

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/2009-A

8. Januar 2010

Original: Deutsch/Französisch

AN DIE REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER OTIF

**Schlussbericht der 47. Tagung des RID-Fachausschusses
(Sofia, 16. bis 20. November 2009)**

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

Tel. (+41) 31 - 359 10 17 • Fax (+41) 31 - 359 10 11 • E-Mail info@otif.org • Gryphenhübeliweg 30 • CH - 3006 Berne/Bern

INHALTSVERZEICHNIS

	Absätze	Seite
Genehmigung der Tagesordnung	1	3
Bestellung des Büros	2	3
Anwesenheit und Quorum	3	3
Harmonisierung mit der 16. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter sowie Genehmigung der in den Jahren 2008 und 2009 von der Gemeinsamen Tagung angenommenen Änderungen	4 – 28	3
Kennzeichnungen im Huckepackverkehr	29 – 40	7
Einführung des Konzepts der schriftlichen Weisungen im RID	41 – 65	8
Sonstige Anträge	66 – 110	12
Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"	111 – 122	17
Genehmigung der angenommenen Texte und der Übergangsvorschriften sowie Inkraftsetzung	123 – 124	19
Verschiedenes	125 – 132	19
Beendigung der Tagung	133 – 135	20

Anlage I: Angenommene Texte

Anlage II: Teilnehmerliste

Dokument OTIF/RID/CE/2009-A/Add.1

TOP 1: GENEHMIGUNG DER TAGESORDNUNG

Dokument: A 81-03/503.2009 (Sekretariat)

Informelles Dokument: INF.1 (Sekretariat)

1. Die im Einladungsschreiben A 81-03/503.2009 vom 12. September 2009 enthaltene vorläufige Tagesordnung mit der vom Sekretariat im informellen Dokument INF.1 veröffentlichten Dokumentenliste wird angenommen.

TOP 2: BESTELLUNG DES BÜROS

2. Herr Helmut Rein (Deutschland) wird als Vorsitzender, Frau Caroline Bailleux (Belgien) als stellvertretende Vorsitzende wiedergewählt.

TOP 3: ANWESENHEIT UND QUORUM

3. Da 17 der 40 stimmberechtigten Mitgliedstaaten vertreten sind (siehe Anlage II), ist das Quorum gemäß Artikel 20 § 1 der Geschäftsordnung (1/3 der Mitgliedstaaten) erreicht und der RID-Fachausschuss beschlussfähig.

TOP 4: HARMONISIERUNG MIT DER 16. AUSGABE DER UN-EMPFEHLUNGEN FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER SOWIE GENEHMIGUNG DER IN DEN JAHREN 2008 UND 2009 VON DER GEMEINSAMEN TAGUNG ANGENOMMENEN ÄNDERUNGEN

Beförderung von absichtlich aktivierten Ausrüstungen mit Lithium-Batterien

Dokument: OTIF/RID/CE/2009/4 (Schweiz)

4. Das Dokument OTIF/RID/2009/4 der Schweiz enthält den Vorschlag auf Einführung einer neuen Sondervorschrift, welche den Versand von Ausrüstungen zulässt, die während der Beförderung absichtlich aktiviert sind und Lithium-Batterien enthalten. Da ein identisches informelles Dokument bereits bei der Gemeinsamen Tagung im September 2009 behandelt werden konnte (siehe neue Sondervorschrift 656 in Kapitel 3.3), wird dieses Dokument zurückgezogen.

Dokumente: OTIF/RID/CE/2009/11 (Sekretariat)

Informelles Dokument: INF.24 (Sekretariat)

5. Im Dokument OTIF/RID/CE/2009/11 des Sekretariats sind alle Änderungsentwürfe zum RID zusammengestellt, die von der Gemeinsamen Tagung bei ihren Sitzungen in den Jahren 2008 und 2009 sowie vom RID-Fachausschuss bei seinen Sitzungen in den Jahren 2007 und 2008 angenommen wurden.

Absatz 1.4.3.7.1

6. Die von der WP.15 beschlossene redaktionelle Änderung zu Absatz 1.4.3.7.1 (siehe informelles Dokument INF.24 Absatz 13) wird vom RID-Fachausschuss übernommen (siehe Anlage I).

Unterabschnitt 1.6.2.5

Informelles Dokument: INF.3 (Belgien)

7. Im informellen Dokument INF.3 schlägt Belgien vor, die für Druckgefäße geltende Übergangsvorschrift 1.6.2.5 an die entsprechenden Übergangsvorschriften für Kesselwagen und Tankcontainer in den Unterabschnitten 1.6.3.38 und 1.6.4.39 anzupassen und die unbefristete Weiterverwendung nur zuzulassen, wenn sie nicht durch eine spezifische Übergangsvorschrift eingeschränkt wird. Dieser Antrag, der bereits von der WP.15 verabschiedet wurde (siehe informelles Dokument INF.24 Absatz 22), wird vom RID-Fachausschuss angenommen (siehe Anlage I).

Unterabschnitte 1.6.3.39 und 1.6.4.40

Informelles Dokument: INF.16 (Schweden)

8. Schweden schlägt im informellen Dokument INF.16 vor, in den Unterabschnitten 1.6.3.39 und 1.6.4.40 den 1. Januar 2010 durch den 1. Juli 2010 zu ersetzen, um der allgemeinen sechsmonatigen Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.1.1 Rechnung zu tragen. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, den Verweis auf den dritten Unterabsatz des Absatzes 6.8.2.2.3 zu berichtigen. Diese beiden Änderungen, die bereits von der WP.15 verabschiedet wurden (siehe informelles Dokument INF.24 Absatz 23), werden vom RID-Fachausschuss angenommen (siehe Anlage I).
9. Hinsichtlich des weitergehenden Vorschlags, die beiden Übergangsvorschriften zeitlich zu befristen, wird der Vertreter Schwedens gebeten, der nächsten Gemeinsamen Tagung einen offiziellen Antrag zu unterbreiten. Dabei ist auch die zeitliche Befristung in den Übergangsvorschriften der Unterabschnitte 1.6.3.15 und 1.6.4.17 zu beachten, die im Zusammenhang mit der Anforderung in Absatz 6.8.2.2.3 eingeführt wurden, dass im Falle von Stoffen der Klasse 3 Vakuumventile den direkten Flammendurchschlag in den Tank verhindern müssen.

Inhalationstoxische Stoffe

Informelle Dokumente: INF.15 (Frankreich)

INF.20 (Frankreich)

10. Im informellen Dokument INF.20 führt Frankreich vier inhalationstoxische Stoffe auf, denen, einem Grundsatzbeschluss der Gemeinsamen Tagung folgend, anstelle der Tankcodierung L10CH die Tankcodierung L15CH zugeordnet werden müsste. Einem Wunsch der Gemeinsamen Tagung entsprechend unterbreitet Frankreich darüber hinaus im informellen Dokument INF.15 einen Wortvorschlag für Übergangsvorschriften, welche die Weiterverwendung von Tanks mit der Tankcodierung L10CH bis zum 31. Dezember 2016 zulassen.
11. Diese beiden Anträge, die bereits von der WP.15 verabschiedet wurden (siehe informelles Dokument INF.24 Absätze 26 und 27), werden vom RID-Fachausschuss angenommen (siehe Anlage I). Der RID-Fachausschuss bestätigt den Hinweis des Sekretariats in der deutschen Fassung des Dokuments OTIF/RID/CE/2009/11, dass auch im rationalisierten Ansatz für die Zuordnung von Tankcodierungen zu Stoffgruppen in Absatz 4.3.4.1.2 die geänderte Tankcodierung für inhalationstoxische Stoffe zu berücksichtigen ist, und bittet die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung diese Folgeänderung zu diskutieren.

Absatz 1.8.8.2.1

12. In Absatz 1.8.8.2.1 wird der in eckigen Klammern enthaltene Verweis auf den Absatz 1.8.8.1.3 a) gestrichen, da dieser sich nicht auf die zitierte technische Dokumentation bezieht (siehe auch Entscheidung der WP.15 im informellen Dokument INF.24 Absätze 14 und 15) (siehe Anlage I).

Absatz 2.2.61.1.2

13. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs weist darauf hin, dass in Absatz 2.2.61.1.2 noch die Erläuterung des neuen Klassifizierungscodes TFW aufgenommen werden müsste. Dieser Vorschlag, der auch für das ADR und das ADN von Relevanz ist, wird vom RID-Fachausschuss angenommen (siehe Anlage I).

Unterabschnitt 2.3.3.2 und Sondervorschrift 649

14. Der RID-Fachausschuss übernimmt die Entscheidung der WP.15, die eckigen Klammern bei der Norm ISO 3924 und in der Folge die Sondervorschrift 649 zu streichen (siehe informelles Dokument INF.24 Absatz 44). Die vom Sekretariat im informellen Dokument INF.24 aufgezeigte Folgeänderung zu den UN-Nummern 1267, 1268, 3295 und 3494, die auch für das ADR und das ADN von Relevanz ist, wird ebenfalls angenommen (siehe Anlage I).

Abschnitt 3.4.1 g)

15. Der RID-Fachausschuss beschließt, in Abschnitt 3.4.1 g) den Verweis auf den Abschnitt 7.5.9 zu streichen, der nur für das ADR gilt (siehe Anlage I).

Abschnitt 3.4.12

16. Der RID-Fachausschuss übernimmt die Entscheidung der WP.15, die in Abschnitt 3.4.12 in eckigen Klammern enthaltene Bem. zu streichen, da sich diese Bem. ursprünglich auf eine alternative Kennzeichnung nach dem IMDG-Code bezog, die wegen der nunmehr harmonisierten Vorschriften für begrenzte Mengen wegfällt (siehe Anlage I).

Verpackungsanweisung P 203

Informelles Dokument: INF.21 (Belgien)

17. Die Vertreterin Belgiens zieht ihr informelles Dokument INF.21, das gleichlautend der WP.15 unterbreitet und dort abgelehnt wurde (siehe informelles Dokument INF.24 Absätze 28 bis 29bis), zurück.

Unterabschnitt 6.2.4.1

Informelles Dokument: INF.12 (CEN)

18. Die im informellen Dokument INF.12 des CEN vorgeschlagenen Daten für die Anwendung der Norm EN 12807:2001 werden vom RID-Fachausschuss wie bereits zuvor von der WP.15 angenommen (siehe informelles Dokument INF.24 Absatz 43) (siehe Anlage I).

Absatz 6.8.2.1.2

19. Der RID-Fachausschuss beschließt, die eckigen Klammern bei **der neuen Fußnote zu Absatz 6.8.2.1.2, die bei der letzten Tagung vorläufig angenommen wurde**, zu streichen (siehe Anlage I).

Anpassung und Streichung von Übergangsvorschriften in Kapitel 1.6

Informelles Dokument: INF.23 (Sekretariat)

20. Die Anträge des Sekretariats, die allgemeine Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.1.1 wiederum auf sechs Monate festzulegen, und die Übergangsvorschriften in den Unterabschnitten 1.6.1.2, 1.6.1.13, 1.6.1.18, 1.6.3.12, 1.6.3.21 und 1.6.3.25 (erster Unterabsatz) zu streichen, werden angenommen (siehe Anlage I).

Unterabschnitt 1.6.1.17

21. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs ist der Meinung, dass die Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.1.17 nicht gestrichen werden dürfe, da der neue Unterabschnitt 1.6.1.19 zu einer Verlängerung der Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.1.17 um weitere zwei Jahre führe. Er wird gebeten, für die nächste Gemeinsame Tagung einen offiziellen Antrag auszuarbeiten. Bis dahin wird die Änderung des Unterabschnitts 1.6.1.17 in eckige Klammern gesetzt (siehe Anlage I).

Unterabschnitt 1.6.3.18

22. Das Sekretariat weist darauf hin, dass das dargestellte Problem der geforderten Übereinstimmung mit den Kennzeichnungsvorschriften auch weitere Übergangsvorschriften betreffe, in denen nicht präzisiert werde, von welcher Bauvorschrift abgewichen werden dürfe (z.B. Unterabschnitte 1.6.3.5, 1.6.3.6, 1.6.3.22). Die derzeitige Formulierung dieser Übergangsvorschriften würde eine Weiterverwendung von Kesselwagen und Tankcontainern ohne jegliche Nachkennzeichnung ermöglichen. Der RID-Fachausschuss bittet die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung, sich mit dieser Frage zu befassen. Bis zu dieser Prüfung verbleibt der Änderungsvorschlag des Sekretariats in eckigen Klammern.
23. Der Vertreter der Niederlande vertritt die Ansicht, dass auch die Übergangsvorschriften in den Unterabschnitten 1.6.3.1, 1.6.3.3 und 1.6.3.4 gestrichen werden sollten, da sie für Kesselwagen gelten würden, die vor dem 1. Januar 1978 bzw. vor dem 1. Januar 1988 gebaut wurden.
24. Der Vorsitzende erklärt, dass vor der Streichung von Übergangsvorschriften, aus denen nicht klar hervorgehe, von welchen Bauvorschriften abgewichen werden dürfe, eine sorgfältige Prüfung stattfinden müsse, ob **Kesselwagen betroffen sind, die im Vertrauen auf die zum Zeitpunkt des Baus geltenden Vorschriften gebaut wurden, deren Ende der Nutzungsdauer jedoch noch nicht erreicht ist**. Der RID-Fachausschuss erteilt der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" den Auftrag, die kesselwagenspezifischen Übergangsvorschriften zu prüfen, und bittet die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung, eine entsprechende Prüfung der gemeinsamen Übergangsvorschriften vorzunehmen.

