



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

**OTIF/RID/CE/GTP/2021-A**

**17. Dezember 2021**

Original: Deutsch

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

---

**Schlussbericht der 13. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des  
RID-Fachausschusses  
(Genf/hybrid, 15. bis 18. November 2021)**

Inhaltsverzeichnis

	Absätze	Seite
TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung	1	3
TOP 2: Anwesenheit	2 – 3	3
TOP 3: Harmonisierung mit der 22. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter	4 – 16	3
TOP 4: Interpretation des RID	17 – 21	5
TOP 5: Änderungsanträge zum RID	22 – 44	6
A. Offene Fragen	22 – 23	6
B. Neue Anträge	24 – 46	6
TOP 6: Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS	47 – 50	10
TOP 7: Informationen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA)	51 – 55	10
TOP 8: Verschiedenes	56 – 63	11
<b>Anlage I:</b> Von der 13. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses ange- nommene Texte		
<b>Anlage II:</b> Teilnehmerliste		

**TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung**

*Dokument:* [RID-21008-CE-GTP13](#) (Sekretariat)

*Informelles Dokument:* [INF.15](#) (Sekretariat)

1. Die im Einladungsschreiben RID-21008-CE-GTP13 vom 14. September 2021 enthaltene vorläufige Tagesordnung wird zusammen mit dem informellen Dokument INF.15, das die zu den einzelnen Tagesordnungspunkten vorliegenden Dokumente enthält, angenommen.

**TOP 2: Anwesenheit**

2. Folgende RID-Vertragsstaaten nehmen an den Arbeiten der 13. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe teil (siehe auch Anlage II):

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

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

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

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: Harmonisierung mit der 22. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter**

Von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2020 und 2021 und von der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses im November 2020 angenommene konsolidierte Texte

*Dokumente:* [OTIF/RID/CE/GTP/2021/1](#) (Sekretariat)

[OTIF/RID/CE/GTP/2021/5](#) (Sekretariat)

[OTIF/RID/CE/GTP/2021/6](#) (Sekretariat)

4. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt das vom Sekretariat vorbereitete Dokument 2021/5 mit den von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2020 und 2021 und von der Ständigen Arbeitsgruppe im November 2020 angenommenen Texten mit einigen Änderungen an (siehe Anlage I). Dieses Dokument enthält bereits die von der 109. Tagung der WP.15 angenommenen Änderungen, die einen Einfluss auf das RID haben (siehe Dokument 2021/1). Bei der Prüfung werden die von der 110. Tagung der WP.15 an den gemeinsamen Texten des RID und des ADR vorgenommenen Veränderungen (siehe Dokument 2021/6) ebenfalls geprüft und angenommen (siehe Anlage I).

5. Der Vertreter der Niederlande erklärt, dass die Niederlande bereits ein nationales System für die Akkreditierung von Prüfstellen auf der Grundlage der Anforderungen der Norm EN ISO 17020 mit sehr guten Ergebnissen anwenden. Er ist nicht bereit, die Annahme der neuen Vorschriften des Abschnitts 1.8.6, die eine Akkreditierung der Prüfstellen vorschreiben, zu unterstützen, da er befürchtet, dass diese neuen Vorschriften unbeabsichtigte rechtliche Folgen in Bezug auf die bereits im Rahmen des nationalen Systems zugelassenen Prüfstellen haben könnten. Angesichts der allgemeinen Unterstützung für die Änderung des Abschnitts 1.8.6 zeigt er sich jedoch zurückhaltend, eine Abstimmung zu beantragen. Er betont, dass die Annahme dieser neuen Vorschriften das Ergebnis einer Entscheidung der Gemeinsamen Tagung sei und dass die Niederlande diese Entscheidung respektieren würden.
6. Die Vertreterin Deutschlands erinnert daran, dass eine Entscheidung zu dieser Frage in der informellen Arbeitsgruppe für die Zertifizierung und Prüfung von Tanks erst nach Einholung der Meinung aller RID-Vertragsstaaten getroffen worden sei. Um eine gegenseitige Anerkennung zu ermöglichen, sei die Mehrheit der in der informellen Arbeitsgruppe vertretenen Staaten der Ansicht gewesen, dass hierfür auch eine einheitliche Akkreditierung der Prüfstellen auf Grundlage der Norm EN ISO/IEC 17020:2012 (ausgenommen Absatz 8.1.3) erforderlich sei.
7. In Bezug auf die bei der 12. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe in eckigen Klammern angenommene Bemerkung zu Absatz 6.8.1.5.5 ist die Ständige Arbeitsgruppe der Meinung, dass die im ersten Unterabsatz der Bemerkung angesprochene Marktüberwachung nicht in den Regelungsbereich des RID fällt und daher gestrichen werden muss. Der übrige Text der Bemerkung ist bereits in der Fußnote zu Absatz 6.8.1.5.5 wiedergegeben.
8. In Bezug auf die Absätze 18 bis 20 des Dokuments 2021/6 bekräftigt der Vertreter des Vereinigten Königreichs, dass eine Änderung der Vorschriften für die Sicherung in Kapitel 1.10 mit dem Ziel, Diskrepanzen mit den Vorschriften des Unterabschnitts 1.1.3.6 zu beseitigen, zwingend in der Gemeinsamen Tagung zu behandeln sei.
9. 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.

Aufnahme eines Verweises auf MEMU im Muster des Berichts über Ereignisse bei der Beförderung gefährlicher Güter

*Dokument:* [OTIF/RID/CE/GTP/2021/2](#) (Sekretariat)

10. Auf Grund der Tatsache, dass das Muster des Berichts über Ereignisse bei der Beförderung gefährlicher Güter gemäß Unterabschnitt 1.8.5.4 im RID und ADR identisch ist, übernimmt die Ständige Arbeitsgruppe die Entscheidung der WP.15 unter der Art der Umschließungsmittel auch MEMU vorzusehen (siehe Anlage I).

Ausrüstung von Tanks für entzündbare verflüssigte Gase mit Sicherheitsventilen

*Dokument:* [OTIF/RID/CE/GTP/2021/4](#) (Sekretariat)

11. Das Sekretariat schlägt in seinem Antrag vor, auch für die an Kesselwagen auf freiwilliger Basis angebrachten Sicherheitsventile die für Tankfahrzeuge und Tankcontainer ab 2023 geltenden technischen Anforderungen zur Anwendung zu bringen.
12. Es wird darauf hingewiesen, dass in Europa Gase in erster Linie in luftdicht verschlossenen Tanks befördert werden. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs erklärt, dass in seinem Land auch Kesselwagen mit Sicherheitsventilen verwendet würden.

13. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt den Antrag des Sekretariats an. Da Kesselwagen mit Sicherheitsventilen, die möglicherweise nicht den neuen Vorschriften des Absatzes 6.8.3.2.9 entsprechen, zumindest im Vereinigten Königreich eingesetzt werden, wird beschlossen, in Abschnitt 1.6.3 eine Übergangsvorschrift nach dem Muster der neuen Übergangsvorschrift des Unterabschnitts 1.6.4.60 aufzunehmen (siehe Anlage I). **Die Ständige Arbeitsgruppe ist sich ebenfalls einig, die für Tankfahrzeuge des ADR und für Tankcontainer bei der letzten Gemeinsamen Tagung im Grundsatz beschlossene Kennzeichnung auch für Kesselwagen vorzusehen. Der Text dieser Kennzeichnungsvorschrift wird auf der Grundlage eines Antrags von *Liquid Gas Europe* bei der nächsten Gemeinsamen Tagung diskutiert werden (siehe Absatz 15 des Bericht [OTIF/RID/RC/2021-B](#)).**
14. Der Vertreter der Niederlande ist der Meinung, dass unabhängig von dieser Entscheidung eine Diskussion darüber geführt werden sollte, ob durch Sicherheitsventile im Eisenbahnverkehr nicht ein höheres Risiko entstehe. Der Vertreter der UIP bestätigt, dass es bei den im Rangierbetrieb auftretenden hohen Beschleunigungen zu einem ungewollten Auslösen von Sicherheitsventilen kommen könne. Austretendes entzündbares Gas könnte durch von Oberleitungen ausgehendem Funkenflug entzündet werden.

