

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-A

16. Januar 2014

Original: Deutsch

**AN DIE REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER OTIF UND
AN DIE REGIONALEN ORGANISATIONEN, DIE DEM COTIF BEIGETRETEN SIND**

**Schlussbericht der 2. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des
RID-Fachausschusses**

(Kopenhagen, 18. bis 22. November 2013)

INHALTSVERZEICHNIS

	Absätze	Seite
TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung	1	3
TOP 2: Anwesenheit	2 – 4	3
TOP 3: Harmonisierung mit der 18. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter sowie Genehmigung der in den Jahren 2012 und 2013 von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung angenommenen Änderungen	5 – 22	3
TOP 4: Interpretation des RID	23	6
TOP 5: Änderungsanträge zum RID	24 – 81	6
A. Offene Fragen	24 – 57	6
B. Neue Anträge	58 – 81	10
TOP 6: Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS	82 – 91	14
TOP 7: Informationen der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA)	92 – 95	15
TOP 8: Verschiedenes	96 – 119	16
Anlage I: Von der 2. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses angenommene Texte		
Anlage II: Teilnehmerliste		

TOP 1: GENEHMIGUNG DER TAGESORDNUNG

Dokument: A 81-03/503.2013 (Sekretariat)

Informelles Dokument: INF.1 (Sekretariat)

1. Die im Einladungsschreiben A 81-03/503.2013 vom 16. September 2013 enthaltene vorläufige Tagesordnung mit der vom Sekretariat im informellen Dokument INF.1 veröffentlichten Dokumentenliste wird angenommen.

TOP 2: ANWESENHEIT

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

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

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

Die Europäische Kommission, die Europäische Eisenbahn-Agentur (ERA) und die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sind ebenfalls vertreten.

Folgende nichtstaatliche internationale Organisationen sind vertreten: Europäischer Rat der chemischen Industrie (CEFIC), Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT), Europäischer Verband für Stein- und Braunkohle (EURACOAL), Internationaler Eisenbahn-Verband (UIC), Internationale Union der Güterwagen-Halter (UIP) und Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR).

3. Auch wenn für Sitzungen der ständigen Arbeitsgruppe kein Quorum ($\frac{1}{3}$ von 44 stimmberechtigten RID-Vertragsstaaten) erforderlich ist, zeigt sich das Sekretariat sehr erfreut, dass 22 RID-Vertragsstaaten der Einladung gefolgt seien, an den Arbeiten der Arbeitsgruppe teilzunehmen. Im Hinblick auf eine spätere Genehmigung der Beschlüsse der Arbeitsgruppe durch den RID-Fachausschuss sei die Feststellung wichtig, dass die Entscheidungen der Arbeitsgruppe von einer breiten Mehrheit der RID-Vertragsstaaten mitgetragen werden.
4. Bei der 1. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe wurden Herr Helmut Rein (Deutschland) bis auf Weiteres zum Vorsitzenden, Frau Caroline Bailleux (Belgien) zur stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Der Vorsitzende und die stellvertretende Vorsitzende vereinbaren, sich beim Vorsitz dieser Tagung abzuwechseln.

TOP 3: HARMONISIERUNG MIT DER 18. AUSGABE DER UN-EMPFEHLUNGEN FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER SOWIE GENEHMIGUNG DER IN DEN JAHREN 2012 UND 2013 VON DER GEMEINSAMEN RID/ADR/ADN-TAGUNG ANGENOMMENEN ÄNDERUNGEN

Dokumente: OTIF/RID/CE/GTP/2013/10 (Sekretariat)
OTIF/RID/CE/GTP/2013/17 (Sekretariat)

Informelle Dokument: INF.8 (UIC/CIT)
INF.12 (Sekretariat)
INF.11/Rev.1 (Schweden)

5. Das vom Sekretariat vorbereitete Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2013/17, das die von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2012 und 2013, vom RID-Fachausschuss im Mai 2012 und von der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses im November 2012 angenommenen Texte enthält, wird vorbehaltlich der nachfolgenden Änderungen von der Arbeitsgruppe angenommen.

Unterabschnitte 1.6.1.1, 1.6.1.16 und 1.6.1.19

6. Die von der WP.15 angenommene Änderung der allgemeinen Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.1.1 und die Streichung der Übergangsvorschriften der Unterabschnitte 1.6.1.16 und 1.6.1.19 wird von der Arbeitsgruppe auch für das RID angenommen (siehe Anlage I).

Unterabschnitte 1.6.3.1 bis 1.6.3.3

7. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs verweist auf Absatz 20 des Berichts über die 1. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe (Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2012-A) und beantragt, vor einer endgültigen Annahme der geänderten Übergangsvorschriften für vor 1978 gebaute Kesselwagen den Ausgang der Diskussionen zu den entsprechenden Übergangsvorschriften für Tankfahrzeuge abzuwarten.
8. Der Vertreter Deutschlands bestätigt, dem Sekretariat für die nächste Sitzung der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung einen Antrag für Tankfahrzeuge zugesandt zu haben. Er erinnert daran, dass es Ziel der geänderten Übergangsvorschriften sei, sehr alte Tanks künftig von der Beförderung gefährlicher Güter auszuschließen. Dabei seien sowohl sicherheitstechnische Interessen als auch die Interessen der Betreiber berücksichtigt worden. Er weist darauf hin, dass für den Straßenverkehr andere Belastungen und Betriebsbedingungen gelten würden, die zu völlig anderen Ergebnissen führen und deshalb keine Auswirkungen auf die Übergangsvorschriften des RID haben könnten.
9. Da kein Antrag vorliegt, der auf einen Fehler bei der Entscheidungsfindung hinweist, beschließt die Arbeitsgruppe, die eckigen Klammern bei diesen Übergangsvorschriften zu streichen.

Tabelle B

10. Der Vertreter der UIC wird gebeten, die bei den Änderungen zur Tabelle B aufgeführten NHM-Codes zu überprüfen und dem Sekretariat spätestens bis zur Tagung im Mai 2014 die fehlenden NHM-Codes mitzuteilen.

Sondervorschrift 662

11. Die Arbeitsgruppe nimmt die von der Vertreterin des Vereinigten Königreichs vorgeschlagene redaktionelle Anpassung der neuen Sondervorschrift 662 an (siehe Anlage I). Sie nimmt die im informellen Dokument INF.11/Rev.1 wiedergegebene, vom Vertreter Schwedens vorgeschlagene multilaterale Sondervereinbarung RID 4/2013 zur Kenntnis, mit der die Bestimmungen der Sondervorschrift 662 früher zur Anwendung gebracht werden sollen.

Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr 87

12. Die Arbeitsgruppe nimmt die neue, der UN-Nummer 3507 (Uranhexafluorid, radioaktive Stoffe, freigestelltes Versandstück mit weniger als 0,1 kg je Versandstück, nicht spaltbar oder spaltbar, freigestellt) zugeordnete Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr 87 an (siehe Anlage I).

Flexible Schüttgut-Container

13. Die Arbeitsgruppe beschließt, alle Vorschriften betreffend flexible Schüttgut-Container in eckige Klammern zu setzen (siehe Anlage I), bis IDGCA den Nachweis erbracht hat, dass flexible Schüttgut-Container in der Lage sind, die in Unterabschnitt 6.11.5.3 vorgeschriebenen Prüfungen zu bestehen. Hierzu sollte IDGCA der nächsten Gemeinsamen Tagung den in Unterabschnitt 6.11.5.4 geforderten Prüfbericht vorlegen.
14. Der Vertreter der UIC ist der Meinung, dass die neue Begriffsbestimmung von "flexibler Schüttgut-Container" sowie die bestehenden Begriffsbestimmungen von "geschlossener Schüttgut-Container" und "bedeckter Schüttgut-Container" besser in den Abschnitt 1.2.1 überführt werden sollten, da sie in mehr als einem Kapitel des RID verwendet würden (Kapitel 6.11, 7.3 und 7.5). Er werde diesbezüglich der Gemeinsamen Tagung im März 2014 einen Antrag unterbreiten.

Unterabschnitt 5.4.3.4

15. Die Arbeitsgruppe schließt sich der Entscheidung der WP.15 an, auf der letzten Seite der schriftlichen Weisungen den Verweis auf die Norm EN 471 bezüglich der Warnkleidung zu streichen (siehe Anlage I). Es wird darauf hingewiesen, dass die Arbeitsschutzvorschriften für das Eisenbahnpersonal bereits diesbezügliche Vorschriften enthielten und ständig aktualisiert würden, so dass auf einen Verweis verzichtet werden könnte.
16. Eine Übergangsvorschrift nach dem Muster des von der WP.15 angenommenen Unterabschnitts 1.6.1.35 hält die Arbeitsgruppe für nicht erforderlich, da das Muster der schriftlichen Weisungen gemäß RID nur eine Empfehlung darstellt (siehe Unterabschnitt 5.4.3.4, erster Satz).

Titel von Universalnormen

17. Die Arbeitsgruppe ist der Ansicht, dass aus Gründen der Anwenderfreundlichkeit auch bei Universalnormen der Titel der Norm angegeben werden sollte. Das Sekretariat wird gebeten, diese Entscheidung der Gemeinsamen Tagung mitzuteilen.
18. Die übrigen von der WP.15 angenommenen und in der Anlage I zum informellen Dokument INF.12 wiedergegebenen Textänderungen zum Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2013/17 werden von der Arbeitsgruppe bestätigt (siehe Anlage I).