Beförderung durch den Ärmelkanal-Tunnel

Informelles Dokument: INF.25 (Europäische Kommission)

25. Die Europäische Kommission schlägt im informellen Dokument INF.25 vor, in der Fußnote 17 zu Abschnitt 1.9.2 a) den Verweis auf die Richtlinie 96/49/EG durch einen Verweis auf die neue Richtlinie 2008/68/EG für die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland zu ersetzen.
26. Auf Antrag des Sekretariats wird dieser allgemeine Verweis auf den Anhang II der Richtlinie eingeschränkt. Darüber hinaus wird auf Antrag des Sekretariats auch der Unterabschnitt 1.8.3.17 gestrichen, da dieser auf zwei Richtlinien verweist, die mit der neuen Richtlinie 2008/68/EG zurückgezogen wurden (siehe Anlage I). Diese zusätzliche Änderung ist auch für das ADR und das ADN von Relevanz.

Verpackungsanweisung P 621

Informelles Dokument: INF.4 (Schweden)

27. Schweden schlägt im informellen Dokument INF.4 aus Gründen der Harmonisierung vor, in der Verpackungsanweisung P 621 die zusätzliche Vorschrift 2 zu streichen, da diese weder im IMDG-Code noch im ADR enthalten ist. Da im Zusammenhang mit der Umstrukturierung des RID/ADR **auf der Grundlage der UN-Modellvorschriften** für die Beförderung gefährlicher

Güter auch harmonisierte Vorschriften für das Verschließen von Verpackungen aufgenommen wurden (siehe z.B. Unterabschnitt 4.1.1.1), wird diese zusätzliche Vorschrift als nicht mehr erforderlich angesehen **und die Streichung vom RID-Fachausschuss angenommen** (siehe Anlage I).

Verweis auf eine zusätzliche europäische Richtlinie für Druckgaspackungen (Aerosole)

Informelles Dokument: INF.13 (FEA)

28. Der Europäische Aerosol-Verband wird gebeten, sein informelles Dokument INF.13, das gleichlautend auch der WP.15 unterbreitet wurde und dort aus Zeitgründen nicht mehr behandelt werden konnte, der nächsten Gemeinsamen Tagung als offizielles Dokument zu unterbreiten.

TOP 5: KENNZEICHNUNGEN IM HUCKEPACKVERKEHR

Dokument: OTIF/RID/CE/2009/2 (Sekretariat)

Informelle Dokumente: INF.11 (Belgien)
INF.19 (UIC/UIRR)

29. Einem Auftrag der 46. Tagung des RID-Fachausschusses entsprechend hatte das Sekretariat das Dokument OTIF/RID/CE/2009/2 vorbereitet, in dem die bei der letzten Tagung getroffenen Entscheidungen und die Ergebnisse einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe, die während der letzten Tagung zusammengetreten war, wiedergegeben sind (siehe Bericht OTIF/RID/CE/ 2008-B Absatz 11).
30. Die Änderungsvorschläge Belgiens im informellen Dokument INF.11 werden zusammen mit den Gegenpositionen der UIC und der UIRR im informellen Dokument INF.19 einzeln diskutiert und in ihrer Gesamtheit wie folgt abgelehnt.

Absätze 1.1.4.4.2 und 1.1.4.4.3

31. Die von Belgien vorgeschlagene positive Formulierung, wann an Tragwagen für den Huckepackverkehr Großzettel (Placards) und orangefarbene Tafeln anzubringen sind, wird lediglich von vier Delegationen unterstützt und gilt damit gemäß Artikel 21 § 1 b) der Geschäftsordnung als nicht angenommen.
32. Da die Absätze 1.1.4.4.2 und 1.1.4.4.3 nahezu gleich lautende Texte enthalten, sprechen sich die Vertreter des Vereinigten Königreichs und Frankreichs für eine Zusammenfassung dieser beiden Absätze aus. Ein im Zusammenarbeit mit dem Sekretariat erarbeitetes Sitzungsdokument wird angenommen (siehe Anlage I).

Verwendung der Begriffe "Beförderungseinheit", "Straßenfahrzeug" und "Anhängers"

33. Da in Unterabschnitt 5.3.2.1 ADR nur die orangefarbene Kennzeichnung von Beförderungseinheiten geregelt wird, beschließt der RID-Fachausschuss, im neuen Unterabschnitt 1.1.4.4 den Ausdruck "Straßenfahrzeuge" durch "Beförderungseinheiten und Anhänger" zu ersetzen. Dadurch wird auch eine klarere Abgrenzung zum Absatz 1.1.4.4.4 (neu 1.1.4.4.3) erreicht, der den Sonderfall der im ADR nicht geregelten orangefarbenen Kennzeichnung von Anhängern regelt.
34. Da auch im ADR der Begriff "Sattelanhänger" unter den Oberbegriff "Anhängers" fällt (siehe z.B. Begriffsbestimmung für "Beförderungseinheit"), sieht der RID-Fachausschuss keine Notwendigkeit, neben den Anhängers jeweils die Sattelanhänger zu erwähnen.

Absatz 1.1.4.4.4 (neu 1.1.4.4.3)

35. Belgien schlägt vor, in Absatz 1.1.4.4.4 (neu 1.1.4.4.3) auch **die orangefarbene Kennzeichnung** von Tankanhängern oder von Anhängern für die Beförderung in loser Schüttung ohne Zugmaschine zu regeln und in diesem Fall nur die orangefarbenen Tafeln an den beiden Längsseiten gemäß den Absätzen 5.3.2.1.2 und 5.3.2.1.4 des ADR, nicht jedoch den besonderen Fall der orangefarbenen Tafeln an der Stirnseite und der Rückseite des Anhängers gemäß den Absätzen 5.3.2.1.3 und 5.3.2.1.6 des ADR zuzulassen.
36. Da sich der RID-Fachausschuss bei seiner 46. Tagung mehrheitlich bereits dafür ausgesprochen hatte, die Kennzeichnungen des Straßenverkehrs grundsätzlich unverändert zu akzeptieren und da im besonderen Fall der Beförderung von Tankanhängern oder von Anhängern für die Beförderung in loser Schüttung an den Längsseiten in jedem Fall Großzettel (Placards) erscheinen, lehnt der RID-Fachausschuss mehrheitlich diesen Antrag Belgiens ab.

Absatz 1.1.4.4.6 (neu 1.1.4.4.5)

37. Schließlich schlägt Belgien bei Anwendung des Unterabschnitts 1.1.3.6 ADR vor, im Beförderungspapier die Angabe der Gesamtmenge der gefährlichen Güter je Beförderungskategorie zu fordern, damit der Beförderer seinen Kontrollpflichten gemäß Absatz **1.4.2.2.1** nachkommen kann.
38. Der RID-Fachausschuss ist mehrheitlich der Ansicht, dass diese Angabe im Eisenbahnverkehr keine Relevanz hat und dass der allgemeine Hinweis "Beförderung gemäß Unterabschnitt 1.1.4.4" wie bei der Beförderung in einer Transportkette, die eine See- oder Luftbeförderung einschließt, ausreicht.
39. Auch der Alternativvorschlag statt der Angabe der Gesamtmenge je Beförderungskategorie die Angabe "Beförderung gemäß Unterabschnitt 1.1.3.6 ADR" zu fordern, findet keine Mehrheit.

Diskussionen in der WP.15 zur orangefarbenen Kennzeichnung von abgestellten Anhängern

Informelle Dokumente: INF.15 der 87. Tagung der WP.15 (Schweden)

INF.32 der 87. Tagung der WP.15 (Deutschland/OTIF)

40. Abschließend nimmt der RID-Fachausschuss von einem informellen Dokument Schwedens für die letzte Tagung der WP.15 Kenntnis, das von einem informellen Dokument Deutschlands und des Sekretariats der OTIF unterstützt und in dem gefordert **wurde**, die orangefarbene Kennzeichnung gemäß Absatz 5.3.2.1.1 des ADR auch an der Frontseite von abgestellten Anhänger zu fordern. Sollte dieser Antrag bei der nächsten Tagung der WP.15 **auf der Grundlage eines offiziellen Dokuments** angenommen werden, könnte im RID auf den neuen Absatz 1.1.4.4.3 verzichtet werden, da er keine Abweichung mehr zur Kennzeichnung nach dem ADR darstellen würde.

TOP 6: EINFÜHRUNG DES KONZEPTS DER SCHRIFTLICHEN WEISUNGEN IM RID

Dokument: OTIF/RID/CE/2009/6 (Deutschland)

Informelle Dokumente: INF.17 (UIC)

INF.26 (Sekretariat)

INF.24 (Sekretariat)

41. Im Dokument OTIF/RID/CE/2009/6 unterbreitet Deutschland dem RID-Fachausschuss einen überarbeiteten Vorschlag für das Muster der schriftlichen Weisungen gemäß RID zur An-

nahme. Dieser Antrag berücksichtigt die Entscheidungen der 46. Tagung des RID-Fachausschusses sowie Änderungsvorschläge der UIC, die die Prüfung übernommen hatte, ob verschiedene Formulierungen in Widerspruch zu den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) (insbesondere zur TSI "Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung") oder zur Richtlinie für die Eisenbahnsicherheit (Richtlinie 2004/49/EG) stehen.

Unterabschnitte 5.4.3.1 bis 5.4.3.4

42. Der Vertreter Deutschlands weist darauf hin, dass auf Wunsch der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA) in Unterabschnitt 5.4.3.1 eine neue Bemerkung mit dem Hinweis auf weitergehende nationale Vorschriften zur Bewältigung von Notfallsituationen aufgenommen worden sei.
43. Der Vertreter der ERA stellt fest, dass die im Dokument OTIF/RID/CE/2009/6 vorgeschlagenen schriftlichen Weisungen mit den TSI kompatibel sind. Gemäß der Fußnote 1 auf der ersten Seite der schriftlichen Weisungen hätten die Mitgliedstaaten immer noch die Möglichkeit, auf nationaler Ebene Anpassungen vorzunehmen. Aus diesem Grund schlägt der Vertreter der ERA die Streichung der Bem. zu Unterabschnitt 5.4.3.1 vor. Der RID-Fachausschuss nimmt diese Änderung an (siehe Anlage I).
44. Der RID-Fachausschuss nimmt unter Vornahme einer kleinen redaktionellen Änderung in der französischen Fassung den neuen Wortlaut des Unterabschnitts 5.4.3.3 an, der umformuliert wurde, um zu verdeutlichen, dass dem Beförderer die Information des Triebfahrzeugführers über geladene gefährliche Güter obliegt (siehe Anlage I). Die eckigen Klammern werden somit gestrichen.
45. Im Zusammenhang mit der Form der schriftlichen Weisungen weist das Sekretariat den RID-Fachausschuss darauf hin, dass die Verwendung des Begriffs "sollen" im deutschen Text und des Begriffs "should" im englischen Text des Unterabschnitts 5.4.3.4 in Widerspruch zur im Unterabschnitt 5.4.3.1 zum Ausdruck gebrachten Verpflichtung stehe. Um diesen Widerspruch zu beseitigen und den Mitgliedstaaten gleichzeitig hinsichtlich des Inhalts der schriftlichen Weisungen eine gewisse Freiheit zu lassen, beschließt der RID-Fachausschuss die derzeitigen Begriffe beizubehalten, jedoch im Unterabschnitt 5.4.3.4 die Worte "ihrer Form und" zu streichen (siehe Anlage I).