#### Übergangsvorschrift in Zusammenhang mit Absatz 6.8.2.4.6

*Informelles Dokument:* [INF.4](#) (UIP)

15. Der Vertreter der UIP erinnert an die Entscheidung, die von der informellen Arbeitsgruppe für die Zertifizierung und Prüfung von Tanks erarbeiteten Vorschriften für eine gegenseitige Anerkennung von Prüfstellen in das RID aufzunehmen (siehe Absätze 5 und 6). Da die angenommene Übergangsvorschrift in Absatz 1.6.3.54 für die Akkreditierung von Prüfstellen nach den Vorschriften des Abschnitts 1.8.6 eine Übergangsfrist von zehn Jahren zulässt, sollte dieser Übergangszeitraum nach seiner Ansicht auch für die Zulassung von Sachverständigen durch die zuständige Behörde gemäß Absatz 6.8.2.4.6 vorgesehen werden.
16. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt die im informellen Dokument vorgeschlagene Übergangsvorschrift mit einigen redaktionellen Änderungen an. Gleichzeitig nimmt sie eine Anpassung der Übergangsvorschrift in Absatz 1.6.3.54 vor (siehe Anlage I).

#### **TOP 4: Interpretation des RID**

##### Verzeichnis der Interpretationen des RID und Register der Entscheidungen

*Informelles Dokument:* [INF.2](#) (Niederlande)

17. Die Vertreterin der Niederlande regt eine Diskussion zu der Frage an, ob in Anlehnung an die auf der Website der UNECE veröffentlichten Auslegungen zum ADR auch auf der Website der OTIF ein Verzeichnis der Interpretationen veröffentlicht werden soll, die nicht zu Änderungen des RID führen. Auch sollte diskutiert werden, ob eine systematische Aufzeichnung der Hintergründe von Änderungen des RID und der damit verbundenen Diskussionen als sinnvoll angesehen wird.
18. Das Sekretariat erinnert an das informelle Dokument [INF.7](#) der 10. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe, in dem in den Absätzen 67 und 68 das von der WP.15 verabschiedete Verfahren für die Veröffentlichung von Interpretationsfragen dargestellt ist. Es zeigt sich gegenüber der Idee aufgeschlossen, auf der Website der OTIF Interpretationsfragen zum RID zu veröffentlichen.
19. Die Vertreterin Frankreichs hebt das Dokument [OTIF/RID/RC/2021/34](#) der Schweiz hervor, in dem die Entscheidungen der Gemeinsamen Tagung zur Zertifizierung und Prüfung von Tanks erläutert würden und das als gutes Beispiel für die Darstellung von Hintergrundinformationen und Diskussionen angesehen werden könne.

20. Der Vertreter Österreichs schlägt als möglichen ersten Ansatz vor, auf der Website der OTIF eine RID-Ausgabe zu veröffentlichen, aus der das Datum der Inkraftsetzung der einzelnen Änderungen zum RID hervorgeht. Damit würde das Auffinden von zugrundeliegenden Dokumenten vereinfacht. **Zugleich warnt er angesichts des genannten Beispiels davor, Rechtstexte zu erlassen, die oder deren Konsequenzen erst mit Hilfe von Hintergrunddokumenten verstehbar würden. Bei der Sammlung von Auslegungen sei es außerdem wichtig, sich nicht auf RID- und ADR-Spezifika zu beschränken, wie das derzeit auf der ECE-Homepage geschehe.**
21. Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die meisten Interpretationsfragen sowohl das RID als auch das ADR betreffen, bittet die Ständige Arbeitsgruppe die Vertreterin der Niederlande auch auf Ebene der Gemeinsamen Tagung eine Diskussion zur Organisation der damit zusammenhängenden Arbeiten anzustoßen.

## **TOP 5: Änderungsanträge zum RID**

### **A. Offene Fragen**

#### Angleichung der Anforderungen bezüglich Anschriften zwischen ADR und RID

Dokument: [OTIF/RID/CE/GTP/2021/3](#) (UIP)

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

22. In seinem Dokument 2021/3 nimmt der Vertreter der UIP Bezug auf die bei der 12. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe geführte Diskussion zu Klapptafeln, auf denen die Benennung des beförderten Gases sowie die Lastgrenzen unter Berücksichtigung der höchstzulässigen Masse der Füllung angegeben sind (siehe Bericht [OTIF/RID/CE/GTP/2020-A](#) Absätze 21 bis 25).
23. Der Antrag der UIP, den Absatz 4.3.3.3.2, der in der ADR-Ausgabe 2023 gestrichen wird, auch im RID zu streichen, wird von der Ständigen Arbeitsgruppe angenommen (siehe Anlage I). Die Ständige Arbeitsgruppe ist der Ansicht, dass die Angaben über das zuletzt eingefüllte Gas auch aus dem Beförderungspapier und der orangefarbenen Kennzeichnung ersichtlich sind und darüber hinaus dem Betreiber der Infrastruktur zur Verfügung stehen (siehe Unterabschnitt 1.4.3.6 b) in Verbindung mit Absatz 1.4.2.2.5). Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt auch die im informellen Dokument INF.3 vorgeschlagenen Folgeänderungen in den Absätzen 4.3.3.4.1 a) und 6.8.3.5.7 an (siehe Anlage I).

### **B. Neue Anträge**

#### Vorschläge zur Anpassung des Kapitels 6.8 zur Berücksichtigung von besonders großen Tankcontainern

Informelles Dokument: [INF.11](#) (UIP und Cefic)

*Begriffsbestimmung von besonders großen Tankcontainern*

24. **Die Ständige Arbeitsgruppe stimmt dem Grundsatz zu, eine Begriffsbestimmung für besonders große Tankcontainer aufzunehmen, die als Abgrenzung zu ISO-Tankcontainern einen Fassungsraum von mehr als 40.000 Litern vorsieht.** Dieser Grenzwert wurde bereits von der Internationalen Tankcontainer-Organisation (ITCO) im informellen Dokument [INF.45](#) der Gemeinsamen Tagung im September 2020 vorgeschlagen. Keine Unterstützung findet der Antrag, diese Tankcontainer im Englischen als "(liquid) bulk tank-container" zu bezeichnen und dafür die Abkürzung "BTC" zu verwenden. Diese von einem einzigen Chemieunternehmen verwendete Abkürzung sollte nicht in den Vorschriften erscheinen. **Es wird vereinbart,**

diese Tankcontainer in den jeweiligen Sprachen als "besonders große Tankcontainer", "extra-large tank-containers" und "très grands conteneurs-citernes" zu bezeichnen.

25. Die Ständige Arbeitsgruppe bittet die Vertreter der UIP und Cefic auf der Grundlage dieser Entscheidungen einen Antrag an die Gemeinsame Tagung im März 2022 (Frist: 17. Dezember 2021) zu richten, damit diese Begriffsbestimmung in die Ausgaben 2023 des RID und des ADR aufgenommen werden kann. Wie die Begriffsbestimmung von Großcontainer, die in Abschnitt 1.2.1 unter der Begriffsbestimmung von Container erscheint, könnte diese neue Definition unter der Definition von Tankcontainer eingefügt werden. Der Antrag von UIP und Cefic sollte auch eine Übergangsvorschrift umfassen.
26. Der Vertreter der UIC bestätigt, dass diese neue Begriffsbestimmung keinen Einfluss auf die UIC-Dokumentation habe, auch wenn diese von einem Grenzwert von 36.000 kg ausgehe.

