

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

**OTIF/RID/CE/GTP/2013/3**

**14. August 2013**

Original: Deutsch

**RID: 2. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses**  
(Kopenhagen, 18. bis 22. November 2013)

**Thema: Zeitweilige OSShD-Arbeitsgruppe zur Anlage 2 des SMGS "Vorschriften für die  
Beförderung gefährlicher Güter"**  
(Warschau, 17. bis 21. Juni 2013)

### **Mitteilung des Sekretariats**

1. Vom 17. bis 21. Juni 2013 tagte in Warschau die zeitweilige OSShD-Arbeitsgruppe zur Anlage 2 des SMGS "Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter".
2. Folgende Staaten und internationale Organisationen nahmen an den Beratungen teil:
  - a) OSShD-Mitgliedstaaten, die keine RID-Vertragsstaaten sind:  
Russland;
  - b) OSShD-Mitgliedstaaten, die gleichzeitig RID-Vertragsstaaten sind:  
Estland, Lettland, Litauen, Polen, Ukraine, Ungarn;
  - c) RID-Vertragsstaaten, die keine OSShD-Mitgliedstaaten sind:  
Deutschland, Finnland;
  - d) internationale Organisationen:  
Europäische Eisenbahn-Agentur (ERA), Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) und Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF).

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

3. Hauptaufgabe dieser Sitzung der zeitweiligen Arbeitsgruppe ist die Harmonisierung der Anlage 2 zum SMGS und des RID. Die Arbeitsgruppe einigt sich darauf, auf der Grundlage des vom Vertreter Lettlands fortgeschriebenen Dokuments OTIF/RID/CE/GTP/2012/9, in dem alle in der Ausgabe vom 1. Juli 2013 der Anlage 2 zum SMGS bereits vorgenommenen Änderungen berücksichtigt sind, die Arbeiten fortzusetzen, die von der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Riga, 12. bis 15. November 2012) (siehe OTIF/RID/CE/GTP/2012-A Absätze 39 bis 92) begonnen wurden.
4. Der Vorsitzende, Herr Arfa (Komitee der OSShD), weist darauf hin, dass die Diskussionen in der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses über die grundsätzlichen Unterschiede zwischen RID und Anlage 2 zum SMGS von der OSShD-Ministerkonferenz (Tallinn, 11. bis 14. Juni 2013) als sehr erfolgreich bezeichnet worden seien.

Absatz 4.3.4.2.2 – Verbindungsleitungen zwischen den Tanks verschiedener Kesselwagen

5. Der Vertreter Russlands bestätigt, dass der bestehende Unterschied zwischen den beiden Regelwerken auf einer fälschlichen Übersetzung in der Anlage 2 zum SMGS beruht und ausgeräumt werden könnte. **Der Vertreter Lettlands erklärt, dass ein Antrag zur Ausräumung der Unterschiede zwischen den beiden Regelwerken (RID und Anlage 2 zum SMGS) bereits unterbreitet worden sei. Dieser Antrag sei für eine Aufnahme in die Ausgabe 2015 der Anlage 2 zum SMGS angenommen worden.**

Absatz 4.3.4.2.3 und Abschnitt 5.3.5 – orangefarbener Streifen

6. Diese RID-Vorschrift ist in der Anlage 2 zum SMGS teilweise in Unterabschnitt 5.3.5.1 abgebildet. In **Unterabschnitt 5.3.5.2** der Anlage 2 zum SMGS besteht darüber hinaus ein traditionelles Kennzeichnungssystem mit Streifen unterschiedlicher Farben für verschiedene **flüssige** Stoffe, das nach Ansicht der Vertreterin der Ukraine aufgehoben werden könnte. Sie wird für die OSShD-Expertentagung einen entsprechenden Antrag vorbereiten.

Sondervorschrift TU 21 – Schutzmittel bei der Beförderung von Phosphor der UN-Nummern 1381 und 2447

7. Die Anlage 2 zum SMGS sieht bei der Beförderung von Phosphor auf Schienenstrecken mit 1520 mm Spurweite eine Wasserschicht von 30 cm (anstelle von 12 cm im RID), bei Umgebungstemperaturen von über 40 °C eine Wasserschicht von 60 cm und bei Umgebungstemperaturen von unter 0 °C eine 30 cm dicke Schicht Frostschutzmittel vor.
8. Der Vertreter Lettlands **erklärt, dass es notwendig sei**, einen Antrag für die nächste Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses **zu unterbreiten**, um dort eine Diskussion über die Höhe der Schutzmittelschicht zu führen (siehe auch Absätze 65 und 66 des Berichts OTIF/RID/CE/GTP/ 2012-A).

Sondervorschrift TU 50 (nur Anlage 2 zum SMGS) – Beförderung bestimmter Gase nur in Batteriewagen und MEGC, deren Elemente Gefäße sind

9. Die Beförderung bestimmter Gase unter hohem Druck ist in Weißrussland, Kasachstan, Russland und der Ukraine nur in Batteriewagen und MEGC zugelassen, deren Elemente Gefäße sind. Es sollte geprüft werden, aus welchen Gründen diese Einschränkung besteht.

Sondervorschrift TU 51 (nur Anlage 2 zum SMGS) – Beförderung von UN 1131 Kohlenstoffdisulfid in Spezialtanks

10. Die Beförderung von UN 1131 Kohlenstoffdisulfid ist in Russland **nur** in Spezialtanks unter einer Schicht inerten Gases zugelassen. Es sollte geprüft werden, aus welchen Gründen diese zusätzliche Anforderung besteht.

