



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

OTIF/RID/CE/GTP/2023-A

27. Dezember 2023

Original: Deutsch

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

**Schlussbericht der 16. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des
RID-Fachausschusses
(London, 20. bis 23. November 2023)**

INHALTSVERZEICHNIS

	Absätze	Seite
TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung	1	3
TOP 2: Anwesenheit	2 – 4	3
TOP 3: Harmonisierung mit der 23. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter	5 – 24	3
TOP 4: Interpretation des RID	25	6
TOP 5: Änderungsanträge zum RID	26 – 41	6
A. Offene Fragen	26	6
B. Neue Anträge	27 – 41	6
TOP 6: Empfehlungen der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen	42 – 45	8
TOP 7: Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS	46	9
TOP 8: Informationen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA)	47	9
TOP 9: Verschiedenes	48 – 61	9
Anlage I: Von der 16. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2025 angenommene Texte		
Anlage II: Von der 16. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2027 angenommene Texte		
Anlage III: Von der 16. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses vorgenommene Auslegung, die auf der Website der OTIF veröffentlicht wird		
Anlage IV: Liste der Teilnehmerinnen und Teilnehmer		

TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung

Dokument: [RID-23009-CE-GTP16](#) (Sekretariat)

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

1. Die im Einladungsschreiben RID-23009-CE-GTP16 vom 18. September 2023 enthaltene vorläufige Tagesordnung und das im informellen Dokument INF.1 wiedergegebene Dokumentenverzeichnis werden angenommen.

TOP 2: Anwesenheit

2. Folgende RID-Vertragsstaaten nehmen an den Arbeiten der 16. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe teil (siehe auch Anlage IV):

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

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

Folgende nichtstaatliche internationale Organisationen sind vertreten: Europäischer Rat der chemischen Industrie (Cefic), Europäische Föderation der Entsorgungswirtschaft (FEAD), Internationaler Eisenbahnverband (UIC), Internationale Union der Güterwagen-Halter (UIP) und Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR).

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

Begrüßung

4. Die Tagung wird mit einer Videobotschaft des Staatssekretärs für Eisenbahn des Vereinigten Königreichs, Huw Merriman, eröffnet.

TOP 3: Harmonisierung mit der 23. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter

Von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung in den Jahren 2022 und 2023 und von der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses im November 2022 angenommene konsolidierte Texte

Dokument: [OTIF/RID/CE/GTP/2023/10](#) (Sekretariat)

5. In einem ersten Schritt wird das vom Sekretariat vorbereitete Dokument 2023/10 mit den von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2022 und 2023 und von der Ständigen Arbeitsgruppe im November 2022 angenommenen Texten verabschiedet. Bei der Prüfung werden verschiedene Fehler korrigiert (siehe Anlage I).

113. und 114. Tagung der WP.15 (Genf, 15. bis 17. Mai 2023 und 6. bis 10. November 2023)

Dokumente: [OTIF/RID/CE/GTP/2023/2](#) (Sekretariat)
[OTIF/RID/CE/GTP/2023/11](#) (Sekretariat)

6. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt die Dokumente 2023/2 und 2023/11 des Sekretariats zur Kenntnis, in denen die wichtigsten Diskussionen der letzten beiden Tagungen der WP.15 wiedergegeben sind, die auch für die Ständige Arbeitsgruppe von Interesse sein könnten.
7. Die Ständige Arbeitsgruppe übernimmt die in der Anlage I zum Dokument 2023/11 enthaltenen Entscheidungen der WP.15 auch für das RID (siehe Anlage I). Die in der Anlage I zum Dokument 2023/2 enthaltenen Entscheidungen waren bereits im Dokument 2023/10 berücksichtigt worden, wobei die Streichung der eckigen Klammern bei der Änderung zu Unterabschnitt 5.4.0.1 durch eine Entscheidung der Gemeinsamen Tagung im September 2023 überholt wurde.
8. In Bezug auf die Entscheidung der WP.15 zur Unterbreitung von informellen Dokumenten stellt das Sekretariat die Frage, ob in der Geschäftsordnung des RID-Fachausschusses ähnliche Bestimmungen aufgenommen werden sollten. Bei dieser Gelegenheit könnten andere veraltete Bestimmungen in der Geschäftsordnung (z. B. Versand von Dokumenten auf dem Postweg) ebenfalls angepasst werden.
9. Die Ständige Arbeitsgruppe bittet das Sekretariat, der nächsten Sitzung der Ständigen Arbeitsgruppe einen ersten Entwurf für eine aktualisierte Geschäftsordnung vorzulegen. In Bezug auf Anpassungen der Regeln für die Unterbreitung von informellen Dokumenten ist die Vorsitzende der Meinung, dass angesichts der wenigen Sitzungen der Ständigen Arbeitsgruppe eine größtmögliche Flexibilität beibehalten werden sollte.

Aufnahme von Vorschriften zur Beförderung von geschmolzenem Aluminium der UN-Nummer 3257

Dokumente: [OTIF/RID/CE/GTP/2023/5](#) (Deutschland/Sekretariat)
[OTIF/RID/CE/GTP/2023/11](#) (Sekretariat)

10. In dem von Deutschland und dem Sekretariat vorbereiteten Dokument 2023/5 wird vorgeschlagen, die von einer informellen Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung ausgearbeiteten Vorschriften für die Beförderung von geschmolzenem Aluminium auch für das RID zu übernehmen. Damit sollen unterschiedliche nationale Bedingungen durch einheitliche internationale Mindestanforderungen ersetzt werden.
11. Die Vertreterin der Schweiz weist darauf hin, dass die in Absatz 7 b) der Sondervorschrift AP 11 ADR enthaltene Bestimmung, wonach die Tiegel auf den Fahrzeugen so ausgerichtet sein müssen, dass die Öffnungen für das Entleeren in oder gegen die Fahrtrichtung angeordnet sind, auch in das RID übernommen werden sollte.
12. Verschiedene Vertreter weisen darauf hin, dass in ihren Ländern keine Eisenbahnbeförderungen von geschmolzenem Aluminium durchgeführt würden.
13. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt schließlich das Dokument 2023/5 mit verschiedenen Änderungen an (siehe Anlage I). Die Bestimmung des Absatzes 7 b) der Sondervorschrift AP 11 ADR wird für das RID an das Ende des Absatzes 6 verschoben, weil es sich eher um eine betriebliche Bestimmung handelt. Die von der 114. Tagung der WP.15 für die englische Fassung angenommenen Korrekturen (siehe Dokument 2023/11) werden auf Antrag des Vertreters des Vereinigten Königreichs geändert. Das Sekretariat wird gebeten, diese Änderung an das Sekretariat der UNECE zurückzumelden.

14. Wegen des Aushärtens des geschmolzenen Aluminiums bei einer Überschreitung der vorgesehenen Beförderungsdauer sollte nach Meinung der Vertreterin Frankreichs in die **Vorschriften eine** Bestimmung aufgenommen werden, dass zwischen dem Absender und dem Empfänger vor Beginn der Beförderung Vereinbarungen über die Beförderungsdauer getroffen werden. Da aber das Abkühlen des geschmolzenen Aluminiums kein sicherheitsrelevantes Problem darstelle, ist der Vertreter Österreichs der Meinung, dass eine entsprechende Vereinbarung Sache der betroffenen Beteiligten sei und nicht im RID/ADR geregelt werden müsse. Delegationen, die eine solche Vereinbarung dennoch als nützlich erachten, werden gebeten, der Gemeinsamen Tagung einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Identifizierung des Wagens und gegebenenfalls des Großcontainers, Tankcontainers oder ortsbeweglichen Tanks im Beförderungspapier

Dokument: [OTIF/RID/CE/GTP/2023/8](#) (Belgien)

Informelles Dokument: [INF.10](#) (Belgien)

15. Belgien schlägt im Dokument 2023/8 vor, die von der Gemeinsamen Tagung zu Unterabschnitt 5.4.0.2 angenommene Änderung für das RID mit ein paar Anpassungen in den Unterabschnitt 5.4.0.1 zu übernehmen, da die Identifizierung des Wagens, Großcontainers, Tankcontainers oder ortsbeweglichen Tanks auch auf der Grundlage des Beförderungsdokuments in Papierform möglich sein muss.
16. In der Diskussion wird erwähnt, dass der Text insgesamt vereinfacht werden sollte und in der Aufzählung der Beförderungsmittel auch Straßenfahrzeuge erwähnt werden sollten.
17. Da die vorgeschlagene Ergänzung zu Unterabschnitt 5.4.0.1 der aktuellen Praxis im Eisenbahnverkehr entspricht, nimmt die Ständige Arbeitsgruppe den von der Vertreterin Belgiens im informellen Dokument INF.10 überarbeiteten Wortlaut an (siehe Anlage I).

Klarstellung der Rolle des Absenders beim Versand ungereinigter leerer Tankcontainer für die Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase

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

18. In seinem informellen Dokument INF.3 erinnert der Vertreter der UIC an eine Entscheidung der Gemeinsamen Tagung, in Unterabschnitt 4.3.3.6 einen zusätzlichen Absatz h) aufzunehmen, wonach bei ungereinigten leeren Tanks für die Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase der Druck so weit abgesenkt werden muss, dass die Druckentlastungseinrichtungen während der Beförderung nicht ansprechen. Er bittet die Ständige Arbeitsgruppe erneut zu prüfen, ob es Aufgabe des Absenders ist, diese ausreichende Druckabsenkung vorzunehmen.
19. Der Vorsitzende der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung erinnert daran, dass die Tank-Arbeitsgruppe bestätigt habe, dass der Absender für die Druckabsenkung verantwortlich sei. Die Meinungen seien jedoch geteilt gewesen, ob dies in den Vorschriften abgebildet werden müsse. Im Gegensatz zum ursprünglichen Antrag der UIC, den Absender im Einleitungssatz des Unterabschnitts 4.3.3.6 zu erwähnen, regt er an, diese Ergänzung nur in Absatz h) oder allenfalls vor den Absätzen e) bis h), die sich auf die Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase beziehen, vorzunehmen.
20. Die Ständige Arbeitsgruppe unterstützt den Antrag der UIC, die Pflicht der ausreichenden Druckabsenkung dem Absender zuzuordnen. Die Meinungen sind allerdings geteilt, ob diese Präzisierung in Kapitel 1.4 oder in Kapitel 4.3 vorgenommen werden sollte.
21. Der Vertreter der UIC wird gebeten, der nächsten Gemeinsamen Tagung einen entsprechenden Antrag mit mehreren Optionen zu unterbreiten.

