagen, die mit verstärkten Tragzapfen ausgerüstet sind

50. Zu den Absätzen 37 und 38 des Berichts wird auf die Behandlung der informellen Dokumente INF.4 und INF.7 (siehe Absätze 53 und 54 des vorliegenden Berichts) verwiesen.

Belastungsfälle für Tragwagen

51. Die Ständige Arbeitsgruppe bestätigt, dass die Frage des Verkehrs von Tragwagen mit besonders großen Tankcontainern über den Ablaufberg (siehe Absätze 39 und 40 des Berichts) in den Verantwortungsbereich der Betreiber fällt und nicht mehr weiter betrachtet werden muss (siehe dazu aber auch die Bemerkung des DZSF im vorletzten Spiegelstrich des Absatzes 56 des vorliegenden Berichts).

Festigkeit von besonders großen Tankcontainern

52. Zu den Absätzen 43 bis 47 des Berichts der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" besteht Einigkeit darüber, dass die in den Absätzen 6.8.2.1.2 und 6.7.2.2.12 vorgesehenen Beschleunigungswerte für besonders große Tankcontainer nicht ausreichend sind. Die Vertreter Deutschlands und der UIP erklären sich bereit, der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Fortschrittsbericht über die Arbeiten an einer neuen Kennzeichnung für Tragwagen mit verstärkten Tragzapfen

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

53. Im informellen Dokument INF.4 legt die UIC den von der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" geforderten Fortschrittsbericht über eine neue Kennzeichnung für Tragwagen mit verstärkten Tragzapfen vor. Sie kommt zu dem Schluss, dass Änderungen an der IRS 50592 und der IRS 50571-4 nicht erforderlich sind.

UIC-Referenzdokumente zu intermodalen Ladeeinheiten (ILU) und Güterwagen für den Schwerlastverkehr

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

54. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt das informelle Dokument INF.7 der UIC zur Kenntnis, in dem die *International Railway Solutions*, die für die Beförderung von intermodalen Ladeeinheiten gelten, aufgeführt sind

Stellungnahme des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF) zur Risikobewertung der besonders großen Tankcontainer von BASF

55. Die Vertreterin Deutschlands erläutert, dass ihr Land eine umfassende Überprüfung der von BASF vorlegten Risikobewertung von besonders großen Tankcontainern vorgenommen habe. Die Untersuchung sei auf der Grundlage der Unterlagen der im Auftrag von BASF durchgeführten Risikobewertung erfolgt (informelles Dokument [INF.4](#) der 17. Tagung der Arbeitsgruppe Tank- und Fahrzeugtechnik und unterstützender Bericht zur Risikobewertung der Technischen Universität Berlin, der nur Behördenvertretern zugänglich war).
56. Vertreter des DZSF stellen in einer Präsentation ihre Erkenntnisse aus der Überprüfung der Risikobewertung vor. Das DZSF kommt dabei zu folgenden Schlussfolgerungen:
- Die Risikobewertung sei grundsätzlich für technische Änderungen fundiert, jedoch bestünden einige Unklarheiten und methodische Lücken.
 - Analysen zu Fehlerfortpflanzungen und statistischen Unsicherheiten wären wünschenswert.

