



OTIF

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

Ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses

RID-26004-CE-SWG19
Verteiler: öffentlich

16.01.2026
Original: DE

AN DIE MITGLIEDSTAATEN UND ASSOZIIERTEN MITGLIEDER DER OTIF, REGIONALE ORGANISATIONEN, DIE DEM COTIF BEIGETREten SIND, UND BEOBACHTER

**Schlussbericht der 19. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
(Luxemburg, 18. bis 21. November 2025)**

Mitteilung des Sekretariats



INHALTSVERZEICHNIS

	Absätze	Seite
TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung	1	3
TOP 2: Anwesenheit	2 – 4	3
TOP 3: Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"	5 – 12	3
TOP 4: Arbeiten der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung und der Arbeitsgruppe WP.15 in den Jahren 2024 und 2025	13 – 25	5
TOP 5: Interpretation des RID	26	7
TOP 6: Änderungsanträge zum RID	27 – 61	7
A. Offene Fragen	27 – 48	7
B. Neue Anträge	49 – 61	12
TOP 7: Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS	62	14
TOP 8: Informationen der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA)	63 – 64	14
TOP 9: Verschiedenes	65 – 78	15

Anlage I: Von der 19. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2027 angenommene Texte

Anlage II: Von der 19. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses angenommene Änderungen am Handbuch RID

Anlage III: Teilnehmerliste

TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung

Dokumente: [RID-25019-CE-SWG19](#) (Sekretariat)

Informelles Dokument: [RID-25044-CE-SWG19](#) (Sekretariat)

1. Die im Einladungsschreiben RID-25019-CE-SWG19 vom 16. September 2025 enthaltene vorläufige Tagesordnung und das im informellen Dokument RID-25044-CE-SWG19 wiedergegebene Dokumentenverzeichnis werden angenommen.

TOP 2: Anwesenheit

2. Folgende RID-Vertragsstaaten nehmen an den Arbeiten der 19. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe teil (siehe auch Anlage III):

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

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

Folgende nichtstaatliche internationale Organisationen sind vertreten: Internationaler Eisenbahnverband (UIC) und Internationale Union der Güterwagen-Halter (UIP).

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

Begrüßung

4. Die Tagung wird von der Ministerin für Mobilität und Öffentliche Arbeiten Luxemburgs, Frau Yuriko Backes, eröffnet.

TOP 3: Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"

5. Im Vorfeld der Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe wurde mit der Vorsitzenden und dem stellvertretenden Vorsitzenden sowie mit dem Vorsitzenden der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" abgesprochen, die Arbeiten der letztgenannten Arbeitsgruppe direkt in die Ständige Arbeitsgruppe zu integrieren, um dadurch Zeit und Kosten zu sparen. Es wird vereinbart, dass der Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik", Herr Rainer Kogelheide, die Diskussion zu den Themen dieser Arbeitsgruppe leitet.

Besonders große Tankcontainer – Lastannahmen gemäß Absatz 6.8.2.1.2 RID

Dokument: [RID-25014-CE-SWG19](#) (UIP und Sekretariat)

6. Im Dokument RID-25014-CE-SWG19 wird für Tankcontainer eine ergänzende Bemerkung zum Absatz 6.8.2.1.2 vorgeschlagen, mit der klar gestellt werden soll, dass sich die Lastannahmen im Eisenbahnverkehr auf Beförderungen mit Rangierbeschränkungen beziehen, die für Tragwagen der **Kategorie** F-II in der Norm EN 12663 definiert sind. Dieser Antrag geht auf Beratungen in der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" zurück, wo festgestellt wurde, dass zur Gewährleistung einer vollen Rangierfähigkeit von Tragwagen mit besonders großen Tankcontainern eine getrennte **Kategorie** für

besonders große Tankcontainer eingeführt werden müsste. Nach den geltenden Vorschriften müssten diese auf Containertragwagen der Kategorie F-I gemäß der Norm EN 12663 befördert werden.

7. Auf eine Nachfrage des Vertreters Österreichs erläutert der Vorsitzende, dass Cefic gegebenenfalls eine neue Tragwagen-Kategorie definieren möchte, dies aber noch einige Zeit in Anspruch nehmen würde. Nach Abschluss dieser Arbeiten könnte die Ständige Arbeitsgruppe erneut über die Vorschriften in Absatz 6.8.2.1.2 beraten.
8. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt den im Dokument RID-25014-CE-SWG19 vorgeschlagenen Text mit redaktionellen Änderungen an (siehe Anlage I).

Maßnahmen des Explosionsschutzes an Wagen mit elektrischer Ausrüstung (z. B. DAK)

Dokument: [RID-25026-CE-SWG19](#) (UIP)

9. Im Zusammenhang mit der Einführung digitaler automatischer Kupplungen (DAK), die unter anderem eine durchgehende 400 V-Wechselstromleitung durch den Zug sicherstellen, sowie der zusätzlichen Ausrüstung von Wagen mit 48 V-Gleichstrombatterien für den Betrieb der DAK und eventueller Sensoren sind besondere Maßnahmen beim Befahren von explosionsgeschützten Bereichen erforderlich. Die UIP schlägt vor, sich hierbei an den einschlägigen Bestimmungen des ADR zu orientieren und auf eine getrennte ATEX-Zulassung der Wagen zu verzichten.
10. Die Arbeitsgruppe ist sich einig, dass konkrete Anforderungen zum Explosionsschutz beim Befahren von Bereichen, in denen potenziell explosionsfähige Atmosphären auftreten können (z. B. Verladestellen), einer getrennten ATEX-Zulassung vorzuziehen sind. Im Hinblick auf die geplante Überführung wagentechnischer Vorschriften des RID in die ETV/TSI sollten diese Anforderungen vorzugsweise in diesen Regelwerken verankert werden.
11. Der Vertreter der ERA erklärt, dass die ERA wie in der Vergangenheit eine Sitzung organisieren könnte, um das Thema ATEX mit RID-Experten und -Expertinnen und TSI-Güterwagen-Experten und -Expertinnen zu erörtern.

- 11a. Die Vorsitzende fasst die zu lösenden Fragestellungen wie folgt zusammen:

- die ATEX-Richtlinie 2014/34/EU dahingehend analysieren, inwieweit die dort enthaltenen Vorschriften auf Gefahrgutwagen anwendbar sind,
- die entsprechenden Vorschriften des ADR prüfen und bewerten, inwieweit sie auf Eisenbahnfahrzeuge übertragen werden können,
- sicherstellen, dass die zu entwickelnden Vorschriften nicht nur die DAK, sondern eine breite Palette möglicher elektrischer Anwendungen an Wagen berücksichtigen,
- im Kontext des RID die Frage beantworten, ob für bestimmte Güter besondere Maßnahmen des Explosionsschutzes erforderlich sind.

Sachstand des von Deutschland initiierten Forschungsvorhaben zur simulationsgestützten Untersuchung des Schwallverhaltens in Tanks

Informelles Dokument: [RID-25043-Rev1-CE-SWG19](#) (Deutschland)

12. Herr Clemens Höppe von der DB Systemtechnik GmbH, Auftragnehmerin des vom Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung beim Eisenbahn-Bundesamt (DZSF) vergebenen Forschungsvorhabens, informiert über den Stand des Forschungsvorhabens zu den Auswirkungen von Schwallbewegungen im Eisenbahnverkehr. Der letzte Zwischenbericht war im Rahmen der 20. Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" (Madrid, 19. November 2024) abgegeben worden (siehe Bericht [OTIF/RID/CE/GTT/2024-A](#) Absätze 15 bis 18). Herr Höppe erläutert, dass die Parametervariation von Tanks ohne Schwallwände abgeschlossen sei und die Parametervariation von Tanks mit Schwallwänden bis Ende 2025 abgeschlossen werde. Die Gesamtdokumentation würde dann Anfang 2026 zur Verfügung stehen.

TOP 4: Arbeiten der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung und der Arbeitsgruppe WP.15 in den Jahren 2024 und 2025

Von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung in den Jahren 2024 und 2025 und von der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses in den Jahren 2023 und 2024 angenommene konsolidierte Texte

Dokument: [RID-25039-CE-SWG19](#) (Sekretariat)

13. Die Ständige Arbeitsgruppe prüft das vom Sekretariat vorbereitete Dokument RID-25039-CE-SWG19 mit den von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2024 und 2025 und von der Ständigen Arbeitsgruppe in den Jahren 2023 und 2024 angenommenen Texten. Bei der Prüfung werden verschiedene eckige Klammern gestrichen und Fehler korrigiert (siehe Anlage I).
14. Es wird vereinbart, die von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung in eckigen Klammern angenommenen Änderungen (im Dokument RID-25039-CE-SWG grau hinterlegte Textteile) nach Bestätigung durch die Gemeinsame RID/ADR/ADN Tagung (Bern, 24. bis 27. März 2026) bei der 20. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe (Bern, 27. und 28. Mai 2026) zu prüfen.

Änderungen zu den NHM-Codes in Abschnitt 3.2.2 RID

Informelles Dokument: [RID-25041-CE-SWG19](#) (UIC)

15. Der Vertreter der UIC schlägt in seinem **informellen** Dokument RID-25041-CE-SWG19 NHM-Codes für die der Tabelle B des RID zu korrigierenden bzw. in diese Tabelle neu aufzunehmenden Eintragungen vor. Darüber hinaus schlägt er ein paar redaktionelle Anpassungen im Einleitungstext zur Tabelle B in Abschnitt 3.2.2 vor.
16. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die in der Tabelle B enthaltenen NHM-Codes lediglich eine Hilfestellung für die Eisenbahnbeförderungsunternehmen und nicht rechtsverbindlich sind, nimmt die Ständige Arbeitsgruppe die vorgeschlagenen Ergänzungen und Korrekturen mit einigen Änderungen an (siehe Anlage I).