Unterabschnitte 5.1.2.1 und 5.2.1.5 – Sprachenregelung bei der Kennzeichnung von Versandstücken und Umverpackungen

11. Bezüglich der Sprachenregelung bei der Kennzeichnung von Versandstücken und Umverpackungen wird an die Diskussion bei der letzten Tagung des RID-Fachausschusses erinnert (siehe Absätze 42 bis 44 des Berichts OTIF/RID/CE/GTP/2012-A). Eine Diskussion soll auf Grundlage eines Antrags Lettlands bei der OSShD-Expertentagung erfolgen.

Unterabschnitt 5.1.3.2 – Verwendung von Verpackungen, Großpackmittel (IBC) und Tanks für radioaktive Stoffe

12. Es wird darauf hingewiesen, dass die Vorschriften für radioaktive Stoffe aus den IAEA-Standards unverändert in das RID/ADR/ADN übernommen werden und damit in den OSShD-Mitgliedstaaten, die gleichzeitig Vertragsparteien des ADR und/oder des ADN sind, für den Straßenverkehr bzw. die Binnenschifffahrt zur Anwendung kommen.
13. Der Vertreter Lettlands erklärt, dass ein Antrag zur Ausräumung der Unterschiede zwischen den beiden Regelwerken (RID und Anlage 2 zum SMGS) bereits unterbreitet worden sei. Dieser Antrag sei für eine Aufnahme in die Ausgabe 2015 der Anlage 2 zum SMGS angenommen worden. Nur Russland habe darauf bestanden, die Unterschiede in der Anlage 2 zum SMGS auf ihrem Hoheitsgebiet beizubehalten.

Absatz 5.3.1.1.2 und Unterabschnitt 5.3.1.2 – Anbringen von Großzetteln (Placards) an der Oberseite von Großcontainern, MEGC, Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks

14. Der Vertreter Russlands erklärt, dass der zusätzliche Großzettel (Placard) an der Oberseite von Großcontainern, MEGC, Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks in Russland, Weißrussland und Kasachstan für den Kranumschlag benötigt würde.
15. Es wird darauf hingewiesen, dass eine vergleichbare Regelung weder im RID noch im ADR, im ADN oder im IMDG-Code vorgesehen ist, so dass im multimodalen Verkehr Probleme entstehen können. Sollte eine Beibehaltung der Vorschrift für diese Länder unbedingt erforderlich sein, müsste eine Diskussion mit den übrigen Verkehrsträgern erfolgen.
16. Die OSShD-Mitgliedstaaten werden gebeten, ihre Meinung zu dieser Frage unter Berücksichtigung multimodaler Aspekte der OSShD-Expertentagung mitzuteilen.

Absatz 5.3.1.7.1 d) (nur Anlage 2 zum SMGS) – Angabe der Notfallkartennummer auf dem Großzettel (Placard)

17. Zu dieser Frage wird auf die Diskussion bei der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses verwiesen (siehe Absätze 39 bis 41 des Berichts OTIF/RID/CE/GTP/2012-A).

Absatz 5.3.2.1.5 – orangefarbene Kennzeichnung von Tanks mit einem Fassungsraum von höchstens 3000 Litern

18. Die Erleichterung, dass die orangefarbene Kennzeichnung von Tanks mit einem Fassungsraum von höchstens 3000 Litern nicht an der Außenseite des Tragwagens wiederholt werden muss, wenn sie von außen nicht sichtbar ist, gilt in der Anlage 2 zum SMGS nicht für Wagenladungen solcher Tanks.
19. Der Vertreter Lettlands wird einen Antrag auf Aufnahme dieser Einschränkung in das RID/ADR/ADN an die Gemeinsame Tagung richten.

Absätze 5.3.2.1.8, 5.3.2.2.1 und 5.3.2.2.2 – orangefarbene Tafeln

20. In den Absätzen 5.3.2.1.8, 5.3.2.2.1 und 5.3.2.2.2 der Anlage 2 zum SMGS ist keine Vorschrift betreffend die Feuerfestigkeit der Angaben, der Abdeckung bzw. der Befestigung der orangefarbenen Tafeln enthalten.
21. Der Vertreter Lettlands erklärt, dass ein Antrag zur Ausräumung der Unterschiede zwischen den beiden Regelwerken (RID und Anlage 2 zum SMGS) bereits unterbreitet worden sei. Die OSSHd-Mitgliedstaaten werden gebeten, ihre Meinung zu diesem Punkt der OSSHd-Expertengruppe mitzuteilen.

Abschnitt 5.3.5 – Orangefarbener Streifen an Kesselwagen für verflüssigte, tiefgekühlt verflüssigte oder gelöste Gase

22. (siehe Absatz 6)

Abschnitt 5.3.7 (nur Anlage 2 zum SMGS) – Notfallkartennummer

23. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Bemerkung zu Absatz 5.3.7.1 keine Ausnahme für Beförderungen in die Slowakei und nach Ungarn enthält. Dies führt zu Problemen in diesen Ländern, weil Großzettel (Placards), auf denen die nach der Anlage 2 zum SMGS vorgeschriebene Notfallkartennummer angegeben ist, nach den Vorschriften des RID nicht zugelassen sind (siehe Absätze 39 bis 41 des Berichts OTIF/RID/CE/GTP/2012-A).
24. Nach Auskunft des Vertreters Lettlands sei das Fehlen dieser beiden Staaten darauf zurückzuführen, dass die Vertreter dieser beiden Staaten bei der Abstimmung über die Ausnahmen nicht anwesend gewesen seien. Es wird empfohlen, wie in Absatz 41 des Berichts OTIF/RID/CE/GTP/2012-A angegeben zu verfahren.

Absatz 5.4.1.1.1 – zusätzliche Angaben im Beförderungspapier

25. Die in der Anlage 2 zum SMGS unter Absatz 5.4.1.1.1 o) geforderte Angabe der Bezeichnung der Gefahr in Worten könnte nach Ansicht des Vertreters Lettlands mittelfristig entfallen, da diese bereits durch die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr sowie durch die Nummer der Gefahrzettelmuster abgebildet werde. Die Vertreterin der Ukraine plädiert ebenfalls dafür, im Zusammenhang mit dem elektronischen Frachtbrief auf diese Angabe zu verzichten.