- Bei der Untersuchung der Fahrsicherheit unter Einbeziehung von Schwallbewegungen sei das vereinfachte Prüfverfahren nach der Norm EN 14363 angewendet worden. Dieses vereinfachte Verfahren sei gemäß der Norm nur für Fahrzeuge mit konventioneller Technologie und nur bis zu einer statischen Radsatzaufstandskraft von 200 kN anwendbar, während die Radsatzaufstandskraft bei einer zulässigen Gesamtmasse von 90 Tonnen und Annahme einer gleichmäßigen Radsatzlastverteilung bei 220,725 kN liege.
 - Eine Variation des Füllungsgrades in kleineren Schritten und der Stoffeigenschaften (Viskosität, Dichte) in den Mehrkörper-Simulationsmodellen verschiedener Konfigurationen von Tragwagen, herkömmlichen Tankcontainern, besonders großen Tankcontainern sowie Kesselwagen könnte eindeutiger Aufschluss darüber geben, ob ein Betrieb mit beliebigen Füllungsgraden möglich sei.
 - In der Risikoanalyse werde ein Abheben des Containers ausgeschlossen, wobei die Grenze einer zulässigen Vertikalbewegung auf die Höhe der Tragzapfen festgelegt werde. Es sei fragwürdig, ob eine freie Flugbewegung des Containers ca. 10 cm über dem Tragwagen als zulässiger Zustand angesehen werden könne, weil in diesem Fall keine lateralen Kräfte mehr aufgefangen werden könnten und zusätzliche Beschleunigungen zu einem unweigerlichen Verlust des Tankcontainers führen würden.
 - Der Aufbau des FE-Modells in Bezug auf Modelltiefe und Sicherheitsnachweis sei nicht nachvollziehbar.
 - Die Auswahl und Grenzwerte der Kollisionsgeschwindigkeiten seien unklar. Darüber hinaus würden nur zwei Unfallszenarien betrachtet (Flankenfahrt auf einen stehenden Wagen, Kollision eines fahrenden Wagens mit einem stehenden Wagen mit anschließender Überpufferung). Es sei fraglich, ob dadurch alle relevanten Unfallszenarien, wie z. B. Herabfallen des Tankcontainers, Entgleisung und Aufprall auf ein stehendes Hindernis, abgedeckt seien.
 - Der Umfang der Langzeittests sei teilweise gering. An 2 von 18 Fahrten, also an 11 % der Fahrten sei eine Überschreitung der zulässigen Kräfte festgestellt worden. Es werde vermutet, dass diese auf Rangierstöße zurückzuführen seien. BASF schlage vor, die Gefährdung durch regelmäßige Überprüfungen des beladenen innovativen Container-Tragwagens nach jeder Fahrt vom Ablaufberg zu vermindern, wobei offen bleibe, wie und mit welcher Wahrscheinlichkeit Verformungen überhaupt erkannt werden könnten.
 - Es sei fraglich, ob die Aussagen aus der BASF-Risikoanalyse ausreichten, um Regelwerksänderungen im Bereich des Füllungsgrades und der Schwallbewegungen hinreichend sicher zu belegen.
57. Auf die Frage des Vertreters des Vereinigten Königreichs, ob im Laufe der Zeit Ermüdungserscheinungen an besonders großen Tankcontainern **oder ihren Tragwagen** auftreten könnten, erklärt ein Vertreter des DZSF, dass langfristige Verschleißuntersuchungen im Rahmen der Risikobewertung nicht durchgeführt worden seien. In der Risikobewertung sei jedoch festgestellt worden, dass unter bestimmten Betriebsbedingungen Schädigungen an den Längsträgern des Tragwagens auftreten. Auch die Frage, ob die alle zweieinhalb Jahre durchzuführende Zwischenprüfung für die Feststellung von Ermüdungserscheinungen ausreichend sei, könne momentan nicht beantwortet werden.
58. Auf die Frage mehrerer Delegationen, ob die Präsentation der DZSF zugänglich gemacht werden könne, erklärt die Vertreterin Deutschlands, dass in dieser Präsentation Auszüge aus der nicht öffentlichen Studie der BASF verwendet worden seien, und eine Zurverfügungstellung nur mit Zustimmung der BASF und nur unter denselben Einschränkungen wie bei der ursprünglichen Studie möglich sei. Das Sekretariat wird gebeten, eine solche Anfrage über CEFIC an die BASF zu richten.

Neuregelung von Anforderungen zum Schutz des Tanks gegen Schäden durch Überpufferungen (TE 22/TE 25)

Dokument: [OTIF/RID/CE/GTP/2020/11](#) (UIP)

