

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

---

**Office Central  
Zentralamt  
Central Office**

**A 81-03/511.2004**

**19. Januar 2005**

**AN DIE REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER OTIF**

---

**Schlussbericht der 41. Tagung des RID-Fachausschusses  
(Meiningen, 15. bis 18. November 2004)**

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'Office central ne dispose que d'une réserve très restreinte.

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

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. The Central Office only has a small number of copies available.

## INHALTSVERZEICHNIS

	Absätze
Genehmigung der Tagesordnung	1
Bestellung des Büros	2
Anwesenheit und Quorum	3
Tank- und Fahrzeugtechnik	4 – 53
Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen"	54 – 60
Sonstige Anträge	61 – 101
Inkrafttreten des neuen COTIF	102 – 106
Beendigung der Tagung	107 – 110

**Anlage 1:** Angenommene Texte

**Anlage 2:** Stellungnahme des Rechtsdienstes des Sekretariates der OTIF zum Inkrafttreten von Fehlerverzeichnissen des Sekretariates zu den Notifizierungstexten

**Anlage 3:** Teilnehmerliste

## **TOP 1: GENEHMIGUNG DER TAGESORDNUNG**

1. Die in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit und der Anwesenheit verschiedener Experten abgeänderte Tagesordnung wird angenommen.

## **TOP 2: BESTELLUNG DES BÜROS**

2. Die Herren Helmut Rein (Deutschland) und Wieger J. Visser (Railion Nederland) werden als Vorsitzender bzw. stellvertretender Vorsitzender für diese Sitzung wieder gewählt.

## **TOP 3: ANWESENHEIT UND QUORUM**

3. Da 15 der 42 Mitgliedstaaten vertreten sind, ist das Quorum (1/3 der Mitgliedstaaten) erreicht und der RID-Fachausschuss beschlussfähig.

## **TOP 4: TANK- UND FAHRZEUGTECHNIK**

Informelles Dokument: INF.2

4. Der Vertreter der Schweiz informiert mit seinem informellen Dokument, dass seine Regierung, gegen die Änderungen des RID keinen Widerspruch gem. Artikel 21 § 2 des COTIF einlegt habe und es ein großes Anliegen seiner Regierung sei, weitergehende technische Anforderungen an Kesselwagen festzulegen.

### **Energieverzehrelemente**

Dokumente: A 81-03/507.2004 Absätze 5 bis 9  
OCTI/RID/CE/41/4e) (UIC)

5. Der Vertreter der UIC stellt richtig, dass dieses Dokument vom Vertreter Deutschlands eingereicht worden sei. Der Vertreter der UIP, der an den Arbeiten des Ausschusses Technik und Forschung der UIC teilgenommen hat, erklärt dass das Dokument den vorläufigen Endstand der Diskussionen darstelle. Bevor im RID auf das UIC-Merkblatt 573 Bezug genommen werde, sollten Erfahrungen mit diesem Merkblatt in der Praxis abgewartet werden.
6. Der RID-Fachausschuss bestätigt, dass nach diesem Stand des UIC-Merkblattes vorläufig verfahren werden kann, und stellt fest, dass die deutsche Fassung des Merkblattes unter 6.1, erster Spiegelstrich noch an die französische Fassung anzupassen ist (fehlender Satz: "Die Crashelemente müssen mit einer Einrichtung versehen sein, die eine Auslösung der plastischen Verformung sichtbar macht (Beschreibung und Text von der Arbeitsgruppe 5 RIV vorzuschlagen)"). Das UIC-Merkblatt sollte in zwei Jahren erneut auf die Tagesordnung des RID-Fachausschusses gesetzt werden.
7. Der Vertreter der UIC informiert in diesem Zusammenhang über die Absicht, verschiedene UIC-Merkblätter und Normen zusammenzuführen. Es wird beschlossen, für die nächste Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" eine kompetente Person einzuladen, die über den Bereich Normung Auskunft geben kann. Darüber hinaus bittet der RID-Fachausschuss das Sekretariat sicherzustellen, dass nach der Herstellung der Funktionsfähigkeit der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA) ein kompetenter Vertreter der ERA für den Bereich gefährliche Güter an den Tagungen teilnimmt.

## Entgleisungsdetektoren

Dokumente: A 81-03/507.2004 Absätze 10 bis 17  
OCTI/RID/CE/41/4c) (Deutschland)

8. Einleitend verweist der Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" auf den in Absatz 17 des Berichts A 81-03/507.2004 zusammengefassten Diskussionsstand.
9. Der Vertreter Deutschlands stellt sein Dokument vor, in dem ein Vorschlag für einen Grundsatzbeschluss zum zukünftigen Einsatz von Entgleisungsdetektoren enthalten ist. Er vertritt die Auffassung, dass zwei Jahren ausreichen sollten, um genügend praktische Erfahrungen in der Schweiz zu sammeln und andere technische Systeme weiterzuentwickeln, so dass eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2009 ins Auge gefasst werden kann.
10. Der Vertreter der UIC räumt ein, dass Entgleisungsdetektoren beim Entgleisen eines einzelnen Radsatzes sinnvoll seien, gibt jedoch zu bedenken, dass die der Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" vorgelegte Kasuistik gezeigt habe, dass bei den aufgeführten 10 Entgleisungen mit großen Produktfreisetzungen Entgleisungsdetektoren sinnlos gewesen wären. Dies sollte bei den weiteren Beratungen berücksichtigt werden.
11. Der Vertreter der Niederlande verweist auf einen Unfall in seinem Land, bei dem die Entgleisung eines Wagens mit großen Schäden an der Infrastruktur wegen der späteren selbstständigen Wiederaufgleisung nur zufällig entdeckt worden sei. Dieser Unfall unterstreiche die Wichtigkeit der Entgleisungsdetektion, da ein Nichtfeststellen auch schwerwiegende Konsequenzen für den Personenverkehr haben könne.
12. Der Vertreter Frankreichs schlägt vor, den Wortlaut des Beschlusses zu ändern, um einerseits andere technische Lösungen zur Verringerung des Entgleisungsrisikos, wie z.B. Heißläuferortungsanlagen, zuzulassen (siehe auch Bericht der Arbeitsgruppe A 81-03/509.2003 Absatz 13a) und andererseits mit anderen Stellen, die das Thema der Entgleisung behandeln, zusammenzuarbeiten.
13. Der Vertreter Belgiens gibt zu bedenken, dass mit Ausnahme von Ganzzügen die Ausrüstung einzelner Wagen mit Entgleisungsdetektoren nicht zielführend sei, da Wagen, die nicht mit Entgleisungsdetektoren ausgerüstet werden müssen, Entgleisungen mit Auswirkungen auf den gesamten Wagenzug verursachen können. **Eine Kompatibilität der eventuell verwendeten unterschiedlichen Systeme sei ebenfalls wichtig. Erst zum Zeitpunkt der Festlegung der zulässigen Systeme könne man den Einbau mit einem Übergangszeitraum von mindestens vier Jahren vorschreiben.**
14. Der Vorsitzende fasst zusammen, dass eine Konkurrenz verschiedener technischer Lösungen unbedingt erforderlich sei. Mit dem Grundsatzbeschluss sollen Rahmenbedingungen für die Entwicklung alternativer Systeme vorgegeben werden. Sollten in der Praxis im vorgegebenen Zeitrahmen keine alternativen Lösungen gefunden werden, könnte die endgültige Entscheidung auch hinausgeschoben werden. Die Arbeiten müssen in Zusammenarbeit mit anderen europäischen Stellen durchgeführt werden, um eine möglichst weite Verbreitung (evtl. auch Wagen für nicht gefährliche Güter) sicherzustellen.
15. Mit 9 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 5 Enthaltungen wird folgender auf Antrag Frankreichs geänderter Wortlaut des Grundsatzbeschlusses angenommen:

"Der RID-Fachausschuss ist von der Notwendigkeit von Maßnahmen zur Verhinderung von Entgleisungen bei der Beförderung gefährlicher Güter überzeugt. Er wird mit den übrigen zuständigen Stellen, die das Thema der Entgleisung behandeln, in Kontakt treten, um am besten geeignete Maßnahmen zu erarbeiten. In diesem Zusammenhang soll im RID eine allgemeine Zielbeschreibung aufgenommen werden, deren Inkrafttreten für das Jahr 2009 in Abhängigkeit von der Lösung technischer Probleme beabsichtigt ist."

## Schutzmaßnahmen zur Verhinderung von Schäden durch Überpufferungen

Dokumente: A 81-03/507.2004 Absätze 18 bis 34  
OCTI/RID/CE/41/4a) (Frankreich)  
OCTI/RID/CE/41/4b) (Deutschland)  
OCTI/RID/CE/41/4d) (Schweiz)

Informelle Dokumente: INF.3 (Frankreich)  
INF.4 (Belgien)

### Verhinderung von Überpufferungen

16. Die im Antrag OCTI/RID/CE/41/4a) Frankreichs zusätzlich vorgeschlagene Maßnahme zur Verhinderung von Überpufferungen (Option 1a)) wird wegen ihres günstigen Kosten-/Nutzenverhältnisses angenommen, auch wenn ein Textvorschlag erst nach Abschluss der notwendigen Tests geliefert werden kann. Um die Gleichwertigkeit dieser Maßnahme mit den übrigen Alternativen zu verdeutlichen, werden die sich neu ergebenden vier Alternativen neu durchnummeriert (siehe Anlage 1).

### Gleichwertige Maßnahmen

17. Auf mündlichen Antrag der Vertreter der Niederlande und Österreichs wird im Einleitungssatz "oder gleichwertige" (Maßnahmen) gestrichen (siehe Anlage 1). Erfahrungen mit gleichwertigen Maßnahmen sollten gegebenenfalls über multilaterale Sondervereinbarungen gesammelt werden, um eine internationale Bekanntheit nationaler Maßnahmen sicherzustellen.

### Erhöhung der Wanddicke für sehr giftige Gase

18. Zu dem im Antrag OCTI/RID/CE/41/4b) Deutschlands unter Absatz a) aufgeführten zusätzlichen Satz (Erhöhung der Wanddicke auf 18 mm für bestimmte sehr giftige Gase) erläutert der Vertreter Deutschlands auf Nachfrage, dass der Übergang Tankboden (18 mm) / Tankmantel (12 mm) kein Problem darstelle, da technische Regelwerke für diesen Fall bereits bestimmte Winkel vorsehen.
19. Nach Ansicht der Vertreter der Tschechischen Republik und Belgiens sollte für diese Gase keine erhöhte Wanddicke vorgeschrieben werden und stattdessen eine Begrenzung auf die Alternativen b) und c) erfolgen. **Der Vertreter Belgiens befürchtet ein Übermaß an Steifigkeit (Gefahr des Rissbildung) und mangelnde Versuche für Wanddicken von 18 mm.**
20. Der RID-Fachausschuss nimmt den zusätzlichen Satz mit 7 Ja-Stimmen, einer Nein-Stimme und 7 Enthaltungen an.

