

**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/2006-A**

**27. November 2006**

Original: Deutsch

**AN DIE REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER OTIF**

---

**Schlussbericht der 43. Tagung des RID-Fachausschusses  
(Helsinki, 2. bis 5. Oktober 2006)**

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](mailto:info@otif.org) • Gryphenhübeliweg 30 • CH - 3006 Berne/Bern

## INHALTSVERZEICHNIS

	Absätze
Genehmigung der Tagesordnung	1
Bestellung des Büros	2
Anwesenheit und Quorum	3
Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"	4 – 44
Sonstige Anträge	45 – 63
Erfahrungsaustausch für Sachverständige	64 – 79
Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen"	80 – 81
Verschiedenes	82 – 84
Beendigung der Tagung	85 – 88

**Anlage 1:** Angenommene Texte

**Anlage 2:** Teilnehmerliste

Dokument OTIF/RID/CE/2006-A/Add.1

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

1. Die in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit und der Anwesenheit verschiedener Experten abgeänderte Tagesordnung A 81-03/506.2006 vom 20. Juli 2006 wird angenommen. Folgende Dokumente, die nach dem Versand der Einladung unterbreitet wurden, werden unter den verschiedenen Tagesordnungspunkten nachgetragen:

TOP 4:	OTIF/RID/CE/2006/5	(Finnland – Schutzwagen-Regelung)
	OTIF/RID/CE/2006/9	(Belgien – Sondervorschrift TE 22 – Verweis auf UIC-Merkblatt 573)
	UIC-Merkblatt 573	(Technische Bedingungen für den Bau von Kesselwagen)
	INF.1	(Deutschland – Sondervorschrift TE 22 – Energieverzehrelemente an Kesselwagen)
TOP 5:	OTIF/RID/CE/2006/4	(UIC – Anpassung des Punktes 5 des UIC-Merkblattes 471-3 V an die RID-Ausgabe 2007)
	OTIF/RID/CE/2006/6	(UIC – Sicherung von Klapptafeln an Kesselwagen)
	OTIF/RID/CE/2006/8	(Belgien – Befestigung der Klapptafeln)
	OTIF/RID/CE/2006/7	(Belgien – Rollende Landstraße)
TOP 6:	OTIF/RID/CE/EE/2006-A	(Sekretariat – Schlussbericht des Erfahrungsaustausches für anerkannte Sachverständige gemäß Absatz 6.8.2.4.6 RID (Leipzig, 29. und 30. August 2006))
	OTIF/RID/CE/2006/10	(Schweiz – Technische Informationen in der Tankakte)

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

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

Dokument: A 81-03/504.2006 (Sekretariat)

4. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik", Herr H.-J. Kellerhaus (Deutschland), erläutert die im Bericht A 81-03/504.2006 wiedergegebenen Fortschritte, die bei der siebten Tagung der Arbeitsgruppe (London, 6. und 7. April 2006) erzielt worden sind.

### **Entgleisungsdetektion**

Dokument: A 81-03/504.2006, Absätze 5 bis 8

5. Der Vertreter der Schweiz erklärt, dass noch keine Ergebnisse des im Dokument INF. CH 1 für die siebte Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" angekündigten erweiterten Betriebsversuchs mit modifizierten Entgleisungsdetektoren vorliegen würden. Eine Information solle bei der nächsten Tagung der Arbeitsgruppe durch den Hersteller Oerlikon-Knorr Eisenbahntechnik AG (OKE) erfolgen. Da der RID-Fachausschuss beschlossen habe, bis 2009 Zielvorgaben für Entgleisungsdetektoren im RID zu beschreiben, sollten die Hersteller von Entgleisungsdetektoren bei der nächsten Tagung der Arbeitsgruppe darlegen, wie

weit die Einsatzreife der verschiedenen Systeme ist. **Der Vertreter Belgiens teilt mit, dass das belgische Unternehmen Macq Electronique am Forschungsvorhaben über elektronische Entgleisungsdetektoren interessiert sei.**

### **Maßnahmen zur Verhinderung und Begrenzung von Schäden durch Überpufferungen**

Dokumente: A 81-03/504.2006, Absatz 9  
OTIF/RID/CE/2006/3 (Deutschland)