59. Mit ihrem Dokument 2020/11 möchte die UIP eine Diskussion zu einer Anpassung der für Kesselwagen geltenden Sondervorschriften TE 22 und TE 25 sowie der Anforderung des Absatzes 6.8.2.1.29 anstoßen, damit diese Anforderungen unter anderem auch bei der Beförderung von Tankcontainern mit gefährlichen Gütern zur Anwendung kommen können.
60. Der Vertreter der UIP weist insbesondere darauf hin, dass bei digitalen automatischen Kuppelungen, die zu einer Stärkung des Eisenbahngüterverkehrs führen sollen, die in der Sondervorschrift TE 22 geforderte Energieaufnahme von 800 kJ nicht erreicht werden könne. Auch bei Container-Tragwagen könne diese Forderung konstruktionsbedingt nicht umgesetzt werden. Darüber hinaus weist er darauf hin, dass die genannten Vorschriften bisher nur im RID, nicht jedoch in den TSI/ETV enthalten seien.
61. Er schlägt einen stufenweisen Ansatz vor, der je nach Gefährlichkeit der beförderten gefährlichen Güter zur Anwendung kommen soll.
- Stufe 1: Sofern die Vorschrift des Absatzes 6.8.2.1.29 (Mindestabstand zwischen der Kopfträgerebene und dem am weitesten vorstehenden Punkt am Tankkörper von 300 mm) weiterhin als notwendig erachtet wird, gilt sie für alle gefährlichen Güter.
- Stufe 2: Maßnahmen, die geeignet sind, das Überpufferungsrisiko zu senken (z. B. Crashpuffer oder Überpufferungsschutzeinrichtungen). Diese Maßnahmen gelten für diejenigen Stoffe, denen momentan die Sondervorschrift TE 22 zugeordnet ist.
- Stufe 3: Maßnahmen, die geeignet sind, Schäden durch Überpufferungen zu reduzieren (z. B. Schutzschild, verstärkte Tankböden oder Sandwich-Cover). Diese Maßnahmen gelten für alle Stoffe, denen momentan die Sondervorschrift TE 25 zugeordnet ist.
62. Bei diesem stufenweisen Ansatz wäre denkbar, dass Maßnahmen der Stufe 3 Vorkehrungen der Stufen 2 und 1 nicht erforderlich machen bzw. dass bei Maßnahmen der Stufe 2 auf Vorkehrungen der Stufe 1 verzichtet werden kann. Unter keinen Umständen solle das bisherige Sicherheitsniveau reduziert werden.
63. Das Dokument der UIP wird von der Ständigen Arbeitsgruppe im Grundsatz unterstützt. Zunächst sollten die Schutzziele exakter formuliert werden, die in das RID anstelle von konkreten Vorschriften aufgenommen werden können. Die konkreten technischen Bestimmungen sollten dann in den TSI (ERA) und/oder in Normen (CEN) festgelegt werden. Der Vertreter der UIP bietet an, sein Dokument zusammen mit Güterwagenherstellern zu konkretisieren und der nächsten Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" ein überarbeitetes Dokument vorzulegen. Die JCGE wird über diese Vorgehensweise in Kenntnis gesetzt.

Nächste Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"

64. Die Ständige Arbeitsgruppe sieht sich momentan nicht in der Lage, einen Termin für eine nächste Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" festzulegen. Zunächst müsste die Beantwortung von Fragestellungen durch die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (siehe Absätze 42, 46 bis 48 und 52) und die Weiterentwicklung des Dokuments der UIP zur Neuregelung von Anforderungen zum Schutz des Tanks gegen Schäden durch Überpufferungen (siehe Absätze 59 bis 63 des vorliegenden Berichts) abgewartet werden. Gegebenenfalls könnte der nächsten Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe auch eine Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" vorangestellt werden.

TOP 6: Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGSZusatzwerte zur Bestimmung der Nennwanddicke der Tankkörper von Kesselwagen

Dokument: [OTIF/RID/CE/GTP/2020/13](#) (Russland)