22. Der Vertreter Frankreichs weist darauf hin, dass die auf der OTIF-Website veröffentlichten Checklisten für das Befüllen oder Entleeren von Gaskesselwagen bisher keine Hinweise zur Haltezeit enthielten. Er regt an, die Checklisten entsprechend zu ergänzen.

Aktualisierung der NHM-Codes in der Tabelle B des Kapitels 3.2

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

23. Das informelle Dokument INF.6 enthält die NHM-Codes der in der Tabelle B gemäß Dokument 2023/10 neu aufzunehmenden Eintragungen. Darüber hinaus enthält es Korrekturen zu NHM-Codes von bereits bestehenden Eintragungen der Tabelle B.
24. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die in der Tabelle B enthaltenen NHM-Codes lediglich eine Hilfestellung für die Eisenbahnbeförderungsunternehmen und nicht rechtsverbindlich sind, nimmt die Ständige Arbeitsgruppe die vorgeschlagenen Ergänzungen und Korrekturen an (siehe Anlage I).

TOP 4: Interpretation des RID

Anbringen von Großzetteln (Placards) an Wechselaufbauten

Dokument: [OTIF/RID/CE/GTP/2023/1](#) (Sekretariat)

25. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt die vom Sekretariat im Dokument 2023/1 vorbereitete Interpretation, wonach die Vorschriften für das Anbringen von Großzetteln (Placards) auch für Wechselaufbauten (Wechselbehälter) gelten, mit einigen Korrekturen an (siehe Anlage III). Die Ständige Arbeitsgruppe bittet das Sekretariat, diese Interpretation auf der Website der OTIF unter Referenztexte > RID 2023 > Verzeichnis der Auslegungen des RID zu veröffentlichen.

TOP 5: Änderungsanträge zum RID

A. Offene Fragen

26. Zu diesem Tagesordnungspunkt wurde kein Dokument unterbreitet.

B. Neue Anträge

Änderung der Inbezugnahme des UIC-Merkblatts 472 in Absatz 1.4.2.2.7 (Pflicht des Beförderers, den Triebfahrzeugführer über die Position der gefährlichen Güter im Zug zu informieren)

Dokument: [OTIF/RID/CE/GTP/2023/3](#) (UIC)

27. Der Vertreter der UIC stellt seinen im Dokument 2023/3 enthaltenen Antrag vor, in Absatz 1.4.2.2.7 den Verweis auf das UIC-Merkblatt 472 durch einen Verweis auf die *International Railway Solution* IRS 40472, die im September 2022 veröffentlicht wurde, zu ersetzen. Er betont, dass gegenüber dem UIC-Merkblatt 472 in der Wagenliste lediglich die Angabe der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr neu gefordert werde.
28. Auf eine Frage des Vertreters Luxemburgs bestätigt der Vertreter der UIC, dass diese IRS in Übereinstimmung mit der heutigen Praxis der UIC nur in englischer Sprache veröffentlicht werde.
29. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt diese Änderung des Verweises an (siehe Anlage I). Da die IRS 40472 lediglich eine Möglichkeit darstellt, die sich aus Absatz 1.4.2.2.7 ergebenden Pflichten zu erfüllen, sieht die Ständige Arbeitsgruppe kein Problem darin, dass dieses Dokument nur in englischer Sprache zur Verfügung steht. Der Vertreter der UIC wird dennoch gebeten,

sich bei den Eisenbahnunternehmen zu erkundigen, ob sie bereit wären, ihre unterschiedlichen Sprachfassungen dieses Dokumentes zur Verfügung zu stellen.

Kapitel 1.11 – Änderung des Verweises auf die IRS 20201

Dokument: [OTIF/RID/CE/GTP/2023/7](#) (UIC)

Informelles Dokument: [INF.2](#) (UIC)

30. Die Ständige Arbeitsgruppe stimmt auch der Aktualisierung des Verweises auf die ab 1. Juni 2024 geltende *International Railway Solution* IRS 20201 in Kapitel 1.11 zu (siehe Anlage I).
31. Das Sekretariat regt an, das Glossar und das Verzeichnis der Abkürzungen zu überarbeiten, die einige nicht mehr korrekte Angaben enthalten.

Inbezugnahme der IRS 20221 anstelle des UIC-Merkblatts 221 in Abschnitt 3.2.2 RID

Dokument: [OTIF/RID/CE/GTP/2023/9](#) (UIC)

32. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt zur Kenntnis, dass auch das UIC-Merkblatt 221, das die NHM-Codes nach dem Harmonisierten Güterverzeichnis enthält, in eine *International Railway Solution* (IRS 20201) überführt wurde, die seit August 2023 gilt. Die Ständige Arbeitsgruppe stimmt der Änderung des Verweises in Abschnitt 3.2.2 zu (siehe Anlage I).

Veröffentlichung der 3. Ausgabe der IRS 50592

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

33. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt das informelle Dokument INF.4 zur Kenntnis, das Informationen über Änderungen in der künftigen 3. Ausgabe der IRS 50592 (Intermodale Ladeeinheiten für Vertikalumschlag, außer Sattelanhänger, zur Beförderung auf Wagen – Mindestanforderungen) enthält.
34. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt die Aktualisierung der Verweise in Unterabschnitt 6.11.4.1 RID/ADR und Abschnitt 7.1.3 RID/ADR zunächst in eckigen Klammern an, die nach Entscheidung der Gemeinsamen Tagung im März 2024 aufgelöst werden können (siehe Anlage I).

Änderung der Vorschriften für Rangierkennzeichen in Unterabschnitt 5.3.4.1

Dokument: [OTIF/RID/CE/GTP/2023/4](#) (UIC)

35. Der Vertreter der UIC schlägt in seinem Dokument 2023/4 vor, in Unterabschnitt 5.3.4.1 auf die Präzisierung zu verzichten, dass Rangierkennzeichen, die anstelle von Rangierzetteln verwendet werden, unauslöschar sein müssen. Bei der Vorstellung des Dokuments schlägt er auf Anregung des Sekretariats alternativ vor, den Unterabschnitt 5.3.4.1 unverändert zu lassen und in Unterabschnitts 5.3.4.2 neben einem weißen Hintergrund auch einen ausreichend kontrastierenden Hintergrund zuzulassen.
36. Die Ständige Arbeitsgruppe ist sich einig, im Falle von dauerhaften Rangierkennzeichen gemäß Unterabschnitt 5.3.4.1 die Forderung beizubehalten, dass diese unauslöschar sein müssen. Sie ist sich auch einig, dass wie beim Kennzeichen für Beförderung bei erhöhter Temperatur gemäß Abschnitt 5.3.3 kein weißer oder ausreichend kontrastierender Hintergrund gefordert werden sollte. Sie beschließt daher, in Unterabschnitt 5.3.4.2 die Beschreibung des Rangierzettels nach Muster 13 an die Beschreibung des Rangierzettels nach Muster 15 anzupassen, und die Präzisierung "auf weißem Grund" zu streichen (siehe Anlage I).

Überprüfung des orangefarbenen Streifens an Kesselwagen

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

37. Im informellen Dokument INF.8 wird auf ein Problem aufmerksam gemacht, das bei der letzten Sitzung der Gruppe für die administrative Zusammenarbeit (ADCO) im Rahmen der Richtlinie 2010/35/EG (TPED-Richtlinie) festgestellt worden war. Es wurde die Frage gestellt, wer für die Überprüfung des orangefarbenen Streifens zuständig sei.
38. Zunächst wird festgestellt, dass der Abschnitt 6.8.4 e) sowohl Vorschriften für dauerhafte als auch für nicht dauerhafte Kennzeichen enthält. Gemäß Absatz 4.3.4.2.3 muss der orangefarbene Streifen gemäß Sondervorschrift TM 6 nur abgedeckt werden, wenn der Gaskesselwagen für die Beförderung flüssiger Stoffe anderer Klassen verwendet wird. Es wird allgemein davon ausgegangen, dass der orangefarbene Streifen erstmals im Rahmen der Zulassung des Kesselwagens geprüft werden muss. In Bezug auf den Farbton verweist der Abschnitt 5.3.5 auf die Bemerkung zu Absatz 5.3.2.2.1. Darüber hinaus wird festgestellt, dass die Verantwortlichkeit für die richtige Kennzeichnung auf mehrere Beteiligte verteilt ist: der Absender gemäß Absatz 1.4.2.1.1 c), der Beförderer gemäß Absatz 1.4.2.2.1 f), der Befüller gemäß Unterabschnitt 1.4.3.3 h), der Betreiber des Kesselwagens gemäß Unterabschnitt 1.4.3.5 a) und die Prüfstelle im Rahmen der Inbetriebnahmeüberprüfung, der wiederkehrenden Prüfung, der Zwischenprüfung und der außerordentlichen Prüfung gemäß den Unterabschnitten 1.8.7.5 und 1.8.7.6.
39. Der Vertreter der UIP sieht den Betreiber des Kesselwagens und die Prüfstelle in der Pflicht, den ordnungsgemäßen Zustand des orangefarbenen Streifens sicherzustellen. Eine Überprüfung der ausreichenden Intensität der orangenen Farbe vor jedem Befüllen hält er nicht für praktikabel.
40. Die Mehrheit der Delegierten ist der Meinung, dass es sich um eine dauerhafte Kennzeichnung handelt, die im Rahmen der Zwischenprüfung und der wiederkehrenden Prüfung zu überprüfen ist. **Der Standpunkt** der ADCO, dass die Konformität mit der Sondervorschrift TM 6 nicht von den benannten Stellen im Rahmen der erstmaligen, wiederkehrenden, außerordentlichen Prüfungen und Zwischenprüfungen überprüft werden muss, wird daher von der Ständigen Arbeitsgruppe nicht bestätigt. Die Ständige Arbeitsgruppe unterstützt auch die Bemerkung **im Standpunkt** der ADCO nicht, dass die Anwendung der Vorschriften des Teils 5 in der Verantwortung des Eigentümers/Betreibers des Kesselwagens liege. Wie oben dargelegt, sind verschiedene Beteiligte für die Einhaltung der Vorschriften des Teils 5 verantwortlich.
41. Auf einen vom Vertreter der UIP während der Diskussion eingebrachten und vom Vertreter Luxemburgs unterstützten Antrag, auf den orangefarbenen Streifen wie bei Tankfahrzeugen und Tankcontainern zu verzichten, wird nicht eingegangen. Hierfür ist ein gut begründeter offizieller Antrag erforderlich, der ausführlich auf die Auswirkungen auf die Sicherheit eingeht.