Anpassung der Terminologie an das in den europäischen Richtlinien verwendete Vokabular

46. In seinem informellen Dokument INF.17 schlägt der Vertreter der UIC verschiedene Änderungen bei den in der französischen Fassung des Entwurfs der schriftlichen Weisungen verwendeten Begriffe und Ausdrücke vor, um die verwendete Terminologie an das Vokabular der europäischen Richtlinien anzupassen. Das Sekretariat hat seinerseits die Korrekturvorschläge der UIC geprüft und festgestellt, dass mehrere vorgeschlagene Änderungen Auswirkungen auf die übrigen Sprachfassungen haben.
47. Der Antrag der UIC und die Kommentare des Sekretariats im informellen Dokument INF.26 werden im Detail geprüft.

"Beförderer" / "Eisenbahnunternehmen"

48. Der Vertreter der UIC zieht seinen Antrag zurück, den Begriff "Beförderer" durch den Ausdruck "Eisenbahnunternehmen" zu ersetzen, da im RID der Begriff "Beförderer" bereits in Abschnitt 1.2.1 definiert ist und dem Beförderer in Unterabschnitt 1.4.2.2 bereits Pflichten zugeordnet sind.

"Triebfahrzeugführer"

49. Der RID-Fachausschuss nimmt den Antrag des Vertreters der UIC an, in der französischen Fassung den Ausdruck "conducteur de locomotive" durch den Ausdruck "conducteur de train" zu ersetzen, da dies der in der Richtlinie 2007/59/EG verwendete Begriff ist (siehe Anlage I). In Abweichung von dem in der oben genannten Richtlinie verwendeten Vokabular nimmt der RID-Fachausschuss dagegen den Vorschlag, in der englischen Fassung anstelle von "locomotive driver" den Begriff "train driver" einzuführen, nicht an.
50. Als Folgeänderung wird in der französischen Fassung der Ausdruck "conducteur de train" auch im Kapitel 1.3 des RID eingeführt. Der RID-Fachausschuss beschließt, an dieser Stelle eine Fußnote hinzuzufügen, die präzisiert, dass die Verwendung des Begriffs "conducteur de train" der Begriffsbestimmung für "conducteur de train" in der Richtlinie 2007/59/EG entspricht und damit auch die Führer von Lokomotiven, Rangierlokomotiven, Bauzügen, Eisenbahnfahrzeugen für Unterhaltungsarbeiten und Zügen für den Personen- oder Güterverkehr umfasst (siehe Anlage I). Da die für die englische Fassung angenommene Terminologie nicht derjenigen in der europäischen Richtlinie entspricht und der deutsche Begriff "Triebfahrzeugführer" im RID keiner zusätzlichen Erläuterung bedarf, wird diese Fußnote nur in der französischen Fassung eingeführt.

"Locomotive" / "Engin-moteur"

51. Es wird beschlossen, in der französischen Fassung den Begriff "locomotive" (Lokomotive) durch "engin-moteur" (Triebfahrzeug) zu ersetzen (siehe Anlage I).

"Forces d'intervention" / "Services d'intervention"

52. Der Vorschlag, in der französischen Fassung den Begriff "forces d'intervention" durch "services d'intervention" zu ersetzen wird angenommen (siehe Anlage I).

"Meldestelle" / "Betreiber der Eisenbahninfrastruktur"

53. Der RID-Fachausschuss beschließt, in den drei Sprachfassungen den Ausdruck "Meldestelle" durch den Begriff "Betreiber der Eisenbahninfrastruktur" zu ersetzen, der in Abschnitt 1.2.1 des RID definiert ist (siehe Anlage I).

"Warnkleidung" / "Persönliche Warmausrüstung"

54. Die UIC zieht ihren Antrag **zurück**, den Ausdruck "Warnkleidung" durch "persönliche Warmausrüstung" zu ersetzen. Dagegen nimmt der RID-Fachausschuss den Vorschlag des Sekretariats an, in den drei Sprachfassungen die in der auf der vierten Seite der schriftlichen Weisungen in Bezug genommenen Norm EN 471 verwendeten Begriffe aufzunehmen, d.h. "vêtements de signalisation", "warning clothing" und "Warnkleidung" (siehe Anlage I).

Verschiedene Änderungen im Muster der schriftlichen Weisungen

55. Der RID-Fachausschuss nimmt den Antrag Deutschlands an, im Titel der schriftlichen Weisungen den Zusatz "gemäß RID" aufzunehmen, und bittet das Sekretariat, die WP.15 darüber in Kenntnis zu setzen, damit für die anderen Landverkehrsträger in gleicher Weise verfahren wird.
56. Verschiedene Delegationen bringen ihre Bedenken hinsichtlich der Verwendung des Ausdrucks "gefährliches Ereignis" zum Ausdruck. Da in der Richtlinie für die Eisenbahnsicherheit (Richtlinie 2004/49/EG) die Begriffe "Unfall" und "Zwischenfall" definiert sind, wohingegen eine Definition für "gefährliches Ereignis" nicht erscheint, beschließt der RID-Fachausschuss im gesamten Text "gefährliches Ereignis" durch "Unfall oder Zwischenfall" zu ersetzen. Darüber hinaus wird in Abweichung zur deutschen Fassung der oben genannten Richtlinie be-

schlossen, in der deutschen Fassung der schriftlichen Weisungen den Ausdruck "Störung" durch den Begriff "Zwischenfall" entsprechend der in Abschnitt 1.8.5 des RID verwendeten Terminologie zu ersetzen (siehe Anlage I).

57. Die Vertreterin Belgiens sieht es als wichtig an, in der Unterüberschrift zu präzisieren, dass es sich um Maßnahmen bei einem Unfall oder Zwischenfall, "der gefährliche Güter erfasst oder zu erfassen droht", handelt. Dieser Vorschlag wird von der Vertreterin der Europäischen Kommission unterstützt, die bemerkt, dass verhindert werden müsse, dass die schriftlichen Weisungen unabhängig von der Art des Unfalls oder Zwischenfalls angewendet werden. Der RID-Fachausschuss nimmt den Antrag Belgiens an (siehe Anlage I).
58. Zum ersten Spiegelstrich auf der ersten Seite des Musters der schriftlichen Weisungen bemerkt der Vertreter der UIC, dass das Anhalten an einer geeigneten Stelle gegebenenfalls in Absprache mit dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur erfolgen müsse. Der RID-Fachausschuss beschließt, dieser Tatsache Rechnung zu tragen (siehe Anlage I).
59. Für den zweiten Spiegelstrich zieht die UIC ihren Vorschlag zugunsten der vom Sekretariat vorgeschlagenen Formulierung zurück.
60. Der dritte, vierte, fünfte, siebte, achte, zehnte und elfte Spiegelstrich wird unter Vornahme kleiner redaktioneller Änderungen angenommen, wobei die vorherigen Entscheidungen zur verwendeten Terminologie berücksichtigt werden.
61. Da der Unterabschnitt 5.4.0.2 des RID 2011 Arbeitsverfahren der elektronischen Datenverarbeitung (EDV) oder des elektronischen Datenaustauschs (EDI) zur Unterstützung oder anstelle der schriftlichen Dokumentation zulässt, beschließt der RID-Fachausschuss, die eckigen Klammern im sechsten Spiegelstrich zu streichen.
62. Für den neunten Spiegelstrich wird entschieden, den Ausdruck "Einsatzkräfte" durch "Einsatzleitung (intern und extern)" zu ersetzen (siehe Anlage I).
63. Der RID-Fachausschuss beschließt, die von der 87. Tagung der WP.15 angenommenen Änderungen zu den schriftlichen Weisungen, wie sie im informellen Dokument INF.24 aufgeführt sind, zu übernehmen (siehe Anlage I).
64. Als Folgeänderung nimmt der RID-Fachausschuss den Text des neuen Absatzes 1.4.2.2.1 g) betreffend die Pflicht des Beförderers, sich zu vergewissern, dass die in den schriftlichen Weisungen vorgeschriebenen Ausrüstungen auf dem Führerstand mitgeführt werden, sowie die Aufnahme eines neuen Absatzes 1.4.2.2.6 an, der vom Beförderer die Bereitstellung der schriftlichen Weisungen für den Triebfahrzeugführer fordert (siehe Anlage I).
65. Darüber hinaus beschließt der RID-Fachausschuss folgende Punkte, die auch Auswirkungen auf das ADR haben:
 - im neunten Spiegelstrich auf der ersten Seite des Musters wird in der englischen Fassung der Ausdruck "immediate" vor "vicinity" wegen der sprachlichen Übereinstimmung mit den französischen und deutschen Text beibehalten;
 - in der am Anfang der vierten Seite einzufügenden Tabelle wird an zwei Stellen "oder Warnzeichen" gestrichen, da das Warnzeichen gemäß Unterabschnitt 5.5.2.3 nicht in die schriftlichen Weisungen aufgenommen wurde.

TOP 7: SONSTIGE ANTRÄGE

Inbezugnahme des Allgemeinen Vertrags für die Verwendung von Güterwagen (AVV)

Dokument: OTIF/RID/CE/2009/1 (Spanien)

66. Spanien schlägt im Dokument OTIF/RID/CE/2009/1 vor, in Absatz 1.3.2.2.2 den Verweis auf das RIV-Übereinkommen durch einen Verweis auf den Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) zu ersetzen.
67. Auf die Frage des Vertreters Dänemarks, ob ein Verweis auf privatrechtliche Dokumente überhaupt möglich sei, stellt der Vorsitzende fest, dass dies bereits an anderen Stellen im Regelwerk praktiziert werde (z.B. ISO-Normen) und nur die Konformität mit dem RID und die Möglichkeit der Einsichtnahme dieser Dokumente sichergestellt sein müsse.
68. Im Gegensatz zu dem von Spanien vorgeschlagenen starren Verweis auf eine bestimmte Ausgabe des AVV beschließt der RID-Fachausschuss wie bei den Begriffsbestimmungen für technische Anweisungen der ICAO und IMDG-Code in Abschnitt 1.2.1 nur den Titel der Veröffentlichung und den Herausgeber zu erwähnen (siehe Anlage I).

Beförderung als Handgepäck

Dokument: OTIF/RID/CE/2009/10 (Schweiz)

Informelle Dokumente: INF.7 (Sekretariat)
INF.22 (CIT)

69. Im Dokument OTIF/RID/CE/2009/10 informiert die Schweiz über einen **Zwischenfall**, der sich bei der Beförderung einer Virusprobe (UN-Nummer 3373) als Handgepäck in einem Personenzug ereignet hat. Gemäß Sondervorschrift 319 und nach Absatz (11) der Verpackungsanweisung P 650 seien neben den Vorschriften dieser Verpackungsanweisung keine weiteren Vorschriften des RID zu beachten und damit auch die Beförderung als Handgepäck zugelassen gewesen. Um jedoch unterschiedliche Interpretationen auszuschließen, wird vorgeschlagen, im Kapitel 7.7 auch die Freistellungen aufgrund von Sondervorschriften des Kapitels 3.3 gemäß Absatz 1.1.3.4.1 aufzunehmen. Darüber hinaus sollte ein Widerspruch zwischen Abschnitt 7.1.7 und Kapitel 7.7 ausgeräumt werden.
70. Im informellen Dokument INF.7 des Sekretariats ist ein alternativer Wortvorschlag für den Abschnitt 7.1.7 enthalten, der auch den Artikel 5 § 1 des Anhangs C des COTIF mit einschließt.
71. Im informellen Dokument INF.22 des CIT wird angeregt, die Zulassung der Beförderung als Handgepäck nicht auf die Freistellungen aufgrund von Sondervorschriften auszudehnen, da dies eine materielle Änderung sei, die eine Haftungsregelung für Schäden am Rollmaterial und an Mitreisenden notwendig mache.
72. Der Vorsitzende erläutert, dass die von der Schweiz vorgeschlagenen Änderungen nicht unbedingt zu einer Klarstellung führten, da durch die Aussage in der Sondervorschrift 319 und in Absatz (11) der Verpackungsanweisung P 650, dass keine weiteren Vorschriften des RID zu beachten seien, auch der Abschnitt 7.1.7 und das Kapitel 7.7 nicht zur Anwendung kämen. Eine Lösung des Problems könnte darin bestehen, den Abschnitt 7.1.7 unverändert zu belassen und in Kapitel 7.7 nur die beiden Bemerkungen beizubehalten.
73. Die gleiche Problematik ergibt sich auch aus den übrigen Freistellungen des Abschnitts 1.1.3, auf die momentan im Rahmen des Kapitels 7.7 verwiesen wird, da auch in diesen Fällen keine Vorschriften des RID anzuwenden sind. Eine Lösung könnte darin bestehen, im

Abschnitt 1.1.3 zu regeln, welche Vorschriften dennoch beachtet werden müssen (siehe beispielsweise die Aufzählung der anzuwendenden Vorschriften im neuen Abschnitt 3.4.1).