65. In seinem Dokument 2020/13 stellt Russland den in der Anlage 2 zum SMGS enthaltenen Absatz 6.8.2.1.21 vor, der für die Berechnung der **nominalen Wanddicke** die Berücksichtigung bestimmter Zusatzwerte fordert. Er regt an, derartige Vorschriften auch in das RID zu übernehmen.
66. Der Antrag Russlands wird in seinem Grundsatz von der Ständigen Arbeitsgruppe begrüßt. Folgende Punkte werden in der Diskussion erwähnt:
- Der Absatz 4.3.2.3.1 enthält bereits eine Schutzzielvorschrift, die bisher keine Probleme bei der Berechnung der Mindestwanddicke bereitet hat.
 - Der zweite Unterabsatz des Absatzes 6.8.2.1.9 deckt bereits die Forderung im dritten Spiegelstrich des vorgeschlagenen Absatzes 6.8.2.1.21 ab.
 - Die vorgeschlagenen übrigen Bestimmungen sollten eher in den Normen für den Bau und die Prüfung von Tanks (z. B. EN 14025) aufgenommen werden. Deutschland **und die UIP** würden sich anbieten, diese Bestimmungen in die aktuell laufenden Arbeiten an der Revision der Norm EN 14025 einzubringen.
67. Da die vorgeschlagene Änderung auch für das ADR von Relevanz ist, ermutigt die Ständige Arbeitsgruppe den Vertreter Russlands seinen Antrag unter Berücksichtigung der vorgebrachten Kommentare der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung vorzulegen.

TOP 7: Informationen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA)

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

68. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt die im informellen Dokument INF.6 der ERA enthaltenen Informationen zur Kenntnis. **Inbesondere wird zur Kenntnis genommen, dass die RID-Experten eingeladen werden, im Rahmen der formellen Konsultation der CSM ASLP, die am 17. Dezember 2020 beginnt, Kommentare abzugeben.**
69. Zum Thema "Anwendungsleitfaden für die TSI Güterwagen (Anwendung des Absatzes 6.8.2.1.2 RID)" wird von Deutschland in Frage gestellt, ob die Auslagerung aus dem RID in einen auf freiwilliger Basis anzuwendenden Leitfaden ausreichend ist.
70. Der Vertreter der ERA erläutert, dass die Aufnahme in den Leitfaden nur als Zwischenlösung anzusehen sei, da die TSI Güterwagen nur im Rahmen eines **formellen Änderungsantrags während der Revision** geändert werden könne.
71. Die Vorsitzende erklärt, dass Belgien der ERA im Anschluss an die Diskussion in der JCGE (Videokonferenz, 8. und 9. September 2020) folgende Ergänzung zu Absatz 4.2.2.2 in der Anlage zur TSI Güterwagen vorgeschlagen habe (durch Fettdruck hervorgehoben):

"Die Struktur der Einheit, Ausrüstungsbefestigungen sowie Anhebestellen und Abstützpunkte sind so zu konstruieren, dass unter den in EN 12663-2:2010 Kapitel 5 festgelegten Lastbedingungen keine Risse, übermäßige dauerhafte Verformungen oder Brüche auftreten. (...)
Alle über die in EN 12663-2:2010 Kapitel 5 beschriebenen Fälle hinausgehenden zusätzlichen Beanspruchungen auf die Struktur der Einheit, Ausrüstungsbefestigungen sowie Anhebestellen und Abstützpunkte sind zu berücksichtigen."

Der Vertreter der ERA weist darauf hin, dass der Antrag Belgiens mit dem ordnungsgemäßen formellen Verfahren unter Verwendung von "Clear Request" eingereicht werden müsse. Die Vorsitzende erklärt, dass der im informellen Dokument INF.6 wiedergegebene, in den Leitfaden einzuführende Satz als Erläuterung der bei Kesselwagen zu berücksichtigenden "zusätzlichen Beanspruchungen" verstanden werden sollte.

72. Der Vertreter der UIP ist der Ansicht, dass im Text des Leitfadens auch die Anforderungen der Sondervorschriften TE 22 und TE 25 nach Abschnitt 6.8.4 b) RID erwähnt werden müssten.
73. Die Vorsitzende fasst zusammen, dass die Bestimmungen des Leitfadens und die vom Vertreter der UIP angeführten zusätzlichen Punkte nach Möglichkeit in die Norm EN 12663-2:2010 überführt werden sollten.