TOP 6: Empfehlungen der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen

Dokument: [OTIF/RID/CE/GTP/2023/6](#) (Sekretariat)

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

42. Das durch das informelle Dokument INF.5 ergänzte Dokument 2023/6 enthält Empfehlungen der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen, die fahrzeugtechnischen Anforderungen, die für Wagen zur Beförderung gefährlicher Güter gelten und bisher nur im RID enthalten sind, in die Einheitlichen Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften (ETV) für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU – Anhang

F zum COTIF) bzw. die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union zu überführen und im RID lediglich Schutzziele beizubehalten.

43. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt zur Kenntnis, dass eine gleichzeitige Inkraftsetzung der neuen Vorschriften des RID und der geänderten ETV und TSI zwingend erforderlich ist und dass nach den bisher erhaltenen Rückmeldungen anderer Ausschüsse eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2027 wahrscheinlich ist.
44. Die Ständige Arbeitsgruppe unterstützt die Anregung des Sekretariats, die Sondervorschriften WE 4 und WE 5, die eine freiwillige Ausrüstung von Wagen mit Systemen zur Verhinderung von Entgleisungen oder zur Begrenzung der Folgen bei Entgleisungen vorsehen und aus der bisherigen Bemerkung zu Abschnitt 7.1.1 abgeleitet wurden, allen Eintragungen in der Tabelle A zuzuordnen. Sie nimmt die im Dokument 2023/6 enthaltenen Änderungen in der durch das informelle Dokument INF.5 geänderten Fassung zusammen mit der Anregung des Sekretariats an. Diese Texte werden in eckige Klammern gesetzt und werden der Ständigen Arbeitsgruppe nach Beschlussfassung der übrigen Ausschüsse erneut vorgelegt, um eventuelle Änderungen berücksichtigen zu können.
45. Die Vorsitzende dankt dem Vertreter der ERA im Namen der Ständigen Arbeitsgruppe für die Durchführung der Workshops, die zu diesem Ergebnis geführt haben.

TOP 7: Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS

46. Zu diesem Tagesordnungspunkt wurde kein Dokument unterbreitet.

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

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

47. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt die im informellen Dokument INF.9 der ERA enthaltenen Informationen zur Kenntnis.

TOP 9: Verschiedenes

Sachstand DZSF-Forschungsvorhaben: Simulationsgestützte Untersuchung des Schwallverhaltens in Tankbehältern

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

48. Der Vertreter Deutschlands informiert die Ständige Arbeitsgruppe anhand des informellen Dokuments INF.7 über den aktuellen Sachstand des vom Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung beim Eisenbahn-Bundesamt (DZSF) vergebenen Forschungsvorhaben zu den Auswirkungen von Schwallbewegungen im Eisenbahnverkehr. Dieses Forschungsvorhaben solle zum 31. Juli 2025 abgeschlossen werden.
49. Die Ständige Arbeitsgruppe dankt dem Vertreter Deutschlands für diese Zwischeninformation und die Durchführung des Forschungsvorhabens.

Langzeitstrategie der OTIF

50. Die Ständige Arbeitsgruppe wird darüber in Kenntnis gesetzt, dass momentan an einer Langzeitstrategie der OTIF gearbeitet wird, die der 16. Generalversammlung der OTIF (Bern, 24. bis 26. September 2024) zur Genehmigung vorgelegt werden soll. Zuvor soll die Langzeitstrategie den Ausschüssen der OTIF zugeleitet werden, damit diese ihre Zustimmung erteilen

können. Da die Langzeitstrategie erst nach dieser Sitzung der Ständigen Arbeitsgruppe vorliegen wird, wird vereinbart, diese dem RID-Fachausschuss im schriftlichen Verfahren gemäß Artikel 21 § 3 der Geschäftsordnung zur Abstimmung zu unterbreiten.

RID-Handbuch

51. Der *Gulf Cooperation Council* (GCC), dessen Mitgliedstaaten an einem Beitritt zum COTIF interessiert sind, hatte das Sekretariat der OTIF gebeten, ein Handbuch für die Anwendung des COTIF und seiner Anhänge vorzubereiten. Das Sekretariat hat entschieden, getrennte Handbücher für das Vertragsrecht, für die technischen Anhänge und für das RID vorzubereiten. Letzteres ist im Entwurf fertiggestellt und wird der nächsten Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe zur Genehmigung vorgelegt werden.

Nationale Übersetzungen des RID

52. Das Sekretariat erinnert die RID-Vertragsstaaten daran, dem Sekretariat einen Link zu ihrer nationalen Übersetzung des RID zuzusenden, damit dieser auf der Website der OTIF veröffentlicht werden kann (siehe Absatz 12 des Berichts OTIF/RID/CE/GTP/2022-B). Bisher erscheinen auf der Website Links auf die niederländische, norwegische und schwedische Übersetzung (siehe https://otif.org/de/?page_id=1105).

Würdigung der Herren Alfons Hoffmann und Henk Langenberg

53. Die Ständige Arbeitsgruppe wird darüber informiert, dass Herr Alfons Hoffmann (Deutschland) im April 2024 in den Ruhestand treten wird. Sie dankt ihm für seine langjährige Unterstützung des früheren Vorsitzenden der Ständigen Arbeitsgruppe und des RID-Fachausschusses sowie für die Organisation zahlreicher Arbeitsgruppensitzungen in Deutschland.
54. Die Ständige Arbeitsgruppe wird auch darüber in Kenntnis gesetzt, dass Herr Henk Langenberg (Niederlande) Ende Dezember in den Ruhestand treten wird. Sie dankt ihm für seine Herzlichkeit und seinen Humor.
55. Die Ständige Arbeitsgruppe wünscht beiden Delegierten einen langen, gesunden und glücklichen Ruhestand.

Dank

56. Die Vorsitzende dankt der Delegation des Vereinigten Königreichs für die Gastfreundschaft und die ausgezeichnete Organisation der Tagung. Sie dankt dem Sekretariat für die gute Vorbereitung und der Dolmetscherin und den Dolmetschern für ihren wichtigen Beitrag zum erfolgreichen Verlauf dieser Tagung. Schließlich richtet sie ihren Dank auch an die Delegationen für ihre aktive Teilnahme an den Diskussionen.
57. Der stellvertretende Vorsitzende dankt der Vorsitzenden für ihre effiziente Tagungsleitung und stellt dabei heraus, dass sie es nicht verlernt habe, eine Sitzung mit ausschließlich persönlicher Teilnahme zu leiten.

Nächste Tagung

59. Die 17. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird am 22. und 23. Mai 2024 stattfinden. Im Anschluss an die Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe wird am Nachmittag des 23. Mai 2024 die 58. Tagung des RID-Fachausschusses stattfinden. Frist für die Unterbreitung von Dokumenten für beide Tagungen ist der **9. April 2024**.
60. Das Sekretariat wird der 17. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe eine überarbeitete Fassung aller zum 1. Januar 2025 in Kraft tretenden Änderungen unter Berücksichtigung der letzten Entscheidungen der Gemeinsamen Tagung (Bern, 25. bis 28. März 2024) vorlegen.

61. Das Sekretariat weist die Delegierten auch darauf hin, dass es nach Veröffentlichung der Notifizierungstexten für das RID auf Anfrage auch eine inoffizielle englischsprachige Synopse der Änderungen zum RID und zum ADR zur Verfügung stellen werde, um den Mitgliedstaaten die Übersetzung zu erleichtern.

**Von der 16. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2025 angenommene Texte**

Kapitel 1.1

1.1.4.4.5 Vor dem letzten Unterabsatz folgenden Unterabsatz einfügen:

"Das Straßenfahrzeug und die darin beförderten gefährlichen Güter müssen im Beförderungspapier bezeichnet werden (siehe Unterabschnitt 5.4.0.1)."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2023/8 in der durch das informelle Dokument INF.10 geänderten Fassung]

Kapitel 1.4

1.4.2.2.7 Der zweite Unterabsatz erhält folgenden Wortlaut:

"Die Bestimmungen dieses Absatzes gelten bei Anwendung der IRS 40472 ("*Braking sheet, consist list for locomotive drivers and requirements for the exchange of data necessary to the operation of freight rail services*" – Bremszettel, Wagenliste für Triebfahrzeugführer und Anforderungen an den Austausch von Daten, die für den Betrieb von Güterbahndiensten erforderlich sind) Anlagen A, B und C³⁷⁾ als erfüllt.