74. Der Vertreter Österreichs macht darauf aufmerksam, dass auch den Formulierungen in Artikel 12 § 4 des Anhangs A des COTIF (CIV) und in Artikel 5 des Anhangs C des COTIF Rechnung getragen werden müsste.
75. Der RID-Fachausschuss stellt fest, dass es sich dabei um ein komplexeres Thema handelt, das zuvor von einer informellen Arbeitsgruppe unter juristischen Gesichtspunkten betrachtet werden sollte. Die Schweiz erklärt sich bereit, zu einer Sitzung dieser Arbeitsgruppe am 17. und 18. Mai 2010 nach Bern einzuladen (siehe auch Absatz 133).

UN-Nummer 3373

Dokument: OTIF/RID/CE/2009/3 (Sekretariat)

76. Das Sekretariat weist in seinem Dokument OTIF/RID/CE/2009/3 in Bezug auf die UN-Nummer 3373 auf einen weiteren Widerspruch zwischen der Sondervorschrift 319 und des Absatzes (11) der Verpackungsanweisung **P 650** einerseits und der Sondervorschrift CE 14 für die Beförderung als Expressgut andererseits hin.
77. Da die vom Sekretariat vorgeschlagene Streichung des Verweises auf die Sondervorschrift CE 14 auch zu der Fehlannahme führen könnte, dass dieser Stoff nicht als Expressgut befördert werden darf (siehe Einleitungssatz zu Kapitel 7.6), beschließt der RID-Fachausschuss, auch dieses Dokument in der von der Schweiz einzuladenden Arbeitsgruppe zu erörtern.

Unterabschnitt 1.4.3.6 b)

Informelles Dokument: INF.6 (Sekretariat)

78. Im informellen Dokument INF.6 des Sekretariats wird eine Fragestellung aus der Arbeitsgruppe "Telematik" der Gemeinsamen Tagung wiedergegeben, was unter den einzelnen in Unterabschnitt 1.4.3.6 b) geforderten Informationsbestandteilen zu verstehen ist. Das Sekretariat regt an, die in Absatz 5 des informellen Dokuments aufgenommenen Erläuterungen in das RID zu übernehmen.
79. Aus der Diskussion ergibt sich, dass der letzte Spiegelstrich (Masse der Ladung) für die Erstinformationen der Einsatzkräfte keinen Informationsnutzen darstellt, da diese Angabe die Bruttomasse gemäß **Beförderungspapier** umfasst und damit auch die Masse des Containers und gegebenenfalls die Masse der nicht gefährlichen Güter einschließt.
80. Der RID-Fachausschuss bittet das Sekretariat, die Erläuterungen zu den einzelnen Spiegelstrichen in einem offiziellen Dokument der nächsten Tagung erneut zu unterbreiten. Bei dieser Tagung könnte dann entschieden werden, den letzten Spiegelstrich vollständig zu streichen, wenn er tatsächlich nicht für die Einsatzkräfte, sondern nur für die Berechnung des Bremsgewichts des Zuges benötigt wird.

Informelles Dokument: INF.27 (Schweden)

81. Im informellen Dokument INF.27 stellt Schweden die Frage, ob die gemäß Abschnitt 1.4.3.6 b) geforderten Angaben auch bei Rangierfahrten zur Verfügung stehen müssen.
82. Da die Angaben zu jedem Zeitpunkt während der Beförderung vorliegen müssen und die Begriffsbestimmung für "Beförderung" in Abschnitt 1.2.1 auch den Aufenthalt auf Rangierbahnhöfen abgedeckt, wird diese Frage vom RID-Fachausschuss bejaht. Der Vertreter der

UIC bestätigt, dass dies auch in der Praxis der Fall sei, wenn auch die Daten bei Rangierfahrten in einer anderen Form vorliegen.

83. Der RID-Fachausschuss sieht keine Notwendigkeit einer Präzisierung, da die Bem. zu Unterabschnitt 1.4.3.6 b) im Rahmen der Regelungen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur die Festlegung zulässt, in welcher Form welche Informationen am jeweiligen Ort der Beförderung vorliegen müssen.

Informelles Dokument: INF.8 (Belgien)

84. Belgien stellt im informellen Dokument INF.8 fest, dass gemäß dem für die RID-Ausgabe 2011 angenommenen Abschnitt 3.4.1 das Kapitel 1.4 und damit auch der Unterabschnitt 1.4.3.6 b) **für die Beförderung in begrenzten Mengen** anwendbar ist. Da der Absender von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern gemäß Abschnitt 3.4.12 den Beförderer über die Bruttomasse der so zu versendenden Güter informieren muss, sollte auch der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur über diese Angaben verfügen.
85. Es wird vereinbart, die von Belgien vorgeschlagene Ergänzung in das vom Sekretariat vorzubereitende Dokument aufzunehmen und bei der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses zu erörtern. Dabei könnte auch ein Ausschluss des Unterabschnitts 1.4.3.6 b) in Abschnitt 3.4.1 diskutiert werden, wenn eine Nützlichkeit dieser Information für den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur nicht gesehen wird.

Zeitpunkt der Zwischenprüfung

Informelles Dokument: INF.18 (Tschechische Republik)

86. Im informellen Dokument INF.18 stellt der Vertreter der Tschechischen Republik den Antrag, die Überschreitung der Frist für die Durchführung der Zwischenprüfung um drei Monate nur dann zuzulassen, wenn auf dem Kesselwagen das Datum der nächsten Prüfung auch tatsächlich mit dem Buchstaben "L" ergänzt ist.
87. Der Vertreter der Schweiz weist darauf hin, dass die Vorschrift für die Kennzeichnung des Tankschildes bereits 2007 und die Vorschrift für die Kennzeichnung des Kesselwagens 2009 in das RID aufgenommen worden sei, so dass ab 2011 in jedem Fall eine Kennzeichnung mit dem Buchstaben "L" vorhanden sei. Die von der Tschechischen Republik vorgeschlagene Ergänzung hält er für nicht erforderlich, wenn die Mitgliedstaaten eine **flexible** Verfahrensweise wählten.
88. Es wird vereinbart, das Dokument der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses als offizielles Dokument zu unterbreiten, um den Delegationen mehr Zeit für die Prüfung einzuräumen.

Erfahrungsaustausch für anerkannte Sachverständige gemäß Absatz 6.8.2.4.6

Dokument: OTIF/RID/CE/2009/5 (Sekretariat)

89. Im Dokument OTIF/RID/CE/2009/5 schlägt das Sekretariat vor, im letzten Unterabsatz des Absatzes 6.8.2.4.6 die Verpflichtung des Sekretariats zur jährlichen Organisation eines Erfahrungsaustausches an die tatsächlichen Gegebenheiten und den Bedarf anzupassen.
90. Der Vorschlag des Vertreters der Niederlande, das Aufgabenspektrum des Erfahrungsaustausches auch auf das Untergestell von Kesselwagen auszudehnen, wird vom RID-Fachausschuss abgelehnt, da diese Fragen in die Zuständigkeit der ERA fallen.

91. Der Vorsitzende weist darauf hin, dass **viele** Kesselwagen unter die neue TPED-Richtlinie fielen, die ihrerseits im Rahmen der Marktaufsicht bereits Erfahrungsaustausche auf verschiedenen Ebenen vorsehe.
92. Der RID-Fachausschuss nimmt den Antrag des Sekretariats an und bittet das Sekretariat, die Notwendigkeit einer Tagung des Erfahrungsaustausches in Zusammenarbeit mit dem Vorsitzenden des Erfahrungsaustausches zu bestimmen.

Kostenlose Überlassung der RID-Dateien

Dokument: OTIF/RID/CE/2009/7 (Deutschland)

93. Deutschland beantragt im Dokument OTIF/RID/CE/2009/7, dass das Sekretariat zukünftig die RID-Dateien für eine Veröffentlichung in einem nationalen amtlichen Verkündungsorgan kostenlos und frei von Rechten Dritter zu Verfügung stellt.
94. Das Sekretariat weist in diesem Zusammenhang insbesondere auf folgende Punkte hin:
 - Die Zuständigkeit für die Behandlung dieses Antrags, der den Haushalt der OTIF betrifft, liegt beim Verwaltungsausschuss der OTIF.
 - Mit dem relativ geringen Kostenbeitrag, der von den Staaten gefordert wird, werden Ausgaben finanziert, die im Zusammenhang mit der Vergabe von Aufträgen an Dritte anfallen. Bei einer kostenlosen Abgabe der Dateien müssten diese Ausgaben durch höhere Mitgliedsbeiträge finanziert werden. Dies würde aber bedeuten, dass Mitgliedstaaten, welche die offiziellen Fassungen der OTIF generell nicht direkt nutzen können, weil deren Amtssprachen nicht Deutsch, Englisch oder Französisch sind, eine Arbeits- bzw. Kostenersparung in denjenigen Staaten mitfinanzieren müssten, deren Amtssprachen denjenigen der OTIF entsprechen und die deshalb keine Übersetzungskosten zu tragen haben. Ebenfalls müssten Mitgliedstaaten mit höheren Beiträgen rechnen, die zwar Mitgliedstaat der OTIF sind, das RID jedoch nicht anwenden.
95. Deutschland erklärt, dass eine Notwendigkeit der Veröffentlichung einer Neufassung in seinem Land nicht mehr **in dem bisherigen Umfang** bestehen würde, wenn die Texte frei auf der Website der OTIF zur Verfügung stehen würden **und auf diese verlinkt werden könnte**. **Insofern sei dieser Antrag abhängig vom Ausgang der Diskussionen zum Antrag OTIF/RID/CE/2009/9 (Schweiz)**.

Bereitstellung des RID auf der Website der OTIF

Dokument: OTIF/RID/CE/2009/9 (Schweiz)

96. Die Schweiz beantragt in ihrem Dokument OTIF/RID/CE/2009/9 die Veröffentlichung des RID im frei zugänglichen Bereich der OTIF-Website.
97. Dieser Antrag, der ebenfalls unter die Zuständigkeit des Verwaltungsausschusses fällt, wird von den Mitgliedstaaten begrüßt, da zum Einen eine höhere Transparenz erreicht wird und zum Anderen die Übersetzungsarbeit in den Mitgliedstaaten bei Vorlage der konsolidierten Fassungen erleichtert wird.
98. Die Vertreterin der Europäischen Kommission unterstützt den Antrag ebenfalls und erklärt unter Vorbehalt, dass die Kommission **Möglichkeiten untersuchen werde, wie** die für die OTIF entfallenden Einnahmen teilweise **ausgeglichen werden könnten**.
99. Der Vertreter Österreichs macht darauf aufmerksam, dass ein ähnlicher Antrag für den freien Zugang zu den **technischen Anweisungen der ICAO ein Monat zuvor** auch im Dangerous Goods Panel der ICAO diskutiert **und in der Folge der Air Navigation Commission als drin-**

gendes Sicherheitsanliegen übermittelt worden sei. Dabei sei darauf hingewiesen worden, dass auch bei den Vereinten Nationen zuerst Bedenken gegen eine kostenfreie Veröffentlichung bestanden hätten, dass aber der Verkauf der gedruckten Ausgaben wegen der höheren Publizität **noch zugenommen habe**.

100. Da Deutschland im Verwaltungsausschuss der OTIF vertreten ist, wird der Vertreter Deutschlands **die gesamte Thematik (kostenlose Überlassung der RID-Dateien / Bereitstellung des RID auf der Website der OTIF)** in den Verwaltungsausschuss einbringen und dabei unter Einbeziehung des Angebotes der Europäischen Kommission (**siehe Absatz 98**) auch Überlegungen zur Kostenneutralität für die OTIF anstellen.

Verwendung des Begriffs "RID-Vertragsstaat"

Dokument: OTIF/RID/CE/2009/8 (Sekretariat)

101. Der Antrag OTIF/RID/CE/2009/8 des Sekretariats, im RID den Begriff "COTIF-Mitgliedstaat" durch "RID-Vertragsstaat" zu ersetzen, um sicherzustellen, dass die im RID zugewiesenen Rechte und Pflichten nur für diejenigen Mitgliedstaaten gelten, die das RID auch anwenden, wird vom RID-Fachausschuss angenommen (siehe Anlage I).
102. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs weist ergänzend darauf hin, dass auch der Bereich "Beförderung gefährlicher Güter" der OTIF-Website entsprechend anzupassen ist.