Absatz 5.4.1.2.1 – dem Beförderungspapier beizufügende Genehmigung

26. (siehe Ausführungen zur Sprachenregelung in Absatz 11)

Absatz 5.4.1.2.2 e) (nur Anlage 2 zum SMGS) – Angabe des Restdrucks im Beförderungspapier bei ungereinigten leeren Kesselwagen für verflüssigte Gase

27. Der Vertreter Russlands erläutert, dass diese Angabe notwendig sei, um bei Beförderungen durch verschiedene Temperaturregionen einen Unterdruck im Tank zu verhindern.
28. Der Vertreter Deutschlands verweist auf den neu in die Ausgabe 2013 aufgenommenen Text des Absatzes 4.3.3.3.4, der Unfälle durch Unterdruck im Tank verhindern soll. Da Drücke immer von der Umgebungstemperatur abhängig seien, sei die in der Anlage 2 zum SMGS geforderte Angabe wenig aussagekräftig.
29. Die OSSHd-Mitgliedstaaten werden gebeten, ihre Meinung zur Streichung des Absatzes 5.4.1.2.2 e) der OSSHd-Expertentagung mitzuteilen.

Absatz 5.4.1.2.3.3 – dem Beförderungspapier beizufügende Genehmigung

30. (siehe **Ausführungen zur Sprachenregelung** in Absatz 11)

Absatz 5.4.1.4.1 – im Beförderungspapier zur verwendende Sprache

31. (siehe **Ausführungen zur Sprachenregelung** in Absatz 11)

Abschnitt 5.4.3 – schriftliche Weisungen

32. Der Vertreter Russlands erläutert, dass die Vorschriften für die schriftlichen Weisungen nur gelten, wenn dies im nationalen Recht vorgesehen sei. Im internationalen Verkehr der OSShD-Mitgliedstaaten würden anstelle von schriftlichen Weisungen Notfallkarten verwendet.

Unterabschnitt 5.5.2.4 – Dokumentation im Zusammenhang mit begasten Güterbeförderungseinheiten

33. Die Unterschiede in diesem Unterabschnitt beruhen auf den zu Grunde liegenden unterschiedlichen Rechtsregimen. Während die Anlage 2 zum SMGS zwingend die Verwendung eines SMGS-Frachtbriefs vorsieht, kann die Dokumentation gemäß RID formlos sein. **Für die Verwendung der Sprachen siehe auch die Ausführungen in Absatz 11.**

Absatz 5.5.3.6.2 b) – Aufschriften auf Warnkennzeichen für Kühl- oder Konditionierungsmittel

34. (siehe **Ausführungen zur Sprachenregelung** in Absatz 11)

Unterabschnitt 5.5.3.7 – Dokumentation im Zusammenhang mit Wagen oder Containern, die ein Kühl- oder Konditionierungsmittel enthalten

35. (siehe Absätze 11 und 33)

Absatz 6.1.5.3.2 – Konditionierung des Prüfmusters für die Fallprüfung

36. Eine Fußnote zu diesem Absatz sieht vor, dass bei Beförderungen nach Kasachstan und Russland oder im Transit durch diese Hoheitsgebiete zwischen dem 1. November und dem 1. **April** die Mindesttemperatur des **Prüfmusters statt** der nach den UN-Modellvorschriften und dem RID vorgeschriebenen  $-18\text{ °C}$   **$-50\text{ °C}$**  betragen muss.
37. Diese abweichende Bestimmung, die von Russland und Kasachstan als ADR-Vertragsparteien für den Straßenverkehr nicht angewendet wird, führt zu Problemen im internationalen Verkehr. Darüber hinaus lässt sich anhand der Kennzeichnung der Verpackung nicht erkennen, bei welcher Temperatur die Fallprüfung durchgeführt wurde.

Absatz 6.2.3.1.3 – Anforderung an Metalle für geschweißte Druckgefäße

38. (siehe Absätze 36 und 37)

Abschnitte 6.2.4 und 6.2.5 – Normen für Druckgefäße

39. Während in den RID-Vertragsstaaten die in Unterabschnitt 6.2.4.1 aufgeführten Normen zwingend angewendet werden müssen, ist die Anwendung in den OSShD-Mitgliedstaaten freigestellt. Dies kann beispielsweise für Russland als ADR- und ADN-Vertragspartei bedeuten, dass für den Eisenbahnverkehr andere Normen gelten als für den Straßenverkehr oder die Binnenschifffahrt, wo die gelisteten Normen angewendet werden müssen.

40. Eine Lösung dieses Problems könnte darin bestehen, dass diejenigen Staaten, welche die zitierten Normen momentan nicht anwenden, eine zukünftige Anwendung in Erwägung ziehen. Es könnte auch ein Antrag auf Aufnahme der entsprechenden russischen Normen in die Tabelle des Abschnitts 6.2.4 an die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung gerichtet werden, vorausgesetzt, diese entsprechen den Grundanforderungen des RID/ADR.

Unterabschnitt 6.2.5.3 – RID/ADR-Druckgefäße aus Metall

41. (siehe Absätze 36 und 37)

Unterabschnitte 6.4.7.5, 6.4.8.15 und 6.4.11.6 – Bauart von Typ A- und Typ B(U)-Versandstücken sowie von Versandstücken, die spaltbare Stoffe enthalten

42. (siehe Absätze 12, 36 und 37)

Unterabschnitte 6.7.2.1 und 6.7.2.3 – Begriffsbestimmung für Auslegungstemperaturbereich

43. Die Begriffsbestimmung für Auslegungstemperaturbereich lässt strengere Auslegungstemperaturen zu, sofern ortsbewegliche Tanks strengeren klimatischen Bedingungen ausgesetzt sind. Der für Kasachstan und Russland geltende untere Grenzwert von -50 °C ist daher mit den multimodalen Vorschriften vereinbar.