#### *Absatz 6.8.2.2.4*

27. Auf der Grundlage der Entscheidung, eine Begriffsbestimmung von besonders großen Tankcontainern vorzusehen und den Grenzwert auf 40.000 Litern festzulegen, passt die Ständige Arbeitsgruppe die im Dokument 2021/5 in eckigen Klammern enthaltene Änderungsanweisung zu Absatz 6.8.2.2.4 an. Darüber hinaus beschließt sie, in Anpassung an den Absatz 4.3.2.2.4 den Begriff "Stoffe in flüssigem Zustand" zu verwenden (siehe Anlage I). **Das Sekretariat wird gebeten, diese Entscheidungen der Ständigen Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung im März 2022 zu unterbreiten. Bis zu einer Bestätigung durch die Gemeinsame Tagung verbleibt die Änderung zu Absatz 6.8.2.2.4 in eckigen Klammern.**

#### *Mindestwanddicke*

28. Cefic und UIP schlagen im informellen Dokument INF.11 für besonders große Tankcontainer eine Mindestwanddicke von 4,5 mm unabhängig vom verwendeten Werkstoff vor. Nach Auskunft des Vertreters des Cefic sei für besonders große Tankcontainer bisher wie für ISO-Tankcontainer eine Mindestwanddicke von 3 mm verwendet worden, die zur Berücksichtigung eines Korrosionszuschlags auf 3,4 mm erhöht worden sei.
29. Die Vertreterin Belgiens erklärt, dass die Diskussionen in der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" dazu geführt hätten, dass der Hersteller Van Hool die Wanddicke für die von ihm gebauten besonders großen Tankcontainern auf 4,13 mm erhöht hätte.
30. Die Ständige Arbeitsgruppe ist mit dem Grundsatz der Festschreibung der Mindestwanddicke auf 4,5 mm in der RID-Ausgabe 2023 einverstanden. Die Vertreter der UIP und des Cefic werden gebeten, auch hierzu einen Antrag, einschließlich einer entsprechenden Übergangsvorschrift, an die Gemeinsame Tagung im März 2022 zu richten (Frist: 17. Dezember 2021) und dabei notwendige Folgeänderungen, insbesondere in Bezug auf die Nichtanwendbarkeit der Dritte-Wurzel-Formel, zu begründen.

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

#### *Informelles Dokument: [INF.6](#) (UIP)*

31. Der Vertreter der UIP stellt sein Diskussionspapier vor, in dem eine Neuregelung der Anforderungen zum Schutz des Tanks gegen Schäden durch Auflaufstöße oder Überpufferungen vorgeschlagen wird. Er erklärt, dass die UIP für Anfang 2022 einen Workshop plane, zu dem die UIC sowie Hersteller und Halter von Wagen eingeladen werden sollen.
32. Mehrere Vertreter weisen darauf hin, dass in Stufe 1 des Ansatzes auch die Vorschrift des Absatzes 6.8.3.1.6 aufgenommen werden sollte, wonach Gaskesselwagen mit Puffern mit einem höheren Arbeitsaufnahmevermögen ausgerüstet werden müssen.

33. Der Vertreter der UIC erklärt, dass in der Vergangenheit Auflaufversuche mit Wagen, die mit Überpufferungsschutzeinrichtungen ausgerüstet waren, durchgeführt worden seien. Die aus diesen Versuchen resultierenden Schlussfolgerungen sollten in den Arbeiten des von der UIP organisierten Workshops berücksichtigt werden. Er äußert auch den Wunsch, dass in diesem Workshop auch betriebliche Fragen angesprochen werden sollten.
34. In Bezug auf den Schutz von Tankcontainern wird auf die Vorschriften der Absätze 4.3.2.3.2 und 6.8.2.1.20 verwiesen, die erweitert werden könnten. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass **sich** die Fußnote zum Absatz 4.3.2.3.2 momentan **hauptsächlich auf Schutzmaßnahmen konzentriert**, die für den Straßenverkehr **relevant sind**.
35. Hinsichtlich der digitalen automatischen Kupplung wird bemerkt, dass Einrichtungen zum Schutz des Tanks gegen Überpufferungen aus Kostengründen bereits bei den automatischen Kupplungsreinrichtungen vorgesehen werden sollten. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass Kupplungseinrichtungen mit Fangeinrichtungen in Nordamerika nach katastrophalen Unfällen zwingend vorgeschrieben wurden.
36. Es wird vereinbart, dass der Vertreter der UIP nach dem Workshop das Sekretariat der OTIF kontaktiert, um gegebenenfalls eine Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" anzuberaumen.

Antrag auf Änderung des Absatzes 4.3.2.2.4 RID für die Beförderung von Tankcontainern auf der Schiene

*Informelle Dokumente:* [INF.12](#) (Cefic)  
[INF.14](#) (Deutschland)

37. Ziel des Antrags des **Cefic** im informellen Dokument INF.12 ist es, für die Beförderung von Tankcontainern, die ausschließlich auf der Schiene befördert werden, die Vorschrift des Absatzes 4.3.2.2.4, welche für teilbefüllte Tankcontainer einen minimalen Füllungsgrad von 80 % bzw. einen maximalen Füllungsgrad von 20 % des Fassungsraums vorsieht, abzuschaffen. Die Notwendigkeit dieser Änderung wird mit der Berücksichtigung von Kundenwünschen begründet. Darüber hinaus könne dies zu einer Stärkung des Eisenbahnverkehrs führen. Im Rahmen der Risikoanalyse für besonders große Tankcontainer seien Versuche mit verschiedenen Füllungsgraden und verschiedenen Dichten durchgeführt worden, die für Kesselwagen, ISO-Tankcontainer und besonders große Tankcontainer keine gefährlichen Situationen ergeben hätten.
38. Im informellen Dokument INF.14 vertritt Deutschland die Meinung, dass die Aussagen aus der Risikoanalyse nicht ausreichend seien, um diese Vorschrift für den Eisenbahnverkehr abzuschaffen. Der Vertreter Deutschlands erklärt, dass vom Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung beim Eisenbahn-Bundesamt (DZSF) eine Forschungsarbeit zu den Auswirkungen von Schwallbewegungen im Eisenbahnverkehr beantragt werde. Diese Arbeit solle auch Kesselwagen und ISO-Tankcontainer umfassen.
39. Die Ständige Arbeitsgruppe begrüßt diese zusätzliche Forschungsarbeit. Da die Vorschrift des Absatzes 4.3.2.2.4 für Kesselwagen nicht gilt und dafür bereits in den 1960er Jahren Versuche durchgeführt wurden, sollten Kesselwagen lediglich zu Vergleichszwecken herangezogen werden. Die Delegationen werden gebeten, der Vertreterin Deutschlands mitzuteilen, welche Untersuchungen im Rahmen dieser Forschungsarbeit durchgeführt werden sollten.



## Sicherheitspflichten der Beteiligten

*Informelle Dokumente:* [INF.1](#) (Belgien)  
[INF.8](#) (ERA)  
[INF.13](#) (Sekretariat)