Kapitel 7.7

19. Der vom Sekretariat vorgelegte Antrag OTIF/RID/CE/GTP/2013/10, mit dem die Freistellungen für die Beförderung von Leuchtmitteln des neuen Unterabschnitts 1.1.3.10 in Kapitel 7.7 für die Beförderung von Hand- und Reisegepäck nachvollzogen werden sollen, wird von der Arbeitsgruppe als nicht vollständig erachtet. Der Vertreter Österreichs schlägt vor, den gesamten Unterabschnitt 1.1.3.10 in Kapitel 7.7 abzubilden, damit auch die Beförderung von neuen Leuchtmitteln abgedeckt wird, die sich an Bord von Fahrzeugen von Unternehmern befinden können, die in Reisezügen befördert werden.
20. Hinsichtlich des von der Vertreterin Belgiens mündlich gestellten Antrags, in Kapitel 7.7 lediglich einen Verweis auf die Freistellungen des Abschnitts 1.1.3 aufzunehmen, weist das Sekretariat darauf hin, dass es Wunsch des RID-Fachausschusses gewesen sei, alle für Reisende geltenden Bestimmungen an einer einzigen Stelle des Regelwerks zusammenzufassen.

21. Es wird vereinbart, dass das Sekretariat zu einer Arbeitsgruppe einlädt, bei der eine Trennung der für die Beförderung von Hand- und Reisegepäck einerseits und die gewerbliche Beförderung in Reisezügen (z.B. Auto im Reisezug) andererseits geltenden Bestimmungen herbeigeführt und eine genauere Prüfung des informellen Dokuments INF.8 der UIC und des CIT vorgenommen werden könnte. Belgien, Deutschland, Österreich, die Schweiz, Spanien, das CIT, die ERA und die UIC bekunden Interesse an einer Teilnahme an dieser Arbeitsgruppe. Diese Arbeitsgruppe wird voraussichtlich am Montag, dem 19. Mai 2014, vor der 3. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses in Bern zusammentreffen.
22. Der vom Vertreter Russlands vorgebrachte Hinweis, in der Überschrift des Unterabschnitts 1.1.3.10 "gefährliche Güter" in "gefährliche Stoffe" zu ändern, wird der Gemeinsamen Tagung vorgelegt.

TOP 4: INTERPRETATION DES RID

23. Zu diesem Tagesordnungspunkt wurde der ständigen Arbeitsgruppe kein Dokument unterbreitet.

TOP 5: ÄNDERUNGSANTRÄGE ZUM RID

A. Offene Fragen

Übergangsvorschrift im Zusammenhang mit der Anbringung verkleinerter Großzettel (Placards)

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/1 (Sekretariat)

24. Bei der 1. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe (Riga, 12. bis 15. November 2012) wurde im Zusammenhang mit der Einschränkung der Möglichkeit der Anbringung verkleinerter Großzettel (Placards) an Wagen eine Übergangsvorschrift angenommen, um insbesondere die Umrüstung von Güterwagen zu ermöglichen, die mit Steckrahmen für Großzettel (Placards) ausgerüstet sind (siehe Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2012-A Absätze 9 bis 11).
25. Ein Vertreter des OTIF-Sekretariates erläutert, dass der gewählte Wortlaut so ausgelegt werden könnte, dass verkleinerte Großzettel (Placards) zukünftig überhaupt nicht mehr verwendet werden dürfen.
26. In der Tat dürfen verkleinerte Großzettel (Placards) jedoch weiterhin in den Fällen verwendet werden, in denen die am Wagen verfügbare Fläche nicht für die Anbringung von Großzetteln normaler Größe ausreicht.
27. Der vom Sekretariat der OTIF im Dokument 2013/1 vorgeschlagene neue Wortlaut der Übergangsvorschrift 1.6.1.35 (neu 1.6.1.37), der eine falsche Interpretation verhindern sollte, wird angenommen (siehe Anlage I).

Beförderung von Expressgut

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/4 (UIC)

28. Bei ihrer ersten Tagung (Riga, 12. bis 15. November 2012) hat die Arbeitsgruppe die UIC um Prüfung gebeten, ob im Bereich der RID-Vertragsstaaten Beförderungen gefährlicher Güter als Expressgut durchgeführt werden. Sollte dies nicht der Fall sein, könnten im RID die Spalte 19 der Tabelle A und das Kapitel 7.6 entfallen (siehe Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2012-A Absatz 60).

29. Der Vertreter der UIC informiert die Arbeitsgruppe, dass die UIC diese Prüfung vorgenommen und dabei festgestellt habe, dass solche Beförderungen vor allem im Binnenverkehr vieler RID-Vertragsstaaten nach wie vor durchgeführt würden.
30. Darüber hinaus stelle nach Meinung der UIC die in Erwägung gezogene Überlegung, die CE-Vorschriften zu streichen und die begrenzten und freigestellten Mengen der Kapitel 3.4 und 3.5 als Expressgut zuzulassen auch aus sicherheitstechnischer Sicht keine geeignete Alternative dar. Zwar seien die Mengengrenzen bei den CE-Vorschriften höher als diejenigen der Kapitel 3.4 oder 3.5, bei Expressgut-Beförderungen würden jedoch sämtliche Vorschriften des RID zur Anwendung kommen.
31. Auf Empfehlung der UIC entscheidet die Arbeitsgruppe, die Bestimmungen in Spalte 19 der Tabelle A sowie in Kapitel 7.6 beizubehalten.

Überprüfung des nächsten Prüfdatums

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/5 (Schweden)

32. Der Vertreter Schwedens informiert die Arbeitsgruppe darüber, dass der UN-Expertenunterausschuss seinen Antrag, wonach auch **bei ortsbeweglichen Tanks und UN-MEGC** das Datum der nächsten Prüfung auf beiden Seiten (auf dem Tank selbst oder auf Tafeln) anzugeben wäre, abgelehnt habe.
33. Um das Problem des Beförderers bei der Überprüfung der Frist für die nächste Prüfung von Tankcontainern, ortsbeweglichen Tanks und MEGC zu lösen (siehe auch Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2012-A Absätze 5 und 6), schlägt der Vertreter Schwedens im Dokument 2013/5 vor, in Absatz 1.4.2.2.2 betreffend die **Möglichkeit, auf die** von anderen Beteiligten zur Verfügung gestellten Informationen **vertrauen zu können**, ein Querverweis auch auf Absatz 1.4.2.2.1 d) aufzunehmen.
34. Einige Delegationen sehen die praktische Umsetzung einer solchen Vorschrift als problematisch an, da nicht klar sei, wie der Beförderer zu der konkreten Information über das Datum für die nächste Prüfung gelangen solle. Andere Delegationen machen darauf aufmerksam, dass diese Pflicht schon dem Befüller obliege und die Weitergabe der Informationen auch vertraglich geregelt werden könnte.
35. Der Vertreter der UIC regt an, die in Absatz 1.4.2.2.1 d) festgelegte Pflicht des Beförderers für Tankcontainer, ortsbewegliche Tanks und MEGC ganz zu streichen.
36. Nach einer langen Diskussion nimmt die Arbeitsgruppe in einer Abstimmung den Antrag Schwedens mit 13:1 Stimmen an (siehe Anlage I).

Ausrüstung der RID-Kesselwagen mit einer von der Übergangsbühne aus bedienbaren Spindelbremse

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/8 (UIC)

37. Der Vertreter der UIC liefert mit seinem Dokument 2013/8 einen Schlussbericht über die Untersuchung der Frage, ob für die Beförderung gefährlicher Güter bestimmte Kesselwagen weiterhin mit einer von der Übergangsbühne aus bedienbaren Spindelbremse auszurüsten sind.
38. Aus der Studie geht hervor, dass die Ausrüstung von RID-Kesselwagen mit einer bühnenbedienbaren Spindelbremse und somit die Aufrechterhaltung der Bestimmungen der UIC-Merkblätter 573 und 535-3 nicht mehr notwendig seien. Die Bestimmungen des UIC-Merkblatts 573 würden zum Großteil in den Normen EN 15877-1:2012, EN 12663-2:2010

und EN 1551:2009 berücksichtigt. Der Verweis auf das Merkblatt in den Absätzen 4.3.3.3.2 und 6.8.2.2.1 sowie in Abschnitt 6.8.4 könne daher gestrichen und vorbehaltlich einer detaillierten Prüfung durch die Verweise auf die genannten Normen ersetzt werden.

39. Die Arbeitsgruppe schließt sich den Schlussfolgerungen der UIC an. **Die Verweise auf das UIC-Merkblatt 573 werden auf der Grundlage des Dokuments OTIF/RID/CE/GTP/2013/12 der UIC gestrichen (siehe Absätze 40 bis 42).**

Verwendung des Ausdrucks "Abfertigungsbeschränkungen"

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/11 (UIC)

40. Der Vertreter der UIC stellt die Ergebnisse der Prüfung der Frage, ob der Begriff "Abfertigungsbeschränkung" im fünften Spiegelstrich des Unterabschnitts 1.8.3.11 b) RID (im Gegensatz zu "Versandbeschränkung" im ADR) geändert werden muss, vor. Diese Prüfung wurde insbesondere vor dem Hintergrund durchgeführt, dass in Unterabschnitt 7.5.1.1 im Gegensatz dazu der Wortlaut "für den Versandbahnhof geltende Vorschriften" und in der französischen Fassung des Unterabschnitts 1.8.3.11 b) RID der gleiche Begriff wie im ADR ("restrictions d'expéditions") verwendet wird (siehe auch Bericht OTIF/RID/CE/2011-A Absatz 34).
41. Da es sich um den im Eisenbahnverkehr üblichen Terminus handle, der auch in Absatz 1.4.2.1.1 d) bezüglich der Pflichten des Absenders verwendet werde und der auch mit dem in der französischen Fassung des RID durchgehend verwendeten Begriff "restrictions d'expéditions" korrespondiere, müsse nach Auffassung der UIC der Begriff "Abfertigungsbeschränkung" in der deutschen Fassung des Unterabschnitts 1.8.3.11 b) beibehalten werden. Für die englische Fassung schlägt die UIC hingegen vor, in Unterabschnitt 1.8.3.11 b) wie in Absatz 1.4.2.1.1 d) den Begriff "forwarding restrictions" anstelle von "restrictions on forwarding" zu verwenden.
42. Die in Unterabschnitt 7.5.1.1 verwendeten Begriffe "die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften", "the requirements in force at the forwarding station" und "les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice" sollten nach Meinung der UIC beibehalten werden.
43. Die Arbeitsgruppe nimmt die Ergebnisse dieser Überprüfung zur Kenntnis und nimmt die Änderung zu Unterabschnitt 1.8.3.11 b) in der englischen Fassung an (siehe Anlage I).