117. und 118. Tagung der WP.15 (Genf, 6. bis 8. Mai 2025 und 4. bis 6. November 2025)

Dokument: [RID-25013-CE-SWG19](#) (Sekretariat)

Informelles Dokument: [RID-25042-CE-SWG19](#) (Sekretariat)

17. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt das Dokument RID-25013-CE-SWG19 und das informelle Dokument RID-25042-CE-SWG19 des Sekretariats zur Kenntnis, in denen die wichtigsten Diskussionen der letzten beiden Tagungen der WP.15 wiedergegeben sind, die auch für die Ständige Arbeitsgruppe von Interesse sein könnten.
18. Die Ständige Arbeitsgruppe übernimmt die in den Fußnoten 2 und 4 des Dokuments RID-25013-CE-SWG19 und in der Anlage zum informellen Dokument RID-25042-CE-SWG19 enthaltenen Korrekturen, wobei die letztgenannten im Dokument RID-25039-CE-SWG19 bereits berücksichtigt wurden.
19. Zu der in den Absätzen 33 und 34 des informellen Dokuments RID-25042-CE-SWG19 wiedergegebenen Diskussion zu Vorschriften für die Sicherung bei Beförderungen in Übereinstimmung mit Unterabschnitt 1.1.3.6 macht der Vertreter des Vereinigten Königreichs darauf aufmerksam, dass der Unterabschnitt 1.1.3.6 im RID zwar nicht dieselbe Bedeutung wie im ADR habe, dass aber die Vorschriften des Abschnitts 1.10.4 bezüglich der Nichtanwendbarkeit der Vorschriften der Abschnitte 1.10.1, 1.10.2 und 1.10.3 bei Beförderungen gemäß Absatz 1.1.3.6.3 identisch seien. Eine alleinige Änderung im ADR könnte dazu führen, dass das ADR restriktiver als das RID wäre, was zu Problemen im intermodalen Verkehr führen könnte.
20. Das Sekretariat wird gebeten, den Vertreter der IRU zu kontaktieren, damit dieser seinen Folgeantrag der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung unterbreitet.
21. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt auch die in den Absätzen 75 bis 79 des informellen Dokuments RID-25042-CE-SWG19 wiedergegebenen Diskussionen der WP.15 zur Effizienz und zu den Arbeitsmethoden der Arbeitsgruppe WP.15 zur Kenntnis.
22. Der Vertreter der UIC weist darauf hin, dass er zusammen mit anderen Industrievetretern der nächsten Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung ein Dokument unterbreiten werde, aus dem er folgende Punkte zitiert:
 - die Qualität des Rechtssetzungsprozesses darf nicht beeinträchtigt werden,
 - eine Verdolmetschung und die Übersetzung von offiziellen Dokumenten sind unabdingbar,
 - der Zweijahresrhythmus muss beibehalten werden, damit das RID relevant bleibt,
 - die zwischen der UNECE und der OTIF vereinbarten Arbeitsmethoden müssen erhalten bleiben,
 - die Fristen für die Vorlage von offiziellen Dokumenten müssen bestehen bleiben,
 - die Vorbehandlung bestimmter Themen durch informelle Arbeitsgruppen kann unter Beachtung strikter Regeln ausgedehnt werden,
 - aufgrund von Kosten-Nutzen-Analysen könnte eine Priorisierung von Anträgen vorgenommen werden,

- die alle zwei Jahre stattfindende zweiwöchige Herbstsitzung der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung könnte auf eine Woche reduziert werden.
23. Die Vertreterin Frankreichs erinnert daran, dass die Arbeiten in allen Gefahrgutgremien in der Vergangenheit immer wieder Rationalisierungsmaßnahmen unterzogen worden seien und dass durch die Ausweitung der Aufgaben der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung Doppelarbeiten vermieden werden konnten. Sie gibt zu bedenken, dass die Verlagerung von Arbeiten in informelle Arbeitsgruppen nicht zwangsläufig zu einer Erleichterung führen würde, weil der Austausch nur auf Englisch erfolge. Eine Verlängerung der Revisionszyklen sei nicht unbedingt eine Option, da die Übernahme von Änderungen aus dem UN-Expertenunterausschuss bereits heute mit einer Verspätung von bis zu vier Jahren in die Vorschriften der einzelnen Verkehrsträger erfolge.
24. Angesichts der Tatsache, dass jeweils nur eine Sitzung pro Jahr abgehalten wird und die Sitzungsdauer immer auf der Grundlage der unterbreiteten Dokumente angepasst wird, sieht die Ständige Arbeitsgruppe zum jetzigen Zeitpunkt keine Möglichkeit einer weiteren Optimierung.
25. Die Ständige Arbeitsgruppe vereinbart, diese Diskussion gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt fortzusetzen.

TOP 5: Interpretation des RID

26. Zu diesem Tagesordnungspunkt wurde kein Dokument unterbreitet.

TOP 6: Änderungsanträge zum RID

a) Offene Fragen

Information zur Änderung der TSI WAG

Informelles Dokument: [RID-25030-CE-SWG19](#) (ERA)

27. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt das informelle Dokument RID-25030-CE-SWG19 der ERA zur Kenntnis, in dem über die Veröffentlichung der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2064 der Kommission vom 14. Oktober 2025 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Fahrzeuge – Güterwagen des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (TSI WAG) unterrichtet wird. Diese Durchführungsverordnung regelt unter anderem die Überführung fahrzeugtechnischer Anforderungen aus dem RID in die TSI WAG.
28. Das Sekretariat erläutert, dass die Überführung der fahrzeugtechnischen Anforderungen aus dem RID in die ETV Güterwagen noch vom Fachausschuss für technische Fragen der OTIF bestätigt werden müsse. Diese Texte könnten daher nur dann in die Notifizierung der Änderungen 2027 zum RID aufgenommen werden, wenn der Fachausschuss für technische Fragen bei seiner Sitzung am 9. Juni 2026 die für die ETV Güterwagen vorgesehenen neuen Texte genehmigt.

WE-Kennzeichen

Dokument: [RID-25015-CE-SWG19](#) (Belgien)

29. Belgien schlägt im Dokument RID-25025-CE-SWG19 vor, im neuen Unterabschnitt 7.1.2.3 (siehe Dokument RID-25039-CE-SWG19) einen zusätzlichen Verweis auf die ETV Güterwagen bezüglich der Darstellung des neuen Kennzeichens mit den alphanumerischen Codes der Sondervorschriften für die Wagenausrüstung aufzunehmen. Bezuglich des in der vorgeschlagenen Fußnote aufgenommenen Verweises auf die spezifische Übergangsregelung in Tabelle A.2 des Anhangs A der ETV Güterwagen erläutert die Vertreterin Belgiens, dass bis zum 1. Januar 2033 noch Wagen mit einer vor dem 1. Januar 2027 ausgestellten Baumusterzulassung gebaut werden dürften. Die ETV Güterwagen gelte darüber hinaus nicht für Wagen, die vor dem 1. Januar 2027 bereits in Betrieb waren, und müssten daher nicht mit der neuen Kennzeichnung versehen sein.
30. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt den geänderten Wortlaut des Unterabschnitts 7.1.2.3 an (siehe Anlage I).

Notwendige Anpassung der bei der 16. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (London, 20. bis 23. November 2023) beschlossenen Änderungen in Zusammenhang mit der Überführung von wagentechnischen Vorschriften vom RID in die ETV/TSI

Dokument: [RID-25018-CE-SWG19](#) (UIP)

31. Vor dem Hintergrund, dass die im Zusammenhang mit der Überführung von wagentechnischen Vorschriften des RID in die ETV/TSI im neuen Unterabschnitt 7.1.2.3 vorgesehene Kennzeichnung von Wagen mit den alphanumerischen Codes der Sondervorschriften für die Wagenausrüstung nur bei Kesselwagen anzubringen ist, die ab dem 1. Januar 2027 auf der Grundlage von nach dem 31. Dezember 2026 erteilten Baumusterzulassungen gebaut werden, vertritt der Vertreter der UIP in seinem Dokument RID-25018-CE-SWG die Ansicht, dass die Sondervorschriften TE 22 und TE 25 a), d) und e) vorerst im RID beibehalten werden sollten. Aufgrund der Tatsache, dass Kesselwagen eine geschätzte Lebensdauer von 40 Jahren haben und bis zum 31. Dezember 2032 noch Kesselwagen auf der Grundlage des RID 2025 zugelassen werden können, auf deren Tanks die Sondervorschriften TE 22 und TE 25 anzugeben wären, hält er es aus Gründen der Anwenderfreundlichkeit des Regelwerks erforderlich, die Bedeutung dieser Sondervorschriften im RID abzubilden. Als zweite Option wird eine allgemeine Übergangsvorschrift vorgeschlagen, die eine Weiterverwendung von Kesselwagen, die vor dem 1. Januar 2033 auf der Grundlage von vor dem 31. Dezember 2026 erteilten Zulassungen gebaut wurden, ermöglicht. Bei dieser Option würde im RID allerdings die Information verloren gehen, welche Bedeutung die auf diesen Kesselwagen angegebenen Sondervorschriften TE 22 und TE 25 haben.
32. Die meisten Staatenvertreter, die das Wort ergreifen, und der Vertreter der UIC sprechen sich für die Option 1 aus, weil sie der Meinung sind, dass für einen Zeitraum von mehr als 40 Jahren ein leichtes Auffinden der Bedeutung der Sondervorschriften TE 22 und TE 25 a), d) und e) gegeben sein müsse. Der Vertreter der ERA vertritt die Auffassung, dass die Option 1 im Gegensatz zur Option 2 juristisch nicht korrekt sei. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs bietet als Kompromissvorschlag an, die Option 2 weiterzuverfolgen und den Wortlaut der Sondervorschriften TE 22 und TE 25 a), d) und e) in einer Anlage zum RID abzubilden.