Absatz 6.7.4.2.8.1 – Bestimmung der Referenzhaltezeit

44. Während im RID/ADR eine angenommene Umgebungstemperatur von 30 °C für die Bestimmung der Referenzhaltezeit von ortsbeweglichen Tanks zur Beförderung von tiefgekühlt verflüssigten Gasen gilt, fehlt in der Anlage 2 zum SMGS der Wert von 30 °C, so dass die Umgebungstemperatur frei festgelegt werden kann und daraus unterschiedliche Referenzhaltezeiten resultieren können. Es wird darauf hingewiesen, dass die standardmäßig ermittelte und auf dem Tankschild angegebene Referenzhaltezeit die Isolierfähigkeit des Tanks widerspiegelt, während die tatsächliche Haltezeit gemäß Unterabschnitt 4.2.3.7 nach den von den zuständigen Behörden zugelassenen Verfahren zu berechnen ist und die tatsächlichen Bedingungen berücksichtigt.
45. Der Vertreter Lettlands erklärt, dass ein Antrag zur Ausräumung der Unterschiede zwischen den beiden Regelwerken (RID und Anlage 2 zum SMGS) bereits unterbreitet worden sei. Russland wird gebeten, ihre Meinung zu diesem Unterschied der OSShD-Expertentagung mitzuteilen.

Absatz 6.8.2.1.2 (linke Spalte) – Anforderungen an den Bau von Kesselwagen

46. Der Vertreter der ERA weist darauf hin, dass der Verweis in der Fußnote aktualisiert werden müsste, da die in Bezug genommenen TSI am 13. März 2013 geändert worden seien. Er wird der nächsten Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses einen entsprechenden Antrag unterbreiten.
47. Die Vertreter Russlands und der Ukraine weisen darauf hin, dass der Anhang 14 der Anweisungen O + P 516 "Güterwagen im Verkehr auf Schienenstrecken der Spurweite 1435 mm und 1520 mm – Technische Spezifikationen für den Zugang von Güterwagen" derzeit überarbeitet würde. Der Vertreter Lettlands regt an, diese überarbeiteten Vorschriften der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses vorzulegen, um zu zeigen, dass die RID-Vorschriften von diesen Wagen erfüllt werden.

Absatz 6.8.2.1.2 (rechte Spalte) – Anforderungen an den Bau von Tankcontainern

48. Der Vertreter der Ukraine äußert die Vermutung, dass die in der Anlage 2 zum SMGS enthaltene Anforderung, dass Tankcontainer im Verkehr auf Schienenstrecken der Spurweite 1520 mm in der Lage sein müssen, eine Trägheitskraft in Längsrichtung von 4 Rg aufzunehmen, **noch** aktuell ist.

Absatz 6.8.2.1.8 – Werkstoffe des Tankkörpers

49. Die Arbeitsgruppe hält es für zweckmäßig, auch in der Anlage 2 zum SMGS eine Eingrenzung auf metallene Werkstoffe vorzunehmen. Darüber hinaus sollte in der linken Spalte auf das Adjektiv "geschweißte" verzichtet werden, da geschweißte Tankkörper in den Absätzen 6.8.2.1.10 und 6.8.2.1.11 behandelt werden, und in der rechten Spalte "Tankcontainer" durch "Tankkörper" ersetzt werden. Der Vertreter Lettlands wird für die OSShD-Experten-tagung einen entsprechenden Antrag vorbereiten.

Absatz 6.8.2.1.10 – Werkstoffe für geschweißte Tankkörpers

50. Die Arbeitsgruppe empfiehlt, die im RID enthaltene Anforderung, dass für geschweißte Tankkörper aus Stahl kein wasservergüteter Stahl verwendet werden darf, auch in der Anlage 2 zum SMGS abzubilden. Der Vertreter Lettlands wird für die OSShD-Experten-tagung einen entsprechenden Antrag vorbereiten.

Absätze 6.8.2.1.15, 6.8.2.1.16, 6.8.2.1.17 und 6.8.2.1.21 – Berechnung der Wanddicke des Tankkörpers

51. Es wird angeregt, dass die Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachaus-schusses prüfen sollte, ob die Anforderungen gemäß RID und der Anlage 2 zum SMGS gleichwertig sind. In diesem Fall könnte das RID den Verkehr dieser Kesselwagen und Tankcontainer in den RID-Vertragsstaaten zulassen.

Absatz 6.8.2.1.23 – Ausführung der Schweißarbeiten

52. Es wird empfohlen, den in der Anlage 2 zum SMGS enthaltenen zusätzlichen Unterabsatz betreffend Stähle mit einer Antikorrosionsbeschichtung aus austenitischem Stahl der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung vorzulegen.

Absatz 6.8.2.1.29 – Mindestabstand zwischen Kopfträgerebene und Tankkörper

53. Diese im RID enthaltene Vorschrift wird für die Anlage 2 zum SMGS als nicht erforderlich angesehen, weil die durch die Anforderung zu vermeidenden Schäden bei Mittelpufferkupp-lungen nicht auftreten können.

Absatz 6.8.2.2.3 – Ausrüstung nicht luftdicht verschlossener Tanks

54. Die im ersten Satz bestehende Abweichung wurde in der Ausgabe 2013 der Anlage 2 zum SMGS ausgeräumt und muss nicht mehr erörtert werden.