³⁷⁾ Fassung der ab September 2022 geltenden IRS (International Railway Solution)."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2023/3]

Kapitel 1.6

1.6.1 Folgende neue Übergangsvorschrift hinzufügen:

"1.6.1.54 Tiegel für die Beförderung von geschmolzenem Aluminium der UN-Nummer 3257, die vor dem 1. Juli 2025 gemäß den nationalen Vorschriften gebaut und zugelassen wurden, jedoch nicht den ab 1. Januar 2025 geltenden Vorschriften der AP 11 in Absatz 7.3.3.2.7 für den Bau und die Zulassung entsprechen, dürfen mit Zulassung der zuständigen Behörden der Verwendungsländer weiterverwendet werden."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2023/5]

Kapitel 1.11

In der Fußnote 50) "1. Januar 2019" ändern in:

"1. Juni 2024".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2023/7]

Kapitel 3.2

Tabelle A Folgende Änderung vornehmen:

UN-Nummer	Spalte	Änderung
3257	(17)	Hinzufügen: "AP11"

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2023/5]

3.2.2 Im dritten Unterabsatz "(UIC-Merkblatt 221¹⁾)" ändern in:

"(von der UIC veröffentlichte IRS (International Railway Solution) 20221¹⁾)".

Der Text der Fußnote 1) bleibt unverändert.

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2023/9]

Kapitel 5.3

5.3.4.2 In der Beschreibung unter dem Rangierzettel nach Muster 13 streichen:

"auf weißem Grund".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2023/4 in der geänderten Fassung]

Kapitel 5.4

5.4.0.1 Folgende Unterabsätze hinzufügen:

"Die in diesem Kapitel vorgeschriebenen Angaben in Bezug auf die beförderten gefährlichen Güter müssen während der Beförderung so verfügbar sein, dass die Güter je Wagen und der Wagen in den Dokumenten identifiziert werden können.

Darüber hinaus müssen auch Großcontainer, Tankcontainer, ortsbewegliche Tanks oder Straßenfahrzeuge, in denen gefährliche Güter befördert werden, im Beförderungspapier bezeichnet werden, und die Angaben zu den Gütern müssen je Großcontainer, Tankcontainer, ortsbeweglicher Tank bzw. Straßenfahrzeug aufgeführt werden."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2023/8 in der durch das informelle Dokument INF.10 geänderten Fassung]

Kapitel 6.11

[6.11.4.1 Die Fußnote 3) erhält folgenden Wortlaut:

"³⁾ Dritte Fassung der ab 1. Dezember 2023 geltenden IRS (International Railway Solution)."]

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.4]

Kapitel 7.1

[7.1.3 Die Fußnote 2) erhält folgenden Wortlaut:

"²⁾ Dritte Fassung der ab 1. Dezember 2023 geltenden IRS (International Railway Solution)."]

[Referenzdokument: informelles Dokument INF.4]

Kapitel 7.3

7.3.3.2.7 Folgenden neuen alphanumerischen Code AP 11 hinzufügen:

"AP 11 In Übereinstimmung mit Unterabschnitt 7.3.3.1 Code VC 3 bedeutet «von der zuständigen Behörde des Ursprungslandes festgelegte Normen» für Zwecke der Beförderung von geschmolzenem Aluminium in loser Schüttung, dass die folgenden Anforderungen erfüllt werden müssen:

1. Allgemeine Anforderungen

1.1 *Tiegel*: Ein Behältnis, das für die Beförderung von geschmolzenem Aluminium der UN-Nummer 3257 bestimmt ist, einschließlich des Mantels, der feuerfesten Ausmauerung, der Bedienungsausrüstung und der baulichen Ausrüstung.

1.2 Die Tiegel müssen so isoliert sein, dass eine Oberflächentemperatur von 130 °C während der Beförderung nicht überschritten wird, und so aufgestellt sein, dass ein Berühren der Umschließungsmittel durch Personen unter normalen Beförderungsbedingungen nicht möglich ist. In keinem Fall darf durch die Oberflächentemperatur die Funktion des Wagens beeinträchtigt werden.

1.3 Die Tiegel müssen gemäß den Grundsätzen der Ladungssicherung nach Unterabschnitt 7.5.7.1 auf dem Wagen befestigt sein.

1.4 An den Tiegeln müssen keine Großzettel (Placards) und Kennzeichen gemäß Kapitel 5.3 angebracht sein, sofern diese Großzettel (Placards) und Kennzeichen am Wagen angebracht wurden.

2. Brand- und Explosionsschutz

Jede Brandgefahr durch thermische Einwirkung des geschmolzenen Aluminiums auf den Tiegel, den Wagen oder die Ladungssicherungshilfsmittel sowie jede Explosionsgefahr durch entweichende Dämpfe oder chemische Reaktion entstandener Gase muss verhindert werden (z. B. durch Verwendung von Schutzgasen).

3. Bau der Tiegel

Die Tiegel müssen aus Stahl hergestellt sein. Die Tiegel müssen gemäß der Norm EN 13445-3:2014 für einen Prüfdruck von 4 bar ausgelegt und hergestellt sein. Der Hersteller muss im Rahmen des Baus die am stärksten beanspruchten Schweißnähte benennen. Bei der Dimensionierung und der Befestigung der Tiegel auf dem Wagen müssen der hydrostatische Druck und die Schwallwirkung des geschmolzenen Aluminiums berücksichtigt werden. Die Kräfte in Absatz 6.8.2.1.2 sind zu berücksichtigen.

Die Verschlüsse der Tiegel müssen gemäß der Norm EN 13445-3:2014 ausgelegt sein und beim Umkippen eines Tiegels mit Inhalt (Seitenlage und Tiegeloberseite) dicht bleiben.

Die Öffnungen für das Befüllen und Entleeren müssen durch die Konstruktion des Tiegels geschützt werden, z. B. durch Kragen, Abweiser, Käfige oder gleichwertige Konstruktionen.

Die Schutzeinrichtung an der Tiegeloberseite muss so ausgelegt sein, dass sie einer vertikalen statischen Beanspruchung des Fülldeckels ohne bleibende Verformung standhält, die der doppelten zulässigen Gesamtmasse des Tiegels entspricht (2g).

Die feuerfeste Ausmauerung muss gegenüber dem Füllgut widerstandsfähig und als Isolationswerkstoff geeignet sein.

Die feuerfeste Ausmauerung muss so ausgelegt sein, dass ihre Dichtheit gewahrt bleibt, wie auch immer die Verformungen sein mögen, die unter normalen Beförderungsbedingungen (siehe Absatz 6.8.2.1.2) eintreten können.

Die Prüfstelle, die Prüfungen in Übereinstimmung mit Absatz 6.8.2.4.1 oder 6.8.2.4.4 durchführt, muss die Befähigung des Herstellers oder der Wartungs- oder Reparaturwerkstatt für die Ausführung von Schweißarbeiten und den Betrieb eines Qualitätssicherungssystems für Schweißarbeiten überprüfen und bestätigen. Schweißarbeiten an der Blechummantelung, insbesondere an tragenden Bauteilen, dürfen nur von zugelassenen Schweißbetrieben durchgeführt werden.

Dichtungen an den Deckeln und Verschlüssen von Tiegeln müssen so ausgewählt und eingebaut werden, dass ein Auslaufen von geschmolzenem Aluminium beim Umkippen eines befüllten Tiegels verhindert wird.

4. Prüfungen der Tiegel

Die in den Abschnitten 4.1 bis 4.5 beschriebenen Prüfungen müssen durch eine von der zuständigen Behörde zugelassene Prüfstelle durchgeführt werden. Die Prüfungen müssen entsprechend den anwendbaren Anforderungen der Norm EN 12972:2018 durchgeführt werden. Über die Ergebnisse der durchgeführten Prüfungen müssen Prüfberichte ausgestellt werden.

4.1 Baumusterprüfung der Tiegel

Die konstruktive Auslegung und Ausführung muss im Rahmen eines Baumusterprüfverfahrens überprüft werden, um sicherzustellen, dass die Tiegel den konstruktiven Anforderungen der Norm EN 13445-3:2014 entsprechen. Die am stärksten beanspruchten Schweißnähte müssen im Baumusterprüfbericht benannt sein.

4.2 Erstmalige Prüfung

Die Tiegel müssen vor der Inbetriebnahme geprüft werden.

Die Prüfung muss mindestens Folgendes umfassen:

- a) eine Prüfung der Übereinstimmung mit den Baumusterprüfungsunterlagen,
- b) eine Prüfung auf Übereinstimmung mit dem Baumuster,

- c) eine Prüfung des äußeren Zustands,
- d) eine Wasserdruckprüfung mit einem Prüfdruck von 4 bar; die Tiegel dürfen zu diesem Zeitpunkt noch nicht feuerfest ausgemauert sein,
- e) eine Prüfung des inneren Zustands (Sichtprüfung der metallenen inneren Oberfläche des Tiegels vor der Einbringung der feuerfesten Ausmauerung und Sichtprüfung der feuerfesten Ausmauerung),
- f) eine Funktionsprüfung der Ausrüstungsteile.

Die Wasserdruckprüfung kann auch mit einer alternativen Dichtung durchgeführt werden.

4.3 Zwischenprüfung

Die Tiegel müssen spätestens sechs Jahre nach der erstmaligen Prüfung und jeder wiederkehrenden Prüfung Zwischenprüfungen unterzogen werden.