40. In Anlehnung an die bei der 4. Tagung der Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE) auf der Grundlage eines Dokuments der ERA geführten Diskussion (siehe informelles Dokument INF.13 Absätze 29 bis 36) schlägt die Vertreterin Belgiens im informellen Dokument INF.1 vor, im RID den Begriff "Betreiber eines Kesselwagens" durch den Begriff "Halter eines Kesselwagens" zu ersetzen.
41. Der Vertreter der ERA vertritt in seinem informellen Dokument INF.8 die Ansicht, dass der Antrag Belgiens nur den Fall berücksichtige, in dem das Eisenbahnunternehmen nicht gleichzeitig Wagenhalter sei. Die Pflichten des Halters müssten vielmehr dem Eisenbahnunternehmen zugeordnet werden, das für den Fall, dass es Dienste eines Halters in Anspruch nehme, über vertragliche Regelungen mit dem Halter festlegen müssen, welche Pflichten von diesem zu erfüllen seien. Er erläutert, dass im Rahmen der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie lediglich das Eisenbahnunternehmen zertifiziert werde und vor der Erteilung des Sicherheitszertifikats das Sicherheitsmanagementsystem des Eisenbahnunternehmens geprüft werde. Er erklärt, dass es für die ERA nicht akzeptabel sei, dass die Pflichten der Beteiligten im RID und in der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie unterschiedlich zugeordnet werden. In jedem Fall müsse das Eisenbahnunternehmen sicherstellen, dass die anderen Beteiligten ihre Pflichten korrekt erfüllen.
42. Die Delegationen, die das Wort ergreifen, sehen keine Widersprüche zwischen den beiden angesprochenen Rechtsbereichen und unterstützen das informelle Dokument INF.8 nicht. Jeder Rechtsbereich habe die Möglichkeit, eigene Begriffsbestimmungen und Pflichten festzulegen. Gegenüber vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnunternehmen und dem Halter biete das RID zudem den Vorteil, dass es öffentliches Recht sei, das unabhängig von Verträgen einzuhalten sei. Die Aufnahme des Eisenbahnunternehmens als neuen Beteiligten sehen sie kritisch, weil dieses bereits als Beförderer definiert sei. Darüber hinaus würden die Pflichten des RID einer bestimmten Rolle eines Beteiligten zugeordnet, nicht jedoch einem bestimmten Unternehmen. Das informelle Dokument INF.1 können diese Delegationen jedoch unterstützen, auch wenn sie nicht die Notwendigkeit einer Änderung sehen.
43. Das Sekretariat der OTIF erinnert an die Hintergründe des Kapitels 1.4, das gemeinsam für alle Landverkehrsträger entwickelt worden sei. Es weist darauf hin, dass der Unterabschnitt 1.4.1.3 zwar eine vom RID/ADR/ADN abweichende Zuweisung von Pflichten ermögliche, diese Möglichkeit in den zwanzig Jahren des Bestehens des Kapitels 1.4 nicht in Anspruch genommen worden sei. Angesichts des geographischen Anwendungsbereichs des RID schlägt es vor, die allgemeine Struktur des Kapitels 1.4 nicht zu verändern und die in der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie abweichende Pflichtenverteilung, sollte dies notwendig sein, lediglich in einer Fußnote zu erwähnen.
44. Der Vertreter der UIP weist darauf hin, dass es in vielen Fällen keinen direkten Vertrag zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Betreiber/Halter eines Kesselwagens gebe. Stattdessen werde ein multilateraler Vertrag zwischen verschiedenen Wagenhaltern und Eisenbahnunternehmen, der Allgemeine Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV), verwendet.
45. Der Vertreter der UIC erinnert daran, dass das Kapitel 1.4 vor der Umsetzung der aus der europäischen Eisenbahnreform hervorgegangenen Rechtsvorschriften formuliert worden sei. Später seien Änderungen vorgenommen worden, um diesen Rechtsvorschriften teilweise Rechnung zu tragen (insbesondere Aufnahme einer Definition von "für die Instandhaltung zuständige Stelle" und der dieser Stelle nach dem Gefahrgutrecht zugeordneten Pflichten). Er unterstreicht, dass auch im ADR Fragen des allgemeinen Straßenverkehrssicherheitsrechts nicht behandelt würden.

46. Der Vertreter der Europäischen Kommission weist darauf hin, dass für Änderungen des RID für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union ein Beschluss des Europäischen Rats erforderlich sei, im dem der Besitzstand der Europäischen Union (EU-Acquis) zu beachten sei. Er räumt ein, dass dem größeren geographischen Anwendungsbereich des RID Rechnung getragen werden müsse. Wegen der Nichtunterstützung des Antrags der ERA schlägt er vor, momentan keine Änderung vorzunehmen und gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt, möglicherweise zunächst in einer informellen Arbeitsgruppe, auf die Angelegenheit zurückzukommen.

#### **TOP 6: Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS**

##### Aufnahme des Kapitels 6.20 der Anlage 2 SMGS in das RID

*Informelles Dokument: [INF.9](#) (Komitee der OSShD)*

47. Die Vertreterin des Komitees der OSShD regt anhand der im informellen Dokument INF.9 enthaltenen Präsentation eine Diskussion über die Aufnahme des Kapitels 6.20 der Anlage 2 SMGS, das Vorschriften für den Bau, die Ausrüstung, die Zulassung des Baumusters, die Prüfung und die Kennzeichnung von Kesselwagen enthält, deren Tankkörper aus metallenen Werkstoffen hergestellt sind und die für den Betrieb auf Eisenbahnstrecken der Spurweite von 1520 mm vorgesehen sind, in das RID an. Sie erläutert, dass das Kapitel 6.8 der Anlage 2 SMGS nach der Inkraftsetzung des Kapitels 6.20 zum 1. Juli 2022 nur noch Vorschriften für Kesselwagen der Spurweite von 1435 mm enthalten und vollständig mit Kapitel 6.8 RID harmonisiert sein werde. Sie präzisiert, dass die gesamte Anlage 2 SMGS, einschließlich des Kapitels 6.20, in einer nicht rechtsverbindlichen Anlage Verweise auf russische Normen enthalte.
48. Der Vertreter Lettlands unterstützt den Antrag der OSShD und erläutert, dass sich das Kapitel 6.20 der Anlage 2 SMGS auf Vorschriften stütze, die sich in der Praxis bereits bewährt hätten. Er erläutert, dass die Richtlinie 2008/68/EG eine Übergangsvorschrift für vor dem 1. Juli 2005 gebaute Wagen enthalte. Nach diesem Datum für den EU-Markt gebaute Kesselwagen entsprächen den Sicherheitsanforderungen des RID und der TSI Güterwagen, die für Wagen der Spurweite 1520 mm eine Ausnahme vorsehe und auf die nationale Gesetzgebung verweise.
49. Die Ständige Arbeitsgruppe steht dem Vorschlag der OSShD aufgeschlossen gegenüber. Die Aufnahme von Vorschriften für Kesselwagen der Spurweite 1520 mm in das RID wäre vor allem für diejenigen RID-Vertragsstaaten von Vorteil, die gleichzeitig SMGS-Vertragsstaaten sind und die Kesselwagen beider Spurweiten unter zwei unterschiedlichen Rechtsregimen befördern. Es wird vereinbart, eine genaue Prüfung des Kapitels 6.20 im Rahmen der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" vorzunehmen. Die OSShD wird zu diesem Zweck eine englische Fassung zur Verfügung stellen, aus der ersichtlich ist, an welchen Stellen Unterschiede zum Kapitel 6.8 RID bestehen.
50. Die Rechtsdienste des Sekretariats der OTIF und der Europäischen Kommission werden um Prüfung gebeten, ob rechtliche Probleme bei der Übernahme von Vorschriften der OSShD, an deren Entwicklung nicht alle RID-Vertragsstaaten teilnehmen, bestünden.

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

*Informelles Dokument: [INF.5](#) (ERA)*

51. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt die im informellen Dokument INF.5 der ERA enthaltenen Informationen zur Kenntnis.

52. Auf Nachfrage der Vertreter der UIC und des Vereinigten Königreichs wird bestätigt, dass die Festschreibung der Entgleisungsschutzfunktion, der Entgleisungsdetektionsfunktion und der Entgleisungserkennungs- und Auslösefunktion in der Revision 2022 der TSI nicht auf Gefahrgutwagen begrenzt ist und keine Auswirkungen auf die freiwillige Ausrüstung von Gefahrgutwagen mit Detektionseinrichtungen gemäß der Bemerkung zu Abschnitt 7.1.1 hat. Wenn aber ein Gefahrgutwagen mit einer Detektionseinrichtung ausgerüstet ist, muss diese den Anforderungen der TSI entsprechen. Eine Anpassung der Bemerkung zu Abschnitt 7.1.1 wird zum jetzigen Zeitpunkt nicht für erforderlich erachtet. Auf diese Frage könnte nach Veröffentlichung der TSI zurückgekommen werden.
53. In Bezug auf die Anpassung des Anwendungsleitfadens zur TSI Güterwagen, der nun auch auf den Absatz 6.8.2.1.2 RID Bezug nimmt, regt die Vorsitzende an, einen Verweis auf diesen Anwendungsleitfaden auf der Website der OTIF zu prüfen.
54. Auf Nachfrage des Vertreters der UIC unterstreicht der Vertreter der ERA, dass die der ERA mitgeteilten Unfälle in Zusammenhang mit der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie stünden, deren Kriterien für die Berichterstattung von denen des Abschnitts 1.8.5 abweichen.