### Sandwich-Cover

21. Der Vertreter Frankreichs zieht seinen im Dokument OCTI/RID/CE/41/4a) für die Messung des spezifischen Arbeitsaufnahmevermögens aufgenommenen Verweis auf die Norm EN 13094 zurück. Der Vertreter Deutschlands beantragt jedoch die Wiederaufnahme des Vorschlags Frankreichs, da der angesprochene Wert von 22 kJ nur auf die in der Norm beschriebenen Art und Weise erreicht werden könne.
22. Der Verweis auf die Norm EN 13094 wird angenommen, wobei jedoch der Wortlaut geringfügig angepasst wird, um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die Norm eigentlich für Metalltanks gilt (siehe Anlage 1).
23. Bezüglich des Ausschlusses von Korrosionsgefahren durch bauliche Maßnahmen (Dokument OCTI/RID/CE/41/4b)) begründet der Vertreter der Schweiz, warum diese Maßnahmen nach seiner Ansicht behördlich zugelassen sein sollten (Dokument OCTI/RID/41/4d)). Die

Verfüllung mit Polyurethanschaum müsse bei bestimmten Umgebungsbedingungen durchgeführt werden, um das Anziehen von Feuchtigkeit zu verhindern. Beim Verfüllen sei darauf zu achten, dass Hohlräume unbedingt vermieden werden und insbesondere die Anschlüsse sauber abgeschlossen sind. Insbesondere spiele dies bei der Nachrüstung von Kesselwagen für besonders giftige Gase eine große Rolle.

24. Der Vertreter der UIC erläutert, dass es sich dabei um eine geringfügige Anpassung der Baumusterzulassung nach Unterabschnitt 6.8.2.3 handele, bei der die zuständige Behörde bereits involviert sei. **Diese Ansicht wird vom RID-Fachausschuss geteilt.**
25. Der Vertreter der Schweiz zieht darauf hin seinen Ergänzungsantrag zurück. Der zusätzliche Satz unter Absatz b) im Dokument OCTI/RID/CE/41/4b) wird angenommen.

#### Schutzschild

26. Bezüglich der Höhe des Schutzschildes zieht der Vertreter Frankreichs die in seinem Dokument OCTI/RID/CE/41/4a) vorgeschlagene Streichung der Worte "entweder zwei Drittel des Tankdurchmessers oder" zurück.
27. Zu der ebenfalls im Dokument Frankreichs vorgenommenen Ergänzung, dass die Fangvorrichtung nicht mehr als 650 mm über der Pufferachse angebracht werden darf, äußert der Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" die Befürchtung, dass dieser Abstand zu gering ist und der Puffer an der Fangvorrichtung vorbeirutscht. Die Oberkante des Puffertellers des aufsteigenden Puffers befinde sich, ausgehend von einer Höhe des Puffertellers von 350 mm, bei vollständiger Überpufferung auf einer Höhe von 575 mm über der Pufferachse, so dass dann nur noch ein Abstand von 125 mm zwischen Oberkante des Puffertellers und der Fangvorrichtung verbleibe. Nach seiner Ansicht besteht bei einer höher angebrachten Fangvorrichtung keine Gefahr des Umknickens des Schutzschildes, da dieses nach hinten abgestützt werden müsse.
28. Der Vertreter Frankreichs gibt zu bedenken, dass eine zu hoch angebrachte Fangvorrichtung eventuell nicht eine Überpufferung verhindert und dass auch die Reaktion der ab 2005 neu vorgeschriebenen Energieverzehrelemente zu berücksichtigen ist. Wenn sich das Schutzschild verbiege, sei die Funktion der Fangvorrichtungen in Frage gestellt.
29. Der Vertreter der UIP erläutert, dass das Schutzschild von 6 mm Dicke praktisch eine Verstärkung des Tankbodens darstelle und eine Penetration des Tankbodens verhindern solle. Die Dicke von 6 mm reiche jedoch nicht aus, um ein Umbiegen des Schutzschildes zu verhindern. Er schlägt vor, im Antrag OCTI/RID/CE/41/4b) Deutschlands im zweiten Punkt des zweiten Spiegelstriches zu präzisieren, dass die Fangvorrichtung an der oberen Kante des in der Höhe reduzierten Schutzschildes anzubringen ist.
30. Der vom Vorsitzenden zur Abstimmung gestellte Antrag Deutschlands mit der vom Vertreter der UIP mündlich vorgetragenen Ergänzung wird mit 5 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen und 8 Enthaltungen angenommen.
31. Die vom Vertreter Frankreichs im informellen Dokument INF.3 vorgeschlagene Präzisierung der jeweiligen Breite des Schutzschildes wird angenommen (siehe Anlage 1).

#### Übergangsvorschriften

32. Die Übergangsvorschriften werden an die Darstellung im Dokument OCTI/RID/CE/41/6f) angepasst, wobei auch eine Nachrüstung mit den von Frankreich neu vorgeschlagenen Überpufferungsschutzeinrichtungen zugelassen wird. Da diese noch nicht definiert sind, wird der so geänderte Wortlaut vorläufig in eckige Klammern gesetzt (siehe Anlage 1).

## Maßnahmen für Tankcontainer

33. Im informellen Dokument INF.4 sieht die Vertreterin Belgiens die Notwendigkeit, dass sich der RID-Fachausschuss auch mit der Nachrüstung von Tankcontainern für sehr gefährliche Stoffe befasst.
34. Da es sich bei Tankcontainern um multimodale Beförderungsgeräte handelt, wird eine Diskussion darüber geführt, in welchem Gremium diese Frage am zweckmäßigsten geführt werden sollte:
- im RID-Fachausschuss, weil auch Container-Tragwagen von den Maßnahmen betroffen sein können und auch rein betriebliche Maßnahmen, wie das Verladen in der Mitte von Tragwagen oder das Vorsehen von Schutzwagen, zielführend sein können;
  - in der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung, da ein Schutz des Tankbodens zur Verhinderung von Schäden durch auffahrende Fahrzeuge auch für den Straßenverkehr erforderlich ist;
  - im UN-Expertenunterausschuss zur Behandlung der ortsbeweglichen Tanks.
35. Um die Diskussion nicht von vorn herein auf bestimmte Maßnahmen zu begrenzen, wird beschlossen, eine erste Behandlung des Themas in der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" unter einem besonderen Tagesordnungspunkt vorzunehmen.

## **Lang-/Mittelträger / selbsttragender Tank**

Dokument: A 81-03/507.2004 Absätze 37 bis 41

36. Der Vertreter der UIC weist darauf hin, dass der bei der letzten Tagung der Arbeitsgruppe vom Vertreter Österreichs vorgestellte Unfall vom 23. Dezember 2003 in Himberg Hinweise geliefert habe, dass möglicherweise bei Kesselwagen mit Mittelträgern außen liegende Befüll- und Entleerungseinrichtungen weniger geschützt seien. Um die Kosten eines Forschungsvorhabens zu sparen, sollten gezielt Unfälle mit Beteiligung von Kesselwagen gleicher Bauweise untersucht werden. Er beantragt, für den RID-Fachausschuss einen ständigen Tagesordnungspunkt "Unfallberichte" vorzusehen.
37. Der Vertreter Österreichs ergänzt, dass eine Untersuchung auch anhand von Simulationen durchgeführt werden könne. Da es sich dabei aber um ein Grenzgebiet zwischen dem Gefahrgut- und dem Wagenrecht handelt, empfiehlt er den zukünftigen Fachausschuss Technik in diese Arbeiten einzubinden.
38. Der RID-Fachausschuss bestätigt den Beschluss der Arbeitsgruppe, das Thema vorläufig ruhen zu lassen, bis neue Erkenntnisse vorliegen.

## **Telematik**

Dokument: A 81-03/507.2004 Absätze 53 bis 56

39. Der Vorsitzende weist darauf hin, dass auf dem Markt bereits verschiedene Lösungen angeboten werden. Problematisch sei jedoch, dass es aus kommerziellen Gründen keine auf Gefahrgut beschränkte Lösungen geben werde. Eine Übermittlung von gefahrgutspezifischen Daten könne daher nur in Zusammenhang mit anderen Anwendungen sichergestellt werden. Er schlägt vor, das Thema weiterzuerfolgen und die Anforderungen aus dem Blickwinkel des Gefahrgutbereichs zu definieren, um zusammen mit der ERA eine Lösung zu finden. Das Thema wird somit auf der Tagesordnung belassen, um jährlich über den Sachstand zu berichten.

40. Der Vertreter der Tschechischen Republik weist darauf hin, dass es bereits eine TSI (technische Spezifikation für die Interoperabilität) gebe, die das Thema Telematik behandelt. Als einzigen gefahrgutrelevanten Punkt enthalte diese aber nur die UN-Nummer. Das Sekretariat wird um Prüfung gebeten, ob diese TSI auf der Homepage der OTIF zur Verfügung gestellt werden kann.

### **Handbuch Kesselwagen**

Dokument: A 81-03/507.2004 Absatz 57

41. Der Vertreter der UIC weist darauf hin, dass er ohne Unterstützung nicht in der Lage sei, das Thema weiterzuverfolgen. Er wird gebeten, für die nächste Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" eine grobe Struktur des Handbuchs vorzustellen, in der konkrete Arbeitsaufträge vergeben werden.
42. Zu den Absätzen 42a und 42b (Checkliste), 43 bis 45 (Bremsluftkontrolle), 46 (Schutzabstand Tankboden – Pufferbohle), 51 bis 52 (Auswertung der Unterlagen der Association of American Railroads (AAR) und 58 bis 64 (Sonstiges) des Berichts A 81-03/507.2004 werden von den Delegierten des RID-Fachausschusses keine Kommentare abgegeben.

### **Sicherheit in Eisenbahntunneln**

43. Der Vorsitzende erinnert daran, dass diese Frage nach der 40. Tagung des RID-Fachausschusses (siehe Bericht A 81-03/501.2004 Absätze 126 bis 130) im Rahmen der fünften Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" erörtert worden sei (siehe Bericht A 81-03/507.2004 Absätze 47 bis 50). Die Arbeitsgruppe habe festgestellt, dass die den Gefahrgutbereich betreffenden Maßnahmen akzeptiert werden können.
44. Der stellvertretende Vorsitzende der multidisziplinären Arbeitsgruppe (Herr Bieger, Deutschland) informiert über den aktuellen Stand der Arbeiten im Rahmen der TSI zur Tunnelsicherheit, in die das Dokument TRANS/AC.9/9 der ECE/UNO eingeflossen sei. Er weist darauf hin, dass es sich bei den TSI um ein Gesetz und beim Dokument TRANS/AC.9/9 um eine Empfehlung handle. Im Rahmen der Arbeiten musste für jeden Punkt, der nicht aus dem Dokument der ECE/UNO übernommen wurde, eine Begründung erfolgen. In diesem Zusammenhang sei die Maßnahme "Entgleisungsdetektion" vollständig herausgenommen worden, da sie nicht tunnelspezifisch sei, sondern das gesamte Netz betreffe. Im Gegensatz dazu sei die Maßnahme, dass der Infrastrukturbetreiber zur späteren Information der Einsatzkräfte vor der Beförderung über gefährliche Güter informiert werden müsse, festgeschrieben worden. Abschließend erklärt er, dass der Entwurf am 30. November 2004 erneut diskutiert und im Februar 2005 zusammen mit den Einsatzkräften behandelt werde.
45. Der Vorsitzende stellt die Frage, ob in den Pflichten des Beförderers vorgesehen werden müsse, dass die Angaben aus dem Frachtbrief dem Infrastrukturbetreiber vorzulegen sind, um sicherzustellen, dass der Infrastrukturbetreiber zu jedem Zeitpunkt weiß, welche gefährlichen Güter sich in einem Zug befinden.
46. Ergänzend informiert Herr Bieger, dass ursprünglich die Frage gestellt worden sei, Tunnel für bestimmte Güter zu sperren oder zweiröhrige Tunnel zu bauen. In den TSI sei eine Sperrung von Tunneln bewusst nicht vorgeschrieben worden, da die Eisenbahn als sehr sicher gelte. Für die Beteiligten sei es deshalb wichtig, im Ereignisfall rechtzeitig über Informationen zu verfügen. Es gehe nicht darum, dass alle beförderten Gefahrgüter vorgemeldet werden, sondern dass schnellstmöglich Informationen im Ereignisfall abgefragt werden können (z.B. bei größeren Beförderungsunternehmen einheitliche Notfallnummer, unter der Informationen abgefragt werden können; bei kleineren Unternehmen Vorabmeldung per Fax). Nach den TSI müssen Beförderer und Infrastrukturbetreiber gemeinsam festlegen, wo Informationen über das Ladegut im Ereignisfall zur Verfügung stehen. Er schlägt vor, eine solche Formulierung in das RID aufzunehmen.