Die Zwischenprüfung muss mindestens Folgendes umfassen:

- a) eine Prüfung der Dokumente,
- b) eine Prüfung des äußeren Zustands, die auch die Unversehrtheit der Flansch- und Deckelverbindungen einschließt,
- c) eine Wanddickenmessung zur Überprüfung der Einhaltung der vorgeschriebenen Mindestwanddicke,
- d) eine zerstörungsfreie Prüfung der am stärksten beanspruchten Schweißnähte mittels einer Magnetpulverprüfung, Farbeindringprüfung, Ultraschallprüfung oder Durchstrahlungsprüfung,
- e) eine Prüfung des inneren Zustandes (Sichtprüfung der feuerfesten Ausmauerung) durch eine fachkundige Person unter der Verantwortung des Betreibers,
- f) eine Prüfung der zufriedenstellenden Funktion der Ausrüstung.

Diese Zwischenprüfungen dürfen innerhalb von drei Monaten vor dem festgelegten Datum durchgeführt werden, ohne dass dies einen Einfluss auf den Zeitrahmen der anderen Prüfungen nach den Abschnitten 4.3 und 4.4 hat.

4.4 Wiederkehrende Prüfung

Bei jeder Erneuerung der feuerfesten Ausmauerung, spätestens jedoch zwölf Jahre nach der erstmaligen oder letzten wiederkehrenden Prüfung, muss eine wiederkehrende Prüfung durchgeführt werden.

Die wiederkehrende Prüfung muss mindestens Folgendes umfassen:

- a) eine Prüfung der Dokumente,
- b) eine Prüfung des äußeren Zustands, die auch die Unversehrtheit der Flansch- und Deckelverbindungen einschließt,

- c) eine Prüfung des inneren Zustands (Sichtprüfung der metallenen inneren Oberfläche des Tiegels vor der Einbringung der feuerfesten Ausmauerung und Sichtprüfung der feuerfesten Ausmauerung),
- d) eine zerstörungsfreie Prüfung der am stärksten beanspruchten Schweißnähte mittels einer Magnetpulverprüfung, Farbeindringprüfung, Ultraschallprüfung oder Durchstrahlungsprüfung,
- e) eine Wanddickenmessung zur Überprüfung der Einhaltung der vorgeschriebenen Mindestwanddicke,
- f) eine Wasserdruckprüfung mit einem Prüfdruck von 4 bar; die Tiegel dürfen dabei noch nicht feuerfest ausgemauert sein,
- g) eine Prüfung der zufriedenstellenden Funktion der Ausrüstung.

Die Wasserdruckprüfung kann auch mit einer alternativen Dichtung durchgeführt werden.

4.5 Außerordentliche Prüfung der Tiegel

Wenn die Sicherheit des Tiegels oder seiner Ausrüstung durch Ausbesserung, Umbau oder Unfall beeinträchtigt sein könnte, so muss eine außerordentliche Prüfung der ausgebesserten oder umgebauten Teile durchgeführt werden. Wenn eine außerordentliche Prüfung, welche die Vorschriften des Abschnitts 4.4 erfüllt, durchgeführt wurde, darf die außerordentliche Prüfung als wiederkehrende Prüfung angesehen werden. Wenn eine außerordentliche Prüfung, welche die Vorschriften des Abschnitts 4.3 erfüllt, durchgeführt wurde, darf die außerordentliche Prüfung als Zwischenprüfung angesehen werden. Über den genauen Umfang der außerordentlichen Prüfung entscheidet die Prüfstelle unter Berücksichtigung der Norm EN 12972:2018 Tabelle A1.

5. Kennzeichnung der Tiegel

Die Tiegel müssen in Analogie zu Absatz 6.8.2.5.1 mit einem Schild gekennzeichnet werden, wobei die Zulassungsnummer und der äußere Auslegungsdruck entfallen. Bei Prüfungen nach den Abschnitten 4.2 und 4.4 muss auf die Kennzeichnung ein «P» folgen. Bei Prüfungen nach Abschnitt 4.3 muss auf die Kennzeichnung ein «L» folgen.

6. Anforderungen an den Betrieb

Der Eigentümer oder der Betreiber muss eine Kopie des Baumusterprüfberichts, die Ergebnisse der erstmaligen Prüfung und aller folgenden Prüfungen in der Tiegelakte aufbewahren.

Jede Erneuerung oder Ausbesserung der feuerfesten Ausmauerung muss vom Betreiber oder Hersteller aufgezeichnet werden.

Dichtungen müssen bei jeder Befüllung geprüft und gegebenenfalls erneuert werden.

Die Tiegel müssen auf den Wagen so ausgerichtet sein, dass die Öffnungen für das Entleeren in oder gegen die Fahrtrichtung angeordnet sind."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2023/5 in der geänderten Fassung]

Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2023/10 mit folgenden Änderungen angenommen

Teil I

Kapitel 1.8

1.8.3.11 In den Änderungsanweisungen zu Absatz b) folgenden ersten Spiegelstrich einfügen:

"– Im zweiten Spiegelstrich streichen:

"und Tankcontainer"."

[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/GTP/2023/11 und informelles Dokument INF.19 der 114. Tagung der WP.15]

Kapitel 3.2

Tabelle A In der Tabelle der Änderungen bei der UN-Nummer 3482 in der ersten Spalte streichen:

"(alle Eintragungen)".

Tabelle B In der ersten Tabelle der Änderungen folgende Änderungen in alphabetischer Reihenfolge einfügen:

Benennung und Beschreibung des Gutes	UN-Nummer	Änderung
BATTERIEBETRIEBENES FAHRZEUG	3171	In der Spalte "NHM-Code" "++++++" ändern in: "870+++".
BATTERIEBETRIEBENES GERÄT	3171	In der Spalte "NHM-Code" "++++++" ändern in: "850+++".
BRENNSTOFFZELLEN-FAHRZEUG MIT ANTRIEB DURCH ENTZÜNDBARE FLÜSSIGKEIT	3166	In der Spalte "NHM Code" "8407++" ändern in: "870+++".
BRENNSTOFFZELLEN-FAHRZEUG MIT ANTRIEB DURCH ENTZÜNDBARES GAS	3166	In der Spalte "NHM Code" "8407++" ändern in: "870+++".
FAHRZEUG MIT ANTRIEB DURCH ENTZÜNDBARE FLÜSSIGKEIT	3166	In der Spalte "NHM Code" "8407++" ändern in: "870+++".
FAHRZEUG MIT ANTRIEB DURCH ENTZÜNDBARES GAS	3166	In der Spalte "NHM Code" "8407++" ändern in: "870+++".
ISOBUTAN	1969	In der Spalte "NHM Code" nach "271113" einfügen: "290110".
LITHIUM-IONEN-BATTERIEN (einschließlich Lithium-Ionen-Polymer-Batterien)	3480	In der Spalte "NHM Code" "850780" ändern in: "850760".
LITHIUM-IONEN-BATTERIEN IN AUSRÜSTUNGEN (einschließlich Lithium-Ionen-Polymer-Batterien)	3481	In der Spalte "NHM Code" "847++++" ändern in: "8507++".

Benennung und Beschreibung des Gutes	UN-Nummer	Änderung
LITHIUM-IONEN-BATTERIEN, MIT AUSRÜSTUNGEN VERPACKT (einschließlich Lithium-Ionen-Polymer-Batterien)	3481	In der Spalte "NHM Code" "847+++" ändern in: "8507++".

"
[Referenzdokument: informelles Dokument INF.6]

Die zweite Tabelle der Änderungen erhält folgenden Wortlaut:

Benennung und Beschreibung des Gutes	UN-Nummer	Bem.	NHM-Code
Batterien, Natrium-Nickelchlorid: siehe	3292		8506++
DISILAN	3553		290110
FAHRZEUG MIT ANTRIEB DURCH LITHIUM-IONEN-BATTERIEN	3556		870+++
FAHRZEUG MIT ANTRIEB DURCH LITHIUM-METALL-BATTERIEN	3557		870+++
FAHRZEUG MIT ANTRIEB DURCH NATRIUM-IONEN-BATTERIEN	3558		870+++
FEUERLÖSCHMITTEL-DISPERGIERVORRICHTUNGEN	0514		842410
FEUERLÖSCHMITTEL-DISPERGIERVORRICHTUNGEN	3559		842410
GALLIUM IN HERGESTELLTEN GEGENSTÄNDEN	3554		811292
NATRIUM-IONEN-BATTERIEN mit einem organischen Elektrolyt	3551		8506++
NATRIUM-IONEN-BATTERIEN IN AUSRÜSTUNGEN, mit einem organischen Elektrolyt	3552		8506++
NATRIUM-IONEN-BATTERIEN, MIT AUSRÜSTUNGEN VERPACKT, mit einem organischen Elektrolyt	3552		8506++
TETRAMETHYLAMMONIUMHYDROXID, WÄSSERIGE LÖSUNG mit mindestens 25 % Tetramethylammoniumhydroxid	3560		292390
TRIFLUORMETHYLTETRAZOL-NATRIUMSALZ IN ACETON mit mindestens 68 Masse-% Aceton	3555		2921++

"
[Referenzdokument: informelles Dokument INF.6]

Kapitel 3.3

SV 388 [Die Änderung in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

SV 650 [Die Änderung in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Kapitel 4.1

4.1.4.1

P 303 [Die Änderung in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Kapitel 5.4

5.4.0.2 Die Änderungsanweisung streichen.

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2023/8]

Teil II

Kapitel 4.1

4.1.1.5 Die eckigen Klammern am Anfang und am Ende der Änderungsanweisung streichen.

4.1.1.5.3 In Absatz b) "[xxxx]" ändern in:

"Unterabschnitt 4.1.1.5, den Absätzen 4.1.1.5.1 und 4.1.1.5.2, den Unterabschnitten 4.1.1.21, 4.1.3.1 bis 4.1.3.5, 4.1.3.7, Abschnitt 4.1.4, den Absätzen 6.1.5.2.1, 6.5.6.1.2 und 6.6.5.2.1".