Bemerkungen der nationalen Sicherheitsbehörde Belgiens zum Verständnis der ERA-Leitfadens für die Beantragung von Sicherheitsbescheinigungen in Bezug auf gefährliche Güter

*Informelle Dokumente:* [INF.7](#) (ERA)  
[INF.13](#) (Sekretariat)

55. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt vom informellen Dokument INF.7 der ERA Kenntnis, welche eine von Belgien im informellen Dokument [INF.5](#) für die 4. Tagung der Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE) aufgeworfene Frage behandelt (siehe auch informelles Dokument INF.13 Absätze 61 bis 63).

**TOP 8:      Verschiedenes**

Präsentation des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung beim Eisenbahn-Bundesamt (DZSF) bei der 12. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses

*Informelle Dokumente:* [INF.10](#) (Cefic)  
[INF.14](#) (Deutschland)

56. Bei der letzten Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses hatte das DZSF die Ergebnisse einer umfassenden Überprüfung der von BASF vorlegten Risikobewertung von besonders großen Tankcontainern vorgestellt (siehe informelles Dokument [INF.14](#) und Bericht [OTIF/RID/CE/GTP/2020-A](#) Absätze 55 bis 58).
57. Im informellen Dokument INF.10 kommentiert der Vertreter des **Cefic** verschiedene von der DZSF festgestellte Überprüfungsergebnisse. Das informelle Dokument INF.14 wiederum kommentiert die Bemerkungen des Vertreters des **Cefic**.
58. Der Vertreter des **Cefic** und die Vertreterin Deutschlands schlagen vor, diese Bemerkungen in einer Sitzung unter Teilnahme der Technischen Universität Berlin, die die Risikobewertung in Auftrag von BASF durchgeführt hat, und des DZSF zu diskutieren. Diejenigen Delegationen, die noch weitere Bemerkungen zu den informellen Dokumenten INF.10 und INF.14 haben, werden gebeten, diese der Vertreterin Deutschlands zuzuleiten.
59. Der Vertreter der UIP weist darauf hin, dass für den Absatz 6.8.2.1.2 noch eine Regelung für besonders große Tankcontainer vorgesehen werden müsste. Bei den von BASF durchgeführten Versuchen seien bei gebremsten Ablaufbergen Beschleunigungen von bis zu 3 g gemessen worden.

### Beendigung der Tagung

60. Auf Nachfrage des Vertreters der Europäischen Kommission erklärt das Sekretariat, dass es bis Mitte April 2022 eine konsolidierte Fassung der für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2023 vorgesehenen Texte vorlegen werde. Dieses Dokument werde wie gewöhnlich auch letzte Entscheidungen der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (Bern, 14 bis 18. März 2022) enthalten, die von der Ständigen Arbeitsgruppe im Mai 2022 noch vorgeprüft werden müssten, bevor der RID-Fachausschuss alle Änderungen abschließend genehmigt. Das Sekretariat werde versuchen, den Bericht über diese Tagung bis zur Sitzung der EU-Expertengruppe für die Beförderung gefährlicher Güter am 17. Dezember 2021 fertigzustellen. Dieser Bericht werde in seiner Anlage die bei dieser Tagung angenommenen Texte enthalten. Darüber hinaus würden im Bericht Grundsatzentscheidungen, zu denen noch konkrete Texte ausgearbeitet werden, durch Fettdruck hervorgehoben.

### Dank

61. Die Vorsitzende dankt dem Sekretariat für die gute Vorbereitung der Tagung, die durch die verspätete Unterbreitung zahlreicher Dokumente erschwert worden sei. 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.
62. Der stellvertretende Vorsitzende dankt der Vorsitzenden für ihre trotz der schwierigen Begleitumstände souveränen Tagungsleitung. Er macht darauf aufmerksam, dass eine verspätete Unterbreitung von Dokumenten dazu führe, dass bei der Diskussion in der Tagung **auch zum Nachteil der Antragsteller selbst** nur wenig Fortschritte erzielt werden könnten.

### Nächste Tagung

63. Die 14. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird am 23. und 24. Mai 2022 stattfinden. Im Anschluss daran wird am 25. Mai 2022 die 56. Tagung des RID-Fachausschusses stattfinden. Frist für die Unterbreitung von Dokumenten für beide Tagungen ist der **8. April 2022**.

---

**Von der 13. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses  
angenommene Texte**

**A. Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2021/5 mit folgenden Änderungen angenommen:**

**Kapitel 1.1**

**1.1.4.7** In der Bemerkung "5.4.1.1.23" ändern in:

"5.4.1.1.24".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

**Kapitel 1.2**

**1.2.1** [Die Änderung zur Begriffsbestimmung von "Druckgefäß" in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

[Die Änderung zur Begriffsbestimmung von "Umformte Flasche" in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Die Änderungen zu folgenden Begriffsbestimmungen streichen:

- "Flüssiggas",
- "Für die Instandhaltung zuständige Stelle",
- "Gascontainer mit mehreren Elementen",
- "Kritikalitätssicherheitskennzahl",
- "Nettoexplosivstoffmasse",
- "Temperatur der selbstbeschleunigenden Polymerisation",
- "Temperatur der selbstbeschleunigenden Zersetzung",
- "Transportkennzahl",
- "Verdichtetes Erdgas",
- "Verflüssigtes Erdgas".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

**1.2.3** Die Definition der Abkürzung "**CGA**" erhält folgenden Wortlaut:

"**CGA**: Compressed Gas Association (Verband für verdichtete Gase), 8484 Westpark Drive, Suite 220, McLean, Virginia 22102, Vereinigte Staaten von Amerika, www.cga-net.com."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

**Kapitel 1.6**

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

**1.6.3.54** Am Anfang streichen:

"und die gegenseitige Anerkennung".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.4 in der geänderten Fassung]

**1.6.4.55** Die Änderungsanweisung erhält folgenden Wortlaut:

**"1.6.4.55** Nach "des Unterabschnitts 6.9.6.1" einen Verweis auf eine Fußnote mit folgendem Wortlaut aufzunehmen:

"\*) Fassung des vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2022 geltenden RID."

## **Kapitel 1.8**

**1.8.7.1.2** [Die Änderung zu Absatz a) in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

**1.8.7.5.3** Am Ende des Textes einen Verweis auf folgende Fußnote aufnehmen:

"\*) In einem solchen Fall muss die zuständige Behörde auch die nationale Sicherheitsbehörde (NSB) des betreffenden RID-Vertragsstaates, der auch ein Mitgliedstaat der Europäischen Union ist, informieren, mit dem Ziel, die Folgemaßnahmen zu bewerten, die von der NSB 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, muss 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."

**1.8.7.8.1** [Die Änderung zu Absatz c) in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

**1.8.7.8.2** [Die Änderung zu Absatz c) in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

## **Kapitel 3.2**

**3.2.1** Die Änderungsanweisung zur Erläuterung der Spalte (12) erhält folgenden Wortlaut:

**"3.2.1** In der Erläuterung zu Spalte (12) erhält der letzte Unterabsatz vor der Bemerkung folgenden Wortlaut:

"Für Saug-Druck-Tanks für Abfälle siehe Abschnitt 4.5.1 und Kapitel 6.10."

## Kapitel 4.3

4.3.3.3.2 Die Änderungsanweisung erhält folgenden Wortlaut:

"4.3.3.3.2 erhält folgenden Wortlaut:

"4.3.3.3.2 (gestrichen)".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/3]

## Kapitel 4.4

Die Änderungsanweisungen wie folgt ersetzen:

"Kapitel 4.4 erhält folgenden Wortlaut:

"Kapitel 4.4 (gestrichen)".

## Kapitel 5.4

5.4.1.1 In der Änderungsanweisung folgende Änderungen vornehmen:

- "5.4.1.1.22" ändern in:

"5.4.1.1.23".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

- "5.4.1.1.23" ändern in:

"5.4.1.1.24".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

## Kapitel 6.2

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

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

6.2.4.1 Bei den Änderungsanweisungen zur Tabelle unter "**für die Auslegung und den Bau von Druckgefäßen und Druckgefäßkörpern**" die eckigen Klammern streichen.