Absätze 6.8.2.2.7 und 6.8.2.2.8 – Ansprechdruck des Sicherheitsventils

55. In der Ausgabe 2013 der Anlage 2 zum SMGS wurde zwar eine Anpassung vorgenommen, mit der die Ansprechdrücke aus dem RID übernommen wurden, diese finden aber nur An-wendung, wenn die zuständige Behörde keine Anforderungen festgelegt hat. Die Arbeits-gruppe bittet den Vertreter Lettlands, einen Antrag für die OSShD-Experten-tagung vorzubereiten, mit dem durch Streichung des Verweises auf die zuständige Behörde eine vollständige Angleichung an den RID-Text erzielt wird.

Absatz 6.8.2.4.1 – erstmalige Prüfung

56. Der Hauptunterschied in diesem Absatz besteht darin, dass in der Anlage 2 zum SMGS der Prüfdruck mindestens das 1,25-fache des Berechnungsdrucks betragen muss. Unklar ist dabei auch, ob sich diese Vorschrift auf alle Stoffe oder nur auf Gase der Klasse 2 bezieht.
57. Dieser Unterschied ist erstaunlich, da zumindest im RID der Berechnungsdruck gemäß Begriffsbestimmung in Abschnitt 1.2.1 von den Gefahreneigenschaften des beförderten Stoffes abhängig ist, nur zur Bestimmung der Wanddicke dient und mindestens so hoch sein muss wie der Prüfdruck. Wäre der Prüfdruck höher als der Berechnungsdruck, würde die Wasserdruckprüfung zu einer Zerstörung des Tanks führen.
58. Der Vertreter der Ukraine wird gebeten, diesen Unterschied zu prüfen und für die OSShD-Expertentagung einen Antrag vorzubereiten.

Absatz 6.8.2.4.2 – wiederkehrende Prüfung

59. Gemäß Anlage 2 zum SMGS muss die Wasserdruckprüfung bei nach 1985 gebauten Kesselwagen für die Beförderung von Erdölprodukten nur alle 13 Jahre und bei Kesselwagen für die Beförderung von Alkoholen nur alle 10 Jahre durchgeführt werden. Hier können sich Probleme ergeben, da das RID für alle Kesselwagen alle 8 Jahre eine Wasserdruckprüfung im Rahmen der wiederkehrenden Prüfung vorschreibt. **OSShD-Mitgliedstaaten, die auch RID-Vertragsstaaten sind, führen die Druckprüfung an ihren Kesselwagen in Übereinstimmung mit dem RID alle 8 Jahre durch.** Nur die OSShD-Mitgliedstaaten Polen, Rumänien, Slowakei, Ungarn und Ukraine, die gleichzeitig RID-Vertragsstaaten sind, können im Rahmen getrennter Vereinbarungen über die Genehmigung des Transits von Kesselwagen entscheiden, deren Frist für die Wasserdruckprüfung 8 Jahre überschreitet.

Absatz 6.8.2.4.6 – anerkannte Sachverständige

60. Eine Bemerkung in der Anlage 2 zum SMGS sieht die Anwendung dieses Absatzes nur vor, wenn dies in der nationalen Gesetzgebung vorgesehen ist. Darüber hinaus weicht die Überschrift vom RID ab.
61. Der Vertreter Lettlands wird der OSShD-Expertentagung einen entsprechenden Änderungsantrag unterbreiten.

Absatz 6.8.2.5.1 – Kennzeichnung von Kesselwagen mit Schwallwänden

62. Da diese Vorschrift in Zusammenhang mit dem Absatz 4.3.2.2.4 steht, wird auf die Absätze 76 bis 78 des Berichts OTIF/RID/CE/GTP/2012-A verwiesen.

Absatz 6.8.2.5.2 – Kennzeichnung mit der offiziellen Benennung für die Beförderung der zugelassenen Stoffe

63. Die bestehende Abweichung wurde in der Ausgabe 2013 der Anlage 2 zum SMGS ausgeräumt und muss nicht mehr erörtert werden.

Absatz 6.8.2.5.3 – Sprachenregelung für die Kennzeichnung

64. Während die Anlage 2 zum SMGS eine Sprachenregelung für die Kennzeichnungen nach den Absätzen 6.8.2.5.1 und 6.8.2.5.2 vorsieht, fehlt eine solche im RID, die zumindest im Falle der Kennzeichnung mit der offiziellen Benennung der zur Beförderung zugelassenen Stoffe nützlich wäre. Dies sollte eventuell im Rahmen der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung behandelt werden.



Unterabschnitt 6.8.2.6 – Normenverweise

65. Die Normenverweise des Unterabschnitts 6.8.2.6 erscheinen in der Ausgabe 2013 der Anlage 2 zum SMGS nur in der rechten Spalte und gelten damit nur für Tankcontainer. Eine zusätzliche Bestimmung weist darauf hin, dass die Anwendung dieser Normen für OSShD-Mitgliedstaaten, die gleichzeitig Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind, zwingend vorgeschrieben ist, während sie für die übrigen OSShD-Mitgliedstaaten freigestellt ist. Dies bedeutet, dass von diesen übrigen OSShD-Mitgliedstaaten eingehende Tankcontainer, die diesen Normen nicht entsprechen, zurückgewiesen werden müssten.
66. In diesem Zusammenhang wird empfohlen, dass Russland an den Arbeiten der Normen-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung teilnimmt. Möglicherweise könnten auch russische Normen in die Tabelle des Unterabschnitts 6.8.2.6 aufgenommen werden, wenn diese den Grundanforderungen des RID/ADR entsprechen (siehe auch Absätze 39 und 40).