UIC-Merkblatt 573

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/12 (UIC)

44. Bei ihrer ersten Tagung im November 2012 hatte die Arbeitsgruppe die Vertreter der UIC und der UIP um Prüfung gebeten, ob verschiedene Elemente des UIC-Merkblatts 573 nicht besser im RID – auch durch eine Inbezugnahme von Normen – geregelt werden sollten (siehe Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2012-A Absatz 15).
45. Der Vertreter der UIC informiert die Arbeitsgruppe über die Ergebnisse dieser Untersuchungen. Aus der Studie geht hervor, dass die meisten technischen Anforderungen des UIC-Merkblatts 573 in EN-Normen aufgenommen worden seien, mit Ausnahme der Bestimmungen in Punkt 2.1.10 des Merkblatts bezüglich der Befestigung von Anbauteilen an Tanks. Dies bedeute, dass die Verweise im RID auf das UIC-Merkblatt 573 durch Verweise auf die EN-Normen ersetzt werden könnten, vorausgesetzt, die Anforderungen in Punkt 2.1.10 dieses Merkblatts würden direkt in das RID, vorzugsweise in Absatz 6.8.2.2.1, übernommen.
46. Die Arbeitsgruppe nimmt die Änderungsvorschläge der UIC zu den Absätzen 4.3.3.3.2, 6.8.2.2.1 und zur Sondervorschrift TE 25 des Abschnitts 6.8.4 mit kleinen redaktionellen Verbesserungen an (siehe Anlage I).

Ausdehnung der Anforderung von Crash-Puffern

Dokumente: OTIF/RID/CE/GTP/2013/13 (Niederlande)
OTIF/RID/CE/GTP/2013/15 (Niederlande)

47. Bei der ersten Tagung der Arbeitsgruppe im November 2012 wurde im Anschluss an die Diskussion über den Eisenbahnunfall im Rangierbahnhof Kijfhoek der Vertreter der Niederlande gebeten, auf der Grundlage der Unfalluntersuchung einen Antrag zu unterbreiten, mit dem die Sondervorschrift TE 22 (Ausrüstung mit Crash-Puffern) auf weniger gefährliche Stoffe ausgedehnt werden sollte (siehe auch Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2012-A Absätze 96 bis 100).
48. Der im Dokument 2013/13 enthaltene und mit dem Dokument 2013/15 ergänzte Antrag der Niederlande zielt einerseits darauf ab, die vor dem 1. Januar 2007 gebauten Kesselwagen und Batteriewagen für die Beförderung der in Unterabschnitt 1.6.3.27 b) aufgeführten Stoffe mit Crash-Elementen mit einer geringeren Energieaufnahme (500 kJ anstatt 800 kJ) nachzurüsten, andererseits sollte die Sondervorschrift TE 22 auf erstickende und oxidierende Gase der Klasse 2 und Stoffe der Klassen 3 bis 9, die in flüssigem Zustand befördert werden und denen die Tankkodierung LGAV, LGBV, LGBF, L1,5BN, L2,65CN, L4BN, L4BH, L4BV, L4DH, L4DN, L4DV oder L10BN zugeordnet ist, ausgedehnt werden.
49. Der Vertreter der ERA macht darauf aufmerksam, dass die Vorbeugung von Unfällen immer einer der Grundsätze der Eisenbahnsicherheit gewesen sei und sich als wirksam erwiesen habe. Im Antrag der Niederlande werde nicht der Versuch unternommen, den Unfall zu vermeiden, obwohl die Ursachen der im Antrag in Bezug genommenen Unfälle in den Unfalluntersuchungsberichten festgestellt worden seien. Diese Berichte zeigten, dass die Unfälle hätten vermieden werden können. Darüber hinaus sei die Aussage der Niederlande zu den wirtschaftlichen Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahme nicht ausreichend, da nicht klar sei, wie viele Wagen tatsächlich betroffen wären, so dass ein Vergleich der Gesamtkosten der vorgeschlagenen Maßnahme mit dem Nutzen unmöglich sei. Die Vertreter Polens, Schwedens, der Tschechischen Republik und der UIC unterstützen die Ansicht der ERA.
50. Der Vertreter des CEFIC unterstützt grundsätzlich eine Verwendung von Crash-Puffern zur Erhöhung der Sicherheit und verweist dabei auf das überarbeitete CEFIC-Dokument "Guidance on the design, construction and testing of standard rail tank cars for the transport of chemicals in bulk" (Richtlinien für die Auslegung, den Bau und die Prüfung von normalen Eisenbahn-Kesselwagen zur Beförderung großer Mengen chemischer Produkte), das einen Einsatz von Crash-Puffern für spezielle Stoffe empfiehlt. Andere Teilnehmer weisen jedoch darauf hin, dass die höheren Kosten den Eisenbahngüterverkehr zusätzlich belasten würden, was die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene gegenüber dem Verkehrsträger Straße negativ beeinflussen könnte.
51. Der Vorsitzende erinnert daran, dass verschiedene technische Entwicklungen für die Gefahrgutbeförderung auf der Straße in den allgemeinen Fahrzeugbau übernommen worden seien. Darüber hinaus würde die Sicherheit im Straßenverkehr durch ständige Neuentwicklungen verbessert, die auch zu einer Erhöhung der Fahrzeugkosten führen würden. Ähnliche Überlegungen sollten auch für den Eisenbahnverkehr angestellt werden. Der Vertreter der UIP ergänzt, dass die Zunahme der Kosten im Wagenbau nicht unbedingt auf sicherheitstechnische Ausrüstungen, sondern auf andere Maßnahmen des Eisenbahnsektors wie beispielsweise Lärminderung zurückzuführen seien.
52. Die Arbeitsgruppe empfiehlt dem Vertreter der Niederlande für die nächste Sitzung eine Kosten-Nutzen-Analyse vorzulegen und eine nähere Betrachtung der Unfallstatistik vorzunehmen, um die positiven Auswirkungen der Maßnahme aufzuzeigen.

Beförderung von UN 1361 Kohle in loser Schüttung

Informelles Dokument: INF.4 (EURACOAL)

53. Der vom Vertreter von EURACOAL im informellen Dokument INF.4 unterbreitete Antrag zielt darauf ab, mittels einer neuen Sondervorschrift die in loser Schüttung beförderte Kohle der UN-Nummer 1361, Verpackungsgruppe III unter Einhaltung bestimmter Bedingungen weitgehend freizustellen. Dies sollte in Anlehnung an die Sondervorschrift 803 des ADN für die Binnenschifffahrt unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Verkehrsträgers Schiene geschehen (siehe auch Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2012-A Absätze 101 und 102).
54. Es wird präzisiert, dass die alternativen Temperaturmessungen nicht zwingend zu einem Mehraufwand führten, da diese bereits aus Gründen der Qualitätssicherung durchgeführt werden müssten.
55. Die Vertreterin Spaniens stellt den maximalen Temperaturwert von 60 °C der zur Beförderung vorgesehenen Ladung in Frage. In Spanien werde die Kohle überwiegend auf dem Seeweg angeliefert. Die gemessenen Temperaturen der beförderten Kohle lägen **manchmal** über 60 °C, allerdings sei die Transportdauer auf dem anschließenden Landweg wesentlich kürzer. Sie schlägt deshalb vor, entweder auf den maximalen Temperaturwert ganz zu verzichten oder ihn anzuheben.
56. Es besteht allgemein die Ansicht, dass der Absatz d) für den Eisenbahnverkehr nicht erforderlich ist, da die bestehenden Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Feuer im Zug hierfür ausreichend seien.
57. Die Arbeitsgruppe ist sich einig, dass eine klarstellende Regelung benötigt wird. Sie sollte aber pragmatisch und dem Risiko angemessen sein. Der Vertreter von EURACOAL wird gebeten, den Antrag unter Berücksichtigung der von den verschiedenen Teilnehmern vorgebrachten Punkte für die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe im Mai 2014 fortzuschreiben. Darüber hinaus sollte der überarbeitete Antrag zuvor an den Vertreter Deutschlands gesandt werden, damit dieser eine neue Fassung der diesbezüglichen multilateralen Sondereinbarung entwerfen kann. Anschließend wird Deutschland diesen Entwurf an alle interessierten Mitgliedstaaten zur Kommentierung senden.

B. Neue Anträge

Sondervorschrift TE 25

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/2 (Sekretariat)

58. Mit seinem Dokument 2013/2 regt das Sekretariat an, die bereits für die Ausgabe 2007 des RID getroffene Entscheidung, die Sondervorschrift TE 25 allen Stoffen zuzuordnen, denen in Spalte 12 der Tabelle A in Kapitel 3.2 die Tankcodierung L15CH, L15DH oder L21DH zugeordnet ist, auch für inhalationstoxische Stoffe nachzuholen, für die diese Tankcodierungen seit 2011 ebenfalls gelten.
59. Die Arbeitsgruppe nimmt den Antrag des Sekretariats einschließlich einer Ergänzung in der Übergangsvorschrift 1.6.3.40, die vor dem 1. Juli 2011 gebaute Kesselwagen für inhalationstoxische Stoffe von der Anwendung der Sondervorschrift TE 25 bis zum 31. Dezember 2016 befreit, an (siehe Anlage I).