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

## Kapitel 6.7

Die Änderungsanweisung zur Bem. 1 nach der Überschrift erhält folgenden Wortlaut:

"In der Bem. 1 (bisherige Bem.) nach der Kapitelüberschrift streichen:

"für Tankcontainer aus faserverstärkten Kunststoffen siehe Kapitel 6.9;".

## Kapitel 6.8

Die Änderungsanweisung zur Bem. 1 nach der Überschrift erhält folgenden Wortlaut:

"In der Bem. 1 (bisherige Bem.) nach der Kapitelüberschrift "für Tankcontainer aus faserverstärkten Kunststoffen siehe Kapitel 6.9;" ändern in:

"für ortsbewegliche Tanks mit Tankkörpern aus faserverstärkten Kunststoffen (FVK) siehe Kapitel 6.9;"."

**6.8.2.2.1** Die eckigen Klammern streichen.

**6.8.2.2.4** Die Änderungsanweisung erhält folgenden Wortlaut:

**"6.8.2.2.4** [Die Änderung zur linken Spalte in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Nach dem ersten Satz, in der rechten Spalte einfügen:

"[Diese Öffnungen sind bei [besonders großen Tankcontainern], die zur Beförderung von Stoffen in flüssigem Zustand bestimmt sind und die nicht durch Trenn- oder Schwallwände in Abschnitte mit einem Fassungsraum von höchstens 7 500 Liter unterteilt sind, mit Verschlüssen zu versehen, die für einen Prüfdruck von mindestens 0,4 MPa (4 bar) ausgelegt sind. Klappbare Domdeckel sind für solche Tankcontainer mit einem Prüfdruck von mehr als 0,6 MPa (6 bar) nicht zugelassen.]"

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.11]

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

**6.8.3.2.9** Die Änderungsanweisung erhält folgenden Wortlaut:

**"6.8.3.2.9** erhält folgenden Wortlaut:

**"6.8.3.2.9** Tanks für verdichtete, verflüssigte oder gelöste Gase dürfen mit federbelasteten Sicherheitsventilen versehen sein.

Tanks für entzündbare verflüssigte Gase müssen mit Sicherheitsventilen ausgerüstet sein. Tanks für verdichtete Gase, nicht entzündbare verflüssigte Gase oder gelöste Gase dürfen mit federbelasteten Sicherheitsventilen versehen sein.

Sicherheitsventile müssen, sofern sie angebracht sind, den Vorschriften der Absätze 6.8.3.2.9.1 bis 6.8.3.2.9.5 entsprechen.

**6.8.3.2.9.1** Sicherheitsventile müssen in der Lage sein, sich bei einem Druck zwischen dem 0,9- und dem 1,0-fachen Prüfdruck des Tanks, an dem sie angebracht sind, selbsttätig zu öffnen. Bei den Ventilen muss es sich um eine Bauart handeln, die dynamischen Kräften, einschließlich Flüssigkeitsschwall, standhält. Die Verwendung von gewichtsbelasteten Ventilen (Schwerkraft oder Gegengewicht) ist untersagt. Die erforderliche



Abblasmenge der Sicherheitsventile ist nach der Formel in Absatz 6.7.3.8.1 zu berechnen und das Sicherheitsventil muss mindestens den Vorschriften des Unterabschnitts 6.7.3.9 entsprechen.

**Bem.** Für die Anwendung dieses Absatzes ist der in Absatz 6.7.3.8.1 angegebene Wert «120 % des höchstzulässigen Betriebsdrucks» durch das 0,9-fache des Prüfdrucks des Tanks zu ersetzen.

Sicherheitsventile müssen so ausgelegt oder geschützt sein, dass das Eindringen von Wasser oder einem anderen Fremdstoff, das/der ihre ordnungsgemäße Funktion beeinträchtigen kann, verhindert wird. Der Schutz darf die Leistungsfähigkeit des Ventils nicht beeinträchtigen.

**6.8.3.2.9.2** Wenn Tanks, die luftdicht verschlossen sein müssen, mit Sicherheitsventilen ausgerüstet sind, muss diesen eine Berstscheibe vorgeschaltet und folgende Bedingungen erfüllt sein:

- a) der Mindestberstdruck bei 20 °C, einschließlich Toleranzen, muss mindestens dem 1,0-fachen Prüfdruck entsprechen,
- b) der höchste Berstdruck bei 20 °C, einschließlich Toleranzen, muss dem 1,1-fachen Prüfdruck entsprechen und
- c) die Berstscheibe darf die geforderte Abblasmenge oder die ordnungsgemäße Funktion des Sicherheitsventils nicht vermindern.

Zwischen der Berstscheibe und dem Sicherheitsventil ist ein Druckmesser oder eine andere geeignete Anzeigeeinrichtung vorzusehen, um die Feststellung von Brüchen, Perforationen oder Undichtheiten der Scheibe zu ermöglichen.

**6.8.3.2.9.3** Sicherheitsventile müssen direkt mit dem Tankkörper oder dem Auslass der Berstscheibe verbunden sein.

**6.8.3.2.9.4** Jede Einlassöffnung der Sicherheitsventile muss im Scheitel des Tankkörpers so nahe wie möglich an der Querachse des Tankkörpers angeordnet sein. Alle Einlassöffnungen der Sicherheitsventile müssen sich bei maximalen Füllungsbedingungen in der Dampfphase des Tankkörpers befinden; die Einrichtungen sind so anzuordnen, dass der Dampf ungehindert entweichen kann. Bei entzündbaren verflüssigten Gasen muss der entweichende Dampf so vom Tankkörper abgeleitet werden, dass er nicht auf den Tankkörper einwirken kann. Schutzeinrichtungen, die die Strömung des Dampfes umleiten, sind zugelassen, vorausgesetzt, die geforderte Abblasmenge der Sicherheitsventile wird dadurch nicht vermindert.

**6.8.3.2.9.5** Es müssen Vorkehrungen getroffen werden, um die Sicherheitsventile vor Beschädigungen zu schützen, die durch das Umkippen des Tanks oder das Auftreffen auf oben liegende Hindernisse verursacht werden. Sicherheitsventile dürfen nach Möglichkeit nicht über das Profil des Tankkörpers hinausragen.""

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/4]

## Kapitel 6.9

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

**6.9.2.1** In der Begriffsbestimmung von "Glasübergangstemperatur" "(T<sub>g</sub>)" ändern in:  
"(T<sub>g</sub>)".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

**6.9.2.7.1.2** In Absatz h) "T<sub>g</sub>" ändern in:

"T<sub>g</sub>" (zweimal).

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

## **Kapitel 6.10**

Die Änderungsanweisung zur Bem. 1 nach der Überschrift erhält folgenden Wortlaut:

"In der Bem. 1 nach der Kapitelüberschrift "für Tankcontainer aus faserverstärkten Kunststoffen siehe Kapitel 6.9" ändern in:

"für ortsbeweglichen Tanks mit Tankkörpern aus faserverstärkten Kunststoffen (FVK) siehe Kapitel 6.9".

**7.2.4** Vor dem Text der Sondervorschrift "W 15" folgenden Text einfügen:

"Eine neue Sondervorschrift **W 15** mit folgendem Wortlaut hinzufügen:".

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

## **B. Zusätzliche Änderungen**

### **Kapitel 1.1**

**1.1.4.5.2** In Fußnote 3 "[www.otif.org](http://www.otif.org)" ändern in:

"[http://otif.org/de/?page\\_id=176](http://otif.org/de/?page_id=176)".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

### **Kapitel 1.4**

**1.4.3.3** In der Bem. "[www.otif.org](http://www.otif.org)" ändern in:

"[http://otif.org/de/?page\\_id=1103](http://otif.org/de/?page_id=1103)".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

**1.4.3.7.1** In der Bem. "[www.otif.org](http://www.otif.org)" ändern in:

"[http://otif.org/de/?page\\_id=1103](http://otif.org/de/?page_id=1103)".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

## Kapitel 1.5

1.5.1.1 In der Fußnote 18 "[www.otif.org](http://www.otif.org)" ändern in:

"[http://otif.org/de/?page\\_id=176](http://otif.org/de/?page_id=176)".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

## Kapitel 1.6

1.6.1.1 "30. Juni 2021" ändern in:

"30. Juni 2023".