[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/GTP/2023/11 und informelles Dokument INF.14 der 114. Tagung der WP.15]

Kapitel 5.4

5.4.1.1.3 Die eckigen Klammern streichen.

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

5.4.1.1.4 Im ersten Unterabsatz folgende Änderungen vornehmen:

- Nach "Sofern die Sondervorschrift 678" einfügen:

"des Kapitels 3.3".

- "muss das Beförderungspapier den Vermerk «BEFÖRDERUNG NACH SONDERVORSCHRIFT 678» enthalten" ändern in:

"ist im Beförderungspapier anzugeben:

«BEFÖRDERUNG NACH SONDERVORSCHRIFT 678»."

Im zweiten Unterabsatz "gemäß den Absätzen b) (i), (ii), (iii), (iv) und (v) der Sondervorschrift 678" ändern in:

"gemäß Sondervorschrift 678 b) des Kapitels 3.3".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2023/11]

Kapitel 7.3

7.3.3.2.7

AP 12 Im ersten Unterabsatz "des [Laderaums]" ändern in:

"des Ladeabteils".

Im zweiten Unterabsatz folgende Änderungen vornehmen:

- "eines Schüttgut-[Laderaums]" ändern in:
"eines Schüttgut-Ladeabteils".
- "diese [Laderaums]" ändern in:
"dieses Ladeabteils".

Im fünften Unterabsatz "der mit Containersäcken beladenen Mulde" ändern in:

"des mit Containersäcken beladenen Ladeabteils".

Im Unterabsatz nach Absatz b) "Der [Laderaum]" ändern in:

"Das Ladeabteil".

[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/GTP/2023/11 und informelles Dokument INF.7 der 114. Tagung der WP.15]

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

Kapitel 7.5

7.5.11

CW 38

Im ersten Unterabsatz folgende Änderungen vornehmen:

- Im ersten Satz "[Mulden]" ändern in:
"Ladeabteile".
- Im zweiten Satz "Die [Mulden]" ändern in:
"Sie".

Im zweiten Unterabsatz folgende Änderungen vornehmen:

- Im ersten Satz "die [Mulden]" ändern in:
"die Ladeabteile".
- Im zweiten Satz "der [Mulde]" ändern in:
"des Ladeabteils".

Im dritten Unterabsatz folgende Änderungen vornehmen:

- Im ersten Satz "von einer [Mulde] in eine andere [Mulde]" ändern in:
"von einem Ladeabteil in ein anderes Ladeabteil".
- Im zweiten Satz "In ein und dieselbe [Mulde]" ändern in:
"In ein und dasselbe Ladeabteil".

Im fünften Unterabsatz folgende Änderungen vornehmen:

– "in abnehmbaren [Mulden]" ändern in:

"in abnehmbaren Ladeabteilen".

– "die [Mulde]" ändern in:

"das Ladeabteil".

Im sechsten Unterabsatz, im ersten Satz "der [Mulde]" ändern in:

"des Ladeabteils".

[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/GTP/2023/11 und informelles Dokument INF.7 der 114. Tagung der WP.15]

Teil III

Kapitel 6.8

6.8.2.6.1 Bei der Norm "EN 14025:2023" die eckigen Klammern streichen.

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2023/11]

Bei den übrigen Änderungen in Teil III bleiben die eckigen Klammern bis zur nächsten Sitzung der Ständigen Arbeitsgruppe bestehen.

**Von der 16. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2027 angenommene Texte**

[Kapitel 1.2

1.2.1 Folgende neue Begriffsbestimmung einfügen:

"Prüforgan: Die Stelle gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Eisenbahnverkehr verwendet wird (ATMF – Anhang G zum COTIF), die für die Durchführung der Bewertung auf Übereinstimmung mit den ETV verantwortlich ist.*)

*) Für Zwecke der Konformitätsbewertung mit den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität gemäß der Gesetzgebung der Europäischen Union ist das Prüforgan die Konformitätsbewertungsstelle in Übereinstimmung mit Artikel 2 Absatz 42 der Richtlinie 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union."

1.2.3 Folgende neue Abkürzung einfügen:

"ETV WAG: Einheitliche technische Vorschrift zum Teilsystem Fahrzeuge – Güterwagen gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU – Anhang F zum COTIF).*)

*) Für Zwecke der Zulassung von Wagen gemäß der Gesetzgebung der Europäischen Union bedeutet der Begriff «ETV WAG» die Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems "Fahrzeuge – Güterwagen" (TSI WAG) des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union."

Kapitel 1.6

1.6.3.27 In Absatz a) erhält der Satzteil nach den beiden Spiegelstrichen folgenden Wortlaut:

"die vor dem 1. Januar 2005 gebaut wurden, muss die minimale Energieaufnahme der in der vom 1. Januar 2005 bis 31. Dezember [2026] geltenden Sondervorschrift TE 22 des Abschnitts 6.8.4 b) und in der ab dem 1. Januar [2027] geltenden Sondervorschrift für die Ausrüstung von Wagen WE 2 des Unterabschnitts 7.1.2.2 definierten Einrichtungen 500 kJ je Wagenende betragen."

In Absatz b) folgende Änderungen vornehmen:

- Der Satzteil nach den beiden Spiegelstrichen erhält folgenden Wortlaut:

"die vor dem 1. Januar 2007 gebaut wurden, jedoch nicht den Anforderungen der vom 1. Januar 2007 bis 31. Dezember [2026] geltenden Sondervorschrift TE 22 des Abschnitts 6.8.4 b) und der ab dem 1. Januar [2027] geltenden Sondervorschrift für die Ausrüstung von Wagen WE 2 des Unterabschnitts 7.1.2.2 entsprechen, dürfen weiterverwendet werden."

- Im zweiten Unterabsatz "jedoch nicht den Anforderungen der ab 1. Januar 2015 geltenden Sondervorschrift TE 22 des Abschnitts 6.8.4 entsprechen" ändern in:

"jedoch nicht den Anforderungen der vom 1. Januar 2015 bis 31. Dezember [2026] geltenden Sondervorschrift TE 22 des Abschnittes 6.8.4 b) und der ab dem 1. Januar [2027] geltenden Sondervorschrift für die Ausrüstung von Wagen WE 2 des Unterabschnitts 7.1.2.2 entsprechen".

- Am Ende folgenden Unterabsatz hinzufügen:

"Kesselwagen, die mit Energieverzehrelementen gemäß der Sondervorschrift TE 22 des Abschnitts 6.8.4 b) und der Sondervorschrift für die Ausrüstung von Wagen WE 2 des Unterabschnitts 7.1.2.2 ausgerüstet sind und die in Übereinstimmung mit Absatz 6.8.2.5.2 mit «TE 22» gekennzeichnet sind, müssen bis zur nächsten nach dem 31. Dezember [2026] durchzuführenden Zwischenprüfung oder wiederkehrenden Prüfung nicht mit dem in Unterabschnitt 7.1.2.3 vorgeschriebenen Kennzeichen «WE 2» versehen sein."

1.6.3.32

Der Satzteil nach den beiden Spiegelstrichen erhält folgenden Wortlaut:

"die vor dem 1. Januar 2007 gebaut wurden, jedoch nicht den Anforderungen der vom 1. Januar 2007 bis 31. Dezember [2026] geltenden Vorschriften des Abschnitts 6.8.4 b) Sondervorschrift TE 25 und der ab dem 1. Januar [2027] geltenden Sondervorschrift für die Ausrüstung von Wagen WE 3 des Unterabschnitts 7.1.2.2 entsprechen, dürfen weiterverwendet werden."

Im vierten Unterabsatz nach "müssen jedoch" einfügen:

"den Vorschriften der ab dem 1. Januar [2027] geltenden Sondervorschrift für die Ausrüstung von Wagen WE 3 des Unterabschnitts 7.1.2.2 oder".

Am Ende folgenden Unterabsatz hinzufügen:

"Kesselwagen, die der vom 1. Januar 2005 bis 31. Dezember [2026] geltenden Sondervorschrift TE 25 a), TE 25 d) oder TE 25 e) des Abschnitts 6.8.4 b) und der ab dem 1. Januar [2027] geltenden Sondervorschrift für die Ausrüstung von Wagen WE 3 des Unterabschnitts 7.1.2.2 entsprechen und die gemäß Absatz 6.8.2.5.2 mit «TE 25» gekennzeichnet sind, müssen bis zur nächsten nach dem 31. Dezember [2026] durchzuführenden Zwischenprüfung oder wiederkehrenden Prüfung nicht mit dem in Unterabschnitt 7.1.2.3 vorgeschriebenen Kennzeichen «WE 3» versehen sein."

1.6.3.33

"nicht den Vorschriften des Absatzes 6.8.3.1.6 entsprechen" ändern in:

"nicht den bis zum 31. Dezember [2026] geltenden Vorschriften des Absatzes 6.8.3.1.6 und den Vorschriften der ab dem 1. Januar [2027] geltenden Sondervorschrift für die Ausrüstung von Wagen WE 1 des Unterabschnitts 7.1.2.2 entsprechen".

1.6.3.36

"jedoch nicht dem ab 1. Januar 2011 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.8.2.1.29 entsprechen" ändern in:

"jedoch hinsichtlich des Mindestabstands zwischen der Kopfträgerebene und dem am weitesten vorstehenden Punkt am Tankkörper nicht den vom 1. Januar 2011 bis 31. Dezember [2026] geltenden Vorschriften des Absatzes 6.8.2.1.29 und den ab 1. Januar [2027] geltenden Vorschriften des Absatzes 7.1.2.1.4 entsprechen".