47. Der Vertreter Frankreichs erklärt, dass die Information über gefährliche Güter in zwei Fällen von Nutzen sei: Erstens bei Unfällen und zweitens, wenn für die Beförderung gefährlicher Güter bestimmte Verkehrsvorschriften gelten. Für den ersten Fall folge die Empfehlung im Bericht der ECE/UNO derselben Logik wie Unterabschnitt 1.4.1.2 RID. Für den zweiten Fall müsse in Frankreich der Beförderer dem Infrastrukturbetreiber anzeigen, ob es sich bei einem Zug um einen Ganzzug mit gefährlichen Gütern handelt. Schließlich unterstreicht er, dass die Zuverlässigkeit und die Schnelligkeit der Information bei einem Unfall ein Vorteil des Schienenverkehrs darstellen könne.
48. Aus der weiteren Diskussion ergibt sich:
- dass in verschiedenen Staaten bereits eine Verpflichtung des Beförderers zur Vorabinformation des Infrastrukturbetreibers besteht (Belgien, Niederlande, Schweiz);
  - dass die Einsatzkräfte in verschiedenen Staaten kein Interesse daran haben, vorab über alle beförderten Gefahrgüter informiert zu werden (Österreich);
  - dass unter anderem aus Gründen der Vertraulichkeit festgelegt werden muss, welche Daten übermittelt werden müssen (UN-Nummer, Anzahl der Versandstücke, Masse?).
49. Die Vertreterin Belgiens und der Vertreter der Schweiz erklären sich bereit, für die nächste Tagung des RID-Fachausschusses unter Berücksichtigung des Wortlauts in den TSI einen Textvorschlag zu unterbreiten.

#### **Zukünftige Arbeiten der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"**

50. Der Vorsitzende erklärt, dass die eigentliche Aufgabe der Arbeitsgruppe – **aufgrund bestimmter Unfälle Maßnahmen für eine Erhöhung der Sicherheit zu prüfen und vorzuschlagen** – nahezu abgeschlossen sei. Er schlägt jedoch vor, die Arbeitsgruppe beizubehalten, um die Arbeit des RID-Fachausschusses in technischer Sicht zu unterstützen. Diese ständige Arbeitsgruppe könnte dann in Abhängigkeit von den ihr erteilten Aufträgen tagen. Er werde mit dem Sekretariat besprechen, wie diese Arbeitsgruppe optimal organisiert werden könne, um für den nächsten RID-Fachausschuss eine neue Arbeitsweise vorzuschlagen.
51. Die Einrichtung einer solchen ständigen Arbeitsgruppe wird mit einer Enthaltung einstimmig unterstützt.
52. Die nächste Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" wird Ende April / Anfang Mai noch auf der Grundlage des bisherigen Mandates auf Einladung Deutschlands zusammentreten.
53. Auf Antrag des Vertreters Frankreichs werden auf die Tagesordnung dieser Tagung neben den bereits beschlossenen Punkten folgen Punkte aufgenommen:
- Reparatur von Kesselwagen (Dokument OCTI/RID/CE/41/6i)
  - Messmethoden für die Wirksamkeit von Sandwich-Covern (neuer Antrag Frankreichs)
  - Übergangsvorschriften für bestehende Kesselwagen (siehe Absatz 32).

Da das Thema Tropflecken von der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung an die Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" zurückgereicht wurde (siehe Absatz 61 des Berichts OCTI/RID/GT-III/2004-A), ist auch dieses Thema erneut auf die Tagesordnung zu setzen.

Bei der Behandlung des Schlussberichts der deutschen Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" hatte sich der RID-Fachausschuss die Behandlung bestimmter Themen vorbehalten (Telematik, Geschwindigkeitsabsenkung von Gefahrgutganzzügen, Umfahrung von Bal-

lungszentren und Bahnhöfen, Notfallmanagement und Gefahrgutatlas) (siehe Bericht A 81-03/502.2002 Absätze 51 bis 55 und 65). Die Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" erhält den Auftrag, zu diesen weitergehenden Vorschlägen eine Entscheidungsgrundlage zu erarbeiten, die bei der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses beraten werden soll.

#### **TOP 5: Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen"**

54. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe (Herr Hundhausen, Deutschland) erinnert daran, dass bei der ersten Tagung der Arbeitsgruppe (Bonn, 22. und 23. April 2004) die Schweiz, die Niederlande, das Vereinigte Königreich und Frankreich die in ihren Staaten zur Anwendung kommenden Risikoanalysen vorgestellt haben. Die Arbeitsgruppe hatte es als nützlich erachtet, über eine Unfall-Datenbank und über Transportdaten zu verfügen, um die Häufigkeit von Unfällen zu ermitteln. In die Untersuchungen der Arbeitsgruppe müssten Kriterien für Mindeststandards und die Aussageunsicherheit von Risikoanalysen einfließen (siehe auch Bericht A 81-03/504.2004).
55. Anschließend berichtet er in kurzer Form über die zweite Tagung der Arbeitsgruppe (Bonn, 21. und 22. Oktober 2004), dessen Bericht demnächst unter der Dokumentenbezeichnung A 81-03/510.2004 in die Homepage der OTIF eingestellt wird ([http://www.otif.org/html/d/rid\\_CExp\\_RID\\_gt\\_analyse\\_risque\\_rapport2004.php](http://www.otif.org/html/d/rid_CExp_RID_gt_analyse_risque_rapport2004.php)). Er hebt die folgenden hauptsächlichen Ergebnisse der Arbeitsgruppe hervor:
- Frankreich, die Niederlande und die Schweiz werden bis Ende Dezember 2004 eine Kurzfassung der in ihren Staaten zur Anwendung kommenden Risikoanalysen erarbeiten. Diese Dokumente werden dann in die Homepage der OTIF eingestellt ([http://www.otif.org/html/d/rid\\_CExp\\_RID\\_gt\\_analyse\\_risque\\_doc\\_inf2004.php](http://www.otif.org/html/d/rid_CExp_RID_gt_analyse_risque_doc_inf2004.php)).
  - Eine kleine Untergruppe wird **Mitte Januar** zusammentreffen, um die gemeinsamen Punkte dieser verschiedenen Methoden zu bestimmen und einen Minimalstandard zu erarbeiten (Leitfaden, Leitlinien).
  - Die dritte Tagung der Arbeitsgruppe, die das von dieser Untergruppe erarbeitete konsolidierte Dokument prüfen wird, ist für den 3. und 4. Mai 2005 vorgesehen. Sie wird entscheiden, ob ein Leitfaden ausreichend ist oder ob der Leitfaden durch ein Forschungsvorhaben ergänzt werden muss.
56. Bezüglich der Finanzierung informiert der Vorsitzende der Arbeitsgruppe den RID-Fachausschuss, dass die Europäische Kommission eine öffentliche Ausschreibung in Höhe von 3,5 Millionen € für ein Forschungsvorhaben eingeleitet habe, das in erster Linie auf die Sicherung (Security) ausgerichtet sei, aber auch einen Abschnitt für die Sicherheit und die Risikoanalysen umfassen könnte. Der Auftragnehmer müsse auch die Koordinierung des Forschungsvorhabens übernehmen.

Dokument: OCTI/RID/CE/41/5a) (Sekretariat)

57. Ein Vertreter des Sekretariats stellt dieses Dokument vor, das einerseits die entsprechenden Absätze des Berichts über die letzte Gemeinamen Tagung (Genf, 13. bis 17. September 2004) und andererseits die entsprechenden Absätze des Berichts über die letzte Tagung der WP.15 (Genf, 25. bis 28. Oktober 2004) wiedergibt. Er erinnert daran, dass sich die Gemeinsame Tagung in einer indikativen Abstimmung (12 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme) für die Einrichtung einer gemeinsamen informellen Arbeitsgruppe der verschiedenen Verkehrsträger ausgesprochen habe und das Ziel dieser Arbeitsgruppe in Absatz 74 des Berichts über die Gemeinsame Tagung aufgeführt sei.

58. Der Vorsitzende der WP.15 habe, ohne die Tür für die Einrichtung einer solchen Gruppe im Rahmen der Gemeinsamen Tagung zu verschließen, erklärt, dass die OTIF der ECE/UNO ein offizielles Ersuchen zuleiten sollte, in dem die Ziele, die voraussichtlichen Interessenspunkte dieser Arbeiten für das ADR, die Arbeitsmodalitäten, das Arbeitsprogramm und die erwarteten Ergebnisse erläutert werden (siehe Absatz 75 des Berichts über die WP.15).
59. Das Sekretariat vertritt die Ansicht, dass die Stellungnahme der WP.15 angesichts des von der WP.15 entgegengebrachten mangelnden Interesses bzw. der von verschiedenen Delegationen klar zum Ausdruck gebrachten Ablehnung eher den höflichen, aber diplomatischen Schlusspunkt unter die Nichtannahme setzt.
60. Der Vorsitzende fasst die Diskussion wie folgt zusammen:
- Alle Delegationen, die das Wort ergriffen haben, haben sich für die Fortsetzung der Arbeiten ausgesprochen, so dass die Arbeitsgruppe ihre nächste Sitzung abhalten kann. In einem ersten Schritt wird ein Leitfaden erstellt, der die wesentlichen Überlegungen zur Durchführung von Risikoanalysen enthält und auf bereits in verschiedenen Staaten durchgeführten Risikoanalysen basiert.
  - Die Sekretariatsarbeit der Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit (GRS) ist für das erste Halbjahr 2005 durch ein vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) finanziertes Forschungsvorhaben sichergestellt.
  - Die UIC hat ihre Mithilfe angeboten, die Statistiken über Unfälle im Eisenbahnverkehr zu vervollständigen.
  - Die folgenden Schritte (Szenarien, Bewertung) sind komplexer und können erst mit einer zusätzlichen Finanzierung in Angriff genommen werden. Die Arbeitsgruppe wird daher gebeten, weitere Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen und eine Kooperation mit der EU sicherzustellen (die UIC und Frankreich haben angekündigt, dass sie unter bestimmten Bedingungen eine finanzielle Beteiligung ins Auge fassen könnten). Die Arbeitsgruppe wird auch gebeten, der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses den Entwurf eines Leitfadens vorzulegen und zu berichten, welche weiteren Schritte angestrebt werden und wie diese Arbeiten finanziert werden können.
  - Das Sekretariat wird beauftragt, die Gemeinsamen Tagung und die WP.15 über den Arbeitsfortschritt und die geplanten weiteren Schritte zu informieren.

## **TOP 6: SONSTIGE ANTRÄGE**

### **Fehlerberichtigungen für die Ausgabe 2005**

Dokumente: Fehlerverzeichnis 2 (Entwurf)

Informelle Dokumente: INF.5 (Sekretariat)  
INF.6 (Sekretariat)

61. Ein Mitglied des Sekretariats stellt kurz das Fehlerverzeichnis 2 und das informelle Dokument INF.5 vor, die unter anderem auch die mit informellem Dokument INF.24 (und Add.) bei der letzten Gemeinsamen Tagung und die mit informellem Dokument INF.8 (und Add.) bei der letzten WP.15 vorgestellten Korrekturen zum ADR berücksichtigen. Die bei dieser Tagung behandelten zusätzlichen Änderungen werden noch in das Fehlerverzeichnis 2 aufgenommen, bevor es offiziell an alle Mitgliedstaaten versandt werde.
62. Das informelle Dokument INF.6 enthält Druckfehlerberichtigungen für die deutsche Ausgabe des RID 2005.