33. Auf die Frage des Vertreters der UIP, ob es angesichts der Komplexität des Sachverhalts während der langen Übergangszeit nicht bei bestehenden Kesselwagen möglich sein sollte, die TE-Kennzeichen durch WE-Kennzeichen zu ersetzen, erklärt der Vertreter der ERA, dass hinter der Kennzeichnung die Information stünde, wer die Zulassung erteilt hat. Das Kennzeichen könnte daher nur bei einer Neuzulassung geändert werden. Die TSI sähe aber im Grundsatz vor, dass ein zugelassenes Fahrzeug nicht erneut zugelassen werden müsse.

Informelles Dokument: [RID-25046-CE-SWG19](#) (UIP)

34. Der Vertreter der UIP legt das informelle Dokument RID-25046-CE-SWG19 vor, in dem ein Alternativvorschlag zur Option 2 im Dokument RID-25018-CE-SWG19 enthalten ist.
35. Von einigen Delegierten wird bemängelt, dass die entfallenden Sondervorschriften TE 22 und TE 25 a), d) und e) nicht abgebildet würden. Dies sei umso mehr erforderlich, da bis zum 1. Januar 2033 noch Kesselwagen nach diesen Sondervorschriften gebaut werden dürften.
36. Die Ständige Arbeitsgruppe trifft folgende Entscheidungen:
- Die auf der Rückseite des informellen Dokuments RID-25046-CE-SWG19 abgebildete Übergangsvorschrift für Kesselwagen in Abschnitt 1.6.3 wird in eckigen Klammern angenommen (siehe Anlage I).
 - Die auf der Rückseite des informellen Dokuments RID-25046-CE-SWG19 abgebildete Übergangsvorschrift für Wagen wird in eckigen Klammern angenommen und soll in einem neuen Abschnitt 1.6.5 erscheinen (siehe Anlage I). Die Verweise auf die Sondervorschriften TE 22 und TE 25 werden in dieser Übergangsvorschrift gestrichen.
 - Im Dokument RID-25039-CE-SWG19 kann bei den Unterabschnitten 1.6.3.27 und 1.6.3.32 die jeweils letzte Änderungsanweisung entfallen (siehe Anlage I).
 - Die im Dokument RID-25046-CE-SWG19 vorgeschlagene Ergänzung der erläuternden Bemerkung zu Spalte (14) wird in eckigen Klammern angenommen, sie muss jedoch noch ausformuliert werden.
37. Es wird beschlossen, dass Anfang des Jahres 2026 eine informelle Arbeitsgruppe auf Einladung des Sekretariats zusammentreten wird, um diese Texte weiter zu verbessern. Diese informelle Arbeitsgruppe wird auch überlegen, wie die Informationen der Sondervorschriften TE 22 und TE 25 a), d) und e) weiterhin im Regelwerk abgebildet werden können. Sie wird sich auch Gedanken machen, an welchen Stellen im Regelwerk auf die neuen Übergangsvorschriften verwiesen werden soll. Belgien, Deutschland, Niederlande, Österreich, die Slowakei, das Vereinigte Königreich, ERA, UIC und UIP erklären sich bereit, an dieser informellen Arbeitsgruppe teilzunehmen.

Aktualisierung des Handbuchs RID

Dokument: [RID-25016-CE-SWG19](#) (Belgien)

38. In Bezug auf die Überführung der fahrzeugtechnischen Anforderungen aus dem RID in die ETV Güterwagen schlägt die Vertreterin Belgiens in ihrem Dokument RID-25016-CE-SWG19 verschiedene Änderungen im Handbuch RID vor, um dieser Entscheidung Rechnung zu tragen. Darüber hinaus schlägt sie eine Konkordanztabelle vor, aus der abgelesen werden kann, welche Vorschriften des RID 2025 an welchen Stellen des RID 2027 und der ETV/TSI Güterwagen aufgefunden werden können.

39. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt die Änderungen im Handbuch mit einer Präzisierung in der Bemerkung und in der Überschrift der Konkordanztabelle an, um zu vermeiden, dass die falsche Auslegung getroffen wird, dass nur die in der Tabelle angegebenen Vorschriften anzuwenden sind (siehe Anlage II).

Funkenschutzeinrichtungen

Dokument: [RID-25027-CE-SWG19](#) (Belgien)

40. In die Durchführungsverordnung (EU) 2025/2064 der Kommission vom 14. Oktober 2025 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 321/2013 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Fahrzeuge – Güterwagen des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (TSI WAG) wurden auch technische Anforderungen an Funkenfänger aufgenommen. In ihrem Dokument RID-25027-CE-SWG19 beantragt die Vertreterin Belgiens den Stoffen, für die gemäß den Sondervorschriften für die Beförderung in Versandstücken W 2 und W 8 an den Wagen Funkenschutzbleche vorhanden sein müssen, die neue Sondervorschrift für die Wagenausrüstung WE 6 zuzuordnen, die bezüglich der Ausgestaltung der Funkenfänger auf die ETV/TSI Güterwagen verweist. Den in ihrem Dokument enthaltenen Antrag 3 zieht sie zurück, da diese Änderung wegen der mittlerweile geänderten Formulierung des Unterabschnitts 7.1.2.3 obsolet geworden sei.
41. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt den Antrag Belgiens in der geänderten Fassung an (siehe Anlage I).

Verwendung des Begriffs "Fahrzeug" im RID

Dokument: [RID-25021-CE-SWG19](#) (Sekretariat)

42. An zahlreichen Stellen im RID wird der Begriff "Fahrzeug" verwendet, wobei in einigen Fällen sowohl Eisenbahnfahrzeuge als auch Straßenfahrzeuge gemeint sein können, während in anderen Fällen nur Straßenfahrzeuge erfasst sein sollen. Das Dokument RID-25021-CE-SWG19 des Sekretariats enthält ein Verzeichnis der Fundstellen des Begriffs "Fahrzeug" im RID mit Vorschlägen, wie in den einzelnen Fällen eine Klarstellung erfolgen könnte.
43. Die Ständige Arbeitsgruppe dankt dem Sekretariat für das ausführliche Dokument und die kohärenten Änderungsvorschläge und nimmt das Dokument mit folgenden Entscheidungen an (siehe Anlage I):
- Der Absatz 1.1.3.2 d) und e) wird wie vom Sekretariat vorgeschlagen geändert.
 - Die Begriffsbestimmung von "Wechselaufbau (Wechselbehälter)" im Rahmen der Begriffsbestimmung von "Container" wird "Fahrzeuge" durch "Straßenfahrzeuge" geändert.
 - In den Absätzen 1.3.2.2.1 und 1.3.2.2.2 a) wird in der deutschen und englischen Fassung eine Fußnote aufgenommen, die auf die Begriffsbestimmung von Triebfahrzeugführer in der Richtlinie 2007/59/EG verweist.
 - Bei der Codierung der Umschließungen im Bericht über Ereignisse bei der Beförderung gefährlicher Güter gemäß Abschnitt 1.8.5 RID/ADR wird für Fahrzeug, Tankfahrzeug und Batterie-Fahrzeug jeweils der Zusatz "im Sinne des ADR" aufgenommen.

- In den Sondervorschriften 235, 280, 289 und 356 wird "Fahrzeuge" in "Eisenbahn- und Straßenfahrzeuge" geändert. Das Sekretariat wird gebeten, diese Änderung der WP.15 mitzuteilen.
- In der Sondervorschrift 283 wird "Fahrzeuge" durch "Eisenbahnfahrzeuge, Straßenfahrzeuge oder Fahrzeuge im Sinne der CIV (Anhang A des COTIF)" ersetzt.
- In Unterabschnitt 5.3.4.2 wird in der englischen Fassung "motive power unit" durch "locomotive" ersetzt.
- In den Absätzen 5.4.1.1.6.2.2 und 5.4.1.1.6.3 a) wird eine Fußnote aufgenommen, die bezüglich der Begriffe "leeres Tankfahrzeug", "leeres Batterie-Fahrzeug" und "leeres Fahrzeug" auf das ADR verweist.
- In Abschnitt 5.4.5 wird dieselbe Bemerkung aufgenommen, wie sie bereits in Abschnitt 5.4.2 erscheint.
- In den Unterabschnitten 6.7.2.1, 6.7.3.1 und 6.7.4.1 wird in der englischen Fassung eine Anpassung an die deutsche und französische Fassung vorgenommen.
- Die Anregung für die englische Fassung des Absatzes 6.8.2.1.29 ist wegen der Änderung dieses Absatzes im Dokument RID-25039-CE-SWG19 hinfällig.
- In Absatz 6.9.2.2.3.14.4 wird die deutsche Fassung an die englische und französische Fassung angepasst.
- In Abschnitt 7.2.4 Sondervorschrift W 2 wird "Militärfahrzeuge" in "Militärstraßenfahrzeuge" geändert.
- In den Unterabschnitten 7.3.1.13 und 7.5.1.2 wird "Fahrzeug" durch "Straßenfahrzeug" ersetzt.
- In Kapitel 7.6 Sondervorschrift CE 1 wird "Eisenbahnwagen" bzw. "Wagen" durch "Eisenbahnfahrzeug" bzw. "Fahrzeug" ersetzt.