Kapitel 3.2

3.2.1 [Die Änderung zu den erläuternden Bemerkungen zur Spalte (13) in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Nach den erläuternden Bemerkungen zur Spalte (13) folgenden Text einfügen:

"Spalte (14) «Ausrüstung von Wagen»

Diese Spalte enthält die mit den Buchstaben «WE» beginnenden alphanumerischen Codes für die gemäß Unterabschnitt 7.1.2.2 einzuhaltenden Sondervorschriften für die Ausrüstung von Wagen."

Tabelle A In Spalte (13) an allen Stellen streichen:

"TE22".

Zwischen den Spalten (13) und (15) eine neue Spalte "(14)" mit folgender Spaltenüberschrift einfügen:

"Ausrüstung von Wagen
4.3.2,
7.1.2.2
(14)".

In der neuen Spalte (14) allen Gasen die Sondervorschrift "WE1" zuordnen.

In der neuen Spalte (14) allen Stoffen, denen momentan die Sondervorschrift "TE22" in Spalte (13) zugeordnet ist, die Sondervorschrift "WE2" zuordnen.

In der neuen Spalte (14) allen Stoffen, denen momentan die Sondervorschrift "TE25" in Spalte (13) zugeordnet ist, die Sondervorschrift "WE3" zuordnen.

In der neuen Spalte (14) allen Stoffen die Sondervorschriften "WE4 WE5" zuordnen.

Kapitel 4.3

4.3.2.1.1 Folgende neue Absätze **4.3.2.1.1.1** und **4.3.2.1.1.2** einfügen:

"4.3.2.1.1.1 Für Wagen können zusätzliche Sondervorschriften für die Ausrüstung von Wagen gelten, die das erforderliche Schutzniveau für den beförderten Stoff sowie die Interoperabilität des Wagens im Betrieb gewährleisten sollen. (bleibt offen)

4.3.2.1.1.2 Die erforderliche Ausrüstung von Wagen ist in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte (14) in kodierter Form angegeben. Die anwendbaren Sondervorschriften der einzelnen Codes für die Ausrüstung von Wagen (WE) sind in Unterabschnitt 7.1.2.2 definiert. (bleibt offen)

Bem. Wagen, die mit einer zusätzlichen Ausrüstung für Wagen ausgestattet sind, die einem WE-Code nach

Unterabschnitt 7.1.2.2 entspricht, aber in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte (14) nicht vorgeschrieben ist, dürfen ebenfalls verwendet werden."

4.3.5

TU 38 In der linken Spalte, im ersten Unterabsatz nach der Überschrift "gemäß Abschnitt 6.8.4 Sondervorschrift TE 22" ändern in:

"(Sondervorschrift für die Ausrüstung von Wagen WE 2 gemäß Unterabschnitt 7.1.2.2)".

In der linken Spalte erhält der zweite Unterabsatz nach der Überschrift folgenden Wortlaut:

"Wenn der Kesselwagen oder der Batteriewagen im beladenen Zustand Auflaufstöße aufnehmen kann, wie sie im normalen Eisenbahnbetrieb auftreten, zum Beispiel nach Austausch der vorhandenen Energieverzehrausrüstung durch eine Ausrüstung mit geringerem Energieverzehr oder nach vorübergehender Blockierung der beschädigten Energieverzehrausrüstung, darf dieser nach Untersuchung zur Entleerung und anschließend in die Werkstatt überführt werden."

Kapitel 6.8

6.8.1.1 Der erste Spiegelstrich erhält folgenden Wortlaut:

"– Tanks von Kesselwagen, abnehmbare Tanks und Elemente von Batteriewagen (linke Spalte),".

6.8.1.2 In der linken Spalte "Kesselwagen, abnehmbare Tanks und Batteriewagen" ändern in:

"Tanks von Kesselwagen, abnehmbare Tanks und Elemente von Batteriewagen".

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

Folgenden Satz hinzufügen:

"Wegen der Vorschriften bezüglich der Wagen siehe Absätze 4.3.2.1.1.1 und 4.3.2.1.1.2 sowie Kapitel 7.1."

6.8.2.1.2 Der Text in der linken Spalte erhält folgenden Wortlaut:

"Die Kesselwagen müssen unter der höchstzulässigen Beladung die in Absatz 7.1.2.1.1 definierten Kräfte aufnehmen können."

6.8.2.1.13 In der linken Spalte am Ende folgenden Satz hinzufügen:

"Darüber hinaus müssen die anwendbaren Vorschriften des Absatzes 7.1.2.1.1 erfüllt werden."

6.8.2.1.29 Der Text in der linken Spalte erhält folgenden Wortlaut:

"Es gelten die Vorschriften des Unterabschnitts 7.1.2.1.4 und die Bauvorschriften der ETV WAG Anhang I Abschnitt D."

6.8.2.5.2 In der linken Spalte, im siebten Spiegelstrich folgende Änderungen vornehmen:

- Nach "TE" einfügen:
"(ausgenommen TE 25)".
- Am Ende ", und" ändern in:
";".

In der linken Spalte nach dem siebten Spiegelstrich folgende neue Spiegelstriche einfügen:

- der alphanumerische Code TE 25, wenn der Kesselwagen der Sondervorschrift TE 25 b) oder TE 25 c) des Abschnitts 6.8.4 b) entspricht;
- die alphanumerischen Codes aller Ausrüstungen für Wagen WE, mit denen der Kesselwagen ausgestattet ist (siehe Unterabschnitt 7.1.2.3), und".

6.8.3.1.5 Der erste Satz erhält folgenden Wortlaut:

<p>"Die Elemente von Batteriewagen und ihre Befestigungseinrichtungen müssen unter der höchstzulässigen Beladung die in Absatz 7.1.2.1.1 definierten Kräfte aufnehmen können.</p>	<p>von MEGC und ihre Befestigungseinrichtungen sowie der Rahmen von MEGC müssen unter der höchstzulässigen Beladung die in Absatz 6.8.2.1.2 definierten Kräfte aufnehmen können."</p>
---	---

6.8.3.1.6 Der Text in der linken Spalte erhält folgenden Wortlaut:

"(gestrichen)

Bem. Die frühere Vorschrift des Absatzes 6.8.3.1.6 wird durch die Sondervorschrift für die Ausrüstung von Wagen WE 1 des Unterabschnitts 7.1.2.2 ersetzt."

6.8.4 b)

TE 22 Der Text in der linken Spalte erhält folgenden Wortlaut:

"(gestrichen)

Bem. Die frühere Sondervorschrift TE 22 wird durch die Sondervorschrift für die Ausrüstung von Wagen WE 2 des Unterabschnitts 7.1.2.2 ersetzt."

TE 25 In der linken Spalte folgende Änderungen vornehmen:

- Den ersten Unterabsatz und den Absatz a) durch folgenden Text ersetzen:

"Um das Ausmaß von Beschädigungen des Tanks bei einem Auflaufstoß des Kesselwagens oder bei einem Zusammenstoß zu verringern, muss der Tank des Kesselwagens durch eine der nachfolgenden Maßnahmen geschützt sein:

a) (gestrichen)

Bem. Die frühere Sondervorschrift TE 25 a) wird durch die Sondervorschrift für die Ausrüstung von Wagen WE 3 des Unterabschnitts 7.1.2.2 ersetzt."

– Die Zwischenüberschrift "Maßnahmen zur Begrenzung der Schäden durch Überpufferungen" streichen.

– In Absatz b) folgende Änderungen vornehmen:

– Die Überschrift "Erhöhung der Wanddicke der Tankböden oder Verwendung anderer Werkstoffe mit einem höheren Arbeitsaufnahmevermögen" ändern in:

"Erhöhung der Widerstandsfähigkeit der Tankböden".

– Der erste Unterabsatz erhält folgenden Wortlaut:

"Die Wanddicke der Tankböden muss erhöht werden oder es müssen andere Werkstoffe mit einem höheren Arbeitsaufnahmevermögen verwendet werden."

– In Absatz c) die Überschrift "Sandwich-Cover an den Tankböden" ändern in:

"Schutz der Tankböden durch ein Sandwich-Cover".

– Der Absatz d) erhält folgenden Wortlaut:

"d) (gestrichen)

Bem. Die frühere Sondervorschrift TE 25 d) wird durch die Sondervorschrift für die Ausrüstung von Wagen WE 3 des Unterabschnitts 7.1.2.2 ersetzt."

– Der Absatz e) erhält folgenden Wortlaut:

"e) (gestrichen)

Bem. Die frühere Sondervorschrift TE 25 e) wird durch die Sondervorschrift für die Ausrüstung von Wagen WE 3 des Unterabschnitts 7.1.2.2 ersetzt."

– Der letzte Unterabsatz nach Absatz e) erhält folgenden Wortlaut:

"Bem. Wenn der Wagen mit Ausrüstungen geschützt ist, die Überpufferungen verhindern oder die Auswirkungen von Überpufferungen begrenzen und die der Sondervorschrift für die Ausrüstung von Wagen WE 3 des Unterabschnitts 7.1.2.2 entsprechen, ist die Anwendung der Sondervorschriften TE 25 a) und TE 25 c) nicht erforderlich."

Kapitel 7.1

7.1.1 Folgenden neuen zweiten Unterabsatz einfügen:

"Beim Bau der Wagen sind die in Abschnitt 7.1.2 aufgeführten hochrangigen Sicherheitsziele für den Schutz des beförderten Stoffes zu berücksichtigen."

Im dritten Unterabsatz (bisheriger zweiter Unterabsatz) vor "(16)" einfügen:

"(14),".