6. Der Vertreter Deutschlands erläutert sein Dokument, in dem Gedanken zu einer Alternative zu der in der Norm EN 13094 verwendeten quasistatischen Prüfmethode enthalten sind. Die bisher durchgeführten Versuche hätten ergeben, dass durch eine Sandwich-Konstruktion, bestehend aus einem Blech aus austenitischem Stahl von 3 mm Dicke, einem Polyurethan-Hartschaum von 50 mm Dicke und einem Abdeckblech aus austenitischem Stahl von 0,7 mm Dicke, ein gleiches Arbeitsaufnahmevermögen erzielt werde wie durch 6 mm Baustahl. Nach seiner Ansicht sei die Wahl eines Sandwich-Covers nur in den Fällen angebracht, in denen für den zu befördernden Stoff eine Isolierung des Tankkörpers erforderlich sei. Die Verwendung von Baustahl für die Sandwich-Konstruktion erscheine ihm nicht sinnvoll, da in diesem Fall die Variante "Schutzschild" materialsparender sei.
7. Auf Nachfrage des Vertreters Frankreichs präzisiert er, dass gemäß Sondervorschrift TE 25 das Arbeitsaufnahmevermögen des Sandwich-Covers mit dem Arbeitsaufnahmevermögen einer Wanddicke aus 6 mm Baustahl zu vergleichen sei. Es gehe nicht darum, das Arbeitsaufnahmevermögen der in der Alternative b) der Sondervorschrift TE 25 vorgeschriebene erhöhte Wanddicke von 12 mm Baustahl mit dem Arbeitsaufnahmevermögen eines Tankbodens zu vergleichen, der aus 6 mm Baustahl und einer zusätzlichen Sandwich-Konstruktion besteht.
8. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs bestätigt diese Sichtweise, da anderenfalls auch geprüft werden müsste, ob die Äquivalenzformel in Absatz 6.8.2.1.18, auf die in der Sondervorschrift TE 25 verwiesen wird, anzupassen ist.
9. Der Vertreter Frankreichs zieht die Aussagekräftigkeit einer statischen Prüfmethode in Zweifel. Nach seiner Ansicht sollte in der Sondervorschrift TE 25 c) eine dynamische Prüfmethode festgeschrieben werden.
10. Da die Arbeiten der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) fortgesetzt werden, wird vereinbart, die in der Sondervorschrift TE 25 gewählten Formulierungen momentan nicht zu ändern. Insbesondere sollte der Aufbau des Sandwich-Covers nicht, wie vom Vertreter Frankreichs gefordert, präzisiert werden, da unterschiedliche Aufbauten das Ziel (gleiches Arbeitsaufnahmevermögen) erfüllen können.
11. Der Vorsitzende regt an, bei der Fortschreibung des Dokuments OTIF/RID/CE/2006/3 verschiedene Formulierungen in diesem Dokument, die zu unterschiedlichen Interpretationen geführt haben, zu präzisieren.

### **Telematik**

Dokument: A 81-03/504.2006, Absätze 11 bis 13

12. Der Vorsitzende erinnert daran, dass zwischenzeitlich auch die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung über das EU-Projekt MITRA informiert worden sei (siehe Bericht OTIF/RID/RC/2006-B Absätze 73 bis 75). Am 25.10.2006 finde in Brüssel ein Workshop statt, bei dem die Ergebnisse des Projekts erläutert werden.

13. Der Vertreter Deutschlands informiert den RID-Fachausschuss darüber, dass in Deutschland bis Ende Oktober ein Forschungsvorhaben vergeben werden solle, bei dem zu prüfen sei, wie die beispielsweise bei verschiedenen Speditionen vorhandenen Insellösungen für telematische Anwendungen auch für Sicherheitsaspekte bei der Beförderung gefährlicher Güter genutzt werden könnten (z.B. Verknüpfung mit Rettungsdiensten und anderen Beteiligten). Alle bisherigen, in diesem Bereich durchgeführten Studien, wie z.B. MITRA, sollten in dieses Projekt einfließen. Er bittet die übrigen Mitgliedstaaten, ihm eventuelle weitere Studien zur Verfügung zu stellen. Um eine möglichst praxisnahe Durchführung des Projekts sicherzustellen, regt er eine Diskussion in der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" an.

### **Geschwindigkeitsabsenkung von Gefahrgutganzzügen und Umfahrung von Ballungszentren und Bahnhöfen**

Dokument: A 81-03/504.2006, Absätze 14 bis 17

14. Der RID-Fachausschuss stimmt der Empfehlung der Arbeitsgruppe zu, diese beiden Themen erst wieder aufzugreifen, wenn konkrete Dokumente dazu eingebracht werden.