Sicherheitsmaßnahmen für die Beförderung von Ammoniak

Dokument: [RID-25024-CE-SWG19](#) (Niederlande)

Informelles Dokument: [RID-25037-CE-SWG19](#) (Niederlande)

44. Die Niederlande verweisen in ihrem Dokument RID-25024-CE-SWG19 auf einen Entgleisungsunfall eines mit Ammoniak beladenen Güterzugs, der sich am 25. Dezember 2022 in der Republik Serbien ereignet hatte. Das Austreten von Ammoniak sei durch das Rutschen eines Kesselwagens auf der hervorstehenden Mannlochabdeckung verursacht worden. Das Freisetzen von Ammoniak, das zu zwei Todesopfern und zahlreichen Verletzten geführt habe, hätte wahrscheinlich verhindert werden können, wenn der Mannlochdeckel des Kesselwagens abgesenkt gewesen wäre oder wenn der Mannlochdeckel über die Oberfläche der Schrauben hinausgeragt wäre. Das informelle Dokument RID-25037-CE-SWG19 enthält einen konkreten Antrag zur Aufnahme einer Sondervorschrift für die Ausrüstung von Tanks sowie einer Übergangsvorschrift.
45. Die Vorsitzende erinnert daran, dass sich 1995 in Belgien ebenfalls ein Unfall mit Ammoniak ereignet habe, bei dem es zu einem Produktaustritt aus den Domdeckeln gekommen sei. Angesichts der zu erwartenden Zunahme von Ammoniak-Beförderungen seien Maßnahmen erforderlich, um ähnliche Unfälle zu vermeiden.

46. Der Vertreter der UIP erinnert daran, dass sich die Bauweise von Kesselwagen zur Beförderung von Ammoniak in den letzten Jahren weiterentwickelt habe. So würden seit einigen Jahren Domdeckel mit abgesenkten Muttern oder abgesenkte Domdeckel zum Einsatz kommen. Auch hätten die Vorschriften in Bezug auf Überpufferungsschutzeinrichtungen und Crash-Puffer zu einer Erhöhung der Sicherheit geführt. Er stellt die Frage, ob angesichts all dieser Maßnahmen weitere Vorschriften erforderlich seien. Er hält auch den vorgestellten Textvorschlag nicht geeignet, um bei einem Unfall mit Kesselwagen, bei denen sich die Domdeckel an den Tankböden befinden, einen Produkt austritt zu verhindern.
47. Einige Delegierte weisen darauf hin, dass eine eventuelle Lösung nicht für einen einzigen Stoff gesucht werden sollte, sondern auch andere Gase mit giftigen und ätzenden Eigenschaften erfassen sollte. Da das konstruktionsbedingte Vermeiden hervorstehender Teile auch andere Ausrüstungen des Tanks, wie z. B. Sicherheitsventile, erfassen müsste und gleichzeitig eine ähnliche Lösung für Tankcontainer und Tankfahrzeuge gesucht werden sollte, wird empfohlen, die weitere Diskussion im Rahmen der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zu führen.
48. Die Vertreterin der Niederlande unterstreicht, dass aus Unfällen Lehren gezogen werden müssten, und erklärt, dass Sie ihren Antrag auf der Grundlage der geäußerten Kommentare überarbeiten werde.

b) Neue Anträge

Begriffsbestimmung von modularen Aufbauten

Dokument: [RID-25025-CE-SWG19](#) (Slowakei)

Informelles Dokument: [RID-25029-CE-SWG19](#) (Slowakei)

49. Die Vertreterin der Slowakei schlägt in ihrem Dokument RID-25025-CE-SWG 19 vor, eine Begriffsbestimmung von "modularer Aufbau" und "geschlossener modularer Aufbau" in Abschnitt 1.2.1 RID einzufügen, um die Aufnahme innovativer Transporttechnologien in das RID zu vereinfachen. Als modulare Aufbauten sollen dabei austauschbare Aufbauten von Wagen gelten, die vom Untergestell getrennt werden können. Geschlossene modulare Aufbauten sollen anschließend als Alternative zu gedeckten Wagen oder geschlossenen Containern zugelassen werden.
50. Mehrere Delegationen sind der Ansicht, dass diese Aufbauten unter die Begriffsbestimmung von Großcontainer fallen und daher nicht besonders definiert werden müssten. Darüber hinaus sei die Verwendung von Handelsnamen in Begriffsbestimmungen zu vermeiden.
51. Um für die Beförderung gefährlicher Güter eingesetzt werden zu können, müssten diese Aufbauten gemäß Abschnitt 7.1.3 RID/ADR dem CSC oder der IRS 50592 («Intermodale Ladeeinheiten für Vertikalumschlag, außer Sattelanhänger, zur Beförderung auf Wagen – Mindestanforderungen») entsprechen. Der Vertreter Österreichs weist darauf hin, dass einige dieser Aufbauten eine rote UIC-Kennzeichnung nach IRS 50592 hätten, was die Verwendung dieser Aufbauten gegenüber Großcontainern einschränke. **Außerdem weist er darauf hin, dass neue Arten von Aufbauten, die weder den Definitionen des CSC noch jenen der IRS 50591 oder IRS 50592 entsprächen, auch nicht deren Anforderungen genügen müssten und von der Regelung in Abschnitt 7.1.3 RID/ADR somit nicht erfasst seien.**

52. Der Vertreter der UIC weist darauf hin, dass die UIC gerade an einer neuen IRS arbeite, in der die Bedingungen für den sicheren Betrieb von "modularen Systemen" festgelegt würden, die aus Ladeeinheiten und Tragwagen bestehen, einschließlich solcher, die ohne Einschränkungen rangiert werden können. Insbesondere würden folgende Anforderungen festgelegt: Wagenausrüstung, Prüfbedingungen, Abmessungen und höchste Achslast, Identifizierung und Kennzeichnung, Sicherheits- und Betriebsvorschriften. Darüber hinaus würden auch ergänzende Anforderungen für Wagen festgelegt, die mit kompatiblen Ladeeinheiten beladen ohne Einschränkungen rangiert werden können.
53. Die Ständige Arbeitsgruppe unterstützt grundsätzlich Innovationen, die der Förderung des Eisenbahnverkehrs dienen, ist aber der Meinung, dass zunächst eine Regelung für die Beförderung nicht gefährlicher Güter getroffen werden müsse. Sie ist der UIC daher dankbar, dass sie in diesem Bereich bereits tätig geworden ist.

Rückstände an der Außenseite des Tanks während der Beförderung

Informelles Dokument: [RID-25038-CE-SWG19](#) (Niederlande)

54. Im informellen Dokument RID-25038-CE-SWG19 berichten die Niederlande, dass die zuständige nationale Aufsichtsbehörde zunehmend Fälle feststelle, in denen beförderte Stoffe – etwa Schweröl – als Anhaftungen oder Leckagereste an Ketten, Ventilen und der Außenseite von Kesselwagen vorgefunden würden. Unter Verweis auf die Absätze 4.3.2.4.1 und 4.3.2.3.5, wonach während der Beförderung den Tanks außen keine gefährlichen Reste des Füllgutes anhaften dürfen, würden entsprechende Wagen als nicht RID-konform eingestuft und die Beförderung gemäß Unterabschnitt 1.8.1.4 vorübergehend angehalten, bis die Funktionsfähigkeit der Verschlusseinrichtungen nachgewiesen sei. Die Niederlande bitten die Ständige Arbeitsgruppe um Bestätigung seiner Auslegung dieser Vorschriften, wonach das Vorhandensein des beförderten Stoffes an der Außenseite des Tanks als Nichtübereinstimmung mit dem RID zu werten ist.
55. Einige Länder bestätigen die von den Niederlanden vertretene Auslegung. In diesen Ländern würden Wagen mit Rückständen des Füllguts an der Außenseite des Tanks angehalten, bis die Verunreinigungen beseitigt seien. Andere Staatenvertreter schildern dagegen eine fallweise Beurteilung der Situation. Insbesondere bei Schweröl werde berücksichtigt, ob die Rückstände alt und fest oder frisch und ölig seien. Bei älteren verfestigten Rückständen werde das Risiko einer Umweltverschmutzung als gering eingestuft; in solchen Fällen könne der Wagen in der Regel bis zum Bestimmungsort verkehren und dort gereinigt werden.
56. Der Vertreter Österreichs weist darauf hin, dass sich der Wortlaut der Vorschriften ausdrücklich auf "gefährliche Rückstände" beziehe und damit nicht jede beliebige Anhaftung des Füllguts erfasse. Es müsse daher im Einzelfall beurteilt werden, ob von der Anhaftung eine Gefahr für **Personen, Sachen oder die Umwelt** ausgehe oder ob die Funktionsfähigkeit **von Sicherheitseinrichtungen** beeinträchtigt sei. Liege keine **derartige** Gefahr vor, könne der Zug weiterfahren.
57. Der Vertreter der UIP betont ergänzend, dass Anhaftungen an Tanks in der Praxis technisch nicht vollständig vermeidbar seien und selbst nach dem Abspülen verunreinigter Teile Rückstände verbleiben könnten. Nach seiner Auffassung bestehe kein generelles Verbot jeglicher Anhaftungen, sondern nur ein Verbot gefährlicher Rückstände. Die Verantwortung für die Beurteilung liege bei den Beteiligten der Transportkette, insbesondere beim Befüller und bei der übernehmenden Bahn. Wenn beide zu dem Schluss kämen, dass die Rückstände nicht gefährlich seien, solle der Wagen bis zu seiner Zieldestination fahren dürfen. Diese Sichtweise wird auch vom Vertreter der UIC unterstützt.