"31. Dezember 2020" ändern in:

"31. Dezember 2022".

In der Fußnote 19 "1. Januar 2019" ändern in:

"1. Januar 2021".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

1.6.3 Folgende neue Übergangsvorschriften einfügen:

"1.6.3.57 Kesselwagen, die vor dem 1. Januar 2024 gemäß den bis zum 31. Dezember 2022 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2023 geltenden Vorschriften für die Ausrüstung mit Sicherheitsventilen gemäß Absatz 6.8.3.2.9 entsprechen, dürfen weiterverwendet werden.

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/4 in der geänderten Fassung]

1.6.3.58 Verfahren der zuständigen Behörden für die Zulassung von Sachverständigen, die Durchführung von Prüfungen an Kesselwagen und die gegenseitige Anerkennung solcher Prüfungen, die den bis zum 31. Dezember 2022 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.8.2.4.6, nicht jedoch den ab 1. Januar 2023 geltenden Vorschriften des Abschnitts 1.8.6 entsprechen, dürfen bis zum 31. Dezember 2032 weiter angewendet werden.

**Bem.** Während dieses Zeitraums veröffentlicht das Sekretariat der OTIF getrennt von dem ab 1. Januar 2023 geltenden Verzeichnis gemäß Absatz 1.8.6.2.4 weiterhin eine Liste **der für die Durchführung von Prüfungen an Tanks von Kesselwagen anerkannten Sachverständigen** gemäß den bis zum 31. Dezember 2022 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.8.2.4.6."

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.4 in der geänderten Fassung]

## Kapitel 1.8

1.8.5.4 Auf der Seite 3 des "Musters des Berichts über Ereignisse bei der Beförderung gefährlicher Güter" in der Zelle für die Fußnote 3) am Ende eine neue Eintragung mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

"17 MEMU".

[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/GTP/2021/2]

## **Kapitel 1.9**

**1.9.3** In der Fußnote 24 "[www.otif.org](http://www.otif.org)" ändern in:

"[http://otif.org/de/?page\\_id=1103](http://otif.org/de/?page_id=1103)".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

## **Kapitel 2.2**

**2.2.7.2.3.4.2** Im vorletzten Satz "Absatz 2.2.7.2.3.1.4" ändern in:

"Absatz 2.2.7.2.3.4.3".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

## **Kapitel 3.2**

**3.2.1** In der Erläuterung zu Spalte 10 folgenden neuen dritten Unterabsatz einfügen:

"Für ortsbewegliche Tanks mit Tankkörpern aus faserverstärkten Kunststoffen (FVK) siehe Kapitel 6.9."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

## **Kapitel 4.2**

In der Bem. 1 nach der Überschrift streichen:

"für Tankcontainer aus faserverstärkten Kunststoffen siehe Kapitel 4.4;".

## **Kapitel 4.3**

In der Bem. nach der Überschrift streichen:

"für Tankcontainer aus faserverstärkten Kunststoffen siehe Kapitel 4.4;".

### **4.3.3.4.1**

In Absatz a), im zweiten Unterabsatz "ob an beiden Längsseiten des Wagens die richtigen Klapptafeln sichtbar" ändern in:

"ob bei der Verwendung von Klapptafeln an beiden Längsseiten des Wagens die richtigen Tafeln sichtbar sind".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.3 **in der geänderten Fassung**]

## **Kapitel 4.5**

In der Bem. nach der Überschrift streichen:

"; für Tankcontainer aus faserverstärkten Kunststoffen siehe Kapitel 4.4".

## **Kapitel 5.4**

**5.4.1.1.12** "1. JANUAR 2021" ändern in:

"1. JANUAR 2023".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

**5.4.1.1** Einen neuen Absatz **5.4.1.1.22** mit folgendem Wortlaut einfügen:

**"5.4.1.1.22** (bleibt offen)".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

## **Kapitel 6.2**

**6.2.4.1** Der Text vor der Tabelle erhält folgenden Wortlaut:

### **"Auslegung, Bau und erstmalige Prüfung**

Seit dem 1. Januar 2009 ist die Anwendung in Bezug genomener Normen rechtsverbindlich. Ausnahmen sind in Abschnitt 6.2.5 aufgeführt.

Baumusterzulassungen müssen in Übereinstimmung mit Abschnitt 1.8.7 ausgestellt werden. Für die Ausstellung einer Baumusterzulassungsbescheinigung muss aus der nachstehenden Tabelle eine Norm, die gemäß der Angabe in Spalte (4) anwendbar ist, ausgewählt werden. Wenn mehrere Normen angewendet werden können, ist nur eine dieser Normen auszuwählen.

In der Spalte (3) sind die Absätze des Kapitels 6.2 angegeben, mit denen die Norm übereinstimmt.

In der Spalte (5) ist der späteste Zeitpunkt angegeben, zu dem bestehende Baumusterzulassungen gemäß Absatz 1.8.7.2.2.2 zurückgezogen werden müssen; wenn kein Datum angegeben ist, bleibt die Baumusterzulassung bis zu ihrem Ablauf gültig.

Die Normen müssen in Übereinstimmung mit Abschnitt 1.1.5 angewendet werden. Sie müssen in ihrer Gesamtheit angewendet werden, sofern in der nachstehenden Tabelle nichts anderes angegeben ist.

Der Anwendungsbereich jeder Norm ist in der Anwendungsbestimmung der Norm definiert, sofern in der nachstehenden Tabelle nichts anderes festgelegt ist."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

Die Überschrift der Spalte (3) der Tabelle erhält folgenden Wortlaut:

"Vorschriften, mit denen die Norm übereinstimmt".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

**6.2.4.2** Der vierte Unterabsatz (beginnend mit "Wenn mehrere Normen ...") erhält folgenden Wortlaut:

"Die Normen müssen in ihrer Gesamtheit angewendet werden, sofern in der nachstehenden Tabelle nichts anderes angegeben ist. Wenn mehrere Normen für die Anwendung derselben Vorschriften in Bezug genommen sind, ist nur eine dieser Normen anzuwenden."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

## Kapitel 6.5

6.5.5.1.6 In Absatz (a) am Ende hinzufügen:

"C = Fassungsraum in Liter;".

## Kapitel 6.8

6.8.2.6.1 Der Text vor der Tabelle erhält folgenden Wortlaut:

### "Auslegung und Bau

Seit dem 1. Januar 2009 ist die Anwendung in Bezug genommener Normen rechtsverbindlich. Ausnahmen sind in den Unterabschnitten 6.8.2.7 und 6.8.3.7 aufgeführt.

Baumusterzulassungen müssen in Übereinstimmung mit Abschnitt 1.8.7 und Unterabschnitt 6.8.2.3 ausgestellt werden. Für die Ausstellung einer Baumusterzulassungsbescheinigung muss aus der nachstehenden Tabelle eine Norm, die gemäß der Angabe in Spalte (4) anwendbar ist, ausgewählt werden. Wenn mehrere Normen angewendet werden können, ist nur eine dieser Normen auszuwählen.

In der Spalte (3) sind die Absätze des Kapitels 6.8 angegeben, mit denen die Norm übereinstimmt.

In der Spalte (5) ist der späteste Zeitpunkt angegeben, zu dem bestehende Baumusterzulassungen gemäß Absatz 1.8.7.2.2.2 zurückgezogen werden müssen; wenn kein Datum angegeben ist, bleibt die Baumusterzulassung bis zu ihrem Ablauf gültig.

Die Normen müssen in Übereinstimmung mit Abschnitt 1.1.5 angewendet werden. Sie müssen in ihrer Gesamtheit angewendet werden, sofern in der nachstehenden Tabelle nichts anderes angegeben ist.