Absatz 6.8.3.1.3 – Mindestwanddicke von Tankkörpern mit Doppelmantel

67. Die OSShD-Expertengruppe wird sich mit der Überprüfung der Unterschiede in diesem Absatz befassen.

Absatz 6.8.3.2.9 – Auslösedruck von federbelasteten Sicherheitsventilen

68. Für die Anlage 2 zum SMGS und das RID gelten zwar die gleichen technischen Anforderungen, diese stehen jedoch in der Anlage 2 zum SMGS unter dem Vorbehalt der zuständigen Behörde. Es sollte geprüft werden, ob der Verweis auf die zuständige Behörde in der Anlage 2 zum SMGS aufrechterhalten werden muss.

Absatz 6.8.3.2.20 – Auslegung des Sammelrohrsystems

69. Der für die Auslegung des Sammelrohrsystems geltende untere Temperaturbereich von -50 °C (Anlage 2 zum SMGS) bzw. -20 °C (RID) hängt mit dem für den Tankkörper geltenden Temperaturbereich zusammen und kann wegen der unterschiedlichen Klimaverhältnisse nicht harmonisiert werden.

Absatz 6.8.3.4.2 – Prüfdruck für die Klasse 2

70. (siehe Absätze 56 bis 58)

Abschnitt 6.8.4 Sondervorschriften TC 2 und TC 6 – Sondervorschriften für die Wanddicke

71. Es wird darauf hingewiesen, dass die im RID vorgesehene Begrenzung der Wanddicke auf 15 mm nicht mit der in der Anlage 2 zum SMGS und im RID unterschiedlichen Berechnung der Wanddicke zusammenhängt. Die Vertreter Russlands und der Ukraine werden gebeten, der OSShD-Expertengruppe zusätzliche Informationen zu unterbreiten.

Abschnitt 6.8.4 Sondervorschrift TE 22 – Energieaufnahme je Wagenende

72. Der Vertreter der Ukraine weist darauf hin, dass für Kesselwagen der Spurweite 1520 mm mit automatischer Kupplung keine Crashelemente verfügbar seien, die im RID geforderte Energieaufnahme von 800 kJ je Wagenende jedoch auch ohne solche Elemente erreicht werde.
73. Bei der im RID erwähnten Energieaufnahme von 800 kJ handelt es sich um einen technisch möglichen Wert. Auch für Wagen der Spurweite 1520 mm sollte ein realistischer Grenzwert in die Vorschriften aufgenommen werden, da die Kesselwagen sonst allen auftretenden Energien standhalten müssten.

Abschnitt 6.8.4 Sondervorschrift TE 25 – Überpufferungsschutzeinrichtungen

74. Die Anlage 2 zum SMGS enthält einen zusätzlichen Absatz e), welcher die Anforderungen an Schutzschilder für Tankböden von Kesselwagen festlegt, die mit automatischen Kuppelungseinrichtungen ausgerüstet sind.
75. Der Vertreter Deutschlands regt an, die Möglichkeit der Aufnahme dieser zusätzlichen Anforderung auch für das RID ins Auge zu fassen und bei der nächsten Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses zu beraten.

Abschnitt 6.8.4 Sondervorschrift TT 8 – Magnetpulverprüfungen an Tanks für UN 1005 Ammoniak, wasserfrei

76. Während die Anlage 2 zum SMGS auf die Zulassung der Tanks für Ammoniak abstellt, präzisiert das RID, dass der Tank tatsächlich für die Beförderung dieses Stoffes verwendet werden muss. Eine entsprechende Änderung des RID auf der Grundlage des Dokuments OTIF/RID/RC/2009/18 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/18 war für die Anlage 2 zum SMGS nicht akzeptiert worden.
77. Der Vertreter Lettlands wird der OSShD-Expertentagung einen entsprechenden Änderungsantrag unterbreiten.

Abschnitt 6.8.4 Sondervorschriften TM

78. (siehe **Ausführungen zur Sprachenregelung** in Absatz 11)

Absatz 6.8.5.1.1 b) – Wärmebehandlung von Tankkörpern aus Feinkornstahl

79. Diese Vorschrift, welche die Wärmebehandlung von Tankkörpern aus Feinkornstahl vorsieht, die für die Beförderung bestimmter Stoffe vorgesehen sind, fehlt in der Anlage 2 zum SMGS. Der Vertreter Lettlands wird der OSShD-Expertentagung einen entsprechenden Änderungsantrag unterbreiten.

Absatz 6.8.5.2.1 – Prüfvorschriften für Tankkörper aus Stahl

80. Die Prüfung der Eigenschaften der für die Herstellung von Tankkörpern verwendeten Werkstoffe und der Schweißverbindungen bei der niedrigsten Betriebstemperatur gemäß den Absätzen 6.8.2.1.8 und 6.8.2.1.10 (Anlage 2 zum SMGS) bzw. bei mindestens -20 °C (RID) hängt mit dem für den Tankkörper geltenden Temperaturbereich zusammen und kann wegen der unterschiedlichen Klimaverhältnisse nicht harmonisiert werden.

Bemerkung zu Abschnitt 7.1.1 (nur RID) – Entgleisungsdetektoren

81. Die 2013 in das RID aufgenommene Bemerkung betreffend den Einsatz von Entgleisungsdetektoren wurde in die Anlage 2 zum SMGS nicht übernommen, weil diese bisher in keinem Mitgliedstaat der OSShD eingesetzt werden.

Abschnitte 7.2.1 und 7.2.2 sowie Abschnitt 7.2.4 Sondervorschriften W 1, W 10 und W 11

82. Der Vertreter Lettlands weist darauf hin, dass die in der Anlage 2 zum SMGS enthaltene Fußnote, welche die Beförderung in offenen Wagen und Containern, in Wagen mit Decken und bedeckten Containern in oder durch die Hoheitsgebiete verschiedener OSShD-Mitgliedstaaten nur mit besonderer Vereinbarung zulässt, nicht aus Gründen der Sicherheit, sondern aus Gründen des Diebstahlschutzes bestehe (siehe auch Absatz 70 des Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2012-A).