Sondervorschriften für ungereinigte leere Umschließungsmittel

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/6 (Schweden)

60. Der Vertreter Schwedens macht mit seinem Dokument 2013/6 auf einen Widerspruch zwischen dem Unterabschnitt 1.4.3.6 betreffend die Pflichten des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur und der Sondervorschrift für ungereinigte leere Umschließungsmittel in Absatz 5.4.1.1.6.2.1 aufmerksam. Gemäß Unterabschnitt 1.4.3.6 b) hat der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur unter anderem sicherzustellen, dass er zu jedem Zeitpunkt während der Beförderung einen schnellen und uneingeschränkten Zugriff zu UN-Nummern der in oder auf jedem einzelnen Wagen beförderten gefährlichen Güter hat, es sei denn es handelt sich um in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter gemäß Kapitel 3.4. In diesem Fall reicht nur die Angabe, dass solche Güter vorhanden sind. Nach der Sondervorschrift in Absatz 5.4.1.1.6.2.1 muss die UN-Nummer bei ungereinigten leeren Verpackungen mit einem Fassungsraum von höchstens 1000 Litern im Beförderungspapier nicht angegeben werden. Bei der Anwendung des Absatzes 5.4.1.1.6.2.1 durch den Absender bedeutet dies, dass der Beförderer nicht in der Lage ist, dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur Angaben zur UN-Nummer zu liefern.
61. Der erste im Dokument Schwedens enthaltene Vorschlag zielt darauf ab, die Angabe der UN-Nummer auch im Falle der ungereinigten leeren Verpackungen mit höchstens 1000 Litern Fassungsraum vorzuschreiben.
62. Der zweite schwedische Vorschlag stellt eine ähnliche Lösung dar, wie sie bereits für die in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter gemäß Kapitel 3.4 gewählt wurde, d. h. wenn ungereinigte leere Verpackungen gemäß Absatz 5.4.1.1.6.2.1 befördert werden, reicht nur die Angabe, dass solche Güter vorhanden sind.
63. Die Mehrheit der Teilnehmer unterstützt den zweiten Vorschlag Schwedens. Die Vertreter der Niederlande, der Europäischen Kommission und der UIC würden eine bessere Lösung in Ergänzung des zweiten Spiegelstrich in Unterabschnitt 1.4.3.6 b) sehen, wonach der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur nur dann Zugang zur UN-Nummer haben müsste, sofern diese zwingend im Beförderungspapier anzugeben ist.
64. Der Vertreter Schwedens wird für die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe einen neuen Antrag vorbereiten, in dem nur der zweite Vorschlag unter Berücksichtigung der Kommentare der Teilnehmer weiterverfolgt wird. Er bittet die interessierten Mitgliedstaaten, ihm weitere Bemerkungen per E-Mail zuzusenden.

Stand der Maßnahmen der italienischen Behörden nach dem Unfall von Viareggio

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/7 (UIC)

Informelles Dokument: INF.10 (Italien)

65. Der Vertreter der UIC wendet sich mit seinem Dokument 2013/7 an die Teilnehmer der Arbeitsgruppe und bittet um Auskunft, ob sie Kenntnis über den Stand der Umsetzung der im Rundschreiben des italienischen Ministeriums für Infrastruktur und Transport vom 6. April 2010 aufgeführten Maßnahmen haben (siehe auch Bericht OTIF/RID/CE/2010-B Absätze 5 bis 11 und Anlage III zu diesem Bericht). Er macht darauf aufmerksam, dass die 51. Tagung des RID-Fachausschusses (Bern, 30./31. Mai 2012) auf der Grundlage der Ergebnisse der Arbeitsgruppe "Sicherheitspflichten der Beteiligten" (Rom, 12./13. April 2012) folgende Änderungen angenommen hat:
- Aufnahme einer Bemerkung bei den Pflichten des Befüllers und Entladers, in der auf die Checklisten des CEFIC verwiesen wird;

- Prüfungen an allen Wagen anstelle von repräsentativen Stichproben des Beförderers bei der Übernahme einer Gefahrgutsendung am Abgangsort.

Diese Änderungen sind am 1. Juli 2013 endgültig in Kraft getreten.

66. Der Vertreter der UIC erklärt, dass sein Verband der Auffassung sei, dass die in der Anlage 1 des italienischen Rundschreibens aufgeführten Maßnahmen aufgrund des Inkrafttretens neuer Bestimmungen im RID zurückgezogen werden müssten.
67. Die Teilnehmer der Arbeitsgruppe teilen die Ansicht der UIC. **Der Vertreter der Schweiz hebt zusätzlich die Probleme im Zusammenhang mit der Entscheidung von Trenitalia, keine Einzelwagen mit gefährlichen Gütern mehr zu übernehmen, hervor und richtet an den Vertreter Italiens die Frage, ob Maßnahmen für die Lösung dieser Probleme vorgesehen seien.**
68. Anhand des informellen Dokuments INF.10 berichtet der Vertreter Italiens über die statistische Entwicklung der Zwischenfälle bei der Beförderung gefährlicher Güter in Italien von 2005 bis 2012. Italien sei der Ansicht, dass der drastische Rückgang der Zwischenfälle in den Jahren 2011 und 2012 in hohem Maße der Einführung der Maßnahmen mit dem oben genannten Rundschreiben zu verdanken sei. Andererseits betrachte Italien die in das RID 2013 neu aufgenommenen Bestimmungen zu den Absätzen 1.4.2.2.1, 1.4.3.7.1 und zum Unterabschnitt 1.4.3.3 als zielführend bei der Nachverfolgbarkeit der Informationen im Beförderungsprozess. Er informiert die Arbeitsgruppe, dass Ende 2013 das italienische Ministerium für Infrastruktur und Transport einen internen Evaluierungsprozess lancieren werde, mit dem Ziel, das Rundschreiben vom 6. April 2010 unter Berücksichtigung der in das RID 2013 neu aufgenommenen Bestimmungen bis Mitte 2014 zu überprüfen. Italien werde die Arbeitsgruppe über die Ergebnisse dieser Überprüfung **sowie über die laufenden Diskussionen zur Beförderung von Einzelwagen mit gefährlichen Gütern** informieren.
69. Der Vertreter der UIC weist darauf hin, dass die statistischen Werte im informellen Dokument INF.10 auch durch die Einstellung des Einzelwagenverkehrs in Italien beeinflusst sei. Darüber hinaus regt er an, anstelle von einseitigen nationalen Maßnahmen Anträge zur Änderung des RID zu unterbreiten.
70. Wie bereits bei der 49. Tagung des RID-Fachausschusses (Luxemburg, 2. bis 4. November 2010) wird von **der Vertreterin Frankreichs** in Frage gestellt, ob die Art und Weise, wie die italienischen Maßnahmen umgesetzt worden seien, den Vorschriften des Kapitels 1.9 RID entspreche, wonach unter anderem die Mitgliedstaaten über das Sekretariat der OTIF zu informieren seien. **Die Vertreterin Belgiens stellt sich sogar die Frage, ob die Maßnahmen Italiens überhaupt die Kriterien des Kapitels 1.9 erfüllen.**
71. Der Vertreter der ERA macht darauf aufmerksam, dass **es im Rahmen der Richtlinie 98/34/EG einen Präzedenzfall gebe, wonach eine nicht notifizierte Vorschrift als rechtlich nicht anwendbar gelte. Er erinnert auch daran, dass gemäß Richtlinie 2004/49/EG nationale Vorschriften, die das Eisenbahnsystem der Europäischen Union betreffen, der Notifizierungspflicht gegenüber der Kommission unterlägen.** Bisher seien die Maßnahmen Italiens nicht notifizierte worden. **In Anbetracht des erwähnten Präzedenzfalles könnte die Ansicht vertreten werden, dass nicht notifizierte Vorschriften aus rechtlichen Gesichtspunkten nicht bindend seien.** Damit diese Zweifel ausgeräumt werden können, lädt der Vertreter der ERA Italien zum Workshop über die Notifizierung nationaler Sicherheitsvorschriften (6./7. März 2014) ein.

Änderung der Fußnote 1 zu Absatz 6.8.2.1.12 und Fußnote 6 zu Absatz 6.8.2.1.29

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/14 (ERA)

Informelles Dokument: INF.14 (Deutschland)

72. Der Vertreter der ERA schlägt in seinem Dokument die Anpassung von zwei Verweisen im RID vor, da die in Bezug genommenen TSI zum Teilsystem "Fahrzeuge – Güterwagen" geändert worden seien und die neue Fassung ab 1. Januar 2014 angewendet werden müsse.
73. Die geänderte Fußnote zu Absatz 6.8.2.1.29, in der bezüglich des Güterwagen-Lademaßes G1 auf die Norm EN 15273-2:2009 verwiesen wird, wird ohne Diskussionen angenommen (siehe Anlage I).
74. Bezüglich der Änderung der Fußnote zu Absatz 6.8.2.1.2 ist die Arbeitsgruppe der Ansicht, dass eine Inbezugnahme der neuen TSI nicht ausreiche, da diese nicht mehr auf das RID verweise. Es müsse sichergestellt werden, dass im Rahmen der Festigkeitsbewertung des Kesselwagens für den Tank die zulässigen Spannungen gemäß RID (Norm EN 14025) und nicht die gemäß der in der TSI in Bezug genommenen Norm EN 12663 zur Anwendung kommen.
75. Die Arbeitsgruppe stimmt einem geänderten Verweis in der Fußnote zu Absatz 6.8.2.1.2 zu, der auch die einheitlichen technischen Vorschriften der OTIF erfasst und der bis zur nächsten Tagung vorläufig in eckige Klammern gesetzt wird (siehe Anlage I).