63. Auf die Bitte des Vertreters Österreichs wird in der Anlage 2 zu diesem Bericht eine Stellungnahme des Rechtsdienstes des Sekretariats der OTIF zur der Frage aufgenommen, zu welchem Zeitpunkt Fehlerberichtigungen des RID in Kraft treten.

Verpackungsanweisung P 620

Dokument: OCTI/RID/CE/41/6a) (Sekretariat)

64. **Der Antrag** wird ohne Diskussionen angenommen und **die Änderung** in das Fehlerverzeichnis 2 zur RID-Ausgabe 2005 aufgenommen (siehe Anlage 1).

Sondervorschrift W 6

Dokument: OCTI/RID/CE/41/6b) (Sekretariat)

65. **Der Antrag** wird angenommen und **die Änderung** in das Fehlerverzeichnis 2 zur RID-Ausgabe 2005 aufgenommen (siehe Anlage 1).

66. In Zusammenhang mit der vom Sekretariat verfassten Begründung kritisiert der Vertreter der Niederlande, dass bei Begründungen für Fehlerberichtigungen immer noch auf den Rechtszustand vor der Umstrukturierung Bezug genommen wird.

67. Der Vertreter der UIC regt an, mit Hilfe der von ihm erstellten systematischen Liste eine sicherheitstechnische Analyse aller ähnlichen Bestimmungen durchzuführen.

UIC-Merkblatt 471-3 V, Punkt 5

Dokumente: OCTI/RID/CE/41/6e) (UIC)  
OCTI/RID/CE/41/6e)/Add.1 (Sekretariat)

68. Der Vertreter der UIC stellt sein Dokument vor und betont, dass die Veröffentlichung des geänderten UIC-Merkblattes veranlasst werden könne, sobald der RID-Fachausschuss dem geänderten Wortlaut zugestimmt habe.

69. Der Vertreter Deutschlands regt an, unter Punkt 5.10 auch die ortsbeweglichen Tanks aufzunehmen. Da die ortsbeweglichen Tanks auch in der zu Grunde liegenden Vorschrift des Absatzes 5.4.1.2.2 c) nicht aufgeführt sind, wird der Vertreter Deutschlands gebeten, diese Frage der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung zu unterbreiten.

70. Der RID-Fachausschuss beschließt, über das Fehlerverzeichnis 2 mit dem im Dokument OCTI/RID/CE/41/6e)/Add.1 enthaltenen neuen Wortlaut auf dieses geänderte UIC-Merkblatt zu verweisen (siehe Anlage 1).

Übergangsvorschriften in 1.6.3.26 und 1.6.3.27

Dokument: OCTI/RID/CE/41/6f) (Sekretariat)

71. Die im Dokument dargestellte zweite Alternative wird für eine Aufnahme in das Fehlerverzeichnis 2 angenommen, und zwar mit der Ergänzung, dass in Unterabschnitt 1.6.3.27 b) neben den Kesselwagen auch die Batteriewagen zu erwähnen sind (siehe Anlage 1).

72. In Zusammenhang mit dieser Übergangsvorschrift wird nochmals hervorgehoben, dass die in Unterabschnitt 1.6.3.27 b) erfassten Kesselwagen und Batteriewagen nicht nachgerüstet werden müssen.

### Übergangsvorschrift in 1.6.3.18

Dokument: OCTI/RID/CE/41/6k) (Belgien)

73. Zur Begründung ihres Antrags präzisiert die Vertreterin Belgiens, dass bei Kontrollen in ihrem Land immer noch Kesselwagen auftauchen, die nicht mit den offiziellen Benennungen der zur Beförderung zugelassenen Stoffe gekennzeichnet seien. Der derzeitige Wortlaut der Übergangsvorschrift könnte dazu führen, dass Kesselwagen weder mit den Benennungen der Stoffe noch mit den geltenden Sondervorschriften TC, TE und TA gekennzeichnet seien.
74. Die Vertreter Österreichs und des betroffenen Wirtschaftszweiges (UIP) sehen kein Erfordernis für eine Klarstellung, da sich die beteiligte Wirtschaft über die Änderungen im Klaren ist.
75. Der RID-Fachausschuss ist mehrheitlich der Meinung, dass eine Klarstellung im Bericht, wonach Kesselwagen, für die die Übergangsvorschrift in Anspruch genommen wird, mit den offiziellen Benennungen der zur Beförderung zugelassenen Stoffe gekennzeichnet **bleiben** müssen, und ein offizieller Antrag für die Ausgabe 2007 ausreichend sind. Die Vertreterin Belgiens wird daher gebeten, der Gemeinsamen Tagung ein Dokument vorzulegen, das auch die Tankcontainer erfasst.

### **Interpretation des RID/ADR**

Dokument: OCTI/RID/CE/41/6l) (Sekretariat)

76. Dieses Dokument enthält Stellungnahmen der WP.15 zu bestimmten Interpretationsfragen, die auch das RID berühren. Der RID-Fachausschuss spricht sich wie folgt zu diesen Fragen aus, die den Vor- oder Nachlauf zu einer Luft- oder Seebeförderung betreffen.

#### *Kennzeichnung von Versandstücken*

77. Der RID-Fachausschuss teilt die Ansicht der WP.15 und präzisiert, dass es nicht verboten ist, zusätzliche Kennzeichnungen gemäß RID/ADR anzubringen, dass es sich dabei aber nicht um eine Verpflichtung handelt.

#### *Begrenzte Mengen*

78. Der Vorsitzende stellt fest, dass es sich in diesem Fall darum handelt, die Kennzeichnung (Raute) des RID/ADR durch die Kennzeichnungen des IMDG-Codes oder der Technischen Anweisungen der ICAO ("LIMITED QUANTITIES") zu ersetzen.
79. Der RID-Fachausschuss vertritt die Ansicht, dass diese Interpretationsfrage von der Gemeinsamen Tagung für alle Binnenverkehrsträger gemeinsam auf der Grundlage eines schriftlichen Antrags behandelt werden sollte. In der Diskussion werden insbesondere folgende Punkte erwähnt:
  - Wenn ein Stoff nach dem IMDG-Code oder den Technischen Anweisungen der ICAO in begrenzten Mengen befördert wird, darf er auch im Vor- oder Nachlauf auf der Straße oder Schiene nach den Vorschriften für begrenzte Mengen befördert werden.
  - Es ist nicht klar, ob die Freistellungen gemäß IMDG-Code und Technischen Anweisungen der ICAO Freistellungen gemäß Kapitel 3.4 RID/ADR sind und inwieweit die Versandstücke den Vorschriften des Kapitels 3.4 RID/ADR entsprechen müssen.
  - Wenn nach den Vorschriften des IMDG-Codes oder der Technischen Anweisungen der ICAO eine komplette Freistellung von Stoffen der Klassen 1 bis 8 möglich ist, die je-

doch nach dem RID/ADR als gefährlich eingestuft sind, gelten die Erleichterungen des Absatzes 1.1.4.2.1 nicht und die Vorschriften des RID/ADR sind zu beachten.

- Anhand des Beförderungspapiers ist nicht ersichtlich, ob es sich um begrenzte Mengen handelt.

#### *Freimengen und Erzeugnisse für den Endverbraucher (Consumer Commodities)*

80. Der Vertreter Österreichs stellt fest, dass das Konzept der Erzeugnisse für den Endverbraucher (Consumer Commodities) im RID/ADR unbekannt sei, da es sich dabei um ein rechtlich unbrauchbares Instrument handele.
81. Der RID-Fachausschuss ist der Ansicht, dass diese Frage weiteren Klärungsbedarf erfordert, der im Rahmen der Gemeinsamen Tagung besprochen werden sollte. Es handelt sich dabei um völlig unterschiedliche Systeme, die nicht durch den Absatz 1.1.4.2.1 abgedeckt sind.

#### *Wasser- und meerwassergefährdende Stoffe*

82. Der Vertreter Deutschlands ist der Ansicht, dass Unterschiede zwischen wassergefährdenden und meerwassergefährdenden Stoffen solange bestehen bleiben werden, bis die Kriterien des GHS (global harmonisiertes System für die Klassifizierung und Bezettelung von chemischen Produkten) für alle Verkehrsträger umgesetzt sind. Diese Kriterien werden 2007 mit einer Übergangsfrist bis 2008 in den IMDG-Code aufgenommen. Bis dahin müsste man mit dieser unbefriedigenden Situation leben.

#### *Schutz gegen Diebstahl*

83. Der Vertreter Deutschlands hatte der WP.15 eine Frage zu Unterabschnitt 1.10.3.3 unterbreitet. Es war nicht klar, ob das Fahrzeug allein geschützt oder ob sich der Schutz sowohl auf das Fahrzeug als auch auf die Ladung beziehen muss. Die WP.15 hatte erklärt, dass sowohl das Fahrzeug als auch die Ladung geschützt werden müssen. Eine entsprechende Korrektur wurde in den Entwurf eines Fehlerverzeichnisses zur ADR-Ausgabe 2005 aufgenommen, um die deutsche und die französische Fassung an die englische Fassung anzupassen.
84. Da der Fall des Diebstahls eines Zuges oder eines Wagens ausgeschlossen werden kann, besteht Einigkeit, dass ein Schutz der Ladung gegen Diebstahl gewährleistet sein muss.
85. Der Vorsitzende stellt fest, dass das Ziel darin bestehe, die Verwendung des Gutes für missbräuchliche Zwecke zu verhindern, so dass Diebstahl nicht nur als "Wegnahme" betrachtet werden sollte. Er vertritt die Ansicht, dass auch in Bezug auf die Ladung ein systematischer Schutz möglich ist (z.B. Abstellen nur in Bereichen, die einer Überwachung unterliegen, oder Verwendung von Verschlusssystemen, die nur mit größerem zeitlichen Aufwand zu lösen sind (z.B. Sichern der Stützen durch Verschrauben)).
86. Der Vertreter Österreichs ergänzt, dass die Frage der Maßnahmen zum Diebstahlschutz in den Verträgen, die z.B. zwischen dem Betreiber der Infrastruktur und dem Beförderer oder zwischen dem Beförderer und dem Wageneinsteller bestehen, angesprochen werden müsse.
87. Der Vertreter Frankreichs stellt die Frage, ob der nach Unterabschnitt 1.10.3.3 vorgeschriebene Diebstahlschutz ausreichend ist, wenn Wagen in Rangierbahnhöfen abgestellt sind, für die gemäß Unterabschnitt 1.10.1.3 eine ordnungsgemäße Sicherung und eine gute Beleuchtung gefordert wird. Dies wird vom Vorsitzenden bestätigt.
88. Der RID-Fachausschuss nimmt schließlich die Aufnahme dieser Korrektur (in Unterabschnitt 1.10.3.3 "oder" durch "und" ersetzen) in das Fehlerverzeichnis an (siehe Anlage 1).

## **Anträge für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2007**

### Abschnitt 1.10.4

Dokument: OCTI/RID/CE/41/6c) (Sekretariat)

89. Der Antrag des Sekretariats, in Unterabschnitt 1.10.4 eine Angleichung des Wortlauts an das ADR herbeizuführen, um eine Diskriminierung der Eisenbahnen zu vermeiden, wird mehrheitlich begrüßt. Da der Vertreter Polens jedoch bei der letzten Tagung der WP.15 angekündigt hatte, für die nächste Gemeinsame RID/ADR-Tagung einen Änderungsantrag vorzubereiten, um insbesondere das Problem der Mischladungen zu regeln, wird der angenommene Text vorläufig in eckige Klammern gesetzt.