58. Der Vertreter der Tschechischen Republik macht deutlich, dass einige der **Kesselwagen, die als nicht konform mit dem RID befunden wurden**, aus seinem Land stammten. Er ist der Ansicht, dass die Kommunikation seitens der niederländischen Behörden **unzureichend gewesen sei**. Die Tschechische Republik **wünscht sich den Austausch von mehr** Informationen innerhalb der Transportkette, um angemessen reagieren zu können. Nach seiner Ansicht habe es Fälle gegeben, in denen die Niederlande Maßnahmen ergriffen hätten, die zum Aussetzen des gesamten Zugverbands und nicht nur der betroffenen Wagen geführt hätten; aufgrund fehlender Informationen sei zudem nicht nachvollziehbar, an welcher Stelle der Transportkette ein Defekt oder eine Undichtheit erstmals aufgetreten sei. Auch die Vertreterin der Slowakei berichtet von ähnlichen Erfahrungen und bemängelt die ihrer Meinung nach unzureichende Kommunikation und die Unverhältnismäßigkeit der Maßnahmen der niederländischen Behörden. Der Vertreter der UIC erwähnt, dass es für alle Beteiligten von Vorteil sein könnte, wenn das Problem auch an die für das Befüllen und Entleeren Verantwortlichen adressiert würde, da die Probleme an diesen Stellen entstehen.
59. Auf die Frage der niederländischen Delegation, ob in anderen Ländern nach dem Feststellen von Rückständen – neben dem Aussetzen von Wagen und der Reinigung – auch systematisch überprüft werde, ob ein technischer Defekt vorliege, stellt die Vorsitzende fest, dass eine solche Praxis in keinem anderen Land angewandt werde. In ihrer Zusammenfassung hält sie fest, dass gefährliche Rückstände an der Außenseite des Tanks als Verstoß gegen die Vorschriften anzusehen seien. Gleichzeitig lasse der Wortlaut, der ausdrücklich auf "gefährliche Rückstände" abstelle, einen Ermessensspielraum zu, insbesondere im vorgestellten Fall von Schweröl. Die Praxis der Behörden sei unterschiedlich, die meisten nähmen aber eine fallweise Beurteilung vor. Darüber hinaus betont die Vorsitzende die Bedeutung einer guten Kommunikation zwischen allen Beteiligten sowie einer systematischen Meldung der Mängel, um feststellen zu können, ob eine Häufung von Vorkommnissen auf strukturelle Probleme hinweise.

Darstellung der Rangierzettel in Unterabschnitt 5.3.4.2

Informelles Dokument: [RID-25040-CE-SWG19](#) (Sekretariat)

60. Das Sekretariat weist in seinem **informellen** Dokument RID-25040-CE-SWG19 auf Unterschiede in der Darstellung der Rangierzettel in der deutschen und englischen Ausgabe des RID einerseits und der französischen Ausgabe andererseits hin.
61. Die Ständige Arbeitsgruppe stimmt dem Antrag des Sekretariats zu, die Darstellung der Rangierzettel in der französischen Ausgabe an diejenige in der deutschen und englischen Ausgabe anzupassen (siehe Anlage I). Eine Übergangsvorschrift hält sie nicht für erforderlich. Wie vom Sekretariat angeregt stimmt sie einer Anpassung der Rangierzettel an die detaillierten Bestimmungen der Norm EN 15877-1:2024 momentan nicht zu. Delegationen, die dies jedoch wünschen, werden gebeten, entsprechende Anträge zu unterbreiten.

TOP 7: Harmonisierung von RID und Anlage 2 zum SMGS

62. Zu diesem Tagesordnungspunkt wurde kein Dokument unterbreitet.

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

Informelles Dokument: [RID-25036-CE-SWG19](#) (ERA)

63. Die Ständige Arbeitsgruppe nimmt die im informellen Dokument RID-25036-CE-SWG19 der ERA enthaltenen Informationen zur Kenntnis.
64. Der Vertreter der ERA erläutert, dass das *Pioneer DAC Train Project* (PioDAC) mit dem Ziel gegründet worden sei, die technische und betriebliche Leistungsfähigkeit der digitalen automatischen Kupplung (DAK) im Realbetrieb unter unterschiedlichsten Einsatzbedingungen zu validieren. Im Projekt seien Eisenbahnverkehrsunternehmen aus sieben europäischen Ländern und darüber hinaus Wagenhalter, Werkstätten und Verlader vertreten. Das Projekt habe am 1. November 2025 begonnen, Ende am 31. Oktober 2028 und umfasse derzeit nicht die Beförderung gefährlicher Güter.

TOP 9: Verschiedenes

Förderung der Anwendung des RID im innerstaatlichen Verkehr

Dokument: [RID-25022-CE-SWG19](#) (Sekretariat)

65. Das Sekretariat erläutert in seinem Dokument RID-25022-CE-SWG-19, dass es im Rahmen des Aktionsplans für die Umsetzung des ersten Ziels der Langfriststrategie der OTIF ("Sicherstellung der wirksamen und einheitlichen Anwendung des OTIF-Rechts") die Nichtumsetzung bzw. Nichtanwendung des RID näher beleuchten möchte. In diesem Zusammenhang möchte das Sekretariat der OTIF denjenigen Staaten, die für den innerstaatlichen Verkehr andere Vorschriften zur Anwendung bringen, darüber hinaus die Vorteile aufzeigen, die sich aus der Anwendung des RID auch im nationalen Verkehr ergeben.
66. Die Ständige Arbeitsgruppe empfiehlt, das Dokument denjenigen Vertragsstaaten zuzuleiten, die nicht über die Richtlinie 2008/68/EU verpflichtet sind, das RID im nationalen Verkehr anzuwenden. Das Dokument sollte nach Möglichkeit durch einen Fragebogen **zur Erhebung von Hindernissen und Problemen in Zusammenhang mit der Anwendung auf innerstaatliche Beförderungen** ergänzt werden. Sie bittet das Sekretariat, das Dokument zunächst dem RID-Fachausschuss zu unterbreiten.

Änderung der Geschäftsordnung des RID-Fachausschusses

Dokument: [RID-25023-CE-SWG19](#) (Sekretariat)

67. Das Sekretariat schlägt in seinem Dokument RID-25023-CE-SWG19 eine Anpassung der Geschäftsordnung des RID-Fachausschusses vor, um der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses mehr Entscheidungsbefugnisse bei Fragen einzuräumen, die nicht mit einer Änderung der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) zusammenhängen. Dadurch soll beispielsweise die Veröffentlichung von Auslegungen zum RID oder Revisionen des Handbuchs RID beschleunigt werden.
68. Die Vorsitzende weist darauf hin, dass auch die Europäische Kommission im Rahmen der Koordinierungssitzung der Mitgliedstaaten der Europäischen Union keine Einwände gegen die vorgeschlagene Änderung der Geschäftsordnung geäußert habe. Die Ständige Arbeitsgruppe bittet das Sekretariat, das Dokument der 59. Tagung des RID-Fachausschusses zu unterbreiten.

Unfall in Hustopeče nad Bečvou

Informelles Dokument: [RID-25045-CE-SWG19](#) (Tschechische Republik)

69. Der Vertreter der Tschechischen Republik informiert im informellen Dokument RID-25045-CE-SWG19 über einen Unfall, der sich am 28. Februar 2025 im Bahnhof Hustopeče nad Bečvou ereignet habe und bei dem 17 Kesselwagen, die mit 1000 Tonnen Benzen, einem leicht entzündbaren Stoff, beladen waren, Feuer fingen. Es habe keine Verletzten gegeben, jedoch sei ein Sachschaden von mehr als 20 Millionen Euro entstanden, wobei der größte Anteil auf die Beseitigung von Umweltschäden entfalle.
70. Der Vertreter Österreichs regt an, bis zur Installation von technischen Zugsicherungssystemen die betrieblichen Vorschriften zu überprüfen, um zu vermeiden, dass der Triebfahrzeugführer von **mitfahrendem Personal** abgelenkt werde, und um sicherzustellen, dass **er** bereits im Vorfeld über Arbeiten auf der Strecke und über mögliche Geschwindigkeitsbeschränkungen informiert werde.
71. Die Ständige Arbeitsgruppe dankt dem Vertreter der Tschechischen Republik für diese Informationen, die für die Arbeiten der Ständigen Arbeitsgruppe sehr wichtig sind. Sie wird sich erneut mit dem Unfall befassen, sobald der Abschlussbericht zur Verfügung steht.

Neue Nummerierung der Dokumente für die Ständige Arbeitsgruppe

72. Die Vorsitzende und zahlreiche Staatenvertreter **und -vertreterinnen** bemängeln, dass die neue Nummerierung der Dokumente der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses sehr unübersichtlich sei. Da die Nummerierung durch andere Dokumente, wie z. B. deutsche Fassung des Berichts der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung oder Notifizierungen von Mitgliedstaaten unterbrochen würde, sei es sehr schwierig festzustellen, ob bereits alle Dokumente auf der OTIF-Website veröffentlicht sind. Darüber hinaus sei keine Unterscheidung mehr zwischen offiziellen und informellen Dokumenten gegeben. Die Ständige Arbeitsgruppe bittet das Sekretariat, die Nummerierung für RID-Dokumente zu überdenken.