RID-Vorschriften zum Huckepackverkehr in gemischten Zügen (kombinierter Personen- und Güterverkehr)

Dokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/16 (Deutschland)

76. Der Antrag Deutschlands, mit dem die Beförderung gefährlicher Güter im Huckepackverkehr in Zügen, in denen gleichzeitig Personen befördert werden, geregelt werden soll, wird unter Zusammenführung der beiden Spiegelstriche und mit einer Klarstellung in der Bemerkung 2 von der Arbeitsgruppe mit 13:0 Stimmen angenommen (siehe Anlage I).
77. Der Vertreter der Europäischen Kommission weist darauf hin, dass Artikel 1 (4) c) der Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland bereits die Aussage treffe, dass die Mitgliedstaaten für die Beförderung gefährlicher Güter in Reisezügen auf ihrem Hoheitsgebiet eigene Vorschriften erlassen könnten.
78. Der Vorsitzende entgegnet, dass das RID Bestandteil der Richtlinie sei und in Artikel 5 § 1 des Anhangs C zum COTIF die Beförderung gefährlicher Güter nur in Güterzügen zulasse, jedoch in Absatz b) auch einen Ausnahmeverbehalt enthalte, der im RID ausgeführt sein müsse. Der Antrag Deutschlands werde benötigt, um die Beförderung gefährlicher Güter in gemischten Zügen (kombinierter Personen- und Güterverkehr) überhaupt erst zuzulassen.

Verwendung von elektronischen Dokumenten für die Beförderung gefährlicher Güter

Informelles Dokument: INF.9 (CIT)

79. Das CIT regt in seinem informellen Dokument INF.9 an, in Übereinstimmung mit der geplanten Änderung der CIM auch für das RID Überlegungen anzustellen, in Abschnitt 5.4.0 elektronischen Dokumenten den Vorrang einzuräumen und materielle Vorschriften zu den elektronischen Dokumenten aufzunehmen.

80. Der Antrag des CIT wird einhellig begrüßt. Es wird daran erinnert, dass bei der letzten Gemeinsamen Tagung eine grundsätzliche Entscheidung zur Systemarchitektur für telematische Anwendungen bei der Beförderung gefährlicher Güter getroffen worden sei (siehe Bericht OTIF/RID/RC/2013-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/132 Absätze 99 bis 103) und eine Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern sichergestellt sein müsse.
81. Auf die Frage des Vertreters des Vereinigten Königreichs, warum der elektronische Frachtbrief authentifiziert werden müsse, während für den Papierfrachtbrief bisher keine Unterschrift erforderlich sei, erläutert der Vorsitzende, dass dadurch eine Verkopplung von eigentlicher Beförderung und elektronischem Dokument hergestellt werden solle, da die Sendung nicht mehr von einem physischen Dokument begleitet werde.

TOP 6: HARMONISIERUNG VON RID UND ANLAGE 2 ZUM SMGS

Dokumente: OTIF/RID/CE/GTP/2013/9 (OSShD)
OTIF/RID/CE/GTP/2013/3 (Sekretariat)
OTIF/RID/CE/GTP/2013/18/Sekretariat)

82. Der Vorsitzende spricht seine Anerkennung für die in den OSShD-Gremien im Zusammenhang mit der Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS geleistete Arbeit aus. Er hebt insbesondere die konstruktive Atmosphäre bei den Arbeiten und den Willen zu einer möglichst weitgehenden Harmonisierung hervor.

Unterabschnitte 5.1.2.1 a) und 5.2.1.5 – Sprachenregelung bei der Kennzeichnung von Umverpackungen und Versandstücken (OTIF/RID/CE/GTP/2013/18 Absätze 14 und 15)

83. Das Sekretariat erinnert daran, dass bereits bei der letzten Tagung der Arbeitsgruppe die Frage der Sprachenregelung beim Übergang von dem einen in den anderen Rechtsbereich diskutiert worden sei (siehe Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2012-A Absätze 42 bis 44). Die OSShD-Expertengruppe habe nun eine Regelung verabschiedet, wonach bei Beförderungen in Ost-West-Richtung zusätzliche Angaben in deutscher, englischer oder französischer Sprache zulässig seien.
84. Das Sekretariat wird gebeten, zusammen mit dem Vertreter Lettlands einen Text auszuarbeiten, der für die Sprachenregelung sowohl im RID als auch in der Anlage 2 zum SMGS verwendet werden kann. Die Vertreterin Finnlands äußert den Wunsch, diese Vorschrift so zu formulieren, dass bilaterale Vereinbarungen, die eine anderslautende Sprachregelung vorsehen, davon nicht tangiert werden.

Absatz 5.3.1.7.1 d) (nur Anlage 2 zum SMGS) – Angabe der Notfallkartenummer auf dem Großzettel (Placard) (OTIF/RID/CE/GTP/2013/18 Absatz 17)

85. Auf eine Nachfrage des Vorsitzenden erklärt der Vertreter Lettlands, dass die alternative Angabe der Notfallkartenummer auf dem Großzettel (Placard) oder auf einer getrennten weißen Tafel bei Kesselwagen für Staaten, die Vertragsstaaten beider Regelwerke sind, kein Problem darstelle.

Abschnitt 6.8.4 Sondervorschrift TE 22 – Energieaufnahme je Wagenende (OTIF/RID/CE/GTP/2013/18 Absätze 34 und 35)

86. Der Vertreter Lettlands erläutert, dass der Vertreter der Ukraine bei der OSShD-Experten tagung Nachweise vorgelegt habe, wonach die in Absatz 34 des Berichts OTIF/RID/CE/GTP/2013/18 für automatische Kupplungseinrichtungen formulierten Anforderungen den im RID enthaltenen Mindestgrenzwerten entsprächen. Auf eine Nachfrage des Vertreters des Vereinigten Königreichs bestätigt er, dass der Ausdruck "bei vollem Lauf" gestrichen werden könne.

87. Die Arbeitsgruppe beschließt, den Satzteil "die mit Energieaufnahmeelementen ausgerüstet sind, deren Energieaufnahme mindestens 130 kJ je Wagenende beträgt" vorerst in eckige Klammern zu setzen (siehe Anlage I) und den Vertreter der Ukraine zu bitten, für die nächste Tagung den Nachweis für den angegebenen Äquivalenzwert vorzulegen.

Abschnitt 6.8.4 Sondervorschrift TE 25 – Überpufferungsschutzeinrichtungen (OTIF/RID/CE/GTP/2013/18 Absatz 36)

88. Die Arbeitsgruppe stimmt der Aufnahme des zusätzlichen Absatzes e) aus der Anlage 2 zum SMGS, welcher die Anforderungen an Schutzschilder für Tankböden von Kesselwagen mit automatischer Kupplungseinrichtung festlegt, in die Sondervorschrift TE 25 mit einigen redaktionellen Änderungen zu (siehe Anlage I).

Kapitel 6.8 – Vorschriften für den Bau, die Ausrüstung, die Zulassung des Baumusters, die Prüfung und die Kennzeichnung von Tankcontainern, Tankwechselaufbauten (Tankwechselbehältern) und MEGC (OTIF/RID/CE/GTP/2013/18 Absatz 25)

89. Die Arbeitsgruppe dankt dem Vertreter Lettlands für seine Initiative, der zeitweiligen Arbeitsgruppe der Experten der OSShD zur Anlage 2 des SMGS einen vollständigen Antrag zu unterbreiten, mit dem die Vorschriften für Tankcontainer aus der rechten Spalte des Kapitels 6.8 RID weitestgehend in die Anlage 2 zum SMGS übernommen werden sollen.

Zukünftige Arbeiten

90. Der Vertreter Lettlands weist darauf hin, dass sich die nächste Sitzung der zeitweiligen Arbeitsgruppe der Experten der OSShD zur Anlage 2 des SMGS (Warschau, 10. bis 14. Februar 2014) schwerpunktmäßig mit dem Thema Tanks befassen werde und der Sachverstand von RID-Tankexperten wünschenswert sei.
91. Der Vorsitzende unterstreicht die Bedeutung dieser Harmonisierungsarbeiten, da der Eisenbahnverkehr zwischen den beiden Rechtsregimen künftig eine große Bedeutung haben werde. Er bringt seine Hoffnung zum Ausdruck, dass auch die übergeordneten OSShD-Gremien, die eine endgültige Entscheidung zu den Änderungen 2015 zur Anlage 2 des SMGS zu treffen haben werden, sich von dem konstruktiven Charakter der bisherigen Zusammenarbeit leiten lassen werden.

TOP 7: INFORMATIONEN DER EUROPÄISCHEN EISENBAHN-AGENTUR (ERA)

Informelles Dokument: INF.13 (ERA)

92. Die Arbeitsgruppe nimmt das informelle Dokument INF.13 der ERA zur Kenntnis.
93. Die unter den Absätzen 3 bis 5 des Dokuments angesprochene Verwaltungsvereinbarung zwischen der OTIF, der Generaldirektion MOVE der Europäischen Kommission und der ERA kann unter http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/08_Presse/Com_Presse/CP_2013/CP_OTIF_DGMOVE_ERA_DE.pdf eingesehen werden.
94. Der Vertreter der UIC erinnert daran, dass die ERA einen Antrag für die Aufnahme von Pflichten der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM) vorlegen wollte (siehe Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2012-A Absätze 21 bis 22). Der Vertreter der ERA erklärt, dass die Anforderungen für ECM noch nicht abschließend geregelt seien.