Der Anwendungsbereich jeder Norm ist in der Anwendungsbestimmung der Norm definiert, sofern in der nachstehenden Tabelle nichts anderes festgelegt ist."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

Die Überschrift der Spalte (3) der Tabelle erhält folgenden Wortlaut:

"Vorschriften, mit denen die Norm übereinstimmt".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

In der Tabelle, unter "**für die Auslegung und den Bau von Tanks**", bei der Norm EN 13094:2015", in der Bem. in der zweiten Spalte "[www.otif.org](http://www.otif.org)" ändern in:

"([http://otif.org/de/?page\\_id=1103](http://otif.org/de/?page_id=1103))".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

**6.8.2.6.2** Der Text vor der Tabelle erhält folgenden Wortlaut:

**"Prüfung**

Die Anwendung einer in Bezug genommenen Norm ist rechtsverbindlich.

Für die Prüfung von Tanks muss aus der nachstehenden Tabelle eine Norm, die gemäß der Angabe in Spalte (4) anwendbar ist, ausgewählt werden.

In der Spalte (3) sind die Absätze des Kapitels 6.8 angegeben, mit denen die Norm übereinstimmt.

Die Normen müssen in Übereinstimmung mit Abschnitt 1.1.5 angewendet werden.

Der Anwendungsbereich jeder Norm ist in der Anwendungsbestimmung der Norm definiert, sofern in der nachstehenden Tabelle nichts anderes festgelegt ist."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

In der Tabelle folgende Änderungen vornehmen:

- Die Überschrift der Spalte (3) erhält folgenden Wortlaut:

"Vorschriften, mit denen die Norm übereinstimmt".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

- Die Zeile für die Norm "EN 12972:2007" streichen.

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.9 der 110. Tagung der WP.15]

- In der Zeile für die Norm "EN 12972:2018", in der Spalte (4) "ab dem 1. Juli 2021 verpflichtend" ändern in:

"bis auf Weiteres".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.9 der 110. Tagung der WP.15]

**6.8.3.5.7** **In der linken Spalte** "bei Tanks für wechselweise Verwendung ist mit der Lastgrenze die offizielle Benennung für die Beförderung des jeweils beförderten Gases auf derselben Klapptafel anzugeben. Die Klapptafeln müssen so ausgelegt sein und gesichert werden können," ändern in:

"bei Tanks für wechselweise Verwendung ist bei der Verwendung von Klapptafeln mit der Lastgrenze die offizielle Benennung des jeweils beförderten Gases auf derselben Klapptafel anzugeben. Sofern solche Tafeln verwendet werden, müssen diese so ausgelegt sein und gesichert werden können,".

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.3 **in der geänderten Fassung**]

**6.8.3.6** Der Text nach der Bemerkung erhält folgenden Wortlaut:

"Seit dem 1. Januar 2009 ist die Anwendung in Bezug genomener Normen rechtsverbindlich. Ausnahmen sind in Unterabschnitt 6.8.3.7 aufgeführt.

Baumusterzulassungen müssen in Übereinstimmung mit Abschnitt 1.8.7 und Unterabschnitt 6.8.2.3 ausgestellt werden. Für die Ausstellung einer Baumusterzulassungsbescheinigung muss aus der nachstehenden Tabelle eine Norm, die gemäß der Angabe in Spalte (4) anwendbar ist, ausgewählt werden. Wenn mehrere Normen angewendet werden können, ist nur eine dieser Normen auszuwählen.

In der Spalte (3) sind die Absätze des Kapitels 6.8 angegeben, mit denen die Norm übereinstimmt.

In der Spalte (5) ist der späteste Zeitpunkt angegeben, zu dem bestehende Baumusterzulassungen gemäß Absatz 1.8.7.2.2.2 zurückgezogen werden müssen; wenn kein Datum angegeben ist, bleibt die Baumusterzulassung bis zu ihrem Ablauf gültig.

Die Normen müssen in Übereinstimmung mit Abschnitt 1.1.5 angewendet werden. Sie müssen in ihrer Gesamtheit angewendet werden, sofern in der nachstehenden Tabelle nichts anderes angegeben ist.

Der Anwendungsbereich jeder Norm ist in der Anwendungsbestimmung der Norm definiert, sofern in der nachstehenden Tabelle nichts anderes festgelegt ist."

Die Überschrift der Spalte (3) der Tabelle erhält folgenden Wortlaut:

"Vorschriften, mit denen die Norm übereinstimmt".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2021/6]

## **Kapitel 7.4**

**7.4** Im zweiten Satz streichen:

", 4.4".



**Anlage II**

**Liste des participants**  
**Teilnehmerliste**  
**List of participants**

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

**Afghanistan**

Mr Abdul Alim **Ghairat**

**Allemagne/Deutschland/Germany**

Ms Gudula **Schwan**  
Ms Linda **Rathje-Unger**  
Mr Frank **Jochems**  
Mr Philipp **Unger**  
Mr Jonathan **Günther**  
Ms Zaki **Kebdani**

**Autriche/Österreich/Austria**

Mr Othmar **Krammer**

**Belgique/Belgien/Belgium**

Ms Caroline **Bailleux**

**Croatie/Kroatien/Croatia**

Mr Mario **Pavić**

**Danemark/Dänemark/Denmark**

Ms Bolette **Daugaard**

**Espagne/Espanien/Spain**

Mr Luis **del Prado Arévalo**  
Ms Francisca **Rodríguez Guzmán**  
Ms Ana **Rodríguez Gallego**  
Mr Jaime **Fraile Torrecilla**

**Finlande/Finnland/Finland**

Mr Jouni **Karhunen**

**France/Frankreich/France**

Mr Michel **Korhel**  
Ms Ariane **Roumier**

**Italie/Italien/Italy**

Ms Mariella **di Febbo**  
Mr Benedetto **Legittimo**  
Mr Salvatore **Ullo**  
Mr Mattia **Madrigale**  
Mr Andrea Giuseppe **Ercole**

**Lettonie/Lettland/Latvia**

Mr Dainis **Lācis**  
Mr Juris **Pakalns**  
Ms Lubova **Marigina**  
Ms Gunta **Priedniece**

**Lituanie/Litauen/Lithuania**

Ms Liubove Meile **Vanceviciene**

**Luxembourg/Luxemburg/Luxembourg**

Mr Iliass **Zerktouni**

**Pays-Bas/Niederlande/Netherlands**

Mr Arjan **Walsweer**  
Ms Sam **van de Snepscheut**  
Mr Mark **Van de Ven**

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

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

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

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

**Slovaquie/Slowakei/Slovakia**

Ms Olga **Dmitrieva**

**Suède/Schweden/Sweden**

Mr Joakim **Agås**

**Suisse/Schweiz/Switzerland**

Ms Valérie **Blanchard**

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

**Russie/Russland/Russia**

Mr Ivan **Khilov**

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

**Union européenne/Europäische Union/European Union**

Commission européenne/Europäische Kommission/European Commission

Mr Roberto **Ferravante**

Mr Mircea **Ionescu**

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

Mr Emmanuel **Ruffin**

Ms Nathalie **Duquenne**

Mr Simon **dAlbertanson**

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

Ms Jelena **Agamalova**

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

**Cefic**

Mr Jörg **Roth** (VCI)

Mr Marc Frederic **Schroeder** (BASF)

Mr Gerhard **Bruss** (BASF)

**UIC**

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

**UIP**

Mr Rainer **Kogelheide**  
Mr Oliver **Behrens**  
Mr Philippe **Laluc**

**UIRR**

Mr Ullrich **Lück**

**UNIFE**

Mr Tomasz **Szmidt**

**V. Secrétariat/Sekretariat/Secretariat**

Mr Wolfgang **Küpper**  
Mr Jochen **Conrad**  
Ms Katarina **Burkhard**

**VI. Interprètes/Dolmetscher/Interpreters**

Ms Viviane **Vaucher**  
Ms Regina **Reuschle**  
Mr Werner **Küpper**  
Ms Joana **Meenken**  
Ms Laura **Keller**  
Mr David **Ashman**  
Ms Irina **Peremota**  
Ms Helena **Gizeleza**

---