### Fachbezogene Aufbauunterweisung für Triebfahrzeugführer

Dokument: OCTI/RID/CE/41/6d) (Schweiz)

90. Der RID-Fachausschuss sieht keine Notwendigkeit, eine Klarstellung mit Hilfe einer Bem. vorzunehmen, da das Kapitel 1.3 Ausbildungsvorschriften und keine anzuwendenden betrieblichen Verfahren enthält. Dennoch beschließt er, den ersten Spiegelstrich zu Absatz 1.3.2.2.2 a) am Anfang leicht anzupassen (siehe Anlage 1).

### Kapitel 1.9

Dokument: OCTI/RID/CE/41/6g) (UIC)

91. Das vom Vertreter der UIC vorgestellte Problem der Abgrenzung zwischen Beförderungseinschränkungen und besonderen Betriebsvorschriften in Kapitel 1.9 wird allgemein anerkannt. Da der Wortlaut des Abschnittes 1.9.5 jedoch aus der RID-Rahmenrichtlinie übernommen wurde und die Europäische Kommission eine gemeinsame RID/ADR/ADN-Rahmenrichtlinie angekündigt hat, wird beschlossen, den endgültigen Wortlaut und die neue Fundstelle im RID auf der Grundlage dieser neuen Rahmenrichtlinie festzulegen. Das Dokument wird deshalb bis zur nächsten Tagung vorläufig zurückgestellt.

### Beförderung tiefgekühlt verflüssigter Gase

Dokument: OCTI/RID/CE/41/6h) (UIC)

92. Der Vertreter der UIC erläutert anhand eines Falles aus der Praxis die Notwendigkeit der Vorschrift in Absatz 5.4.1.2.2 d) auch für ortsbewegliche Tanks.
93. Der Vertreter Österreichs verweist auf die Behandlung seines diesbezüglichen Dokuments OCTI/RID/CE/40/6e) bei der 40. Tagung des RID-Fachausschusses (siehe Bericht A 81-03/501.2004 Absätze 82 bis 84) und schlägt erneut vor, das Problem im Rahmen der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung zu behandeln.
94. Der Antrag der UIC, der vom Vertreter der Niederlande übernommen wird, wird zur Abstimmung gestellt und mit 11 Ja-Stimmen, 3 Nein-Stimmen und einer Enthaltung angenommen.

### Gegenseitige Anerkennung von Sachverständigen

Dokument: OCTI/RID/CE/41/6i) (Schweiz)

95. Eine Weiterbehandlung der von der Schweiz aufgezeigten Probleme wird vom RID-Fachausschuss als notwendig erachtet. Grundsätzlich wird die Aufstellung eines Katalogs gemeinsamer Kriterien begrüßt, wobei jedoch zuvor offene Formulierungen im Regelwerk er-

gänzt werden müssen. Allerdings ist jedoch zu beachten, dass unterschiedliche Auslegungen durch einen Katalog nicht beseitigt werden können.

96. Der Vorsitzende schlägt vor, dass für den nächsten Erfahrungsaustausch zur Sondervereinbarung RID 4/2002 Dokumente vorgelegt werden, die die im Dokument OCTI/RID/CE/41/6i) zitierten Beispiele belegen.
97. Zu der vom Vertreter der UIC angesprochenen Verkürzung der Prüfintervalle, die von der chemischen Industrie in Zusammenhang mit dem SQAS gefordert wird, sollte der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses ein Antrag vorgelegt werden, der eine technische Begründung und entsprechende Nachweise für diese Forderung enthält. Es wird jedoch betont, dass die Prüfung durch den Sachverständigen nur eine Momentaufnahme der Regelkonformität und eine Prognose bis zur nächsten Prüfung darstellt. Aus diesem Grund sind den unterschiedlichen Beteiligten im RID Pflichten zugewiesen, um sicherzustellen, dass während der Beförderung immer ein vorschriftenkonformer Zustand besteht. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob der in den Unterabschnitten 7.5.1.2 und 7.5.1.3 des ADR enthaltene Text auch für das RID übernommen werden könnte.
98. Gegen die von der Schweiz angeregte Meldung der Identität von Wagen, die die Prüfung nicht bestanden haben, an eine zentrale Stelle und die Weiterleitung dieser Daten an andere Sachverständige könnten Datenschutzprobleme sprechen, wobei allerdings auch der Verwaltungsaufwand nicht zu vernachlässigen ist.

#### Angabe einer verantwortlichen Person in der Dokumentation

Dokument: OCTI/RID/CE/41/6j) (UIC)

99. Bei der Vorstellung seines Dokumentes, mit dem die Nennung einer Kontaktperson bei der Beförderung aller Arten von gefährlichen Gütern vorgeschlagen wird, präzisiert der Vertreter der UIC, dass die Definition von Pflichten für die verantwortliche Person in Zusammenhang mit der Klasse 6.2 auf Ebene des UN-Expertenunterausschusses erfolgen sollte.
100. Der Vertreter Österreichs hält entgegen, dass eine Zuweisung von Pflichten für die verantwortliche Person nicht erforderlich sei, da es sich um eine Person handle, die in der Lage sei, Angaben über Stoffe der Klasse 6.2 und insbesondere über die Risiken dieser Stoffe zu liefern.
101. Der Antrag der UIC erhält im RID-Fachausschuss keine Unterstützung, da es sich dabei um ein Problem der Frachtverfolgung handelt und deshalb nicht gefahrgutspezifisch ist.

#### **TOP 7: INKRAFTTRETEN DES NEUEN COTIF**

Dokument: OCTI/RID/CE/41/7a) (Sekretariat)

102. Ein Mitglied des Sekretariats erläutert das Dokument, in dem die Schwierigkeiten dargestellt werden, die bei einem Inkrafttreten des neuen COTIF im Verkehr mit denjenigen Staaten entstehen werden, die keine Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder des Europäischen Wirtschaftsraums sind, das neue COTIF noch nicht ratifiziert haben und gegenüber dem Sekretariat nicht die Anwendung de facto erklärt haben.
103. Auf Nachfrage des Vertreters der UIC erklärt ein Mitglied des Sekretariats, dass die Europäische Kommission bereits erklärt habe, dass sie im Fachausschuss Technik **für die Anlagen F und G des neuen COTIF** das Stimmrecht für alle EU-Mitgliedstaaten ausüben werde, sofern das behandelte Thema unter die ausschließliche Zuständigkeit der Europäischen Union falle. Die EU-Mitgliedstaaten werden durch die ins Auge gefasste einheitliche Stimmabgabe im Fachausschuss Technik eine Mehrheit haben. Die neue Eisenbahn-Agentur werde tech-



nische Vorschriften für die Zulassung entwickeln, die nach Abstimmung innerhalb der Europäischen Kommission dem Fachausschuss Technik unterbreitet werden.

Dokument: OCTI/RID/CE/41/7b) (Sekretariat)

104. Der RID-Fachausschuss ermächtigt das Sekretariat, die in diesem Dokument dargestellten notwendigen Anpassungen des RID in Zusammenhang mit dem neuen COTIF nach dem Inkrafttreten des neuen Übereinkommens in Form eines Korrigendum bekannt zu geben. Die Mitgliedstaaten werden gebeten, dem Sekretariat gegebenenfalls weitere notwendige Anpassungen mitzuteilen.
105. Von der Ermächtigung des Sekretariats werden ausdrücklich die Änderungen zu Kapitel 7.7 (Handgepäck und Reisegepäck) ausgenommen. Die UIC wird gebeten, ein erstes Impulspapier für die Entwicklung diesbezüglicher Vorschriften vorzubereiten. Bis dahin wird nach dem Inkrafttreten des neuen COTIF der derzeitige Text durch den Vermerk "(bleibt offen)" ersetzt.

### **Anpassung der Anlage 2 zum SMGS an das RID 2001**

106. Der Vertreter Polens erklärt, dass die Arbeiten der OSShD an der Anlage 2 zum SMGS zur Angleichung an die Struktur des RID abgeschlossen seien. Wenn bis Ende Februar keine Einsprüche eingelegt werden, könne die neue Anlage 2 zum 1. Juli 2005 mit einem Jahr Übergangsfrist in Kraft treten. Im Januar 2005 werde darüber hinaus mit der Anpassung an die RID-Ausgabe 2005 begonnen.

### **BEENDIGUNG DER TAGUNG**

107. Die Tagesordnung des nächsten RID-Fachausschusses, die auf Einladung Spaniens in Madrid stattfinden wird, wird unter anderem folgende Punkte umfassen:
  - Harmonisierung mit der 14. Ausgabe der UN-Modellvorschriften
  - Annahme der von der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2004 und 2005 getroffenen Entscheidungen
  - Unfallberichte (als ständiger Tagesordnungspunkt; sobald die entsprechende Datenbank vorbereitet ist, wird das Sekretariat den Mitgliedstaaten mitteilen, in welcher Form die Unfalldaten übermittelt werden sollen)
  - Sachstand Telematik
  - OCTI/RID/CE/41/6g)
108. Der Vorsitzende verabschiedet Herrn Wieger J. Visser (UIC), der sich jahrzehntelang für die Sicherheit der Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene verdient gemacht habe. Insbesondere hebt er hervor, dass sich Herr Visser trotz seiner Ablösung als Vorsitzender der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung mit aller Kraft (**Richtigstellung von Herrn Visser: "mit angemessener Verzweiflung" ;-)**) eingesetzt habe, um die Umstrukturierung des RID/ADR erfolgreich zu Ende zu führen. Er dankt ihm für seine Bereitschaft, auch zukünftig für Informationen zur Verfügung zu stehen.
109. Der Vorsitzende erklärt die 41. Tagung des RID-Fachausschusses als beendet und dankt Herrn W. Küpper für seine ausgezeichnete Verdolmetschung und dem Sekretariat für die Vorbereitung der umfassenden Dokumentation.
110. Er dankt schließlich dem Vertreter Deutschlands und dem Dampflokwerk Meiningen für die ausgezeichnete Organisation der Tagung.

## Angenommene Texte

### Ergänzungen zum Fehlerverzeichnis 2

**1.4.2.2.1** **Der erste Satz der** Fußnote 5) erhält folgenden Wortlaut:

"<sup>5)</sup> Fassung des ab 1. Januar 2005 geltenden UIC-Merkblattes."

*[Referenzdokument: OCTI/RID/CE/41/6e) und Add.1]*

**1.6.3.26** erhält folgenden Wortlaut:

"(bleibt offen)".

*[Referenzdokument: OCTI/RID/CE/41/6f)]*

**1.6.3.27 a)** erhält folgenden Wortlaut:

"Kesselwagen und Batteriewagen

- für Gase der Klasse 2 mit Klassifizierungs-codes, die den/die Buchstaben T, TF, TC, TO, TFC oder TOC enthalten, sowie
- für Stoffe der Klassen 3 bis 8, denen in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 12 die Tank-codierung L15CH, L15DH oder L21DH zugeordnet ist,

die vor dem 1. Januar 2005 gebaut wurden, jedoch nicht den Anforderungen der ab 1. Januar 2005 geltenden Vorschriften des Abschnittes 6.8.4 Sondervorschrift TE 22 entsprechen, dürfen weiter verwendet werden. Sie müssen jedoch bis spätestens 1. Januar 2011 mit den in der Sondervorschrift TE 22 definierten Einrichtungen nachgerüstet werden, wobei die minimale Energieaufnahme jedoch nur 500 kJ je Wagene-nde betragen muss."