95. Der Vertreter der UIC erklärt sich bereit, für die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe einen Antrag zu unterbreiten, mit dem für die RID-Ausgabe 2015 zumindest die wichtigsten Probleme gelöst werden sollen. Parallel dazu werden die ERA und das Sekretariat der OTIF in Zusammenhang mit dem Punkt "Zuordnung von Pflichten zu den Akteuren des Eisenbahnbereichs" der Verwaltungsvereinbarung, die in den Anhängen des COTIF bestehenden Inkompatibilitäten lösen.

TOP 8: VERSCHIEDENES

Antrag auf Beobachterstatus

Informelles Dokument: INF.2 (EURACOAL)

96. Der Antrag von EURACOAL, mit dem die Einräumung eines Beobachterstatus bei den Arbeiten des RID-Fachausschusses und seiner Arbeitsgruppe ersucht wird, wird von der Arbeitsgruppe angenommen.

Entgleisungsdetektion

Informelle Dokumente: INF.3 (Italien)

INF.15 (Italien)

97. Anhand seiner im informellen Dokument INF.15 wiedergegebenen Präsentation erläutert der Vertreter Italiens, wie wichtig eine frühzeitige Feststellung einer Entgleisung sei. Eine sofortige Abbremsung des Zuges würde die zurückgelegte Wegstrecke des entgleisten Wagens verkürzen und die Wahrscheinlichkeit eines Umkippens des Wagens mit anschließender Kollision mit festen Gegenständen am Gleiskörper verringern.
98. Untersuchungen auf der Grundlage von 33 Entgleisungen in Italien hätten ergeben, dass die Durchschnittsdistanz zwischen einer Entgleisung und dem Anhalten des Zuges ohne Zwangsbremmung bei 3750 m liege.
99. Er erläutert, dass anhand von Analysen der Nachweis erbracht werden konnte, dass die Auswirkungen des Unfalls von Viareggio wesentlich geringer gewesen wären, wenn der Unfallwagen mit Entgleisungsdetektoren ausgerüstet gewesen wäre. In diesem Fall wäre es nicht zu einem Umkippen des Fahrzeugs gekommen.
100. Er bekräftigt deshalb die im Schlussbericht über den Eisenbahnunfall am 29. Juni 2009 in Viareggio von der italienischen Unfalluntersuchungsbehörde formulierte Empfehlung Nr. 10, wonach alle Gefahrgutwagen mit Entgleisungsdetektoren ausgerüstet werden sollten. Ältere Wagen sollten dabei vorrangig behandelt werden (siehe auch Bericht der Arbeitsgruppe Tank- und Fahrzeugtechnik OTIF/RID/CE/GT/2012-A Absätze 19 bis 24). Die im Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2013/17 in eckigen Klammern enthaltenen Vorschriften zur Entgleisungsdetektion sollten deshalb zum 1. Januar 2015 in Kraft gesetzt **werden**.
101. Der Vertreter der ERA erklärt, dass die Präsentation Italiens keine neuen Erkenntnisse enthalte, die nicht bereits im Bericht der ERA über die kurz- und mittelfristige Vorbeugung und Verringerung von Güterzug-Entgleisungen berücksichtigt worden seien, in den unter anderem die Erkenntnisse der von Det Norske Veritas (DNV) durchgeführten Studie und der nach dem Unfall von Viareggio eingesetzten Taskforce zur Unterhaltung von Güterwagen eingeflossen seien (siehe informelles Dokument INF.5 der 13. Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses (Rom, 11. und 12. April 2012) und Bericht OTIF/RID/CE/GT/2012-A Absätze 5 bis 18). Da von Italien keine neuen Erkenntnisse vorgebracht worden seien, die nicht bereits in dieser Studie berücksichtigt gewesen seien, werde die ERA ihre Empfehlung an die Europäische Kommission nicht überarbeiten.

102. Der Vertreter der ERA erklärt darüber hinaus, dass eine von der Generaldirektion Forschung der Europäischen Kommission in Auftrag gegebene Langzeitstudie zur Reduzierung von Entgleisungen die Ergebnisse der ERA bestätigt hätte, **wonach eine Entgleisungsdetektion zur Zeit nicht kosteneffizient sei und eine Reihe anderer Maßnahmen auf dem Markt verfügbar seien, welche die Risiken in beträchtlicher und kosteneffizienter Weise reduzierten.**
103. Der Vertreter der Niederlande weist darauf hin, dass bei Eisenbahnunfällen immer wieder auf die Konsequenzen im Falle der Beteiligung von Gefahrgut hingewiesen werde. Es bestehe die Erwartung, dass bei der Beförderung gefährlicher Güter zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden, die sich nicht auf den Tank beschränken sollten.
104. Der Vertreter der ERA erklärt, **dass die Schlussfolgerung Italiens, wonach ein Entgleisungsdetektor das Umkippen des Wagens verhindert hätte, in Frage zu stellen sei, da Wissenschaftler der Ansicht seien, dass es nicht möglich sei, die Zugdynamik mit einer Exaktheit zu modellieren, um derartige Schlüsse ziehen zu können. Er erinnert auch daran, dass nach dem Unfall von Viareggio zahlreiche neue Sicherheitsvorschriften für das europäische Eisenbahnsystem entwickelt worden seien (z.B. European Visual Inspection Catalogue (EVIC), European Wheelset Traceability (EWT), ECM-Vorschriften), die mittlerweile in Kraft seien. Diese Maßnahmen würden auch das Unfallrisiko bei der Beförderung gefährlicher Güter reduzieren.**
105. Der Vertreter der UIC erinnert daran, dass der RID-Fachausschuss die Aufgabe habe, sich zu allen Aspekten im Zusammenhang mit der Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter zu äußern, auch wenn gewisse Entscheidungen auf anderer Ebene getroffen würden.
106. Die Vorsitzende erklärt, dass eine endgültige Entscheidung zu den Vorschriften zur Entgleisungsdetektion erst bei der 53. Tagung des RID-Fachausschuss im Mai 2014 getroffen werden könne, nachdem die Europäische Kommission erklärt habe, in dieser Frage das Stimmrecht für alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union gemeinsam auszuüben.
107. Der Vertreter Italiens wird gebeten, für die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe noch Informationen dazu vorzulegen, welches Objekt den Tank perforiert habe (siehe auch Bericht OTIF/RID/CE/GT/2012-A Absatz 22).

Unfall am 11. Mai 2012 in Godinne (Belgien)

Informelles Dokument: INF.5 (Belgien)

108. Die Vertreterin Belgiens stellt den Bericht über einen Unfall vor, der sich am 11. Mai 2012 in Godinne ereignet hat und bei dem wegen eines signaltechnischen Problems ein Güterzug auf das Ende eines vorausfahrenden Güterzugs aufgefahren ist. Unter anderem sei dabei ein mit nicht gefährlichen Gütern befüllter Kesselwagen von den Stahlträgern des nachfolgenden Wagens perforiert worden. Die belgische Unfalluntersuchungsbehörde habe nach dem Unfall in Godinne die Empfehlung ausgesprochen, Überlegungen über die Risiken der Zugbildung anzustellen. Die Vertreterin Belgiens bittet insbesondere die UIC, ihr ihre Analyse zu diesem Thema zur Verfügung zu stellen.
109. Der Vertreter der ERA erklärt, dass gemäß TSI Betrieb die Zugbildung unter die Verantwortung der Eisenbahnbeförderungsunternehmen falle. Allgemeine Zugbildungsregelungen müssten daher auf Ebene der ERA und der Europäischen Kommission diskutiert werden, um gegebenenfalls eine Änderung der TSI Betrieb herbeizuführen.

Unfall am 4. Mai 2013 in Wetteren (Belgien)

Informelles Dokument: INF.7 (Belgien)

110. Die Vertreterin Belgiens stellt den Bericht über einen Unfall vor, der sich am 4. Mai 2013 in Wetteren ereignet hat und bei dem ein Güterzug vermutlich auf Grund zu hoher Geschwindigkeit entgleist ist. Mehrere mit Acrylnitril, stabilisiert, und Butadien, stabilisiert, befüllte Kesselwagen seien dabei umgekippt und hätten sich teilweise entzündet.
111. Die Vertreterin Belgiens weist darauf hin, dass die Unfalluntersuchungsbehörde bei beiden Unfällen zu dem Schluss gekommen sei, dass ETCS (European Train Control System – Europäische Zugüberwachungssystem) die Unfälle verhindert hätte.
112. Der Vertreter der ERA erklärt, dass nach dem Eisenbahnunfall von Viareggio **auch beschlossen** worden sei, **ein Verfahren zur Zusammenarbeit auf EU-Ebene zu installieren, um eine EU-weite koordinierte Reaktion auf entsprechende Unfälle zu ermöglichen. Dieses Verfahren (Quick Response Procedure) sei im Juli 2013 in Zusammenarbeit mit dem Sektor und den Behörden im Entwurf fertiggestellt worden und sollte innerhalb von zwei Monaten die eventuelle Erstellung eines koordinierten EU-Aktionsplans ermöglichen. Die Vertreterin Belgiens begrüßt diese neue Entwicklung.**

Sachverständige für die Durchführung von Prüfungen an Tanks von Kesselwagen

Informelles Dokument: INF.6 (UIP)