Multilaterale Sondervereinbarungen

Informelles Dokument: INF.2 (Schweiz)

103. Im informellen Dokument INF.2 schlägt die Schweiz vor, künftig darauf zu verzichten, dass ein Mitgliedstaat alle übrigen Mitgliedstaaten über die Zeichnung einer multilateralen Sondervereinbarung auf dem Postweg unterrichtet, da alle Informationen auf der Website der OTIF zugänglich sind.
104. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs erklärt, dass neben der multilateralen Sondervereinbarung auch das Begründungsschreiben des initiierenden Staates auf der Website der OTIF veröffentlicht werden sollte.
105. Der RID-Fachausschuss vereinbart, dass es künftig ausreichend ist, die unterzeichnete Originalfassung der multilateralen Sondervereinbarung an das Sekretariat zu senden. Das Sekretariat wird wie bisher die multilateralen Sondervereinbarungen und die Informationen über die Zeichnerstaaten und darüber hinaus das Begründungsschreiben des initiierenden Staates auf seiner Website veröffentlichen. Auf freiwilliger Basis wird das Sekretariat darüber hinaus den RID-Verteiler ausschließlich auf elektronischem Wege über die Initiierung und die Zeichnung von multilateralen Sondervereinbarungen informieren.

Beförderungseinschränkungen in Tunneln

Informelles Dokument: INF.5 (Dänemark)

106. Dänemark äußert im informellen Dokument den Wunsch, den Informationsfluss über Beförderungseinschränkungen in den Mitgliedstaaten über die Website der OTIF zu verbessern. Darüber hinaus schlägt Dänemark vor, eine Arbeitsgruppe einzurichten, um die Einführung harmonisierter Beförderungseinschränkungen für Eisenbahntunnel zu diskutieren.
107. Das Sekretariat weist darauf hin, dass die Mitgliedstaaten gegenüber dem Sekretariat eine Mitteilungspflicht hätten, und es nur die Informationen auf der Website veröffentlichen könne, die von den Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt würden. Im Fall **von Informationen bezüg-**

lich des Kanaltunnels würde das Sekretariat zwar Informationen von Eurotunnel erhalten, die jedoch nicht für eine Veröffentlichung auf der Website freigegeben seien.

108. Der Vorsitzende erinnert daran, dass im Rahmen der UNECE Überlegungen zur Erhöhung der Tunnelsicherheit für alle Verkehrsträger angestellt worden seien. Für den Eisenbahnverkehr sei jedoch keine Notwendigkeit zusätzlicher Maßnahmen gesehen worden.
109. Die Vertreter der Europäischen Kommission und der ERA räumen ein, dass die TSI "Sicherheit in Eisenbahntunneln" wenig Aussagen zur Beförderung gefährlicher Güter enthielten und im Rahmen der nächsten Überarbeitung diesbezüglich verbessert werden könnten. Sie bieten an, in diesem Zusammenhang auch das Anliegen Dänemarks weiterzuverfolgen und bei Bedarf den RID-Fachausschuss einzubeziehen. Es wird jedoch bekräftigt, dass nicht die Absicht besteht, das System des Straßenverkehrs mit Tunnelbeschränkungs-codes auf den Eisenbahnverkehr zu übertragen.

Tagesordnung des RID-Fachausschusses

Informelles Dokument: INF.10 (Europäische Kommission)

110. Der Antrag der Europäischen Kommission im informellen Dokument INF.10, in den künftigen Tagesordnungen des RID-Fachausschusses den Punkt "Informationen der Europäischen Eisenbahn-Agentur" aufzunehmen, wird vom RID-Fachausschuss im Sinne einer guten Zusammenarbeit mit der ERA aufgenommen.

TOP 8: ARBEITSGRUPPE "TANK- UND FAHRZEUGTECHNIK"

Dokument: OTIF/RID/CE/GT/2009-A (Bericht über die zehnte Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik")

111. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik", Herr Rainer Kogelheide (Deutschland), stellt den im Dokument OTIF/RID/CE/GT/2009-A enthaltenen Bericht über die zehnte Sitzung der Arbeitsgruppe vor.

Entgleisungsdetektion

Informelles Dokument: INF.9 (Europäische Kommission)

112. Im informellen Dokument INF.9 beantragt die Europäische Kommission im Namen der Europäischen Gemeinschaft, die im Dokument OTIF/RID/CE/2009/11 in eckigen Klammern aufgenommen Änderungen zu Unterabschnitt 1.6.3.x, Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte (13) und zu Abschnitt 6.8.4 b) Sondervorschrift TE xx zu streichen und erst für eine Aufnahme in die RID-Ausgabe 2013 vorzusehen. Dabei sollte im Text der neuen Sondervorschrift TE xx der Hinweis gestrichen werden, dass das Entleeren der Hauptluftleitung als eindeutiges Signal einer Entgleisung angesehen wird. Darüber hinaus sollte in der Sondervorschrift TE xx der Verweis auf das UIC-Merkblatt 541-08 durch einen Verweis auf die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) ersetzt werden, wobei die Vertreterin der Europäischen Kommission einräumt, dass im RID im Gegensatz zu den TSI ein zusätzlicher Verweis auf das UIC-Merkblatt beibehalten werden könnte.
113. Die Vertreterin der Europäischen Kommission erläutert, dass das informelle Dokument INF.9 die Schlussfolgerungen einer gemeinsamen Sitzung des Gefahrgutregulierungsausschusses und des Ausschusses für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC-Ausschuss) wiedergebe und notwendig sei, um die Kompatibilität zwischen dem RID und den TSI aufrechtzuerhalten. Der durch die Verschiebung entstehende Zweijahreszeitraum werde genutzt, um bis Ende 2011 die in der Anlage zum informellen Dokument INF.9 aufgeführten Studien

durchzuführen, deren Ergebnisse die Europäische Kommission dem RID-Fachausschuss zeitnah mitteilen werde.

114. Das Sekretariat macht darauf aufmerksam, dass die TSI lediglich die EU-Mitgliedstaaten binden und dass neben einem Verweis auf die TSI ein zusätzlicher Verweis auf die technischen Anhänge des COTIF und die darin enthaltenen einheitlichen technischen Vorschriften erfolgen müsste. **Der RID-Fachausschuss beauftragt das Sekretariat, den Verweis entsprechend zu ergänzen (siehe Anlage I).**
115. Der Vertreter der Schweiz weist darauf hin, dass seit mehr als zehn Jahren über die Einführung von Entgleisungsdetektoren diskutiert werde und bereits umfangreiche Versuche in der Schweiz, in Deutschland und in Schweden durchgeführt worden seien. Die in der Anlage zum informellen Dokument INF.9 aufgeführte Liste von Studien dürfe nicht als Vorbedingung angesehen werden, um 2013 endlich Vorschriften für Entgleisungsdetektoren in das RID aufnehmen zu können.
116. Der Vorsitzende erinnert daran, dass sich durch die Rechtssetzungskompetenz der Europäischen Gemeinschaft im Eisenbahnbereich Rückwirkungen auf das RID ergäben. Dies führe dazu, dass die Aufgabenbereiche der verschiedenen Gremien klarer definiert werden müssten, um festzustellen, in welchen Bereichen allein entschieden werden könne und in welchen Bereichen eine Kooperation erfolgen müsse. Er bedauert jedoch zugleich, dass auf Seiten der Europäischen Kommission versucht werde, bezüglich des Sicherheitsniveaus den Status quo beizubehalten, während der RID-Fachausschuss aufgrund von sorgfältigen Unfallanalysen eine notwendige Erhöhung des Sicherheitsniveaus festgestellt habe.
117. Der RID-Fachausschuss bekräftigt das Ziel, Vorschriften für die Entgleisungsdetektion in das RID aufzunehmen, stimmt jedoch **einer zweijährigen** Verschiebung der Inkraftsetzung der Vorschriften zu. Die Arbeitsgruppe Tank- und Fahrzeugtechnik wird beauftragt, die in eckigen Klammern angenommenen Texte im Hinblick auf vergangene und künftige Untersuchungen der ERA zu validieren und fortzuschreiben. Dabei sollte insbesondere vor dem Hintergrund der bisherigen ERA-Untersuchung geprüft werden, ob die Entgleisungsdetektion auch für weitere gefährliche Stoffe vorgeschrieben werden sollte, um den Nutzen für die Eisenbahninfrastruktur (weniger Sachschäden, kürzere Streckensperrungen usw.) zu erhöhen.

Tropfleckagen

118. Der Vertreter Deutschlands bekräftigt, dass er der nächsten Tagung der Arbeitsgruppe einen Bericht über die nationale Diskussion des Forschungsvorhabens des deutschen Mineralölwirtschaftsverbandes unterbreiten werde.

Überwachung der Hauptluftleitung/Bremsluftkontrolle

119. Da die ERA von der Europäischen Kommission einen Auftrag benötigt, um weitere Untersuchungen in diesem Bereich durchzuführen, wird der Vorsitzende des RID-Fachausschusses dieses Thema bei der nächsten Sitzung des Gefahrgutregelungsausschusses ansprechen.

Inbezugnahme der Normen EN 15551 und prEN 12663-2 in der Sondervorschrift TE 22

Informelles Dokument: INF.14 (Sekretariat)

120. Da im RID nur Normen zitiert werden können, die zum Zeitpunkt der Notifizierung der Änderungen zum RID veröffentlicht sind, wird die Diskussion des informellen Dokuments INF.14, in dem ein Alternativvorschlag zu dem von der Arbeitsgruppe entworfenen Textvorschlag zur Sondervorschrift TE 22 enthalten ist, auf die nächste Tagung des RID-Fachausschusses verschoben.

Künftige Arbeiten der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"

121. Der Vertreter der Niederlande wird gebeten, der Arbeitsgruppe einen Unfallbericht über den Unfall am 24. September 2009 in der Nähe von Rotterdam (in Barendrecht) zur Verfügung zu stellen, bei dem Energieverzehrelemente möglicherweise größere Schäden verhindert haben.
122. Die Arbeitsgruppe sollte auch die Unfallanalyse des Zugunglücks in Viareggio betrachten, um eventuelle Folgeänderungen für das RID zu diskutieren.

TOP 9: GENEHMIGUNG DER ANGENOMMENEN TEXTE UND DER ÜBERGANGSVORSCHRIFTEN SOWIE INKRAFTSETZUNG

123. In einer Schlussabstimmung stimmen 14 Staaten den unter den Tagesordnungspunkten 4 bis 8 angenommenen Änderungen für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2011 mit einer Übergangsfrist bis 30. Juni 2011 zu.
124. Zu den angenommenen Änderungen dürfen jedoch der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses noch Anträge unterbreitet werden, die vorbehaltlich des Quorums ebenfalls noch für die RID-Ausgabe 2011 berücksichtigt werden.

TOP 10: VERSCHIEDENES

Beitritt der Europäischen Union zum COTIF

125. Der Vorsitzende weist darauf hin, dass sich mit dem Beitritt der Europäischen Union zum COTIF die Möglichkeiten der EU-Mitgliedstaaten im RID-Fachausschuss verändern würden. Für alle Angelegenheiten, welche die Kompetenzen der EU berührten, werde es ein Koordinierungsverfahren unter dem Vorsitz der Europäischen Kommission oder unter der jeweiligen Präsidentschaft geben, dessen Ergebnis bei erfolgreicher Koordinierung als alleinige Position der EU-Mitgliedstaaten in den RID-Fachausschuss eingebracht werde. Die EU-Mitgliedstaaten blieben jedoch in allen Angelegenheiten frei, welche nicht die Kompetenzen der EU berührten. Er bedauert, dass nur Frankreich, Österreich und Deutschland im Rahmen des ersten und zweiten Beitrittsversuchs Anstrengungen unternommen hätten, die Sonderstellung des RID-Fachausschusses aufrechtzuerhalten und der Europäischen Kommission eine möglichst große Verhandlungsfreiheit abzurufen.
126. Der Vertreter Österreichs ergänzt, dass das Zusammenspiel von Kommission und Mitgliedstaaten zur Abstimmung der Positionen in den OTIF-Gremien nun in einem Anhang des geplanten Ratsbeschlusses über den Beitritt festgelegt sei. Den bloßen Rückgriff auf die zurzeit vorhandenen Strukturen mit jährlich zwei eintägigen Tagungen des Gefahrgutregulierungsausschusses hält er für nicht ausreichend. Wegen der zum Teil späten Unterbreitung von Dokumenten sei eine ebenfalls vorgesehene Koordinierung in unmittelbarem zeitlichem Zusammenhang mit der Tagung des RID-Fachausschusses unbedingt erforderlich. Er bedauert, dass die Möglichkeit einer vorherigen offenen Diskussion im RID-Fachausschuss und einer anschließenden EU-internen Koordinierung nicht weiterverfolgt worden sei. Solche Diskussionen, jedoch gänzlich ohne Bindung für die EU, seien nur für die vorbereitenden Arbeitsgruppen vorgesehen.
127. Da eine genaue Abgrenzung zwischen ausschließlicher Kompetenz der Europäischen Union und verbleibender Kompetenz der Mitgliedstaaten nicht möglich sei und eine Koordinierung nicht in jedem Fall erfolgreich sein dürfte, sichert die Vertreterin der Europäischen Kommission eine pragmatische Vorgehensweise zu. Die Koordinierungsveranstaltungen könnten entweder in Brüssel oder kurz vor der Tagung des RID-Fachausschusses am Tagungsort des RID-Fachausschusses stattfinden. Die Europäische Kommission werde im Frühling 2010

einen Leitfaden erarbeiten, in dem die Fragen der Kompetenz und die Verfahrensweise einschließlich des bei den Koordinierungsveranstaltungen geltenden Sprachenregimes geregelt würden.