TOP 8: Verschiedenes

Überwachung und Bewertung der Rechtsinstrumente der OTIF

Informelles Dokument: [INF.2](#) (Sekretariat)
[INF.13](#) (Sekretariat)

74. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt das informelle Dokument INF.2, das mit Hilfe der im informellen Dokument INF.13 wiedergegebenen Präsentation vom Leiter des Rechtsdienstes des Sekretariats der OTIF vorgestellt wird, zur Kenntnis.
75. Diejenigen Delegationen, die Kommentare zum informellen Dokument INF.2 haben, werden gebeten, diese dem Sekretariat zuzuleiten, damit sie gegebenenfalls im endgültigen Beschlussentwurf zur Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten berücksichtigt werden können.

Gedenken an Herrn Klaas R. Tiemersma

76. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt mit großer Trauer zur Kenntnis, dass Herr Klaas R. Tiemersma (Niederlande) am 20. August 2020 verstorben ist. Herr Tiemersma hat über zwanzig Jahre als Teil der niederländischen Delegation aktiv an den Sitzungen des RID-Fachausschusses und seiner Ständigen Arbeitsgruppe teilgenommen. Die Vorsitzende spricht der niederländischen Delegation das Beileid der Ständigen Arbeitsgruppe aus und bittet, dieses der Familie von Herrn Tiemersma zu übermitteln.

Dank

77. Die Vorsitzende dankt dem Sekretariat für die Zurverfügungstellung der Plattform, durch die die Durchführung der Tagung trotz der Pandemie möglich gemacht wurde. 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.
78. Der stellvertretende Vorsitzende dankt der Vorsitzenden für ihre trotz der schwierigen Begleitumstände souveränen Tagungsleitung.

Nächste Tagung

79. Die 13. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird vom 22. bis 26. November 2021 stattfinden. Frist für die Unterbreitung von Dokumenten ist der **8. Oktober 2021**.

**Von der 12. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
angenommene Texte**

Kapitel 1.1

1.1.3.6.3 In der Tabelle unter der Beförderungskategorie 2 in Spalte (2) nach der Zeile für "Klasse 6.1" folgende neue Zeile einfügen:

"Klasse 6.2: UN-Nummer 3291"

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2020/15]

1.1.4.4.1 Nach dem dritten Spiegelstrich folgenden zusätzlichen Spiegelstrich einfügen:

"– polymerisierende Stoffe der Klassen 1 bis 8 in Verpackungen oder Großpackmitteln (IBC) mit einer SAPT von $\leq 50^{\circ}\text{C}$ und polymerisierende Stoffe in Tanks mit einer SAPT von $\leq 45^{\circ}\text{C}$, für die deshalb eine Temperaturkontrolle erforderlich ist;"

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.11 in der geänderten Fassung]

Kapitel 1.6

1.6.4.55 (in der Fassung des Berichts OTIF/RID/RC/2020-A) "des Absatzes 6.8.3.4.6" ändern in:

"des Absatzes 6.8.3.4.6 b)".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2020/15]

Kapitel 1.8

[1.8.7.5.3 (in der Fassung des Dokuments OTIF/RID/RC/2020/20 und des informellen Dokuments INF.6/Rev.1 der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im September 2020) Am Ende des Textes einen Verweis auf folgende Fußnote aufnehmen:

"*) In einem solchen Fall sollte die zuständige Behörde [auch] die nationale Sicherheitsbehörde (NSA) des betreffenden RID-Vertragsstaates, der auch ein Mitgliedstaat der Europäischen Union ist, informieren, mit dem Ziel, die Folgemaßnahmen zu bewerten, die von der NSA gemäß Artikel 26 der Richtlinie (EU) 2016/797 über die «Nichterfüllung grundlegender Anforderungen durch Fahrzeuge oder Fahrzeugtypen» und Artikel 7 Absatz 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 über die Übermittlung von Informationen «im Zusammenhang mit technischen und betrieblichen Fragen (...), die für die Erteilung einer Fahrzeugtypgenehmigung und/oder einer Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen von Belang sein können» durchzuführen sind.

In den RID-Vertragsstaaten, die auch ATMF-Vertragsstaaten, nicht aber Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind, sollte die zuständige Behörde [auch] die zuständige Behörde im Sinne des Artikels 5 der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF informieren, mit dem Ziel, die Notwendigkeit von Folgemaßnahmen abzuwägen, und zwar insbesondere gemäß Artikel 10a der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF betreffend die fehlende Übereinstimmung von Fahrzeugen oder Fahrzeugtypen und gegebenenfalls gemäß Artikel 8a der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU, wenn Mängel in den ETV erwartet werden."