#### Abschnitt 7.2.4 Sondervorschrift W 2 – Versandstücke mit Stoffen und Gegenständen der Klasse 1

83. Der letzte Satz der Sondervorschrift W 2 in der Anlage 2 zum SMGS sagt aus, dass Stoffe und Gegenstände der Klasse 1 nicht in Containern befördert werden dürfen, die unter die Begriffsbestimmung für **Container mittlerer Größe** fallen. Nach Auskunft der Vertreter Lettlands und der Ukraine handelt es sich dabei um **Frachtcontainer** mit einem Gesamtgewicht von höchstens 5 Tonnen. **Diese Containerart sei für die Beförderung verpackter Güter ausgelegt und werde nur im Binnenverkehr einiger Staaten eingesetzt.**

#### Abschnitt 7.2.4 Sondervorschrift W 8 – Funkenschutzbleche

84. Der letzte Satz dieser Sondervorschrift, wonach Funkenschutzbleche an Wagen mit einem brennbaren Boden nicht unmittelbar am Wagenboden angebracht sein dürfen, fehlt in der Anlage 2 zum SMGS. Der Vertreter Lettlands **erklärt, dass ein Antrag zur Ausräumung der Unterschiede zwischen den beiden Regelwerken (RID und Anlage 2 zum SMGS) bereits unterbreitet worden sei. Dieser Antrag sei für eine Aufnahme in die Ausgabe 2015 der Anlage 2 zum SMGS angenommen worden.**

#### Abschnitt 7.3.3 – Sondervorschriften für die Beförderung in loser Schüttung

85. (siehe Absatz 82)

#### Abschnitt 7.3.3 Sondervorschrift VW 30 (nur Anlage 2 zum SMGS) – Beförderung von UN 2067 Ammoniumnitrat-haltige Düngemittel in Bunkerwagen

86. Diese Sondervorschrift in der Anlage 2 zum SMGS, welche für die Beförderung von ammoniumnitrat-haltigen Düngemittel der UN-Nummer 2067 die Verwendung besonderer gedeckter Bunkerwagen (Trichterwagen) zulässt, fehlt im RID. Während für die Beförderung dieses Stoffes in loser Schüttung im RID 2013 die Sondervorschrift VW 8 gilt, die eine Beförderung in gedeckten Wagen nicht zulässt, wird die RID-Ausgabe 2015 auch die Verwendung gedeckter Wagen ermöglichen. Es stellt sich die Frage, ob die Sondervorschrift VW 30 in der Anlage 2 zum SMGS dann noch erforderlich ist, da Sonderbauarten von Wagen in jedem Fall verwendet werden dürfen, wenn sie den allgemeinen Vorschriften für die Beförderung in loser Schüttung entsprechen.

#### Unterabschnitt 7.5.2.1 – Zusammenladung

87. Der Unterabschnitt 7.5.2.1, der die Zusammenladung von gefährlichen Gütern mit unterschiedlichen Gefahrzetteln in ein und demselben Wagen oder Container regelt, enthält in der Anlage 2 zum SMGS wesentlich mehr Einschränkungen als im RID, die nach Auskunft des Vertreters Russlands ihren Ursprung in den nationalen Vorschriften der OSSH-Mitgliedstaaten haben.
88. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Zusammenladevorschriften zu betrieblichen Problemen insbesondere bei Verkehren in West-Ost-Richtung führen können und deshalb harmonisiert werden müssten. Die vor der Tabelle im RID erscheinende Bemerkung, wonach für Sendungen, die nicht mit anderen Sendungen zusammen in einen Wagen oder Container verladen werden dürfen, getrennte Beförderungspapiere ausgestellt werden müssen, kann nach Ansicht des Vertreters Russlands sofort in die Anlage 2 zum SMGS übernommen werden, da der in Bezug genommene Absatz 5.4.1.4.2 für RID und Anlage 2 zum SMGS gleich lautend ist.

Unterabschnitt 7.5.2.4 – Zusammenladung von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern

89. Bei Beförderungen durch das Hoheitsgebiet Russlands ist auch eine Zusammenladung von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern mit Stoffen und Gegenständen der Unterklasse 1.4 und der UN-Nummern 0161 und 0499 ausgeschlossen. Auch diese Vorschrift kann zu betrieblichen Problemen führen (siehe auch Absatz 88).

Abschnitt 7.5.3 und 7.5.6 (nur Anlage 2 zum SMGS) – Schutzabstand und Sicherheitsmaßnahmen beim Rangieren

90. Die Abschnitte 7.5.3 und 7.5.6 der Anlage 2 zum SMGS enthalten zusätzliche Schutzwagenregelungen und darüber hinaus besondere Sicherheitsmaßnahmen beim Rangieren und bei Ablaufmanövern. Es müsste allerdings geprüft werden, ob nicht alle OSShD-Mitgliedstaaten, die auch RID-Vertragsstaaten sind, durch die Fußnote zu Unterabschnitt 7.5.3.2 und zu Abschnitt 7.5.6 von der Anwendung dieser Vorschriften ausgenommen werden müssten.

Abschnitt 7.5.9 sowie Abschnitt 7.5.11 Sondervorschriften CW 47, CW 55, CW 64, CW 66, CW 67, CW 68 oder CW 69 (nur Anlage 2 zum SMGS) – Begleitung von Sendungen mit bestimmten gefährlichen Gütern

91. Sendungen mit bestimmten gefährlichen Gütern müssen gemäß den allgemeinen Vorschriften des Abschnitts 7.5.9 und der Sondervorschrift CW 47, CW 55, CW 64, CW 66, CW 67, CW 68 oder CW 69 der Anlage 2 zum SMGS begleitet werden. Diese Begleiter haben nach Aussage des Vertreters Russlands Sicherungs-, Sicherheits- und Messaufgaben und leiten bei einem Unfall erste Maßnahmen ein. Auf Nachfrage des Vertreters Deutschlands bestätigt der Vertreter Russlands, dass in Zukunft eine telematische Überwachung ebenfalls möglich sein sollte.