128. Der Vorsitzende fordert die Delegationen auf, über ihre ständige Vertretung in Brüssel trotz der fortgeschrittenen Zeit Anstrengungen zu unternehmen, um eine möglichst große Handlungsfreiheit der Mitgliedstaaten im RID-Fachausschuss zu bewahren. In der nächsten Sitzung des Gefahrgutregelungsausschusses sollte von den EU-Mitgliedstaaten nochmals eine pragmatische Verfahrensweise der Europäischen Kommission eingefordert werden.

Fortschreibung der Seveso-II-Richtlinie

129. Der Vorsitzende macht den RID-Fachausschuss darauf aufmerksam, dass es im Rahmen der Fortschreibung der Seveso-II-Richtlinie Diskussionen geben könnte, bestimmte Verkehrsanlagen (z.B. Häfen, Rangierbahnhöfe) den Bestimmungen der Richtlinie zu unterstellen, die in der Seveso-II-Richtlinie noch unter der Maßgabe ausgeklammert wurden, dass im RID gleichwertige Bestimmungen aufgenommen werden (siehe Kapitel 1.11 RID).
130. Der Vertreter der UIC weist darauf hin, dass die Generaldirektionen Umwelt und Transport und Energie der Europäischen Kommission im Rahmen eines Konsultationsseminars zum Ausdruck gebracht hätten, dass seitens der Kommission keine Absicht bestehe, die Seveso-II-Richtlinie auf die Verkehrsinfrastruktur auszudehnen. Er erinnert daran, dass durch verschiedene Entwicklungen im Eisenbahnbereich, wie die Richtlinie für die Eisenbahnsicherheit (Richtlinie 2004/49/EG), die Einrichtung der Europäischen Eisenbahn-Agentur sowie die Kapitel 1.9 und 1.11 RID, eine Gleichwertigkeit mit den Forderungen der Seveso-II-Richtlinie nachgewiesen werden könne. Er erklärt, dass die UIC ein entsprechendes Argumentationsdokument erarbeiten werde, das er den Mitgliedstaaten zur Kommentierung unterbreiten werde.
131. Die Vertreterin der Europäischen Kommission bekräftigt, dass seitens der Kommission keine Notwendigkeit einer Ausdehnung der Seveso-II-Richtlinie gesehen werde, und begrüßt das Argumentationsdokument der UIC.
132. Um eine Ausdehnung der Seveso-II-Richtlinie auf den Verkehrsbereich zu vermeiden, appelliert der Vorsitzende an die Delegierten, die national zuständigen Stellen (in der Regel das Umweltministerium) darüber zu informieren, welche Rechtsvorschriften im Gefahrgutbereich eingeführt wurden, um den Störfall zu beherrschen.

BEENDIGUNG DER TAGUNG

Nächste Tagung

133. Die 49. Tagung des RID-Fachausschusses wird am 20. und 21. Mai 2010 in Bern tagen, um letzte Änderungen für die RID-Ausgabe 2011 zu beschließen. Am Nachmittag des 18. Mai und am 19. Mai 2010 wird die Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" tagen. Für den 17. Mai und den Vormittag des 18. Mai 2010 wird die Schweiz zu einer informellen Arbeitsgruppe "Beförderung gefährlicher Güter als Hand- und Reisegepäck sowie als Expressgut" einladen (siehe Absatz 73).

Dank

134. Der Vorsitzende dankt dem bulgarischen Verkehrsministerium für die Organisation dieser Tagung. Er dankt den Dolmetschern für ihre ausgezeichnete Arbeit.
135. Im Namen aller Teilnehmer dankt die stellvertretende Vorsitzende dem Vorsitzenden für seine effiziente Verhandlungsführung.

Von der 47. Tagung des RID-Fachausschusses angenommene Texte

A. Dokument OTIF/RID/CE/2009/11 mit folgenden Änderungen angenommen:

1.4.3.7.1 [Die Änderung zu Absatz a) in der französischen Fassung betrifft nicht den deutschen Text.]

Im letzten Satz des Absatzes b) die eckigen Klammern streichen und "darf die Entladung erst durchgeführt werden" ändern in:

"hat er sich zu vergewissern, dass die Entladung erst durchgeführt wird".

[Referenzdokument: INF.24 RID CE 11/09]

1.6.2.9,
1.6.2.11,
1.8.6.3,
1.8.8.1.1,
1.8.8.1.3 d) (viermal),
SV 356 Fußnote 1) (zweimal),
P 200 (12) (dreimal) und
5.4.1.2.1 Bem. 2

Eckige Klammern streichen.

1.6.3.39 "1. Januar 2011" ändern in:

"1. Juli 2011".

"des zweiten Unterabsatzes des Absatzes 6.8.2.2.3" ändern in:

"des dritten Unterabsatzes des Absatzes 6.8.2.2.3".

[Referenzdokumente: INF.16 RID CE 11/09 + INF.24 RID CE 11/09]

1.6.3.x Änderungsanweisung in eckigen Klammern streichen.

[Referenzdokument: INF.9 RID CE 11/09]

1.6.4.40 "1. Januar 2011" ändern in:

"1. Juli 2011".

"des zweiten Unterabsatzes des Absatzes 6.8.2.2.3" ändern in:

"des dritten Unterabsatzes des Absatzes 6.8.2.2.3".

[Referenzdokument: INF.16 RID CE 11/09 + INF.24 RID CE 11/09]

1.8.8.2.1 Im ersten Satz "die [in Absatz 1.8.8.1.3 a) festgelegten] technischen Unterlagen" ändern in:

"eine technische Dokumentation".

[Referenzdokument: INF.24 RID CE 11/09]

2.3.3.2 Die eckigen Klammern bei der Norm ISO 3924 streichen.

[Referenzdokument: INF.24 RID CE 11/09]

Kapitel 3.2 Tabelle A

Änderungsanweisung zu Spalte (13) (Aufnahme der Sondervorschrift "TE xx") in eckigen Klammern streichen.

[Referenzdokument: INF.9 RID CE 11/09]

Die Änderungsanweisung für die Spalte (20) bei den Eintragungen UN 1834 und UN 1838 erhält folgenden Wortlaut:

UN-Nummer	Spalte	Änderung
1834	(20)	"X80" ändern in: "X668". (siehe auch Entscheidung der Gemeinsamen Tagung im Dokument OTIF/RID/RC/2009-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/116/Add.1)
1838	(20)	"X80" ändern in: "X668". (siehe auch Entscheidung der Gemeinsamen Tagung im Dokument OTIF/RID/RC/2009-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/116/Add.1)

Die Änderungsanweisung zur UN-Nummer 2037 erhält folgenden Wortlaut:

UN-Nummer	Spalte	Änderung
2037	(6)	Nach "303" einfügen: "344" (neunmal).

Die Änderungsanweisung zur UN-Nummer 2880, Verpackungsgruppe III streichen.

Die Änderungsanweisung zur UN-Nummer 3481 erhält folgenden Wortlaut:

UN-Nummer	Spalte	Änderung
3481	(6)	Nach "230" einfügen: "348".

Folgende Änderungen einfügen:

UN-Nummer	Spalte	Änderung
1267, VG I und II	(6)	streichen: "649" (dreimal).
1268, VG I und II	(6)	streichen: "649" (dreimal).
3295, VG I und II	(6)	streichen: "649" (dreimal).
3389	(7b)	"E5" ändern in: "E0".

[Referenzdokument: INF.24 RID CE 11/09]

Bei der neuen Eintragung für die UN-Nummer 3485 in der Spalte (7a) "LQ11" ändern in:

"1 kg".

Bei der neuen Eintragung für die UN-Nummer 3487, Verpackungsgruppe III in der Spalte (9a) streichen:

"B13".

Bei den neuen Eintragungen für die UN-Nummer 3494 in der Spalte (6) streichen:

"649" (dreimal).

[von der WP.15 noch zu berücksichtigen]

[Referenzdokument: INF.24 RID CE 11/09]

Kapitel 3.3 SV 649

Die erste Änderungsanweisung streichen und bei der zweiten Änderungsanweisung die eckigen Klammern und am Anfang "oder" streichen.

[Referenzdokument: INF.24 RID CE 11/09]

3.4.1 g) Am Ende ", 7.5.8 und 7.5.9" ändern in:

"und 7.5.8".

3.4.12 Die Bem. in eckigen Klammern streichen.

[Referenzdokument: INF.24 RID CE 11/09]

4.1.4.1 P 200

[Die Änderung in der französischen Fassung betrifft nicht den deutschen Text.]

5.4.1.1.18

[Die Änderung in der englischen und französischen Fassung betrifft nicht den deutschen Text.]

6.2.4.1 In der Tabelle unter "für die Auslegung und den Bau" erhalten die Eintragungen in den Spalten (4) und (5) für die Norm "EN 12807:2001 (ausgenommen Anlage A)" folgenden Wortlaut:

(4)	(5)
"zwischen dem 1. Januar 2005 und dem 31. Dezember 2010"	"31. Dezember 2012"

[Referenzdokumente: INF.12 RID CE 11/09 + INF.24 RID CE 11/09]

6.8.2.1.2 Eckige Klammern streichen.

6.8.4 b) Änderungsanweisung in eckigen Klammern streichen.

[Referenzdokument: INF.9 RID CE 11/09]

B. Neue Änderungen

Anhang C

Artikel 1 In § 1 Buchstabe a) "Mitgliedstaaten" ändern in:

"RID-Vertragsstaaten".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2009/8]

Einen neuen Artikel "1bis" mit folgendem Wortlaut einfügen:

"Artikel 1bis Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Ordnung und ihrer Anlage bezeichnet der Ausdruck "RID-Vertragsstaat" jeden Mitgliedstaat der Organisation, der zu dieser Ordnung keine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 des Übereinkommens abgegeben hat."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2009/8]

Artikel 3 "Mitgliedstaat" ändern in:

"RID-Vertragsstaat".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2009/8]

Anlage zum Anhang C (RID)

Titelblatt "Mitgliedstaaten des COTIF" ändern in:

"RID-Vertragsstaaten".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2009/8]

An allen Stellen "Mitgliedstaat" bzw. "COTIF-Mitgliedstaat" bzw. "Mitgliedstaat des COTIF" ändern in:

"RID-Vertragsstaat".

(Diese Änderung betrifft folgende Stellen: 1.1.4.1.1, 1.1.4.5.2 (viermal), 1.2.1 Begriffsbestimmungen für "Antragsteller" (zweimal) und für "Genehmigung/Zulassung" (zweimal), 1.4.1.3 (dreimal), 1.5.1.1 (zweimal), 1.6.1.3, 1.6.2.7, 1.6.3.35, 1.6.4.34, 1.8.1.1, 1.8.2.1, 1.8.2.2 (fünfmal), 1.8.2.3, 1.8.3.2, 1.8.3.5, 1.8.3.7, 1.8.3.8, 1.8.3.13, 1.8.3.15, 1.8.4 (zweimal), 1.8.5.1 (zweimal), 1.8.5.2 (zweimal), 1.9.1 (viermal), 1.9.4 (zweimal), 1.9.5 (dreimal), 2.2.1.1.3 (zweimal), 2.2.2.1.5 unter der Überschrift "Entzündbare Gase" (zweimal), 2.2.41.1.13 (zweimal), 2.2.52.1.8 (zweimal), 3.3.1 Sondervorschriften 239 (zweimal) und 645, 4.1.1.16, 4.1.3.7, 4.1.3.8.1 Fußnote 2 (zweimal), 4.1.4.1 Verpackungsanweisungen P 101 (zweimal), P 200 (9), P 620 Fußnote a (zweimal), P 650 Fußnote a (zweimal), 4.1.7.2.2 (zweimal), 4.1.8.7 c) Fußnote 3 (zweimal), 4.1.10.4 Sondervorschrift MP 21 a) (iii) Fußnote 4 (zweimal), 4.2 Bem. 2, 6.2.3.6.2 (zweimal), 6.4.22.6 (fünfmal), 6.8.2.4.6, 6.8.4 Sondervorschrift TA 2 (zweimal), 7.3.3 Sondervorschriften VW 12 (zweimal) und VW 13 (zweimal).)