*[Referenzdokument: OCTI/RID/CE/41/6f)]*

**1.6.3.27 b)** erhält folgenden Wortlaut:

"Kesselwagen und Batteriewagen

- für Gase der Klasse 2 mit Klassifizierungs-codes, die nur den Buchstaben F ent-halten, sowie
- für Stoffe der Klassen 3 bis 8, denen in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 12 die Tank-codierung L10BH, L10CH oder L10DH zugeordnet ist,

die vor dem 1. Januar 2007 gebaut wurden, jedoch nicht den Anforderungen der ab 1. Januar 2007 geltenden Vorschriften des Abschnittes 6.8.4 Sondervorschrift TE 22 entsprechen, dürfen weiter verwendet werden.\*)

\*) [Fußnote bleibt unverändert]"

*[Referenzdokument: OCTI/RID/CE/41/6f)]*

**1.10.3.3** "oder deren Ladung" ändern in:

"und deren Ladung".

[Referenzdokument: OCTI/RID/CE/41/6l)]

## Kapitel 3.2 Tabelle A

UN-Nummer	Spalte	Änderung
UN 1442, UN 2427, VG II und III, <b>UN 3211, VG II und III,</b> UN 3213, VG II	16	streichen: "W6". [Referenzdokument: OCTI/RID/CE/41/6b)]

**4.1.4.1**

**P 620**

Zusätzliche Vorschrift 4 streichen.

[Referenzdokument: OCTI/RID/CE/41/6a)

**7.2.4**

Die Sondervorschrift W 6 erhält folgenden Wortlaut:

"(bleibt offen)".

[Referenzdokument: OCTI/RID/CE/41/6b)

### Änderungen für ein mit der Inkraftsetzung des COTIF 1999 zu veröffentlichendes Fehlerverzeichnis

siehe Dokument OCTI/RID/CE/41/7b) mit folgender Änderung:

**7.7**

erhält folgenden Wortlaut:

"(bleibt offen)".

### Änderungen für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2007

**1.3.2.2.2 a)** Der erste Spiegelstrich erhält am Anfang folgenden Wortlaut:

"– Zugangsmöglichkeiten zu notwendigen Informationen ...".

[Referenzdokument: OCTI/RID/CE/41/6d)]

Eine Übergangsvorschrift mit folgendem Wortlaut aufnehmen:

**[1.6.3.x**

Kesselwagen und Batteriewagen

- für Gase der Klasse 2 mit Klassifizierungscode, die den/die Buchstaben T, TF, TC, TO, TFC oder TOC enthalten, sowie
- für Stoffe der Klassen 3 bis 8, denen in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 12 die Tankcodierung L15CH, L15DH oder L21DH zugeordnet ist,

die vor dem 1. Januar 2007 gebaut wurden, jedoch nicht den Anforderungen der ab 1. Januar 2007 geltenden Vorschriften des Abschnitts 6.8.4 b) Sondervorschrift TE

xx entsprechen, dürfen weiter verwendet werden.

Kesselwagen und Batteriewagen zur Beförderung der Gase UN 1017 Chlor, UN 1749 Chlortrifluorid, UN 2189 Dichlorsilan, UN 2901 Bromchlorid und UN 3057 Trifluoracetylchlorid, bei welchen die Wanddicke der Böden nicht der Sondervorschrift TE xx b) entspricht, müssen jedoch bis spätestens 1. Januar 2015 mit Einrichtungen nach Sondervorschrift TE xx a), c) oder d) nachgerüstet werden." ]

[Referenzdokument: OCTI/RID/CE/41/4a)]

[1.10.4 erhält folgenden Wortlaut:

"Die Vorschriften der Abschnitte 1.10.1, 1.10.2 und 1.10.3 gelten nicht, wenn die in einem Wagen oder Großcontainer in Versandstücken beförderten Mengen die in Absatz 1.1.3.6.3 aufgeführten Mengen nicht überschreiten. Darüber hinaus gelten die Vorschriften der Abschnitte 1.10.1, 1.10.2 und 1.10.3 nicht, wenn die in einem Wagen oder Container in Tanks oder in loser Schüttung beförderten Mengen die in Absatz 1.1.3.6.3 aufgeführten Mengen nicht überschreiten." ]

[Referenzdokument: OCTI/RID/CE/41/6c)]

## Kapitel 3.2

### Tabelle A

In Spalte 13 in folgenden Fällen "TE xx" eintragen:

- Tanks für Gase der Klasse 2 mit Klassifizierungscode, die den/die Buchstaben T, TF, TC, TO, TFC oder TOC enthalten,
- Tanks für Stoffe der Klassen 3 bis 8 mit der Tankcodierung L15CH, L15DH oder L21DH.

[Referenzdokument: OCTI/RID/CE/41/4a)]

5.4.1.2.2 d) Nach "Kesselwagen" einzufügen:

", ortsbewegliche Tanks".

[Referenzdokument: OCTI/RID/CE/41/6h)]

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

"TE xx Tankkörper von Kesselwagen müssen zur Verhinderung von Überpufferungen und Entgleisungen oder notfalls zur Begrenzung der Schäden bei Überpufferungen zusätzlich durch mindestens eine der nachfolgenden Maßnahmen geschützt sein.

**Maßnahmen zur Verhinderung von Überpufferungen**

a) **Überpufferungsschutzeinrichtung**

(bleibt offen)

**Maßnahmen zur Begrenzung der Schäden durch Überpufferungen**

b) Erhöhung der Wanddicke der Tankböden oder Verwendung anderer Werkstoffe mit einem höheren Arbeitsaufnahmevermögen.

Die Wanddicke der Tankböden muss in diesem Fall mindestens 12 mm betragen.

Bei Tanks zur Beförderung der Gase UN 1017 Chlor, UN 1749 Chlortrifluorid, UN 2189 Dichlorsilan, UN 2901 Bromchlorid und UN 3057 Trifluoracetylchlorid muss die Wanddicke der Böden in diesem Fall jedoch mindestens 18 mm betragen.

c) Sandwich-Cover an den Tankböden

Wenn der Schutz aus einem Isolierungsaufbau (Sandwich-Cover) besteht, muss dieser den gesamten Bereich der Tankböden abdecken und ein spezifisches Arbeitsaufnahmevermögen von mindestens 22 kJ (entsprechend 6 mm Wanddicke) aufweisen, das entsprechend der in der Anlage B zur Norm EN 13094 «Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Metalltanks mit einem Betriebsdruck von höchstens 0,5 bar – Auslegung und Bau» beschriebenen Methode bewertet wird. Wenn eine Korrosionsgefahr nicht durch bauliche Maßnahmen ausgeschlossen werden kann, müssen Möglichkeiten zu einer Beurteilung der äußeren Wand der Tankböden, z.B. durch ein abnehmbares Cover, gegeben sein.

d) Schutzschild an jedem Wagenende

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

- das Schutzschild muss die jeweilige Tankbreite in der jeweiligen Höhe abdecken. Die Breite des Schutzschildes muss darüber hinaus auf der gesamten Höhe des Schildes mindestens gleich groß sein wie der durch die Außenkanten der Pufferteller begrenzte Abstand;
- das Schutzschild muss in der Höhe, gemessen ab Oberkante Pufferbohle,
  - entweder zwei Drittel des Tankdurchmessers abdecken
  - oder mindestens 900 mm abdecken und zusätzlich an der oberen Kante mit einer Fangvorrichtung für aufsteigende Puffer ausgerüstet sein;
- das Schutzschild muss eine Wanddicke von mindestens 6 mm haben;
- das Schutzschild und seine Befestigungspunkte müssen so beschaffen sein, dass die Möglichkeit einer Penetration der Tankböden durch das Schutzschild selbst minimiert wird.

Die in den Absätzen b), c) und d) angegebenen Wanddicken beziehen sich auf Bezugsstahl. Bei Verwendung anderer Werkstoffe muss außer bei der Verwendung von Baustahl die gleichwertige Dicke nach der Formel in Absatz 6.8.2.1.18 ermittelt werden. Dabei sind für R<sub>m</sub> und A Minimalwerte nach Werkstoffnormen zu verwenden."

[Referenzdokumente: OCTI/RID/CE/41/4a) und 4b), INF.3]

## Stellungnahme des Rechtsdienstes des Sekretariats der OTIF zum Inkrafttreten von Fehlerverzeichnissen des Sekretariates zu den Notifizierungstexten

1. Das RID gemäß COTIF 1980 und der Anhang C gemäß dem Protokoll von Vilnius bilden einen integrierenden Bestandteil des Übereinkommens. Sowohl das COTIF 1980 als auch das COTIF in der Fassung des Protokolls von Vilnius 1999 sehen ein vereinfachtes Verfahren zur Änderung der Bestimmungen des RID vor. Dieses Verfahren weicht von den üblichen völkerrechtlichen Verfahren zur Schaffung von Rechten und Pflichten für die Vertragsstaaten wesentlich ab: Die vom RID-Fachausschuss beschlossenen Änderungen des Übereinkommens treten nämlich für **alle** Mitgliedstaaten in Kraft, sofern nicht innerhalb der vorgesehenen Frist ein Drittel der Mitgliedstaaten (COTIF 1980) bzw. ein Viertel der Mitgliedstaaten (COTIF 1999) Widerspruch erhoben haben. Dies bedeutet, dass die vom RID-Fachausschuss beschlossenen Änderungen einen Mitgliedstaat selbst dann völkerrechtlich verpflichten, wenn dieser Mitgliedstaat bei der Beschlussfassung des Fachausschusses dagegen gestimmt und gegen einen dennoch zustande gekommenen Beschluss fristgerecht Einspruch erhoben hat. Derartige Bestimmungen in einem völkerrechtlichen Vertrag sind als Ausnahmen stets restriktiv zu interpretieren.
2. Das COTIF 1980 und das COTIF in der Fassung des Protokolls von Vilnius 1999 sehen vor, dass das Zentralamt (COTIF 1980) beziehungsweise der Generalsekretär (COTIF 1999) die vom RID-Fachausschuss beschlossenen Änderungen den Mitgliedstaaten mitteilt. Diese Mitteilung ist Voraussetzung für das Inkrafttreten der Beschlüsse. Weder das COTIF 1980 noch das COTIF 1999 enthalten Vorschriften betreffend allfällige Fehlerkorrekturen durch das Zentralamt beziehungsweise den Generalsekretär. Dennoch entspricht es der Erfahrung, dass es bei längeren Texten unvermeidbar ist, dass es sowohl bei der Beschlussfassung als auch bei der Mitteilung an die Mitgliedstaaten zu Fehlern unterschiedlicher Art kommt.
3. Im Wesentlichen sind folgende Arten von Fehlern zu unterscheiden:
  - a) Offenkundige Irrtümer betreffend Schreibweise, Druck, Orthographie, Interpunktion, Nummerierung usw.;
  - b) Nichtübereinstimmung des notifizierten Textes mit der Niederschrift der Beschlüsse des Ausschusses oder allenfalls anderen Unterlagen über den Inhalt der Beschlüsse;
  - c) Unterschiede zwischen verschiedenen Fassungen authentischer Texte.
4. Das Zentralamt bzw. der Generalsekretär ergreift entweder von sich aus oder über Antrag eines Mitgliedstaates die Initiative, Fehlerverzeichnisse zu den notifizierten Texten herauszugeben. Dabei hat das Zentralamt bzw. der Generalsekretär genau zu prüfen, ob ein Fehler in die oben genannten Kategorien fällt oder nicht und ob ein Fehler den materiellen Gehalt eines Beschlusses ändert oder nicht. Nur wenn der Fehler den materiellen Gehalt nicht ändert, kommt eine Berichtigung ohne neues Normsetzungsverfahren in Betracht. Gemäß Artikel 79 § 2 des Wiener Übereinkommens über das Recht der Verträge, das diesbezüglich Völkergewohnheitsrecht wiedergibt, tritt im Fall einer Berichtigung der berichtigte Text **ab initio**, d.h. mit dem Datum der ursprünglichen Annahme des Textes, in Kraft.
5. Der Generalsekretär der Vereinten Nationen als Depositär völkerrechtlicher Verträge wendet ausnahmsweise ein vereinfachtes Berichtigungsverfahren an, z.B. im Fall der Anlagen zum Übereinkommen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge eingebaut oder dafür verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden, vom 20. März 1958 ("Genfer Homologierungsübereinkommen"). Diese Anlagen sind wie die technische Anlage zum RID sehr technischer Art, mit vielen Zahlen und Formeln, ähnlich wie dies bei der technischen Anlage zum RID der Fall ist. Es kommt daher immer wieder vor, dass Berichtigungen erforderlich sind. Dazu kommt der Umstand, dass wie beim RID kein eigentlich beglaubigter Text existiert und die Texte zunächst in einer Arbeitsgruppe angenommen werden. Das vereinfachte Verfahren ent-