### **Notfallmanagement und Gefahrgutatlas**

Dokument: A 81-03/504.2006, Absätze 18 bis 20

15. Der Vorsitzende bemängelt, dass die Arbeitsgruppe den Absatz 1.4.2.2.5 und den Unterabschnitt 1.4.3.6 ziemlich weit ausgelegt habe. Es sei vom RID-Fachausschuss nicht beabsichtigt gewesen, dass die Beförderer dem Betreiber der Eisenbahninfrastruktur alle Daten liefern müssen, auf deren Grundlage ein eventueller Gefahrgutatlas erstellt werden könnte.
16. Der Vertreter Frankreichs stellt sich die Frage, ob der Einsatz der Telematik in Zukunft nicht zum Erreichen des durch einen Gefahrgut-Atlas verfolgten Ziels führen könnte.
17. Der Vertreter der UIC weist darauf hin, dass für Zwecke des Umwelt- und Zivilschutzes nicht nur die Daten des Eisenbahnverkehrs, sondern auch die des Straßenverkehrs erforderlich seien, um ein vollständiges Bild zu erlangen.
18. Der Vertreter der Niederlande erläutert, dass der in den Niederlanden erstellte Gefahrgut-Atlas nicht nur den Rettungskräften, sondern auch den von Gefahrguttransporten tangierten Gemeinden diene. Diese Daten könnten darüber hinaus auch für eine Risikoanalyse verwendet werden.
19. Der RID-Fachausschuss hält es derzeit für nicht erforderlich, in das RID eine zwingende Forderung nach der Erstellung eines Gefahrgut-Atlases aufzunehmen. Die Arbeiten der Arbeitsgruppe zu dieser Thematik werden daher eingestellt.

### **Tropfleckagen**

Dokument: A 81-03/504.2006, Absätze 21 bis 25

20. Der Vorsitzende erläutert, dass die Diskussionen in der Arbeitsgruppe gezeigt hätten, dass nicht zwingend eine Vorschriftenänderungen angestrebt werden müsse, solange keine systematischen Ursachen erkennbar seien.
21. Der Vertreter der UIC erklärt, dass Tropfleckagen Auswirkungen auf den gesamten Eisenbahnbetrieb hätten. Er werde versuchen, präzisere statistische Daten für Tropfleckagen vorzulegen.

22. Der Vertreter der Niederlande ist der Ansicht, dass neben der Prüfung und Ausbesserung von Kesselwagen auch das Befüllen der Kesselwagen näher betrachtet werden müsste. Nach seiner Meinung handelt es sich um ein Problem der Qualitätssicherung.
23. Der Vertreter Deutschlands erklärt, dass die Problematik der Tropfleckagen auch in Deutschland bestehe. Zur Verbesserung der Situation habe der Verband der Mineralölwirtschaft ein Forschungsvorhaben in Auftrag gegeben, über das bei der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe informiert werden soll.

### **Stellung des Wagens im Zug (Schutzwagen-Regelung)**

Dokumente: A 81-03/504.2006, Absätze 26 bis 29  
OTIF/RID/CE/2006/5 (Finnland)