Nationale Übersetzungen des RID

73. Das Sekretariat erinnert diejenigen RID-Vertragsstaaten, die dies noch nicht getan hätten, daran, ihm einen Link zu ihrer nationalen Übersetzung des RID 2025 zuzusenden, damit dieser auf der Website der OTIF veröffentlicht werden könne.

Dank

74. Die Vorsitzende dankt der Delegation Luxemburgs für ihre Gastfreundschaft und die ausgezeichnete Organisation der Tagung. Sie dankt dem Sekretariat für die gute Vorbereitung und der Dolmetscherin und den Dolmetschern für ihren wichtigen Beitrag zum erfolgreichen Verlauf dieser Tagung. Schließlich richtet sie ihren Dank auch an die Delegationen für ihre aktive und konstruktive Teilnahme an den Diskussionen.
75. Der stellvertretende Vorsitzende dankt der Vorsitzenden für ihre effiziente Tagungsleitung, durch die es möglich gewesen sei, in der auf dreieinhalb Tage verkürzten Tagung alle Dokumente zu behandeln, und dies obwohl viele informelle Dokumente erst kurz vor der Tagung eingereicht worden seien.

Nächste Tagung

76. Die 20. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses wird am 27. und 28. Mai 2026 in Bern stattfinden. Im Anschluss an die Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe wird am Nachmittag des 28. Mai 2026 die 59. Tagung des RID-Fachausschusses stattfinden. Frist für die Unterbreitung von Dokumenten für beide Tagungen ist der **14. April 2026**.
77. Das Sekretariat wird der 20. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe eine überarbeitete Fassung aller zum 1. Januar 2027 in Kraft tretenden Änderungen unter Berücksichtigung der letzten Entscheidungen der Gemeinsamen Tagung (Bern, 24. bis 27. März 2026) vorlegen.
78. Das Sekretariat weist die Delegierten auch darauf hin, dass es nach Veröffentlichung der Notifizierungstexte für das RID auf Anfrage auch eine inoffizielle englischsprachige Synopse der Änderungen zum RID und zum ADR zur Verfügung stellen werde, um den Mitgliedstaaten die Übersetzung zu erleichtern.

Von der 19. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2027 angenommene Texte

Kapitel 1.1

1.1.3.2 Der Absatz d) erhält folgenden Wortlaut:

- "d) Gasen in Ausrüstungsteilen zum Betrieb des Eisenbahnfahrzeugs, Straßenfahrzeugs oder Fahrzeugs im Sinne der CIV (Anhang A des COTIF)* (z. B. Feuerlöscher), einschließlich in Ersatzteilen (z. B. gasgefüllte Reifen); diese Freistellung gilt auch für gasgefüllte Reifen, die als Ladung befördert werden;

^{*} Im Sinne der Begriffsbestimmung von «Fahrzeug» in Artikel 3 d) der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV – Anhang A des COTIF), d. h. Kraftfahrzeuge oder Anhänger, die aus Anlass einer Personenbeförderung befördert werden."

[Referenzdokument: RID-25021-CE-SWG19]

In Absatz e) folgende Änderungen vornehmen:

- "Fahrzeuge" ändern in:
"Straßenfahrzeuge".
- "oder Fahrzeug" ändern in:
"oder Straßenfahrzeug".

[Referenzdokument: RID-25021-CE-SWG19]

Kapitel 1.2

1.2.1 In der Begriffsbestimmung von "**Container**", im Unterabsatz zu "**Wechselaufbau (Wechselbehälter)**" folgende Änderungen vornehmen:

- Im ersten Spiegelstrich "oder *Fahrzeuge*" ändern in:
"oder *Straßenfahrzeuge*".
- Im dritten Spiegelstrich "von *Fahrzeuge*" ändern in:
"von *Straßenfahrzeuge*".

[Referenzdokument: RID-25021-CE-SWG19]

Kapitel 1.3

1.3.2.2.1 In der Tabelle, in der Zeile für die Kategorie 1, in der letzten Spalte nach "Triebfahrzeugführer" einen Verweis auf folgende Fußnote aufnehmen:

- **) Die Verwendung des Begriffs «Triebfahrzeugführer» entspricht der Begriffsbestimmung von «Triebfahrzeugführer» in der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft führen."

[Referenzdokument: RID-25021-CE-SWG19]

1.3.2.2.2 In Absatz a) nach "Triebfahrzeugführer" einen Verweis auf folgende Fußnote aufnehmen:

- **) Die Verwendung des Begriffs «Triebfahrzeugführer» entspricht der Begriffsbestimmung von «Triebfahrzeugführer» in der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft führen."

[Referenzdokument: RID-25021-CE-SWG19]

Kapitel 1.6

[1.6.3] Eine neue Übergangsvorschrift mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

"1.6.3.x Kesselwagen, die vor dem 1. Januar 2033 auf der Grundlage von bis zum 31. Dezember 2026 erteilten Zulassungen gebaut wurden, jedoch nicht auf der Grundlage der ab 1. Januar 2027 geltenden Vorschriften des Kapitels 7.1 bewertet und zugelassen wurden, dürfen weiterverwendet werden.

Kesselwagen, die nicht mit Sondervorschriften für die Wagenausrüstung WE in Übereinstimmung mit Kapitel 7.1, jedoch mit den Sondervorschriften für die Beförderung in Tanks TE 22 und/oder TE 25 gekennzeichnet sind, oder Kesselwagen, für die keine Kennzeichnung vorgeschrieben war, dürfen für die Beförderung von Stoffen weiterverwendet werden, für die in Kapitel 3.2 Tabelle A eine Sondervorschrift für die Wagenausrüstung WE vorgeschrieben ist.]"

[Referenzdokument: RID-25018-CE-SWG19 Alternativvorschlag in der durch das informelle Dokument RID-25046-CE-SWG19 geänderten Fassung]

[1.6.5] erhält folgenden Wortlaut:

"1.6.5 **Wagen, ausgenommen Kesselwagen und Batteriewagen**

1.6.5.1 Wagen, die vor dem 1. Januar 2033 auf der Grundlage von bis zum 31. Dezember 2026 erteilten Zulassungen gebaut wurden, jedoch nicht auf der Grundlage der ab 1. Januar 2027 geltenden Vorschriften des Kapitels 7.1 bewertet und zugelassen wurden, dürfen weiterverwendet werden.

Wagen, die nicht mit Sondervorschriften für die Wagenausrüstung in Übereinstimmung mit Kapitel 7.1 gekennzeichnet sind, dürfen für die Beförderung von Stoffen weiterverwendet werden, für die in Kapitel 3.2 Tabelle A eine Sondervorschrift für die Beförderung in Wagen WE vorgeschrieben ist.]"

[Referenzdokument: RID-25018-CE-SWG19 Alternativvorschlag in der durch das informelle Dokument RID-25046-CE-SWG19 geänderten Fassung]

Kapitel 1.8

1.8.5.4 Im Bericht über Ereignisse bei der Beförderung gefährlicher Güter gemäß Abschnitt 1.8.5 RID/ADR unter "6 Betroffene gefährliche Güter", in der Fußnote 3) folgende Änderungen vornehmen:

- "6 Fahrzeug" ändern in:
"6 Fahrzeug im Sinne des ADR".
- "8 Tankfahrzeug" ändern in:
"8 Tankfahrzeug im Sinne des ADR".
- 10 Batterie-Fahrzeug" ändern in:
"10 Batterie-Fahrzeug im Sinne des ADR".

[Referenzdokument: RID-25021-CE-SWG19]

Kapitel 3.2

Tabelle A Bei allen Eintragungen der Klasse 1 Unterklassen 1.1, 1.2, 1.3, 1.5 und 1.6, denen in Spalte (16) "W2" zugeordnet ist, in Spalte (14) einfügen:
"WE6".

Bei allen Eintragungen, denen in Spalte (16) "W8" zugeordnet ist, in Spalte (14) einfügen:

"WE6".

[Referenzdokument: RID-25027-CE-SWG19]

Kapitel 3.3

SV 235 Im zweiten Satz "in Fahrzeugen" ändern in:

"in Eisenbahn- und Straßenfahrzeugen".

[Referenzdokument: RID-25021-CE-SWG19]

SV 280 Im ersten Satz "für Fahrzeuge" ändern in:

"für Eisenbahn- und Straßenfahrzeuge".

[Referenzdokument: RID-25021-CE-SWG19]

SV 283 Der letzte Unterabsatz erhält folgenden Wortlaut:

"Wegen Ausrüstungsteilen zum Betrieb von Eisenbahnfahrzeugen, Straßenfahrzeugen oder Fahrzeugen im Sinne der CIV (Anhang A des COTIF)" siehe

auch Unterabschnitt 1.1.3.2 d).

- ^{*)} Im Sinne der Begriffsbestimmung von «Fahrzeug» in Artikel 3 d) der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV – Anhang A des COTIF), d. h. Kraftfahrzeuge oder Anhänger, die aus Anlass einer Personenbeförderung befördert werden."

[Referenzdokument: RID-25021-CE-SWG19]

SV 289 "Wagen, Fahrzeugen" ändern in:

"Eisenbahn- und Straßenfahrzeugen".