Die Bemerkung streichen.

7.1.2 erhält folgenden Wortlaut:

"7.1.2 Hochrangige Sicherheitsziele

Die Wagen müssen die hochrangigen Sicherheitsziele und die damit verbundenen anwendbaren Vorschriften dieses Abschnitts erfüllen.

Die nachstehenden Vorschriften sind erfüllt, wenn das mit der Bewertung auf Übereinstimmung mit den ETV WAG beauftragte Prüforgan die Einhaltung der geltenden Fassung der ETV erfolgreich bewertet und durch die erforderlichen Bescheinigungen bestätigt hat.

7.1.2.1 Bauvorschriften für Wagen

7.1.2.1.1 Kesselwagen und Batteriewagen müssen den normalen Beanspruchungen im Eisenbahnbetrieb standhalten.

Diese Wagen müssen unter Berücksichtigung der maximalen Beanspruchungen gebaut werden, die bei der höchstzulässigen Beladung im normalem Eisenbahnbetrieb auftreten, um die strukturelle Unversehrtheit der Befestigungen zwischen dem Kesselwagen und dem auf ihm angebrachten oder befestigten Tank oder zwischen dem Batteriewagen und den auf ihm angebrachten oder befestigten Elementen zu gewährleisten.

Diese Vorschrift ist erfüllt, wenn die ETV WAG Anhang I Abschnitt A eingehalten wird.

7.1.2.1.2 (bleibt offen)

7.1.2.1.3 Die Wagen müssen für die Bedingungen der Zonen, in denen sie eingesetzt werden sollen, geeignet sein, um Risiken im Zusammenhang mit den beförderten Stoffen zu vermeiden (z. B. beim Betrieb in explosiven Atmosphären).

Diese Vorschrift ist erfüllt, wenn die ETV WAG Anhang I Abschnitt C eingehalten wird.

7.1.2.1.4 Kesselwagen müssen so gebaut und ausgerüstet sein, dass die bei Zusammenstößen auftretenden Beanspruchungen, die über die unter normalen Betriebsbedingungen auftretenden Beanspruchungen hinausgehen, begrenzt werden.

Diese Vorschrift ist erfüllt, wenn die ETV WAG Anhang I Abschnitt D eingehalten wird.

7.1.2.1.5 Kesselwagen für die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter müssen mit Einrichtungen zur Verhinderung von Überpufferungen oder zur Begrenzung der Auswirkungen von Überpufferungen ausgerüstet sein.

Diese Vorschrift ist erfüllt, wenn die Sondervorschrift TE 25 b) oder TE 25 c) des Abschnitts 6.8.4 b) oder die ETV WAG Anhang I Abschnitt E oder eine Kombination dieser eingehalten wird.

7.1.2.1.6 Wagen dürfen mit Einrichtungen ausgerüstet sein, welche

- a) die Folgen einer Entgleisung begrenzen;

Bem. Wenn ein solches System verwendet wird, muss es den Vorschriften der ETV WAG Anhang I Abschnitt F.1 entsprechen.

- b) das Auftreten einer Entgleisung verhindern.

Bem. Wenn ein solches System verwendet wird, muss es den Vorschriften der ETV WAG Anhang I Abschnitt F.2 entsprechen.

7.1.2.2 **Sondervorschriften für die Ausrüstung von Wagen**

Wagen, die mit Ausrüstungen für Wagen gemäß einem WE-Code ausgestattet sind, müssen den in der ETV WAG festgelegten Spezifikationen dieser Ausrüstungen entsprechen.

Bem. Wagen, die mit einer zusätzlichen Ausrüstung für Wagen ausgestattet sind, die einem WE-Code nach Unterabschnitt 7.1.2.2 entspricht, aber in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte (14) nicht vorgeschrieben ist, dürfen ebenfalls verwendet werden.

Folgende Sondervorschriften sind anwendbar, wenn in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte (14) ein mit den Buchstaben «WE» beginnender alphanumerischer Code angegeben ist:

WE 1 Der Kesselwagen oder Batteriewagen muss mit einem oder mehreren Energieverzehrelementen ausgerüstet sein, die den Vorschriften der ETV WAG Anhang I Abschnitt D.1 entsprechen.

Diese Vorschrift gilt nicht für Wagen, die mit Energieverzehrelementen gemäß Sondervorschrift WE 2 ausgerüstet sind.

WE 2 Der Kesselwagen oder Batteriewagen muss mit einem oder mehreren Energieverzehrelementen ausgerüstet sein, die den Vorschriften der ETV WAG Anhang I Abschnitt D.2 entsprechen.

WE 3 Der Kesselwagen muss mit einem System ausgerüstet sein,

- das Überpufferungen mit anderen Wagen verhindert und das den Vorschriften der ETV WAG Anhang I Abschnitt E.1 entspricht, oder
- das die Auswirkungen von Überpufferungen durch einen anderen Wagen begrenzt. Dieses System muss den Vorschriften der ETV WAG Anhang I Abschnitt E.2 entsprechen.

Wenn der Tank des Kesselwagens durch eine Maßnahme gemäß Sondervorschrift TE 25 b) oder TE 25 c) des Abschnitts 6.8.4 b) oder durch beide Maßnahmen geschützt ist, ist die Anwendung der Sondervorschrift WE 3 nicht erforderlich.

WE 4 Der Wagen darf mit einem System ausgerüstet sein, das die Folgen beim Auftreten einer Entgleisung des Wagens begrenzt. Wenn ein solches System verwendet wird, muss es den Vorschriften der ETV WAG Anhang I Abschnitt F.1 entsprechen.

WE 5 Der Wagen darf mit einem System ausgerüstet sein, das die Entgleisung des Wagens verhindert. Wenn ein solches System verwendet wird, muss es den Vorschriften der ETV WAG Anhang I Abschnitt F.2 entsprechen.

7.1.2.3 Kennzeichnung von Wagen

Wenn ein Wagen der Sondervorschrift WE 1, WE 2, WE 3, WE 4 oder WE 5 entspricht, müssen die entsprechenden alphanumerischen Codes auf beiden Seiten des Wagens angegeben sein.

Bem. Für Kesselwagen siehe auch Absatz 6.8.2.5.2."]

[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/GTP/2023/6 + informelles Dokument INF.5 in der geänderten Fassung]

Von der 16. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses vorgenommene Auslegung, die auf der Website der OTIF veröffentlicht wird

"Unterabschnitt 5.3.1.2

Interpretation: Der Unterabschnitt 5.3.1.2 gilt auch für das Anbringen von Großzetteln (Placards) an Wechsellaufbauten (Wechselbehältern).

Herleitung: Der Unterabschnitt 5.3.1.2 regelt unter anderem das Anbringen von Großzetteln (Placards) an Großcontainern.

Gemäß den Begriffsbestimmungen in Abschnitt 1.2.1 ist

- ein Großcontainer ein Container, der nicht der Begriffsbestimmung von Kleincontainer entspricht,
- ein Kleincontainer ein Container mit einem Innenvolumen von höchstens 3m³ und
- ein Wechsellaufbau (Wechselbehälter) ebenfalls ein Container, der allerdings über bestimmte landverkehrsspezifische Konstruktionsmerkmale verfügt.

Da Wechsellaufbauten (Wechselbehälter) somit nicht nur als Container, sondern wegen eines Innenvolumens von mehr als 3 m³ als Großcontainer gelten, unterliegen sie den Bestimmungen von Unterabschnitt 5.3.1.2."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2023/1 in der geänderten Fassung]

Liste de participation
Liste der Teilnehmerinnen und Teilnehmer
List of participants

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

Allemagne/Deutschland/Germany

Mr Alfons **Hoffmann**
Ms Linda **Rathje-Unger**
Mr Luciano **Inama**
Mr Frank **Jochems**

Autriche/Österreich/Austria

Mr Othmar **Krammer**

Belgique/Belgien/Belgium

Ms Caroline **Bailleux**

Danemark/Dänemark/Denmark

Ms Bolette **Daugaard**

Espagne/Spanien/Spain

Mr Luis **del Prado Arévalo**

Finlande/Finnland/Finland

Mr Jouni **Karhunen**
Mr Jarkko **Voutilainen**

France/Frankreich/France

Ms Ariane **Roumier**
Mr Vincent **Coliaux Brière**

Italie/Italien/Italy

Ms Stefania **Fabozzi**

Lettonie/Lettland/Latvia

Mr Dainis **Lācis**

Luxembourg/Luxemburg/Luxembourg

Mr Iliass **Zerktouni**

Pays-Bas/Niederlande/Netherlands

Mr Henk **Langenberg**

Ms Sam **van de Snepscheut**

République tchèque/Tschechische Republik/Czech Republic

Mr Luboš **Knížek**

Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/United Kingdom

Ms Emma **Vincent**

Mr Arne **Bale**

Slovaquie/Slowakei/Slovakia

Ms Olga **Dmitrieva**

Suisse/Schweiz/Switzerland

Ms Ingrid **Hincapié-Olaya**

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

Union européenne/Europäische Union/European Union

Commission européenne/Europäische Kommission/European Commission

Mr Roberto **Ferravante**

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

Mr Oscar **Martos**

Ms Ellen **Rogghé**

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

Cefic

Mr Imre **Elek**
Mr Jörg **Roth**

FEAD

Ms Aizea **Astor Hoschen**

UIC

Mr Joost **Overdijkink**

UIP

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

UIRR

Mr Ullrich **Lück**

IV. Secrétariat/Sekretariat/Secretariat

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

V. Interprètes/Dolmetscher/Interpreters

Ms Joana **Meenken** (OTIF)
Mr David **Ashman** (OTIF)
Mr Werner **Küpper**