Abschnitt 7.5.11 Sondervorschriften CW 46, CW 48, CW 57, CW 58, CW 60, CW 61, CW 63 und CW 65 (nur Anlage 2 zum SMGS) – Verwendung von Privatwagen

92. Diese Sondervorschriften in der Anlage 2 zum SMGS legen unter anderem fest, dass für die Beförderung bestimmter Stoffe nur die Verwendung von Privatwagen zugelassen ist. Auf Nachfrage des Vertreters Deutschlands erklärt der Vertreter Russlands, dass es sich dabei um Wagen handeln würde, die nicht für die wechselweise Beförderung zugelassen seien.
93. Der Vertreter der Ukraine ist der Meinung, dass diese Vorschriften künftig entfallen könnten. Zwischenzeitlich müsste geprüft werden, ob in den jeweiligen Bemerkungen zu diesen Sondervorschriften nicht alle OSShD-Mitgliedstaaten, die auch RID-Vertragsstaaten sind, von der Anwendung dieser Sondervorschriften ausgenommen werden müssten, da es in den Staaten der Europäischen Union keine Unterscheidung mehr zwischen bahneigenen Wagen und Privatwagen gibt.

Abschnitt 7.5.11 Sondervorschrift CW 49 (nur Anlage 2 zum SMGS) – Beförderung von UN 1230 Methanol

94. Diese Sondervorschrift der Anlage 2 zum SMGS fordert bei der Beförderung von UN 1230 Methanol eine 100 mm hohe Sandschicht im Wagen. Es müsste geprüft werden, ob nicht alle OSShD-Mitgliedstaaten, die auch RID-Vertragsstaaten sind, von der Anwendung dieser Sondervorschrift ausgenommen werden können.

Abschnitt 7.5.11 Sondervorschrift CW 54 (nur Anlage 2 zum SMGS) – Brandschutz bei der Beförderung bestimmter Stoffe

95. Der Vertreter Deutschlands weist darauf hin, dass die UN-Nummern 1372 und 3360 (Fasern, tierischen oder pflanzlichen Ursprungs) im RID und der Anlage 2 zum SMGS als nicht gefährliche Güter gelten. Sollte die Ansicht bestehen, dass diese Stoffe als gefährlich einzustufen sind, weil ein besonderer Brandschutz erforderlich ist, sollte der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung ein entsprechender Antrag unterbreitet werden.

Abschnitt 7.5.11 Sondervorschrift CW 56 (nur Anlage 2 zum SMGS) – Beförderung von UN 2015 Wasserstoffperoxid, wässrige Lösung in einer Wagengruppe

96. Es wird festgestellt, dass diese Sondervorschrift, welche für die Beförderung von UN 2015 Wasserstoffperoxid, wässrige Lösung mehrere Begleitwagen vorsieht, nur für die Beförderung in Kesselwagen, nicht jedoch für die Beförderung in Tankcontainern oder ortsbeweglichen Tanks gilt. Entsprechende Regelungen sind darüber hinaus weder im Straßenverkehr noch im Seeverkehr vorgesehen.

Abschnitt 7.5.11 Sondervorschrift CW 59 (nur Anlage 2 zum SMGS) – Beförderung von UN 1230 Methanol in begrenzten Mengen

97. Diese Sondervorschrift in der Anlage 2 zum SMGS sieht für die Beförderung von UN 1230 Methanol in begrenzten Mengen auf dem Hoheitsgebiet Russlands entgegen der Freistellungen in Abschnitt 3.4.1 die Anwendung der Kapitel 5.3 und 5.4 sowie des Teils 7 vor. Dies kann zu betrieblichen Problemen insbesondere im Zusammenhang mit der nachträglichen Anbringung von Großzetteln (Placards) führen.

Abschnitt 7.5.11 Sondervorschrift CW 70 (nur Anlage 2 zum SMGS) – Zusammenladung

98. Diese Sondervorschrift in der Anlage 2 zum SMGS hängt mit der Tabelle in Unterabschnitt 7.5.2.1 zusammen und schließt für bestimmte gefährliche Güter eine Zusammenladung mit anderen Gütern generell aus.

Kapitel 7.6 – Vorschriften für den Versand als Expressgut

99. (siehe Absätze 49 und 60 des Berichts OTIF/RID/CE/GTP/2012-A)

Kapitel 7.7 – Beförderung gefährlicher Güter als Hand- oder Reisegepäck

100. Die Vertreterin Estlands weist darauf hin, dass eine endgültige Entscheidung über die Zulassung gefährlicher Güter als Hand- oder Reisegepäck im SMPS Ende Oktober 2013 getroffen werde.

**Zukünftige Arbeiten**

101. Es wird vereinbart, dass die Diskussionen bei der 2. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Kopenhagen, 18. bis 22. November 2013) auf der Grundlage des vorliegenden Berichts fortgesetzt werden. Um den Vertretern der OSShD-Mitgliedstaaten eine Teilnahme zu ermöglichen, soll eine Verdolmetschung in und aus der russischen Sprache sichergestellt werden.
102. Der Vorsitzende erklärt, dass für die OSShD-Expertentagung (Warschau, 21. bis 23. Oktober 2013), bei der noch verschiedene in diesem Bericht erwähnte Punkte erörtert werden, insbesondere auch Tankexperten eingeladen werden, um die unterschiedlichen Bauvorschriften für Tanks besser diskutieren zu können. Das Komitee der OSShD wird eine Verdolmetschung in und aus der deutschen oder englischen Sprache sicherstellen.