[Referenzdokument: RID-25021-CE-SWG19]

SV 356 Im ersten Satz "in Wagen, Fahrzeugen" ändern in:

"in Eisenbahn- und Straßenfahrzeugen".

[Referenzdokument: RID-25021-CE-SWG19]

Kapitel 5.3

5.3.4.2 [Die Änderungen in der englischen und französischen Fassung haben keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Kapitel 5.4

5.4.1.1.6.2.2 Nach den Ausdrücken «LEERES TANKFAHRZEUG», «LEERES BATTERIE-FAHRZEUG» und «LEERES FAHRZEUG» einen Verweis auf folgende Fußnote aufnehmen:

- **) Unter «LEERES TANKFAHRZEUG», «LEERES BATTERIE-FAHRZEUG» und «LEERES FAHRZEUG» sind solche im Sinne des ADR zu verstehen, die im Huckepackverkehr auch auf der Schiene befördert werden können."

[Referenzdokument: RID-25021-CE-SWG19]

5.4.1.1.6.3 In Absatz a) nach dem Ausdruck "leere Batterie-Fahrzeuge" einen Verweis auf folgende Fußnote aufnehmen:

- **) Unter «leere Batterie-Fahrzeuge» sind solche im Sinne des ADR zu verstehen, die im Huckepackverkehr auch auf der Schiene befördert werden können."

[Referenzdokument: RID-25021-CE-SWG19]

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

5.4.5 Nach dem ersten Unterabsatz folgende Bemerkung einfügen:

"Bem. Für Zwecke dieses Abschnitts schließt der Begriff «Fahrzeuge» Wagen ein."

[Referenzdokument: RID-25021-CE-SWG19]

Kapitel 6.7

- 6.7.2.1 [Die Änderung zur Begriffsbestimmung von ortsbeweglicher Tank in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]
- 6.7.3.1 [Die Änderung zur Begriffsbestimmung von ortsbeweglichem Tank in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]
- 6.7.4.1 [Die Änderung zur Begriffsbestimmung von ortsbeweglichem Tank in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Kapitel 6.8

- 6.8.2.1.2 In der rechten Spalte folgende Bemerkung einfügen:

"Bem. Im Eisenbahnverkehr entsprechen diese Lastannahmen Beförderungen mit Rangierbeschränkungen, die für Tragwagen der **Kategorie F-II** in der Norm EN 12663 definiert sind."

[Referenzdokument: RID-25014-CE-SWG19 in der geänderten Fassung]

Kapitel 6.9

- 6.9.2.2.3.14.4 Im ersten Satz streichen:

"sowie mit dem Fahrzeug".

[betrifft nur die deutsche Fassung]

[Referenzdokument: RID-25021-CE-SWG19]

Kapitel 7.1

- 7.1.2.2 (in der Fassung des Dokuments RID-25039-CE-SWG) Nach der Sondervorschrift für die Wagenausrüstung WE 5 folgende neue Sondervorschrift hinzufügen:

"WE 6 Der Wagen muss mit Funkenfängern ausgerüstet sein, die den Vorschriften der ETV WAG Anhang I Abschnitt B entsprechen."

[Referenzdokument: RID-25027-CE-SWG19 in der geänderten Fassung]

Kapitel 7.2

7.2.4

- W 2 Im ersten Unterabsatz, im vierten Satz "müssen Güterwagen mit ordnungsgemäßen Funkenschutzblechen verwendet werden" ändern in:

"müssen Wagen verwendet werden, die der Sondervorschrift für die Wagenausrüstung WE 6 entsprechen".

Im ersten Unterabsatz den letzten Satz ("Bei Wagen mit einem brennbaren Boden dürfen die Funkenschutzbleche nicht unmittelbar am Wagenboden ange-

bracht sein.") streichen.

[Referenzdokument: RID-25027-CE-SWG19]

Im zweiten Unterabsatz, im zweiten Spiegelstrich "Militärfahrzeuge" ändern in:
"Militärstraßenfahrzeuge".

[Referenzdokument: RID-25021-CE-SWG19]

W 8 Im ersten Satz "dürfen nur Wagen mit ordnungsgemäßen Funkenschutzblechen verwendet werden," ändern in:

"dürfen nur Wagen verwendet werden, die der Sondervorschrift für die Wagenausstattung WE 6 entsprechen,".

Den letzten Satz ("Bei Wagen mit einem brennbaren Boden dürfen die Funkenschutzbleche nicht unmittelbar am Wagenboden angebracht sein.") streichen.

[Referenzdokument: RID-25027-CE-SWG19]

Kapitel 7.3

7.3.1.13 In Absatz b) "oder Fahrzeuge" ändern in:

"oder Straßenfahrzeuge".

[Referenzdokument: RID-25021-CE-SWG19]

Kapitel 7.5

7.5.1.2 In Absatz b) "oder Fahrzeuge" ändern in:

"oder Straßenfahrzeuge".

[Referenzdokument: RID-25021-CE-SWG19]

Kapitel 7.6

CE 1 Im zweiten Satz folgende Änderungen vornehmen:

- "Eisenbahnwagen" ändern in:
"Eisenbahnfahrzeug".
- "je Wagen" ändern in:
"je Fahrzeug".

[Referenzdokument: RID-25021-CE-SWG19 in der geänderten Fassung]

Dokument RID-25039-CE-SWG19 mit folgenden Änderungen angenommen:

Die eckigen Klammern bei folgenden Änderungen streichen:

- 1.2.1 Begriffsbestimmung von "**Prüforgan**".
- 1.2.3
- 3.2.1 Neue erläuternde Bemerkung zu Spalte (14).
- Tabelle A** Aufnahme einer neuen Spalte (14).
- 4.3.2.1.1
- 4.3.5 Sondervorschrift TU 38.
- 6.8.1.1
- 6.8.1.2
- 6.8.1.4
- 6.8.2.1.2
- 6.8.2.1.13
- 6.8.2.1.29
- 6.8.2.5.2
- 6.8.3.1.5
- 6.8.3.1.6
- 7.1.1
- 7.1.2

Kapitel 1.6

- 1.6.3.27 Die letzte Änderungsanweisung zu Absatz b) streichen.
- 1.6.3.32 Die letzte Änderungsanweisung streichen.
- 1.6.3.63 [Die Änderung in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]
- 1.6.4.67 [Die Änderung in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

Kapitel 3.2

- [3.2.1 In der erläuternden Bemerkung zu Spalte (14) am Ende folgende Bemerkung hinzufügen:

"Bem. Kesselwagen, die unter die Übergangsvorschrift des Unterabschnitts 1.6.3.x fallen, oder Wagen, die unter die Übergangsvorschrift des Unterabschnitts 1.6.5.1 fallen, dürfen wie folgt verwendet werden:

- WE 1 keine besondere Kennzeichnung
- WE 2 gekennzeichnet mit «TE 22»
- WE 3 gekennzeichnet mit «TE 25»
- WE 4 keine besondere Kennzeichnung
- WE 5 keine besondere Kennzeichnung
- WE 6 keine besondere Kennzeichnung.]

[Referenzdokument: RID-25018-CE-SWG19 Alternativvorschlag in der durch das informelle Dokument RID-25046-CE-SWG19 geänderten Fassung]

[Die vom Vereinigten Königreich vorgeschlagene sprachliche Verbesserung des Textes in der englischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

3.2.2

Nach der Überschrift "Spalte «NHM-Code» (Nomenclature Harmonisée Marchandises – Harmonisiertes Güterverzeichnis)" im ersten Unterabsatz folgende Änderungen vornehmen:

- Im vierten Satz "einen einzigen NHM-Code" ändern in:

"einen einzigen oder vollständigen NHM-Code".

[Referenzdokument: informelles Dokument RID-25041-CE-SWG19]

- Im letzten Satz "in denen mehrere NHM-Codes in Betracht kommen" ändern in:

"in denen zwei NHM-Codes in Betracht kommen können".

[Referenzdokument: informelles Dokument RID-25041-CE-SWG19]

- Folgenden neuen letzten Satz hinzufügen:

"Wenn in dieser Spalte kein NHM-Code angegeben ist, handelt es sich bei dem gefährlichen Gut nicht um eine Ware."

Tabelle B

In der ersten Tabelle der Änderungen bei den UN-Nummern 2020 und 2021 die Änderungen zur Spalte "NHM-Code" streichen.

[Referenzdokument: informelles Dokument RID-25041-CE-SWG19]

In der ersten Tabelle der Änderungen bei "LITHIUMBATTERIEN, IN GÜTER-BEFÖRDERUNGSEINHEITEN EINGEBAUT, Lithium-Ionen-Batterien oder Lithium-Metall-Batterien" folgende zusätzliche Änderung aufnehmen:

Benennung und Beschreibung des Gutes	UN-Nummer	Änderung
LITHIUMBATTERIEN, IN GÜTER-BEFÖRDERUNGSEINHEITEN EINGEBAUT, Lithium-Ionen-Batterien oder Lithium-Metall-Batterien	3536	In der Spalte "NHM-Code" die Eintragung streichen.