spricht in etwa dem vom Generalsekretär der Vereinten Nationen als Depositär bei beglaubigten Kopien angewandtem Verfahren. Es ist allerdings hervorzuheben, dass dieses vereinfachte Verfahren nur im Fall von Berichtigungen der Anlagen zum genannten Übereinkommen angewandt wird und dass die Berichtigungen **keine Änderung** darstellen dürfen (siehe Ziffer 60 der Zusammenfassung der Praxis des Generalsekretärs der VN als Depositär multilateraler Übereinkommen, ST/LEG/7/Rev.1, New York, 1999).

6. Ändert ein Fehler den materiellen Gehalt eines Beschlusses nicht, spielt die Frage des Inkrafttretens von Fehlerverzeichnissen zu notifizierten Texten des RID bei der Anwendung keine Rolle, da eine materielle Änderung und damit Rechtsfolgen gar nicht eintreten. Anders hingegen ist die Lage in den Fällen, in denen der Fachausschuss dem Zentralamt bzw. dem Generalsekretär die Ermächtigung erteilt hat, über rein formelle Fehler hinaus Berichtigungen, z.B. aus systematischen Gründen (Einordnung der Stoffe) oder sonstigen Gründen vorzunehmen, wie dies bei der Korrektur der Tabelle A der technischen Anlage zum RID teilweise der Fall ist (siehe Schlussbericht über die 37. Tagung des Fachausschusses RID, Nürnberg, 26. bis 30. Juni 2000, A 81 – 03/507.2000).
7. Da weder das COTIF 1980 noch das COTIF in der Fassung 1999 Vorschriften betreffend Korrekturen allfälliger Fehler durch das Zentralamt beziehungsweise den Generalsekretär enthalten und überdies – wie oben bereits gesagt wurde – Bestimmungen über eine Rechtssetzung durch Mehrheitsbeschluss in einem völkerrechtlichen Vertrag als Ausnahmen stets restriktiv zu interpretieren sind, stellt sich die Frage, wieweit die Delegation des Rechtes, materielle Fehler zu korrigieren, überhaupt rechtlich zulässig ist. Allenfalls könnte auf Grund des völkerrechtlichen Prinzips des Estoppel argumentiert werden, dass alle Mitgliedstaaten diese Vorgangsweise hingenommen haben und sie daher dagegen keine Einwände mehr erheben können.
8. Für die genannten Fälle materieller Berichtigungen, d.h. Änderungen, kennt das Völkerrecht normalerweise kein vereinfachtes Verfahren einer Korrektur durch den Depositär oder das Sekretariat einer internationalen Regierungsorganisation. Sofern eine solche im Rahmen des RID dennoch vorgesehen wurde, ist für das Inkrafttreten derartiger "Berichtigungen" nach Auffassung des Rechtsdienstes der Grundsatz des Inkrafttretens **ab initio nicht anzuwenden**. Einerseits gilt der allgemeine Rechtsgrundsatz, dass Rechtsvorschriften nicht ohne eine ausreichende Rechtsgrundlage Rückwirkung entfalten können. Andererseits sind auch die jeweils geltenden landesrechtlichen Bestimmungen über die innerstaatliche Kundmachung als Voraussetzung für die Geltung und das Inkrafttreten von Rechtsvorschriften zu beachten, die es in der Regel verbieten werden, dass derartige "Berichtigungen" ab initio, also rückwirkend gelten können.
9. Die jeweils geltenden landesrechtlichen Bestimmungen über die Kundmachung sehen in der Regel keine Legisvakanz zwischen Kundmachung und Inkrafttreten, also der Anwendbarkeit von Rechtsvorschriften vor. Die Frage der Legisvakanz ist üblicherweise dem materiellen Gesetzgeber selbst vorbehalten. Aus dem Fehlen von Bestimmungen über die Legisvakanz könnten sich in einem allfälligem Streitfall Rechtsprobleme hinsichtlich des Zeitpunktes der Geltung der Rechtsvorschriften für die Verpflichteten ergeben, die von Gerichten oder Verwaltungsbehörden zu entscheiden wären, aber weder durch das RID noch durch das Mandat des RID-Fachausschusses geregelt wären. Die Rechtsfolgen ergeben sich in diesem Fall ebenfalls aus dem jeweiligen Landesrecht, da das RID Sanktionen im Allgemeinen diesem überlässt.







**Liste des participants  
Verzeichnis der Teilnehmer  
List of participants**

**Gouvernements / Regierungen / Governments**

**Allemagne/Deutschland/Germany**

M./Hr./Mr.	Helmut Rein	Referatsleiter Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Referat A 33 – Beförderung gefährlicher Güter Postfach 20 01 00 Robert-Schuman-Platz 1 DE – 53175 Bonn
		 +49 228 300 26 40 Fax +49 228 300 807 26 40 E-mail <a href="mailto:helmut.rein@bmvbw.bund.de">helmut.rein@bmvbw.bund.de</a>
M./Hr./Mr.	Alfons Hoffmann	Sachbearbeiter Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Referat A 33 – Beförderung gefährlicher Güter Postfach 20 01 00 Robert-Schuman-Platz 1 DE – 53175 Bonn
		 +49 228 300 26 45 Fax +49 228 300 807 26 45 E-mail <a href="mailto:alfons.hoffmann@bmvbw.bund.de">alfons.hoffmann@bmvbw.bund.de</a>
M./Hr./Mr.	Stefan Dernbach	Referatsleiter Gefahrgut Eisenbahn-Bundesamt Vorgebirgsstraße 49 DE – 53119 Bonn
		 +49 228 9826 330 Fax +49 228 9826 9330 E-mail <a href="mailto:DernbachS@eba.bund.de">DernbachS@eba.bund.de</a>
M./Hr./Mr.	Franz Braun	Referent für den Bereich gefährlicher Güter (Tanktechnik) Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Vorgebirgsstraße 49 DE – 53119 Bonn
		 +49 228 9826 352 Fax +49 228 9826 9352 E-mail <a href="mailto:BraunF@eba.bund.de">BraunF@eba.bund.de</a>
M./Hr./Mr.	Andreas Schirmer	Referent für Fahrzeugtechnik Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Zulassung, Abnahme und Aufsicht Kesselwagen Vorgebirgsstraße 49 DE - 53119 Bonn
		 +49 228 9826 357 Fax +49 228 9826 9357 E-mail <a href="mailto:SchirmerA@eba.bund.de">SchirmerA@eba.bund.de</a>




Mme/Fr./Ms	Petra Chemnitz	<p>Gefahrgut-Sachbearbeiterin          Thüringer Ministerium für Bau und Verkehr (TMBV)  <b>Werner-Seelenbinder-Straße 8</b></p> <p>Postfach 101352          DE – 99013 Erfurt</p> <p> +49 361 379 1432          Fax +49 361 3791 <b>1499</b>          E-mail pchemnitz@tmbv.thueringen.de</p>
M./Hr./Mr.	Armin Ulrich	<p>Dipl.-Ing.          Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung          Fachgruppe III.2          Unter den Eichen 44-46          DE – 12203 Berlin</p> <p> +49 30 8104 1326          Fax +49 30 8104 1327          E-mail armin.ulrich@bam.de</p>
M./Hr./Mr.	Ingo Döring	<p>Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung          Laboratorium II.21          Unter den Eichen 87          DE – 12205 Berlin</p> <p> +49 30 8104 3407          Fax +49 30 8104 1227          E-mail ingo.doering@bam.de</p>
M./Hr./Mr.	Hermann-Josef Kellerhaus	<p>Geschäftsführer          Infracerv Logistics GmbH          Industriepark Höchst          Gebäude G 515          DE – 65926 Frankfurt/Main</p> <p> +49 69 305 14019          Fax +49 69 305 17372          E-mail hermann-josef.kellerhaus@infracerv.com</p>
M./Hr./Mr.	Gerd Hundhausen	<p>Wissenschaftlicher Angestellter          Bundesanstalt für Straßenwesen          Brüderstraße 53          DE – 51427 Bergisch Gladbach</p> <p> +49 2204 43411          Fax +49 2204 43695          E-mail hundhausen@bast.de</p>
<b>M./Hr./Mr.</b>	<b>Klaus-Jürgen Bieger</b>	<p><b>Leiter Notfallmanagement, Brandschutz und Brand-</b>  <b>schutzbeauftragter der Deutschen Bahn AG</b>  <b>Deutsche Bahn AG</b>  <b>Notfallmanagement</b>  <b>Brandschutz (T.TUN)</b>  <b>Taunusstraße 45-47</b>  <b>DE - 60329 Frankfurt/Main</b></p> <p> <b>+49 69 265-27740</b>  <b>Fax +49 69 265-27706</b>  <b>E-mail: klaus-juergen.bieger@bahn.de</b></p>

## **Autriche/Österreich/Austria**


M./Hr./Mr. Gustav Kafka

Abteilungsleiter Beförderung gefährlicher Güter  
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
Abteilung II/ST 8  
Stubenring 1  
AT – 1010 Wien

 +43 1 711 00 51 52  
Fax +43 1 711 00 15 72 3  
E-mail gustav.kafka@bmvit.gv.at

M./Hr./Mr. Gerhard Mayer


Gefahrgutbeauftragter ÖBB-RCA  
Österreichische Bundesbahn (ÖBB)  
Güterverkehr  
Gauer mann gasse 2-4  
AT – 1010 Wien

 +43 1 93 000 33 862  
Fax +43 1 93 000 933 862  
E-mail gerhard.mayer@gv.oebb.at

## **Belgique/Belgien/Belgium**


Mme/Fr./Ms Caroline Bailleux

Ingénieur  
Service Public Fédéral Mobilité et Transport  
Direction du Transport Terrestre  
Service Technique d'Appui Ferroviaire  
Cantersteen 12  
BE – 1000 Bruxelles

 +32 2 525 49 08  
Fax +32 2 525 49 76  
E-mail caroline.bailleux@staf-tsds.be


M./Hr./Mr. Michel Lambermont

Ingénieur Industriel Principal Adjoint  
Service Public Fédéral Mobilité et Transport  
Direction du Transport Terrestre  
Service Technique d'Appui Ferroviaire  
Service Technique d'Appui Ferroviaire  
Cantersteen 12  
BE – 1000 Bruxelles