[Referenzdokumente: informelle Dokumente INF.5 und INF.10]]

Kapitel 2.2

2.2.2.2.1 Am Ende folgenden Satz hinzufügen:

"Sofern zur Verhinderung der Polymerisation eines Stoffes eine Temperaturkontrolle erforderlich ist (d. h. für einen Stoff in einer Verpackung oder einem Großpackmittel (IBC) mit einer SAPT von ≤ 50 °C oder in einem Tank mit einer SAPT von ≤ 45 °C), ist dieser Stoff nicht zur Beförderung zugelassen."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]

2.2.3.2.2 Am Ende folgenden Satz hinzufügen:

"Sofern zur Verhinderung der Polymerisation eines Stoffes eine Temperaturkontrolle erforderlich ist (d. h. für einen Stoff in einer Verpackung oder einem Großpackmittel (IBC) mit einer SAPT von ≤ 50 °C oder in einem Tank mit einer SAPT von ≤ 45 °C), ist dieser Stoff nicht zur Beförderung zugelassen."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]

2.2.41.2.3 Der letzte Spiegelstrich erhält folgenden Wortlaut:

"– polymerisierende Stoffe in Verpackungen oder Großpackmitteln (IBC) mit einer SAPT von ≤ 50 °C und polymerisierende Stoffe in Tanks mit einer SAPT von ≤ 45 °C, für die deshalb eine Temperaturkontrolle erforderlich ist:

UN 3533 POLYMERISIERENDER STOFF, FEST, TEMPERATURKONTROLLIERT, N.A.G.

UN 3534 POLYMERISIERENDER STOFF, FLÜSSIG, TEMPERATURKONTROLLIERT, N.A.G."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2020/14, Option 1 in der geänderten Fassung]

2.2.61.2.1 Am Ende folgenden Satz hinzufügen:

"Sofern zur Verhinderung der Polymerisation eines Stoffes eine Temperaturkontrolle erforderlich ist (d. h. für einen Stoff in einer Verpackung oder einem Großpackmittel (IBC) mit einer SAPT von ≤ 50 °C oder in einem Tank mit einer SAPT von ≤ 45 °C), ist dieser Stoff nicht zur Beförderung zugelassen."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]

2.2.8.2.1 Am Ende folgenden Satz hinzufügen:

"Sofern zur Verhinderung der Polymerisation eines Stoffes eine Temperaturkontrolle erforderlich ist (d. h. für einen Stoff in einer Verpackung oder einem Großpackmittel (IBC) mit einer SAPT von ≤ 50 °C oder in einem Tank mit einer SAPT von ≤ 45 °C), ist dieser Stoff nicht zur Beförderung zugelassen."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]

Kapitel 3.2**Tabelle A**

(in der Fassung des Berichts OTIF/RID/RC/2020-A) Die eckigen Klammern bei der Änderung zur UN-Nummer 3509 entfernen.

[Referenzdokument: OTIF/RID/RC/2020/15]

Kapitel 3.3**SV 386**

Am Ende des ersten Satzes streichen:

"(siehe Absatz 2.2.41.2.3)".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.8]

Kapitel 6.8**[6.8.1.5.5**

(in der Fassung des Dokuments OTIF/RID/GT/RD/2020/20 und des informellen Dokuments INF.6/Rev.1 der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im September 2020) Die Bem. erhält für das RID folgenden Wortlaut:

"Bem. Als Instrument der Marktüberwachung im Sinne des Unterabschnitts 1.8.1.1 kann die Behörde des Einstellungslandes diese Prüfung/Überprüfung verlangen, wenn Zweifel an der Konformität bestehen.