Die zweite Tabelle der Änderungen erhält folgenden Wortlaut:

"Folgende neue Eintragungen in alphabetischer Reihenfolge einfügen:

Benennung und Beschreibung des Gutes	UN-Nummer	Bem.	NHM-Code
CHLORPHENOLE, ÄTZEND, GIFTIG, FEST, N.A.G.	3561		290819
CHLORPHENOLE, ÄTZEND, FEST, N.A.G.	3562		290819

Benennung und Beschreibung des Gutes	UN-Nummer	Bem.	NHM-Code
2,4-Difluoranilin: siehe	2810		29++++
2-Fluoranilin: siehe	1992		++++++
4-Fluoranilin: siehe	3267		29++++
o-Fluoranilin: siehe	1992		++++++
p-Fluoranilin: siehe	3267		++++++
flüssige organische Wasserstoffträger (LOHC): siehe	3082	siehe SV 4 13 in Kapitel 3.3	++++++
LITHIUM-METALL-BATTERIEN, IN GÜTERBEFÖRDERUNGSEINHEITEN EINGEBAUT	3563		
Magnetresonanztomographen (MRT), die nicht entzündbares, nicht giftiges Gas enthalten: siehe	3538		901813
NATRIUM-IONEN-BATTERIEN, IN GÜTERBEFÖRDERUNGSEINHEITEN EINGEBAUT	3564		
WÄRMEMASCHINEN mit entzündbarem, nicht giftigem verflüssigtem Gas	3358		8418++
WÄRMEMASCHINEN mit nicht entzündbaren, nicht giftigen Gasen oder Ammoniaklösungen (UN 2672)	2857		8418++
Wärmepumpen: siehe	2857		8418++
	3358		8418++

[Die Änderung zu "Fluorure d'hydrogène en solution" in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

[Referenzdokument: informelles Dokument RID-25041-CE-SWG19 in der geänderten Fassung]

Kapitel 3.3

Vor der neuen Sondervorschrift "410" folgende zusätzliche Zeile einfügen:

"409 (bleibt offen)".

Kapitel 4.2

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

Kapitel 7.1

7.1.2.3 erhält folgenden Wortlaut:

"7.1.2.3 Kennzeichnung von Wagen

Die alphanumerischen Codes der Sondervorschriften für die Wagenausrüstung WE, mit der der Wagen ausgestattet ist, müssen auf beiden Seiten des Wagens, wie in Punkt 7.1.2 g) der ETV Güterwagen*) festgelegt, angegeben sein.

Bem. Für Kesselwagen siehe auch Absatz 6.8.2.5.2.

^{*)} Siehe auch die spezifische Übergangsregelung, die in Tabelle A.2 des Anhangs A dieser ETV festgelegt ist."

[Referenzdokument: RID-25015-CE-SWG19]

Anlage II**Von der 19. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses ange-
nommene Änderungen am Handbuch RID**

Unter Punkt 5 des Handbuchs erhält der dritte Absatz folgenden Wortlaut:

"Seit dem 1. Januar 2027 sind die fahrzeugtechnischen Anforderungen, die für Wagen zur Beförderung gefährlicher Güter gelten und zuvor im RID enthalten waren, in die ETV Güterwagen¹ und die TSI Güterwagen² überführt. Im RID erscheinen nun lediglich Schutzziele, in denen auf die Vorschriften der ETV und TSI verwiesen wird.

Auf diese Weise enthalten die ETV Güterwagen und die TSI Güterwagen die Anforderungen an Güterwagen, die von Konformitätsbewertungsstellen³ oder benannten Stellen⁴ bewertet werden müssen, während die hochrangigen Sicherheitsanforderungen im RID beibehalten werden.

Bem. Betreffend die Vorschriften, die vom RID in die ETV/TSI Güterwagen überführt wurden, ist eine Konkordanztabelle zwischen dem RID 2025 und dem RID 2027, die durch Verweise auf den Anhang I der ETV/TSI Güterwagen ergänzt wurden, unter folgendem Link verfügbar: [Fundstelle auf der OTIF-Website noch festzulegen]."

¹ Einheitliche technische Vorschrift zum Teilsystem: "Fahrzeuge – Güterwagen".

² Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems "Fahrzeuge – Güterwagen".

³ Die Stelle, die gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF – Anhang G zum COTIF), für die Durchführung der Bewertung der Konformität mit den ETV zuständig ist.

⁴ Die in Artikel 2 Ziffer 42 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union definierte Konformitätsbewertungsstelle."

[Referenzdokument: RID-25016-CE-SWG19]

Auf der Website der OTIF folgende Tabelle einfügen [Fundstelle noch festzulegen]:

Konkordanztabelle zwischen dem RID 2025 einerseits und dem RID 2027 und den ETV/TSI WAG andererseits betreffend die Anforderungen, die vom RID in den Anhang I der ETV/TSI WAG überführt wurden

RID 2025	RID 2027	+	ETV/TSI Güterwagen
Widerstand gegen Beanspruchungen			
6.8.2.1.2, 6.8.2.1.13, 6.8.3.1.5	6.8.2.1.2, 6.8.2.1.13, 6.8.3.1.5 + 7.1.2.1.1		Anhang I, Teil A
Mindestabstand zwischen der Kopfträgerebene und dem am weitesten vorstehenden Punkt am Tankkörper			
6.8.2.1.29	6.8.2.1.29 + 7.1.2.1.4		Anhang I, D
Kennzeichnung			
6.8.2.5.2	6.8.2.5.2 + 7.1.2.3		7.1.2 (g)
Minimales dynamisches Arbeitsaufnahmevermögen von Puffern für Kesselwagen und Batteriewagen zur Beförderung von Gasen			
6.8.3.1.6	7.1.2.1.4 + 7.1.2.2, WE 1		Anhang I, D1
Energieverzehrelemente			
6.8.4, TE 22	7.1.2.1.4 + 7.1.2.2, WE 2		Anhang I, D2
Überpufferungsschutzeinrichtung			
6.8.4, TE 25 a)	7.1.2.1.5 + 7.1.2.2, WE 3		Anhang I, E1
Erhöhung der Wanddicke der Tankböden			
6.8.4, TE 25 b)	6.8.4, TE 25 b) + 7.1.2.1.5		
Schutz der Tankböden durch ein Sandwich-Cover			
6.8.4, TE 25 c)	6.8.4, TE 25 c) + 7.1.2.1.5		
Schutzschild an jedem Wagenende			
6.8.4, TE 25 d)	7.1.2.1.5 + 7.1.2.2, WE 3		Anhang I, Teil E2.1
Schutzschild an jedem Ende von Wagen, die mit automatischen Kupplungseinrichtungen ausgerüstet sind			
6.8.4, TE 25 e)	7.1.2.1.5 + 7.1.2.2, WE 3		Anhang I, Teil E.2.2
Schutzsystem für Wagen, die für einen Betrieb in explosiven Atmosphären vorgesehen sind			
	7.1.2.1.3		Anhang I, Teil C
Entgleisungsdetektionseinrichtungen			
Bem. zu 7.1.1	7.1.2.1.6 + 7.1.2.2, WE 4 – WE 5		Anhang I, Teil F

[Referenzdokument: RID-25016-CE-SWG19]

Anlage III

Liste de participation
Liste der Teilnehmerinnen und Teilnehmer
List of participants

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

Algérie/Algerien/Algeria

Mr Bachir Mokrani

Allemagne/Deutschland/Germany

Ms Linda Rathje-Unger

Mr Frank Jochems

Mr Luciano Inama

Mr Zaki Kebdani

Mr Clemens Höppe

Autriche/Österreich/Austria

Mr Othmar Krammer

Belgique/Belgien/Belgium

Ms Caroline Bailleux

Danemark/Dänemark/Denmark

Ms Bolette Daugaard

Espagne/Spanien/Spain

Mr Luis del Prado Arévalo

Finlande/Finnland/Finland

Mr Jarkko Voutilainen

France/Frankreich/France

Ms Ariane Roumier

Mr Jean-Michel Piquion

Italie/Italien/Italy

Mr **David Diafani**
 Mr **Francesco Traina**

Luxembourg/Luxemburg/Luxembourg

Ms **Valeria Palumbo**
 Mr **Kenan Habibovic**
 Mr **Joe Nilles**

Pays-Bas/Niederlande/Netherlands

Ms **Sam van de Snepscheut**
 Ms **Nanja Smets**
 Ms **Sandra Wiersma**
 Mr **Brian Corbet**

République tchèque/Tschechische Republik/Czech Republic

Mr **Luboš Knížek**

Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/United Kingdom

Ms **Patricia Findlay**
 Mr **Arne Bale**
 Mr **Alastair Goodall**

Slovaquie/Slowakei/Slovakia

Ms **Olga Dmitrieva**

Suède/Schweden/Sweden

Mr **Joakim Agås**
 Mr **Johan Karlsson**

Suisse/Schweiz/Switzerland

Ms **Ingrid Hincapié Olaya**

Türkiye

Ms **Gulsah Aytekin Erbek**
 Mr **Umut Cemal Deniz**
 Mr **Çerkez Can Arslantaş**
 Mr **Burak Unal**

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

Union européenne/Europäische Union/European Union

Commission européenne/Europäische Kommission/European Commission

Mr Roberto **Ferravante**

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

Mr Emmanuel **Ruffin**

Mr Oscar **Martos**

Ms Ellen **Rogghé**

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

UIC

Mr Joost **Overdijkink**

UIP

Mr Rainer **Kogelheide**

Mr Oliver **Behrens**

Mr Philippe **Laluc**

IV. Secrétariat/Sekretariat/Secretariat

Mr Jochen **Conrad**

Ms Katarina **Burkhard**

V. Interprètes/Dolmetscher/Interpreters

Ms Joana **Meenken** (OTIF)

Mr David **Ashman** (OTIF)

Mr Werner **Küpper**