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2009/8]

1.1.4.4 erhält folgenden Wortlaut:

"1.1.4.4 Huckepackverkehr

1.1.4.4.1 Gefährliche Güter dürfen unter folgenden Bedingungen auch im Huckepackverkehr befördert werden:

Die zur Beförderung im Huckepackverkehr aufgegebenen Beförderungseinheiten und Anhänger sowie deren Inhalt müssen den Vorschriften des ADR*) entsprechen.

Nicht zugelassen sind jedoch:

- explosive Stoffe der Klasse 1, Verträglichkeitsgruppe A (UN-Nummern 0074, 0113, 0114, 0129, 0130, 0135, 0224 und 0473);
- selbstzersetzliche Stoffe der Klasse 4.1, die eine Temperaturkontrolle erfordern (UN-Nummern 3231 – 3240);
- organische Peroxide der Klasse 5.2, die eine Temperaturkontrolle erfordern (UN-Nummern 3111 – 3120);
- Schwefeltrioxid der Klasse 8 mit einem Reinheitsgrad von mindestens 99,95 %, das ohne Inhibitoren in Tanks befördert wird (UN-Nummer 1829).

*) Dieses Übereinkommen schließt auch die Sondereinbarungen ein, die von allen an der Beförderung beteiligten Staaten unterzeichnet worden sind.

1.1.4.4.2 Großzettel (Placards), Kennzeichen oder orangefarbene Tafeln an Tragwagen, auf denen Beförderungseinheiten oder Anhänger befördert werden

Das Anbringen von Großzetteln (Placards), Kennzeichen oder orangefarbenen Tafeln an Tragwagen ist in den folgenden Fällen nicht erforderlich:

- a) wenn die Beförderungseinheiten oder Anhänger mit den gemäß Kapitel 5.3 oder 3.4 des ADR vorgeschriebenen Großzetteln (Placards), Kennzeichen oder orangefarbenen Tafeln versehen sind;
- b) wenn für die Beförderungseinheiten oder Anhänger keine Großzettel (Placards), Kennzeichen oder orangefarbenen Tafeln vorgeschrieben sind (z.B. gemäß Unterabschnitt 1.1.3.6 oder der Bem. zu Absatz 5.3.2.1.5 des ADR).

1.1.4.4.3 **Beförderung von Anhängern, in denen Versandstücke befördert werden**

Wird ein Anhänger von seiner Zugmaschine getrennt, müssen die orangefarbene Tafeln auch an der Stirnseite des Anhängers oder die entsprechenden Großzettel (Placards) an beiden Längsseiten des Anhängers angebracht sein.

1.1.4.4.4 **Wiederholung von Großzetteln (Placards), Kennzeichen oder orangefarbenen Tafeln an Tragwagen, auf denen Beförderungseinheiten oder Anhänger befördert werden**

Wenn die gemäß Absatz 1.1.4.4.2 angebrachten Großzettel (Placards), Kennzeichen oder orangefarbenen Tafeln außerhalb des Tragwagens nicht sichtbar sind, müssen diese an beiden Längsseiten des Tragwagens angebracht werden.

1.1.4.4.5 **Angaben im Beförderungspapier**

Bei der Beförderung im Huckepackverkehr gemäß diesem Unterabschnitt ist im Beförderungspapier anzugeben:

«BEFÖRDERUNG GEMÄSS UNTERABSCHNITT 1.1.4.4.».

Bei der Beförderung von Tanks oder von gefährlichen Gütern in loser Schüttung, für die das ADR eine orangefarbene Tafel mit Angabe der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr vorsieht, ist im Beförderungspapier der UN-Nummer die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr voranzustellen.

1.1.4.4.6 Alle übrigen Vorschriften des RID bleiben davon unberührt."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2009/2 in der geänderten Fassung]

1.2.1 Die Begriffsbestimmung für "Huckepackverkehr" erhält folgenden Wortlaut:

"Huckepackverkehr: *Beförderung* von Beförderungseinheiten oder Anhängern im Sinne des ADR im kombinierten Verkehr Straße/Schiene. Dieser Begriff schließt auch die rollende Landstraße (Verladung von Beförderungseinheiten im Sinne des ADR (begleitet oder unbegleitet) auf für diese Beförderungsart bestimmten Wagen) ein."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2009/2 in der geänderten Fassung]

1.3.2.2.1 [Die Änderung in der französischen Fassung betrifft nicht den deutschen Text.]

1.3.2.2.2 a) [Die Änderung in der französischen Fassung betrifft nicht den deutschen Text.]

1.3.2.2.2 b) Der erste Spiegelstrich erhält folgenden Wortlaut:

"– Durchführung von Prüfungen nach Anlage 9 des Allgemeinen Vertrags für die Verwendung von Güterwagen (AVV)^{*)} – Bedingungen für die technische Übergangsuntersuchung an Güterwagen;

^{*)} Veröffentlicht durch das AVV-Büro, Avenue Louise, 500, BE-1050 Bruxelles, www.qcubureau.org."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2009/1 in der geänderten Fassung]

- 1.4.2.2.1** Am Ende von Absatz f) "." ändern in:
";".
Einen neuen Absatz g) mit folgendem Wortlaut hinzufügen:
"g) sich zu vergewissern, dass die in den schriftlichen Weisungen vorgeschriebenen Ausrüstungen auf dem Führerstand mitgeführt werden."
Einen neuen Absatz 1.4.2.2.6 mit folgendem Wortlaut einfügen:
- "1.4.2.2.6** Der Beförderer muss dem Triebfahrzeugführer die schriftlichen Weisungen, wie in Abschnitt 5.4.3 vorgesehen, bereitstellen."
- 1.6.1.1** "30. Juni 2009" ändern in:
"30. Juni 2011".
"31. Dezember 2008" ändern in:
"31. Dezember 2010".
In der Fußnote 11), "1. Januar 2007" ändern in:
"1. Januar 2009".
[von der WP.15 noch zu berücksichtigen]
[Referenzdokument: INF.23 RID CE 11/09]
- 1.6.1.2** erhält folgenden Wortlaut:
"1.6.1.2 (gestrichen)".
[von der WP.15 noch zu berücksichtigen]
[Referenzdokument: INF.23 RID CE 11/09]
- 1.6.1.13** erhält folgenden Wortlaut:
"1.6.1.13 (gestrichen)".
[von der WP.15 noch zu berücksichtigen]
[Referenzdokument: INF.23 RID CE 11/09]
- [1.6.1.17** erhält folgenden Wortlaut:
"1.6.1.17 (gestrichen)".]
[Referenzdokument: INF.23 RID CE 11/09]
- 1.6.1.18** erhält folgenden Wortlaut:
"1.6.1.18 (gestrichen)".
[von der WP.15 noch zu berücksichtigen]

[Referenzdokument: INF.23 RID CE 11/09]

1.6.2.5 Am Ende hinzufügen:

", sofern dies nicht durch eine spezifische Übergangsvorschrift eingeschränkt wird".

[Referenzdokumente: INF.3 RID CE 11/09 + INF.24 RID CE 11/09]

1.6.3.12 erhält folgenden Wortlaut:

"1.6.3.12 (gestrichen)".

[Referenzdokument: INF.23 RID CE 11/09]

[1.6.3.18 Der zweite und dritte Unterabsatz erhält folgenden Wortlaut:

"Jedoch müssen sie mit der entsprechenden Tankcodierung und den entsprechenden alphanumerischen Codes der Sondervorschriften TC[,] [und] TE [und TA] gemäß Abschnitt 6.8.4 gekennzeichnet sein."

[Referenzdokument: INF.23 RID CE 11/09]

1.6.3.21 erhält folgenden Wortlaut:

"1.6.3.21 (gestrichen)".

[Referenzdokument: INF.23 RID CE 11/09]

1.6.3.25 Den ersten Unterabsatz streichen.

[Referenzdokument: INF.23 RID CE 11/09]

1.6.3 Folgende neue Übergangsvorschrift hinzufügen:

"1.6.3.40 Für beim Einatmen giftige Stoffe der UN-Nummern 1092, 1238, 1239, 1244, 1251, 1510, 1580, 1810, 1834, 1838, 2474, 2486, 2668, 3381, 3383, 3385, 3387 und 3389 darf die in der bis zum 31. Dezember 2010 anwendbaren Spalte (12) der Tabelle A des Kapitels 3.2 angegebene Tankcodierung bis zum 31. Dezember 2016 weiterhin für vor dem 1. Juli 2011 gebaute Kesselwagen verwendet werden."

[Referenzdokumente: INF.15 RID CE 11/09 + INF.20 RID CE 11/09 + INF.24 RID CE 11/09]

1.6.4 Folgende neue Übergangsvorschrift hinzufügen:

"1.6.4.41 Für beim Einatmen giftige Stoffe der UN-Nummern 1092, 1238, 1239, 1244, 1251, 1510, 1580, 1810, 1834, 1838, 2474, 2486, 2668, 3381, 3383, 3385, 3387 und 3389 darf die in der bis zum 31. Dezember 2010 anwendbaren Spalte (12) der Tabelle A des Kapitels 3.2 festgelegte Tankcodierung bis zum 31. Dezember 2016 weiterhin für vor dem 1. Juli 2011 gebaute Tankcontainer verwendet werden."

[Referenzdokumente: INF.15 RID CE 11/09 + INF.20 RID CE 11/09 + INF.24 RID CE 11/09]

1.8.3.17 erhält folgenden Wortlaut:

"1.8.3.17 (gestrichen)".

[von der WP.15 noch zu berücksichtigen]

1.9.2 a) Die Fußnote 17) erhält folgenden Wortlaut:

"¹⁷⁾ Für Beförderungen durch den Ärmelkanal-Tunnel und durch Tunnel mit ähnlichen Merkmalen siehe auch Anhang II der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland, veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union L 260 vom 30. September 2008, Seite 13."

[Referenzdokument: INF.25 RID CE 11/09]

2.2.61.1.2 Am Ende hinzufügen:

"TFW Giftige entzündbare Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase bilden".

[von der WP.15 noch zu berücksichtigen]

Kapitel 3.2 Tabelle A

Folgende Änderungen einfügen:

UN-Nummer	Spalte	Änderung
1092	(12)	"L10CH" ändern in: "L15CH". [Referenzdokumente: INF.20 RID CE 11/09 + INF.24 RID CE 11/09]
1238	(12)	"L10CH" ändern in: "L15CH". [Referenzdokumente: INF.20 RID CE 11/09 + INF.24 RID CE 11/09]
1239	(12)	"L10CH" ändern in: "L15CH". [Referenzdokumente: INF.20 RID CE 11/09 + INF.24 RID CE 11/09]
1244	(12)	"L10CH" ändern in: "L15CH". [Referenzdokumente: INF.20 RID CE 11/09 + INF.24 RID CE 11/09]

4.1.4.1 P 621

"Zusätzliche Vorschriften" ändern in:

"Zusätzliche Vorschrift".

Die Nummerierung bei der ersten zusätzlichen Vorschrift streichen.

Die zweite zusätzliche Vorschrift streichen.

[Referenzdokument: INF.4 RID CE 11/09]

- 5.3.1.3** streichen:
", und an Tragwagen, die für den Huckepackverkehr verwendet werden".
Eine Bem. mit folgendem Wortlaut hinzufügen:
"**Bem.** Für das Anbringen von Großzetteln (Placards) an Tragwagen, die im Huckepackverkehr verwendet werden, siehe Unterabschnitt 1.1.4.4."
[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2009/2]
- 5.3.1.3.1** Die Absatzbezeichnung streichen.
[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2009/2]
- 5.3.1.3.2** streichen.
[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2009/2]
- 5.3.2.1** Nach der Überschrift eine Bem. mit folgendem Wortlaut einfügen:
"**Bem.** Für die orangefarbene Kennzeichnung von im Huckepackverkehr verwendeten Tragwagen siehe Unterabschnitt 1.1.4.4."
[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2009/2]
- 5.3.2.1.6** erhält folgenden Wortlaut:
"**5.3.2.1.6** (gestrichen)".
[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2009/2]
- 5.4.1.1.9** erhält folgenden Wortlaut:
"**5.4.1.1.9** **Sondervorschriften für den Huckepackverkehr**
Bem. Für die Angaben im Beförderungspapier siehe Absatz 1.1.4.4.5."
[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2009/2]
- 5.4.3** erhält folgenden Wortlaut:
"**5.4.3** **Schriftliche Weisungen**
5.4.3.1 Für die Hilfe bei Notfallsituationen, die sich während der Beförderung ereignen können, sind auf dem Führerstand an leicht zugänglicher Stelle schriftliche Weisungen in der in Unterabschnitt 5.4.3.4 festgelegten Form mitzuführen.
5.4.3.2 Diese Weisungen sind vom Beförderer vor Antritt der Fahrt dem Triebfahrzeugführer (den Triebfahrzeugführern) in einer Sprache (in Sprachen) bereitzustellen, die er (sie) lesen und verstehen kann (können). Der Beförderer hat darauf zu achten, dass der Triebfahrzeugführer die Weisungen versteht und in der Lage ist, diese richtig anzuwenden.
5.4.3.3 Vor Antritt der Fahrt muss der Beförderer den Triebfahrzeugführer über die geladenen gefährlichen Güter informieren. Der Triebfahrzeugführer muss die schriftlichen Weisungen wegen der bei einem Unfall oder Zwischenfall zu ergreifenden Maß-

nahmen einsehen.