113. Der Vertreter der UIP erläutert in seinem informellen Dokument die unterschiedlichen Zulassungsverfahren für Tanks zur Beförderung von Gasen der Klasse 2 und für Tanks zur Beförderung von Stoffen der Klassen 3 bis 9. Die Diskussion eines ähnlichen Dokuments der UIP (OTIF/RID/RC/2013/48) im Rahmen der Tank-Arbeitsgruppe der letzten Gemeinsamen Tagung habe die Erkenntnis geliefert, dass es im Bereich des Straßentransports nach ADR auf Grund weitgehend nationaler Strukturen derzeit weniger Interesse an einer Harmonisierung der Zulassungsverfahren gebe.
114. Er bittet die Arbeitsgruppe um eine Meinungsäußerung zu der Frage, ob die Arbeitsgruppe ein Vorantreiben dieser Harmonisierungsbemühungen unterstützen würde, nachdem bereits die Untergestelle von Kesselwagen nach einem harmonisierten internationalen Ansatz (TSI) gebaut würden.
115. Diejenigen Delegierten, die sich zu dieser Frage äußern, geben an, dass sie auf nationaler Ebene bereits gleiche Verfahren für die Zulassung von Kesselwagen zur Beförderung von Gasen der Klasse 2 und von Kesselwagen zur Beförderung von Stoffen der Klassen 3 bis 9 anwenden und deshalb eine Harmonisierung der Vorschriften unterstützen würden.
116. Der Vertreter der Europäischen Kommission **ist der Ansicht, dass zunächst sichergestellt werden sollte, dass die technischen Anforderungen des RID und des ADR für andere Stoffe an die Vorschriften für Gase angeglichen werden, bevor die Möglichkeit einer Änderung der TPED-Richtlinie weiterverfolgt werden könnte.**
117. Der Vorsitzende erklärt, dass er bei der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe über die Diskussion dieser Frage im Gefahrgut-Regelungsausschuss der Europäischen Kommission (Brüssel, 12. Dezember 2013) informieren werde.

Nächste Tagung

118. Die 3. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird am 20. und 21. Mai 2014 in Bern stattfinden. Im Anschluss daran wird am 22. Mai 2014 die 53. Tagung des RID-Fachausschusses abgehalten, bei der alle für die Ausgabe 2015 des RID vorgesehenen Änderungen genehmigt werden. Frist für die Unterbreitung von Dokumenten für beide Sitzungen ist der **7. April 2014**.
119. Die 4. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird vom 17. bis 20. November 2014 voraussichtlich auf Einladung Spaniens stattfinden. Die Slowakei und die Tschechische Republik erklären sich bereit, Abklärungen bezüglich der Ausrichtung der Tagungen der ständigen Arbeitsgruppe im November 2015 bzw. im November 2016 zu treffen.

**Von der 2. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
angenommene Texte**

Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2013/17 mit folgenden Änderungen angenommen:

Inhaltsverzeichnis

Die Änderungsanweisung zu Kapitel 6.4 erhält folgenden Wortlaut:

"**Kapitel 6.4** erhält folgenden Wortlaut:

"Kapitel 6.4 Vorschriften für den Bau, die Prüfung und die Zulassung von Versandstücken für radioaktive Stoffe sowie für die Zulassung solcher Stoffe"."

Kapitel 1.1

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

Kapitel 1.2

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

[Die Änderungen in der englischen Fassung zu den Begriffsbestimmungen von "**Neutronenstrahlungsdetektor**" und "**Strahlungsdetektionssystem**" haben keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Kapitel 1.6

1.6.1.28 "6.2.2.10" ändern in:

"6.2.2.11".

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

1.6.1.35 wird zu **1.6.1.37** und erhält folgenden Wortlaut:

"1.6.1.37 Verkleinerte Großzettel (Placards), die vor dem 1. Januar 2015 gemäß den bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Vorschriften des Absatzes 5.3.1.7.4 an Wagen angebracht werden durften, bei denen jedoch die Voraussetzung für die Anbringung verkleinerter Großzettel (Placards) gemäß den ab 1. Januar 2015 geltenden Vorschriften des Absatzes 5.3.1.7.4 nicht erfüllt ist, müssen bis spätestens 1. Januar 2018 ersetzt werden."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/1 in der geänderten Fassung]

1.6.1 Folgende neue Unterabschnitte einfügen:

"**1.6.1.35** (bleibt offen)

1.6.1.36 (bleibt offen)".

1.6.3.1 –

1.6.3.3 Die eckigen Klammern streichen.

Kapitel 3.2 **Tabelle A**

Die Änderung betreffend die Zuordnung des Codes "BK3" zu den UN-Nummern 1334, 1350, 1454, 1474, 1486, 1498, 1499, 1942, 2067, 2213, 3077, 3377 und 3378, Verpackungsgruppe III in eckige Klammern setzen.

Bei der UN-Nummer 3507 die eckigen Klammern in Spalte 20 streichen.

[Die Änderung zur UN-Nummer 3509 in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Kapitel 3.3

SV 662 erhält folgenden Wortlaut:

"**662** Flaschen, die den Vorschriften des Kapitels 6.2 nicht entsprechen und die ausschließlich an Bord von Schiffen oder Flugzeugen verwendet werden, dürfen für Zwecke der Befüllung oder Prüfung und der nachfolgenden Rücksendung befördert werden, vorausgesetzt, die Flaschen wurden in Übereinstimmung mit einer von der zuständigen Behörde des Zulassungslandes anerkannten Norm ausgelegt und gebaut und alle übrigen zutreffenden Vorschriften des RID werden erfüllt, einschließlich:

- a) die Flaschen müssen mit einem Ventilschutz gemäß Unterabschnitt 4.1.6.8 befördert werden;
- b) die Flaschen müssen in Übereinstimmung mit den Abschnitten 5.2.1 und 5.2.2 gekennzeichnet und bezettelt sein und
- c) alle anwendbaren Vorschriften für die Befüllung der Verpackungsanweisung P 200 des Unterabschnitts 4.1.4.1 müssen erfüllt sein.

Das Beförderungspapier muss folgenden Vermerk enthalten:

«BEFÖRDERUNG NACH SONDERVORSCHRIFT 662»."

Kapitel 4.1

4.1.4.1

P 200 [Die Änderung in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

P 501,
P 502,
P 504 und
P 802

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

P 901

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

P 908

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

4.1.4.3

LP 904

Im dritten Absatz "Für Batterien und Ausrüstungen, die Batterien enthalten: Großverpackungen" ändern in:

"Für Batterien und Ausrüstungen, die Batterien enthalten, Großverpackungen aus:"

Kapitel 4.2

4.2.5.3

TP 41

Der erste Satz erhält am Anfang folgenden Wortlaut:

"Mit Zustimmung der zuständigen Behörde kann die alle zweieinhalb Jahre durchzuführende innere Untersuchung entfallen oder durch andere Prüfverfahren ersetzt werden, ...".

Kapitel 5.3

5.3.2.3.2

Die eckigen Klammern streichen.

Kapitel 5.4

5.4.3.4

Die Änderungsanweisung erhält folgenden Wortlaut:

"Am Ende der letzten Seite der "Schriftlichen Weisungen gemäß RID" streichen:

"(z.B. wie in der Norm EN 471 beschrieben)"."

Kapitel 5.5

5.5.3.3.3

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

Kapitel 6.1

6.1.3.1 a) (i) Die Änderung in eckige Klammern setzen.

Kapitel 6.2

6.2.2.7.2 a) und

6.2.2.9.2 a) Die Änderungen in eckige Klammern setzen.

Kapitel 6.3

6.3.4.2 a) Die Änderung in eckige Klammern setzen.

Kapitel 6.4

Die Änderungsanweisung zur Überschrift erhält folgenden Wortlaut:

"Die Überschrift erhält folgenden Wortlaut:

"Kapitel 6.4 Vorschriften für den Bau, die Prüfung und die Zulassung von Versandstücken für radioaktive Stoffe sowie für die Zulassung solcher Stoffe"."

Kapitel 6.5

6.5.2.1.1 a) Die Änderung zum zweiten Halbsatz in eckige Klammern setzen.

Kapitel 6.6

6.6.3.1 a) Die Änderung zum zweiten Halbsatz in eckige Klammern setzen.

Kapitel 6.7

6.7.2.20.1 c) (i),
 6.7.3.16.1 c) (i),
 6.7.4.15.1 c) (i) und
 6.7.5.13.1 c) (i) Die Änderungen in eckige Klammern setzen.

Kapitel 6.11

Alle Änderungen zu diesem Kapitel in eckige Klammern setzen.

Kapitel 7.3

7.3.2.1 Die zweite und dritte Änderungsanweisung in eckige Klammern setzen.

7.3.2.10 Den gesamten Unterabschnitt in eckige Klammern setzen.

Kapitel 7.5

7.5.7.6 Den gesamten neuen Unterabschnitt in eckige Klammern setzen.

Sonstige Änderungen:**Kapitel 1.1**

1.1.2.2 Streichen:

"internationale".

"des Kapitels 7.6" ändern in:

"der Kapitel 7.6 und 7.8".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/16]

1.1.2.3 Streichen:
"internationale".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/16]

Kapitel 1.4

1.4.2.2.2 Nach "b)," einfügen:
"d),".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/5]

Kapitel 1.6

1.6.1.1 erhält folgenden Wortlaut:

"1.6.1.1 Sofern nichts anderes vorgeschrieben ist, dürfen Stoffe und Gegenstände des RID bis zum 30. Juni 2015 nach den bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Vorschriften des RID¹⁵⁾ befördert werden.

Bem. Wegen der Angabe im Beförderungspapier siehe Absatz 5.4.1.1.12.

¹⁵⁾ Fassung des ab 1. Januar 2013 geltenden RID."

1.6.1.16 erhält folgenden Wortlaut:

"1.6.1.16 (gestrichen)".

1.6.1.19 erhält folgenden Wortlaut:

"1.6.1.19 (gestrichen)".