Für Kesselwagen, die von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) eine Fahrzeugzulassung gemäß Artikel 21 der Richtlinie (EU) 2016/797 und der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 der Kommission erhalten haben, reicht diese Zulassung aus, und es ist keine weitere Prüfung erforderlich, um die Konformität des Tanks im Hinblick auf seine Eintragung in das nationale Fahrzeugregister (NVR) zu bestätigen."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2020/9]]

6.8.2.2.1

Der Text vor den drei Spiegelstrichen in der linken Spalte erhält folgenden Wortlaut:

"Angeschweißte Bauteile müssen so am Tankkörper befestigt sein, dass ein Aufreißen des Tankkörpers verhindert wird. [Dies kann zum Beispiel durch folgende Maßnahmen erreicht werden:]".

Die drei Spiegelstriche in der linken Spalte werden vorläufig in eckige Klammern gesetzt.

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2020/5 in der geänderten Fassung]

Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants

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

Allemagne/Deutschland/Germany

Ms Gudula **Schwan**
Mr Alfons **Hoffmann**
Mr Frank **Jochems**
Ms Yvonne **Adebahr**
Mr Philipp **Unger**
Mr Zaki **Kebdani**
Mr Thomas **Buder**
Mr Felix **Heizler**
Mr Jonathan **Günther**

Autriche/Österreich/Austria

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

Belgique/Belgien/Belgium

Ms Caroline **Bailleux**

Danemark/Dänemark/Denmark

Ms Bolette **Daugaard**

Espagne/Espanien/Spain

Ms Silvia **Garcia Wolfrum**
Ms Francisca **Rodríguez Guzmán**
Ms Monica **Perez**
Mr Jaime **Fraile**
Mr Luis **del Prado Arévalo**

Finlande/Finnland/Finland

Mr Jouni **Karhunen**

France/Frankreich/France

Mr Michel **Korhel**
Ms Ariane **Roumier**
Mr Robert **Stawinski**
Mr Patrick **Caillet**

Italie/Italien/Italy

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

Lettonie/Lettland/Latvia

Ms Marianna **Heislere**
Mr Valerijs **Stuppe**
Mr Dainis **Lacis**
Mr Juris **Pakalns**

Lituanie/Litauen/Lithuania

Ms Liubove Meile **Vanceviciene**

Luxembourg/Luxemburg/Luxembourg

Mr Iliass **Zerktouni**

Pays-Bas/Niederlande/Netherlands

Mr Henk **Langenberg**
Ms Sam **van de Snepscheut**

Pologne/Polen/Poland

Mr Lukasz **Balcerak**
Mr Henryk **Ognik**
Mr Krzysztof **Irmiński**

République tchèque/Tschechische Republik/Czech Republic

Mr Luboš **Knížek**

Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/United Kingdom

Ms Anita **Moinizadeh**
Mr Arne **Bale**

Slovaquie/Slowakei/Slovakia

Ms Olga **Dmitrieva**

Suède/Schweden/Sweden

Mr Henric **Strömberg**

Suisse/Schweiz/Switzerland

Ms Valérie **Blanchard Bakx**
Mr Claude **Despont**

Turquie/Türkei/Turkey

Ms Gülşah **Aytekin**
Mr Zümer Köksal **Altintas**

Ukraine/Ukraine/Ukraine

Mr Oleksandr **Kharchenko**

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

Russia/Russie/Russland

Mr Pavel **Okorochkov**
Mr Ivan **Khilov**
Ms Tatyana **Zaitceva**

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

Union européenne/Europäische Union/European Union

Mr Roberto **Ferravante**
Mr Mircea **Ionescu**

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

Mr Emmanuel **Ruffin**
Mr Oscar **Martos**

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

CEFIC

Mr Jörg **Roth** (VCI)
Mr Erwin **Sigrist** (scienceindustries)

UIC

Mr Jean-Georges **Heintz**
Mr Joost **Overdijkink**

UIP

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

UIRR

Mr Ullrich **Lück**

UNIFE

Mr Tomasz **Szmidt**

V. Secrétariat/Sekretariat/Secretariat

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

VI. Interprètes/Dolmetscher/Interpreters

Ms Viviane **Vaucher**
Ms Françoise **Landgraf**
Mr Werner **Küpper**
Ms Joana **Meenken**
Mr David **Ashman**
Ms Irina **Peremota**
Ms Helena **Gizeleza**