 +32 2 525 39 94  
Fax +32 2 525 48 76  
E-mail michel.lambermont@staf-tsds.be

Mme/Fr./Ms Sylvie Deroo


Ingénieur Industriel – Conseiller à la Sécurité  
SNCB  
Sécurité d'exploitation – Coordination RID  
Rue de France 85  
BE – 1060 Bruxelles

 +32 (2) 525 40 63  
Fax +32 (2) 525 30 10  
E-mail sylvie.deroo@b-rail.be

## Espagne/Spainien/Spain

Mme/Fr./Ms Maria del Carmen Sanz Nieva


Jefa de Sección  
Ministerio de Fomento  
Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías  
Peligrosas  
Paseo de la Castellana, 67  
ES – 28071 Madrid

 +34 91 597 50 69  
Fax +34 91 597 50 27  
E-mail mcsanz@mfom.es

## Finlande/Finnland/Finland


Mme/Fr./Ms Liisa Virtanen

Senior Engineer  
Ministry of Transport and Communications  
Box 31  
FI - 00023 Government

 +358 9 160 28 564  
Fax +358 9 160 28 597  
E-mail liisa.virtanen@mintc.fi

M./Hr./Mr. Pentti Haapala


Senior Inspector  
Ratahallintokeskus  
PO Box 185  
FI – 00101 Helsinki

 +358 9 5840 51 51  
Fax +358 9 5840 51 08  
E-mail pentti.haapala@rhk.fi

## France/Frankreich/France

M./Hr./Mr. Romain Cailleton


Adjoint au Chef de la Mission TMD  
Ingénieur en Chef des Mines  
Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du  
Tourisme et de la Mer  
Direction des transports terrestres  
Arche de la Défense – Paroi Sud  
FR – 92055 Paris La Défense Cedex

 +33 1 40 81 14 96  
Fax +33 1 40 81 10 65  
E-mail md.dtt@equipement.gouv.fr

## Hongrie/Ungarn/Hungary

Mme/Fr./Ms Maria Vajdané Imre


Hauptreferentin, Gefahrgutbeauftragte MAV-Cargo  
MAV AG – Generaldirektion  
Hauptabteilung Güterverkehr  
Abt. D (Beförderungsregelung)  
Andrássy út 73-75  
HU – 1062 Budapest

 +36 1 342 33 07  
Fax +36 1 342 84 28  
E-mail vajdaneim@mav.hu

**Pays-Bas/Niederlande/Netherlands**

M./Hr./Mr. Klaas Tiemersma


Policy Advisor  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
P.O. Box 20901  
NL – 2500 EX The Hague

 +31 70 351 1581  
Fax +31 70 351 1479  
E-mail [klaas.tiemersma@minvenw.nl](mailto:klaas.tiemersma@minvenw.nl)

**Pologne/ Polen/Poland**


M./Hr./Mr. Jan Szkodzinski

Spécialiste principal  
PKP Cargo S.A.  
ul. Okopowa 5  
PL – 20-022 Lublin

 +48 81 531 55 01  
Fax +48 81 531 12 45  
E-mail [j.szkodzinski@pkp.com.pl](mailto:j.szkodzinski@pkp.com.pl)


M./Hr./Mr. Krzysztof Irminski

Hauptspezialist  
PKP Cargo SA  
Grdjecke 17  
PL – 02-021 Warszawa

 +48 22 544 45 98  
Fax +48 22 544 27 26  
E-mail [k.irminski@pkp-cargo.pl](mailto:k.irminski@pkp-cargo.pl)

M./Hr./Mr. Henryk Ognik


Main Specialist  
Transportation Technical Supervision  
Transportowy Dozór Techniczny (TDT)  
ul. Chalubinskiego 4  
PL – 00 928 Warsaw

 +48 22 630 14 35  
Fax +48 22 630 14 31  
E-mail [henryk.ognik@tdt.pl](mailto:henryk.ognik@tdt.pl)

**Roumanie/Rumänien/Romania**

Mme/Fr./Ms Cornelia Parnia


Expert  
Ministère des Transports, Constructions et Tourisme  
38, Bv. Dinicu Golescu  
RO – 77113 Bucarest Secteur1

 +40 21 224 88 04  
Fax +40 21 222 25 17  
E-mail [news17@mt.ro](mailto:news17@mt.ro)

**Royaume-Uni/ Vereinigtes Königreich/ United Kingdom**


M./Hr./Mr. Andrea Pearson

Policy Adviser on Dangerous Goods  
Department for Transport  
Dangerous Goods Branch (DGB)  
Zone 2/34  
Great Minster House  
76 Marsham Street  
GB – London SW1P 4DR

 +44 207 944 27 63  
Fax +44 207 944 20 39  
E-mail andrea.pearson@dft.gsi.gov.uk


M./Hr./Mr. Arne Bale

Senior Scientific Principal Officer (Team Leader)  
Scientifics Limited  
Unit 12.2.2  
Safety, Health & Environment Group  
Traffic & Dangerous Goods Team  
Leathermarket, Weston St.  
Weston St.  
GB – London SE1 3ER

 +44 207 407 47 79  
Fax +44 207 407 47 81  
E-mail london@scientifics.com

M./Hr./Mr. Paul Abbott


Special Operations Manager  
Network Rail  
40 Melton Street  
GB – London NW1 2EE

 +44 777 183 19 50  
Fax +44 207 845 44 29  
E-mail paul.abbott@networkrail.co.uk

**Slovaquie/Slowakei/Slovakia**

M./Hr./Mr. Marek Kalivoda


Sicherheitsberater  
Železnická spoločnosť, a.s.  
Sekcia prepravy a taríf  
Division Güterverkehr  
Divízia nákladnej prepravy  
Železnická 1  
SK – 041 79 Košice

 +421 55 613 5547  
Fax +421 55 633 1454  
E-mail kalivoda.marek@slovakrail.sk

**Slovénie/Slowenien/Slovenia**

M./Hr./Mr. Robert Pajk


Senior Adviser  
Ministry of Transport  
Langusova 4  
SI – 1535 Ljubljana

 +386 1 478 82 47  
Fax +386 1 478 81 46  
E-mail robert.pajk@gov.si

## **Suède/Schweden/Sweden**

M./Hr./Mr. Jonatan Björse


Expert Dangerous Goods Transport  
Swedish Rescue Services Agency  
SE – 651 80 Karlstad

 +46 70 808 70 80  
Fax +46 54 13 56 00  
E-mail jonatan.bjorse@srv.se

## **Suisse/Schweiz/Switzerland**


M./Hr./Mr. François Le Fort

Expert matières dangereuses  
Office fédéral des transports  
Division Surveillance, Section Prescriptions / Matières dangereuses  
Palais fédéral Nord  
CH – 3003 Berne

 +41 31 324 12 09  
Fax +41 31 324 12 48  
E-mail francois.lefort@bav.admin.ch


M./Hr./Mr. Stephan Engler

Fachexperte Tanks  
Eidgenössisches Gefahrgutinspektorat  
Richtistraße 15  
CH – 8304 Wallisellen

 +41 1 877 61 83  
Fax +41 1 877 62 15  
E-mail stephan.engler@svti.ch

M./Hr./Mr. Hans Schwab


Gefahrgutbeauftragter SBB  
SBB – Division Infrastruktur  
Geschäftsbereich Betriebsführung  
Sicherheit / Betriebsprozesse  
Mittelstraße 43  
CH – 3000 Bern 65

 +41 512 20 44 29  
Fax +41 512 20 20 09  
E-mail hans.schwab@sbb.ch

## **République tchèque/Tschechische Republik/Czech Republic**


M./Hr./Mr. Martin Vošta

Ministerial Adviser  
Ministry of Transport  
Nábřeží L. Svobody 12  
P.O. Box 9  
CZ – 110 15 Praha 1

 +420 972 231 10 9  
Fax +420 972 231 35 5  
E-mail martin.vosta@mdcr.cz

M./Hr./Mr. Stanislav Hájek

Sicherheitsberater der CD für RID  
České dráhy, a.s. / Tschechische Bahnen AG,  
Odbor nákladní dopravy a prepravy / Bereich Güterverkehr  
Generální ředitelství / Generaldirektion  
Nábřeží L. Svobody 12  
CZ – 110 15 Praha 1

 +420 9722 334 29  
Fax +420 9722 335 83  
E-mail HajekS@gr.pha.cd.cz

**Organisations et associations internationales non-gouvernementales**  
**Nichtstaatliche internationale Organisationen und Verbände**  
**International non-governmental Organisations or Associations**


**CEFIC**

M./Hr./Mr. Jörg Roth  
Verband der Chemischen Industrie e.V.  
Karlstraße 21  
DE – 60329 Frankfurt/Main


 +49 69 255 61 52 5  
Fax +49 69 255 61 51 2  
E-mail jroth@vci.de

**UIC**


M./Hr./Mr. Wieger Visser  
Sicherheitsberater Beförderung gefährlicher Güter  
Railion Nederland, SKV, I 4.28  
Postbus 2060  
NL – 3500 GB Utrecht

 +31 30 235 42 21  
Fax +31 30 235 88 25  
E-mail wieger.visser@railion.nl

M./Hr./Mr. Michaël den Brok  
Abteilungsleiter  
Railion Nederland N.V.  
Postbus 2060  
NL – 3500 GB Utrecht

 +31 30 235 55 91  
Fax +31 30 235 88 25  
E-mail michael.den-brok@railion.nl


M./Hr./Mr. Jean-Georges Heintz  
Direction déléguée Environnement  
SNCF  
Direction de la Stratégie  
34, rue du Commandant Mouchotte  
FR – 75699 Paris Cedex 14

 +33 1 532 53 02 8  
Fax +33 1 532 53 06 7  
E-mail jean-georges.heintz@sncf.fr

M./Hr./Mr. Ulrich Solbach  
Leiter Gefahrgutmanagement  
Railion Deutschland AG  
Rheinstraße 2  
DE – 55116 Mainz

 +49 6131 156 21 00  
Fax +49 6131 156 21 99  
E-mail ulrich.solbach@railion.com


M./Hr./Mr. Holger Hirsch  
Sachbearbeiter Gefahrgut  
Railion Deutschland AG  
Rheinstraße 2  
DE – 55116 Mainz

 +49 6131 156 2138  
Fax +49 6131 156 4864  
E-mail holger.hirsch@railion.com

## UIP


M./Hr./Mr. Emmanuel Cossic

Directeur technique  
ERMEWA S.A.  
CH – 1211 Genève 1

 +41 22 906 04 70  
Fax +41 22 906 04 94  
E-mail e.cossic@ermewa.com

M./Hr./Mr. Rainer Kogelheide

Geschäftsführer  
KVG Kesselwagen Vermietgesellschaft mbH  
Herrengaben 74  
DE – 20459 Hamburg

 +49 40 368 04 23 2  
Fax +49 40 368 04 11 4  
E-mail rainer.kogelheide@kvg-kesselwagen.de

## Office central / Zentralamt / Central Office


M./Hr./Mr. Jean-Daniel Déneraud

Premier Secrétaire

 +41 31 359 10 16  
Fax +41 31 359 10 11  
E-mail jeandaniel.denervaud@otif.org

M./Hr./Mr. Jochen Conrad


Premier Secrétaire

 +41 31 359 10 17  
Fax +41 31 359 10 11  
E-mail jochen.conrad@otif.org

## Interprète/Dolmetscher/Interpreter

M./Hr./Mr. Werner Küpper

Postbus 320  
BE – 2800 Mechelen

 +32 475 270054  
Fax +32 2 521 67 30  
E-mail werner.kupper@pandora.be

---