1.6.3.40 Folgenden Unterabsatz hinzufügen:

"**Darüber hinaus muss in** diesem Fall **die** für diese Stoffe in der ab dem 1. Januar 2015 anwendbaren Spalte 13 der Tabelle A des Kapitels 3.2 angegebene Sondervorschrift TE 25 nicht angewendet werden."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/2 in der geänderten Fassung]

Kapitel 1.8

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

Kapitel 3.2 Tabelle A

Bei den UN-Nummern 1092, 1238, 1239, 1244, 1251, 1580, 3381, 3383, 3385, 3387, 3389, 3488 und 3490 in Spalte (13) einfügen:

"TE 25".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/2 in der geänderten Fassung]

Kapitel 4.1

4.1.4.1

P 200 Der zweite Satz erhält folgenden Wortlaut:

"Flaschen, Großflaschen, Druckfässer und Flaschenbündel sind zugelassen, vorausgesetzt, die besonderen Vorschriften des Abschnitts 4.1.6, die nachstehend unter den Absätzen (1) bis (9) aufgeführten Vorschriften und, sofern darauf in der Spalte «Sondervorschriften für die Verpackung» der Tabelle 1, 2 oder 3 verwiesen wird, die jeweiligen Sondervorschriften für die Verpackung des nachstehenden Absatzes (10) werden beachtet."

Kapitel 4.3

4.3.3.3.2 "(siehe UIC-Merkblatt 573⁴) (Technische Bedingungen für den Bau von Kesselwagen)" ändern in:

"(siehe Norm EN 15877-1:2012 Bahnanwendungen – Kennzeichnung von Schienenfahrzeugen – Teil 1: Güterwagen)".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/12]

Kapitel 5.4

5.4.2 In der Fußnote 12 (bisherige Fußnote **10**) in Absatz 2 des Unterabschnitts 5.4.2.1 des IMDG-Codes "7.2.2.3" ändern in:

"7.3.4.1".

Kapitel 6.8

[6.8.2.1.2 Die Fußnote 1) erhält folgenden Wortlaut:

"¹⁾ Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn

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

unter Berücksichtigung der Vorschriften des RID erfolgreich die Konformität bewertet und bestätigt hat."]

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/14 + INF.14 in der geänderten Fassung]

6.8.2.1.29 Die Fußnote 6) erhält folgenden Wortlaut:

"⁶⁾ Das Güterwagen-Lademaß G1 ist in Anlage A der Norm EN 15273-2:2009 Bahnanwendungen – Begrenzungslinien – Teil 2: Fahrzeugbegrenzungslinien in Bezug genommen."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/14]

6.8.2.2.1 Der zweite Absatz erhält folgenden Wortlaut:

"Die Befestigungen von angeschweißten Anbauteilen müssen so ausgeführt sein, dass ein Aufreißen des Tankkörpers im Falle von unfallbedingten Beanspruchungen verhindert wird. Dies kann durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- Verbindung mit dem Untergestell: Befestigung mittels Sattelblech zur Verteilung der dynamischer Kräfte;
- Stützen für Arbeitsbühne, Aufstiegsleiter, Ablassstutzen, Ventilbetätigung und andere kräfteübertragende Konsolen: Befestigung über eine angeschweißte Verstärkungsplatte;
- entsprechende Dimensionierung oder andere Schutzmaßnahmen (z.B. Sollbruchstelle)."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/12 in der geänderten Fassung]

6.8.4

TE 22 Am Ende der Sondervorschrift einen zusätzlichen Unterabsatz mit folgendem Wortlaut aufnehmen:

"Die Vorschriften dieser Sondervorschrift gelten für Kesselwagen mit automatischer Kupplungseinrichtung[, die mit Energieaufnahmeelementen ausgerüstet sind, deren Energieaufnahme mindestens 130 kJ je Wagenende beträgt,] als erfüllt."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/18 Absatz 34 in der geänderten Fassung]

TE 25 Im neunten Spiegelstrich des Absatzes a) "im UIC-Merkblatt 573²¹⁾ (**Technische Bedingungen für den Bau von Kesselwagen**)" ändern in:

"in den Normen EN 12663-2:2010 Bahnanwendungen – Festigkeitsanforderungen an Wagenkästen von Schienenfahrzeugen – Teil 2: Güterwagen und EN 15551:2011 Bahnanwendungen – Schienenfahrzeuge – Puffer".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/12]

Einen neuen Absatz e) mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

"e) Schutzschild an jedem Ende von Wagen, die mit automatischen Kupplungseinrichtungen ausgerüstet sind

Wenn ein Schutzschild an jedem Wagenende verwendet wird, gelten folgende Anforderungen:

- der Schutzschild muss den Tankboden bis zu einer Höhe von **mindestens** 1100 mm, gemessen ab Oberkante Pufferbohle, abdecken, die Kupplungseinrichtungen müssen mit Wanderschutzeinrichtungen ausgerüstet sein, um ein unbeabsichtigtes Entkuppeln zu verhindern, und der Schutzschild muss auf der gesamten Höhe eine Breite von mindestens 1200 mm haben;
- der Schutzschild muss eine Wanddicke von mindestens 12 mm haben;
- der Schutzschild und seine Befestigungspunkte müssen so beschaffen sein, dass die Möglichkeit der Penetration der Tankböden durch den Schutzschild selbst minimiert wird."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/9 in der geänderten Fassung]

TEIL 7

Ein neues Kapitel 7.8 mit folgendem Wortlaut einfügen:

"Kapitel 7.8 Huckepackverkehr in gemischten Zügen (kombinierter Personen- und Güterverkehr)

Die Beförderung gefährlicher Güter im Huckepackverkehr in Zügen, in denen gleichzeitig Personen befördert werden, ist nur mit Zustimmung der zuständigen Behörden aller von der Beförderung berührten Staaten und unter den von diesen festgelegten Bedingungen möglich.

- Bem. 1.** Einschränkungen im Rahmen privatrechtlicher Beförderungsbedingungen der Beförderer bleiben von diesen Vorschriften unberührt.
- 2.** Für Beförderungen im Rahmen der rollenden Landstraße (begleitet oder unbegleitet) (siehe Begriffsbestimmung von «Huckepackverkehr» in Abschnitt 1.2.1) siehe Unterabschnitt 1.1.4.4."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GTP/2013/16]

Teilnehmerliste

I. Regierungen

Belgien

Fr. C. **Bailleux** (Min.)

Dänemark

Hr. S.R. **Thomsen** (DTA)
Hr. T. **Green** (DB Schenker)

Deutschland

Hr. H. **Rein** (Min.)
Hr. H. **Hoffmann** (Min.)
Hr. B. **Hilbert** (EBA)

Finnland

Fr. A. **Häkkinen** (Finnish Transport Safety Agency)
Hr. R. **Lappalainen** (Finnish Transport Agency)

Frankreich

Fr. G. **Pompidor** (Min.)

Georgien

Hr. T. **Tvildiani**
Hr. D. **Shvelidze**

Italien

Hr. M. **Costa** (Min.)

Kroatien

Hr. B. **Mikulić** (Min.)

Lettland

Fr. M. **Heislere** (Min.)
Hr. V. **Stuppe** (State Railway Administration)
Hr. D. **Lacis** (State Railway Technical Inspectorate)
Fr. G. **Priedniece** (State Railway Technical Inspectorate)
Hr. V. **Derevjanko** (LDZ Cargo)

Litauen

Fr. L M. **Vanceviciene** (JSC)

Luxemburg

Hr. A. **Wustrau** (SNCA)

Niederlande

Hr. K. **Tiemersma** (Min.)

Österreich

Hr. O. **Krammer** (Min.)
Hr. G. **Mayer** (RCA)

Polen

Fr. J. **Dolinska** (Min.)
Hr. H. **Ognik**

Russland¹

Hr. A. **Volkov**
Fr. E. **Goryacheva**
Hr. A. **Khristolyubov**

Schweden

Hr. H. **Nordqvist** (Swedish Transport Agency)
Hr. B. **Antonsson** (MSB)
Hr. B. **Zetterström** (MSB)

¹ Mitgliedstaat der OTIF, der das RID nicht anwendet und damit gemäß Artikel 16 § 1 COTIF nicht stimm-berechtigt ist.

Schweiz

Hr. C. **Bonnet** (Min.)

Slowakei

Hr. M. **Sedlak** (Min.)

Spanien

Fr. S. **Garcia Wolfrum**

Tschechische Republik

Hr. L. **Knížek** (Min.)

Hr. V. **Kyncl** (Min.)

Hr. S. **Hájek** (Bahnamt)

Ukraine

Fr. L. **Trygub** (State Railway Administration)

Fr. D. **Galushko** (State Railway Administration)

Ungarn

Fr. A. **Hudák** (MAV Cargo)

Vereinigtes Königreich

Fr. H. **Gilson** (Min.)

Hr. A. **Bale** (Scientifics)

II. Internationale Regierungsorganisationen

Europäische Union

Hr. T. **Aaltonen** (Kom.)

Europäische Eisenbahn-Agentur (ERA)

Hr. E. **Ruffin**

Hr. K. **Doulis**

Hr. A. **Schirmer**

OSJD

Hr. E. Arfa

III. Internationale Nichtregierungsorganisationen

CEFIC

Hr. T. Klein

CIT

Hr. J.-G. Heintz

EURACOAL

Hr. E. Schmitz

UIC

Hr. J.-G. Heintz

UIP

Hr. P. Laluc
Hr. R. Kogelheide

UIRR

Hr. U. Lück
Hr. O. Zanini

IV. Sekretariat

Hr. J. Conrad
Fr. K. Guricová

V. Dolmetscher

Hr. W. Küpper
Hr. D. Ashman
Fr. I. Peremota
Fr. H. Gizeleza