- 5.4.3.4** Die schriftlichen Weisungen sollten hinsichtlich ihres Inhalts dem folgenden vierseitigen Muster entsprechen.

SCHRIFTLICHE WEISUNGEN GEMÄSS RID

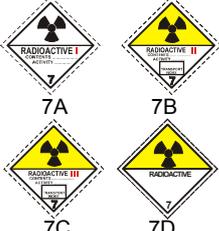
Maßnahmen bei einem Unfall oder Zwischenfall, der gefährliche Güter erfasst oder zu erfassen droht

Bei einem Unfall oder Zwischenfall, der sich während der Beförderung ereignen kann, müssen die Triebfahrzeugführer folgende Maßnahmen ergreifen, sofern diese sicher und praktisch durchgeführt werden können¹⁾:

- Zug/Rangierfahrt unter Berücksichtigung der Art der Gefahr (z.B. Brand, Ladegutverlust), der Örtlichkeiten (z.B. Tunnel, Wohngebiet) und der möglichen Maßnahmen der Rettungskräfte (Zugänglichkeit, Evakuierung), gegebenenfalls in Absprache mit dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, an einer geeigneten Stelle zum Halten bringen;
- Triebfahrzeug gemäß Bedienungsanweisung außer Betrieb setzen;
- Zündquellen vermeiden, insbesondere nicht rauchen und keine elektrische Ausrüstung einschalten;
- die den Gefahren aller betroffenen Güter in der nachfolgenden Tabelle zugeordneten zusätzlichen Hinweise beachten. Die Gefahren entsprechen den Nummern der Gefahrzettelmuster und den Kennzeichen, die dem Gut während der Beförderung zugeordnet sind;
- den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur oder die Einsatzkräfte verständigen und dabei soviel Informationen wie möglich über den Unfall oder Zwischenfall und die betroffenen gefährlichen Güter liefern, dabei sind die Anweisungen des Beförderers zu berücksichtigen;
- Informationen über die beförderten gefährlichen Güter (gegebenenfalls Beförderungspapiere) für die Ankunft der Einsatzkräfte bereit halten oder diese über elektronischen Datenaustausch (EDI) zur Verfügung stellen lassen;
- beim Verlassen des Triebfahrzeugs die vorgeschriebene Warnkleidung anlegen;
- gegebenenfalls weitere Schutzausrüstung verwenden;
- sich aus der unmittelbaren Umgebung des Unfalls oder Zwischenfalls entfernen, andere Personen auffordern sich zu entfernen und die Weisungen der Einsatzleitung (intern und extern) befolgen;
- nicht in ausgelaufene Stoffe treten oder diese berühren und das Einatmen von Dunst, Rauch, Staub und Dämpfen durch Aufenthalt auf der dem Wind zugewandten Seite vermeiden;
- kontaminierte Kleidung ausziehen und einer sicheren Entsorgung zuführen.

¹⁾ Vorgaben aufgrund eisenbahnrechtlicher oder -betrieblicher Vorschriften sind zu beachten.

Zusätzliche Hinweise für die Triebfahrzeugführer über die Gefahreigenschaften von gefährlichen Gütern nach Klassen und über die in Abhängigkeit von den vorherrschenden Umständen zu ergreifenden Maßnahmen		
Gefahrzettel und Großzettel (Placards), Bezeichnung der Gefahren	Gefahreigenschaften	Zusätzliche Hinweise
(1)	(2)	(3)
Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff  1.5 1.6	Kann eine Reihe von Eigenschaften und Auswirkungen wie Massendetonation, Splitterwirkung, starker Brand/Wärmefluss, Bildung von hellem Licht, Lärm oder Rauch haben. Schlagempfindlich und/oder stoßempfindlich und/oder wärmeempfindlich.	Schutz abseits von Fenstern suchen.
Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff  1.4	Leichte Explosions- und Brandgefahr.	Schutz suchen.
Entzündbare Gase  2.1	Brandgefahr. Explosionsgefahr. Kann unter Druck stehen. Erstickungsgefahr. Kann Verbrennungen und/oder Erfrierungen hervorrufen. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung bersten.	Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten.
Nicht entzündbare, nicht giftige Gase  2.2	Erstickungsgefahr. Kann unter Druck stehen. Kann Erfrierungen hervorrufen. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung bersten.	Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten.
Giftige Gase  2.3	Vergiftungsgefahr. Kann unter Druck stehen. Kann Verbrennungen und/oder Erfrierungen hervorrufen. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung bersten.	Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten.
Entzündbare flüssige Stoffe  3	Verbrennungsgefahr. Brandgefahr. Explosionsgefahr. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung bersten.	Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten.
Entzündbare feste Stoffe, selbstzersetzliche Stoffe und desensibilisierte explosive feste Stoffe  4.1	Brandgefahr. Entzündbar oder brennbar, kann sich bei Hitze, Funken oder Flammen entzünden. Kann selbstzersetzliche Stoffe enthalten, die unter Einwirkung von Hitze, bei Kontakt mit anderen Stoffen (wie Säuren, Schwermetallverbindungen oder Aminen), bei Reibung oder Stößen zu exothermer Zersetzung neigen. Dies kann zur Bildung gesundheitsgefährdender und entzündbarer Gase oder Dämpfe oder zur Selbstentzündung führen. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung bersten. Explosionsgefahr desensibilisierter explosiver Stoffe bei Verlust des Desensibilisierungsmittels.	
Selbstentzündliche Stoffe  4.2	Brandgefahr durch Selbstentzündung bei Beschädigung von Versandstücken oder Austritt von Füllgut. Kann heftig mit Wasser reagieren.	
Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln  4.3	Bei Kontakt mit Wasser Brand- und Explosionsgefahr.	

Zusätzliche Hinweise für die Triebfahrzeugführer über die Gefahreigenschaften von gefährlichen Gütern nach Klassen und über die in Abhängigkeit von den vorherrschenden Umständen zu ergreifenden Maßnahmen		
Gefahrzettel und Großzettel (Placards), Bezeichnung der Gefahren	Gefahreigenschaften	Zusätzliche Hinweise
(1)	(2)	(3)
Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe  5.1	Gefahr heftiger Reaktion, Entzündung und Explosion bei Berührung mit brennbaren oder entzündbaren Stoffen.	
Organische Peroxide  5.2	Gefahr exothermer Zersetzung bei erhöhten Temperaturen, bei Kontakt mit anderen Stoffen (wie Säuren, Schwermetallverbindungen oder Aminen), Reibung oder Stößen. Dies kann zur Bildung gesundheitsgefährdender und entzündbarer Gase oder Dämpfe oder zur Selbstentzündung führen.	
Giftige Stoffe  6.1	Gefahr der Vergiftung beim Einatmen, bei Berührung mit der Haut oder bei Einnahme. Gefahr für Gewässer oder Kanalisation.	
Ansteckungsgefährliche Stoffe  6.2	Ansteckungsgefahr. Kann bei Menschen oder Tieren schwere Krankheiten hervorrufen. Gefahr für Gewässer oder Kanalisation.	
Radioaktive Stoffe  7A 7B 7C 7D	Gefahr der Aufnahme und der äußeren Bestrahlung.	Expositionszeit beschränken.
Spaltbare Stoffe  7E	Gefahr nuklearer Kettenreaktion.	
Ätzende Stoffe  8	Gefahr von Verbrennungen durch Ätzwirkung. Kann untereinander, mit Wasser und mit anderen Stoffen heftig reagieren. Ausgetretener Stoff kann ätzende Dämpfe entwickeln. Gefahr für Gewässer oder Kanalisation.	
Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände  9	Verbrennungsgefahr. Brandgefahr. Explosionsgefahr. Gefahr für Gewässer oder Kanalisation.	

- Bem.** 1. Bei gefährlichen Gütern mit mehrfachen Gefahren und bei Zusammenladungen muss jede anwendbare Eintragung beachtet werden.
2. Die oben angegebenen zusätzlichen Hinweise können angepasst werden, um die Klassen der zu befördern gefährlichen Güter und die Beförderungsmittel wiederzugeben und um sie gegebenenfalls gemäß bestehenden nationalen Vorgaben zu ergänzen.

Zusätzliche Hinweise für die Triebfahrzeugführer über die Gefahreigenschaften von gefährlichen Gütern, die durch Kennzeichen angegeben sind, und über die in Abhängigkeit von den vorherrschenden Umständen zu ergreifenden Maßnahmen		
Kennzeichen (1)	Gefahreigenschaften (2)	Zusätzliche Hinweise (3)
 Umweltgefährdende Stoffe	Gefahr für Gewässer oder Kanalisation.	
 In erwärmtem Zustand beförderte Stoffe	Gefahr von Verbrennungen durch Hitze.	Berührung heißer Teile des Wagens oder Containers und des ausgetretenen Stoffes vermeiden.

**Ausrüstung für den persönlichen Schutz,
die sich auf dem Führerstand befinden muss**

Die folgende Ausrüstung¹⁾ muss sich auf dem Führerstand befinden:

- ein tragbares Beleuchtungsgerät;

für den Triebfahrzeugführer

- entsprechende Warnkleidung (z.B. wie in der Norm EN 471 beschrieben).

¹⁾ Die vorzuhaltende Ausrüstung ist gegebenenfalls gemäß bestehenden nationalen Vorgaben zu ergänzen."

[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/2009/6 + INF.17 RID CE 11/09 + INF.26 RID CE 11/09 + INF.24 RID CE 11/09]

6.8.2.4.6 Im letzten Unterabsatz "mindestens einmal jährlich" ändern in:

"bei Bedarf".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2009/5]

7.1.2 erhält folgenden Wortlaut:

"7.1.2 (gestrichen)".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2009/2]

C. Änderungen für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2013

Folgende neue Übergangsvorschrift hinzufügen:

1.6.3.x

Kesselwagen und Batteriewagen

- für Gase der Klasse 2 mit Klassifizierungs-codes, die den/die Buchstaben F, T, TF, TC, TO, TFC oder TOC enthalten, sowie
- für Stoffe der Klassen 3 bis 8, die in flüssigem Zustand befördert werden und denen in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte (12) die Tankcodierung L10BH, L10CH, L10DH, L15CH, L15DH oder L21DH zugeordnet ist,

die vor dem 1. Januar 2013 gebaut wurden, jedoch nicht den Anforderungen der ab 1. Januar 2013 geltenden Vorschriften des Abschnitts 6.8.4 b) Sondervorschrift TE xx entsprechen, dürfen weiter verwendet werden."]

[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/2007/17 + INF.9 RID CE 11/09]

Kapitel 3.2 Tabelle A

In **Spalte (13)** in folgenden Fällen "TE xx" eintragen:

- bei Tanks für Gase der Klasse 2 mit Klassifizierungs-codes, die den/die Buchstaben F, T, TF, TC, TO, TFC oder TOC enthalten, sowie
- bei Tanks für Stoffe der Klassen 3 bis 8 mit der Tankcodierung L10BH, L10CH, L10DH, L15CH, L15DH oder L21DH.]

[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/2007/17 + INF.9 RID CE 11/09]

6.8.4 b)

Folgende neue Sondervorschrift TE xx aufnehmen (nur linke Spalte):

"TE xx Kesselwagen für Stoffe, die in flüssigem Zustand befördert werden, und Gase sowie Batteriewagen müssen mit einer Detektionseinrichtung ausgerüstet sein, die dem Triebfahrzeugführer eine erkannte Entgleisung unverzüglich und eindeutig signalisiert.

Diese Einrichtung muss die Anforderungen der entsprechenden technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und der einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) der OTIF (Güterwagen, Betrieb, Tunnel-sicherheit) erfüllen."]

[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/2007/17 + INF.9 RID CE 11/09]