24. Das Dokument Finnlands hat zum Ziel, die Schutzwagen-Regelung des Abschnittes 7.5.3 auf Kesselwagen für giftige Gase auszudehnen und in Anbetracht der Gefahr eines BLEVE eine Diskussion über eine weitere Ausdehnung auf LPG-Kesselwagen anzustoßen. Über die bisherigen Vorschriften des Abschnittes 7.5.3 hinausgehend wird für Kesselwagen mit giftigen Gasen ein Schutzwagen zwischen Triebfahrzeug und Kesselwagen und am Zugende beantragt.
25. Das von der finnischen Regierung für die Durchführung einer Studie beauftragte Beratungsunternehmen stellt dem RID-Fachausschuss die Grundlagen und die Schlussfolgerungen seiner Studie vor:
  - Die Untersuchung wurde auf der Grundlage statistischer Erhebungen für den Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr in den Jahren 1996 bis 2005 in **Finnland durchgeführt**.
  - Unter Berücksichtigung der Unfallhäufigkeit wurde festgestellt, dass sich 17 % der beschädigten oder entgleisten Wagen bzw. 20 % der stark beschädigten oder entgleisten und umgekippten Wagen hinter der Lokomotive bzw. am Zugende (Schutzwagenposition) befanden.
  - Während die Auswirkungen von Schutzwagen bei Entgleisungen und Unfällen an höhengleichen Bahnübergängen gering bzw. vernachlässigbar sind, können Schutzwagen bei Kollisionen die möglichen Folgen eines Unfalls minimieren, indem sie selbst einen Teil der Energie aufnehmen. Darüber hinaus können Schutzwagen die Auswirkungen eines Unfalls begrenzen, da sie die Abkupplung von Wagengruppen ermöglichen und den Zugang der Rettungskräfte verbessern und das Ausdehnen eines Feuers auf andere gefährdete Wagen verhindern.
26. In der nachfolgenden Diskussion wird deutlich, dass die Anforderungen an Schutzwagen besser definiert werden sollten, um zu vermeiden, dass von den Schutzwagen ein erhöhtes Risiko ausgeht. So könnte vorgeschrieben werden, dass nur vierachsige beladene (mindestens 8 Tonnen **Ladung**?) Schutzwagen zugelassen sind, wobei von der Ladung selbst auch keine erhöhte Gefahr ausgehen darf (z.B. keine Stahlträger). Darüber hinaus könnten Bedingungen für die Laufeigenschaften und das Arbeitsaufnahmevermögen von Schutzwagen festgeschrieben werden.
27. Der Vertreter der UIC erinnert daran, dass er sich bei der letzten Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" bereit erklärt habe, eine Studie zu den Vor- und Nachteilen von Schutzwagen in einem Zugverband durchzuführen. Die Vertreter der UIC und der UIP weisen darauf hin, dass die Wirtschaftlichkeit solcher Transporte durch Schutzwagen weiter verringert werde. Sie vertreten die Ansicht, dass Schutzwagen aus Kosten-/Nutzengesichtspunkten nicht vorteilhaft seien.

28. Der Vertreter der Europäischen Kommission stellt fest, dass in verschiedenen EU-Mitgliedstaaten über das RID hinausgehende Schutzwagen-Regelungen bestünden, die gemäß der RID-Rahmenrichtlinie der Kommission mitzuteilen seien. Aus Gründen der Harmonisierung der Schutzwagen-Regelungen unterstützt er den Antrag Finnlands, hält jedoch die Durchführung einer Kosten-Nutzen-Analyse für unbedingt erforderlich.
29. Eine Tischumfrage bezüglich der über den Abschnitt 7.5.3 RID hinausgehenden Schutzwagen-Regelungen ergibt Folgendes:
- Dänemark: zusätzliche Vorschriften für Tunnel;
  - Lettland und Litauen: zusätzliche Vorschriften für Verkehre mit Drittstaaten (SMGS);
  - Vereinigtes Königreich: zusätzliche Vorschriften;
  - Schweden: **Bei der Verwendung von zweiachsigen Wagen als Schutzwagen im nationalen Verkehr müssen diese beladen sein (diese Ergänzung entfällt jedoch in der schwedischen Ausgabe des RID 2007).**

Informelle Dokumente: INF.3 (Russische Föderation)  
INF.4 (OSShD)

30. Die informellen Dokumente INF.3 und INF.4 enthalten die in der Russischen Föderation bzw. gemäß der Anlage 2 zum SMGS geltenden Schutzwagen-Regelungen. Der Vertreter der Russischen Föderation hebt hervor, dass in der Tabelle A der Anlage 2 zum SMGS eine Spalte enthalten sei, in der für jeden Stoff in kodierter Form die erforderlichen Schutzwagen aufgeführt seien.

Dieser Code liefere Angaben über die Anzahl der Schutzwagen zwischen dem Gefahrgutwagen und

- einer Dampflokomotive;
  - einer Diesel- oder E-Lok;
  - einer Schublokomotive;
  - einem Reisezugwagen;
  - einer Rangierlokomotive.
31. Der Vertreter der Russischen Föderation verweist auf die besondere Situation der russischen Eisenbahnen und auf das erhöhte Gefahrenpotenzial, das sich durch ungesicherte Bahnübergänge, die Durchfahrt durch zahlreiche Rangierbahnhöfe sowie durch technische Fehler an Wagen und Infrastruktur ergebe. Er erklärt, dass Schutzwagen innerhalb eines Zugverbandes als nicht sinnvoll angesehen würden. In der Regel würden beladene Wagen, deren Ladung keine Gefahr darstelle, als Schutzwagen verwendet. Teilweise würden jedoch auch leere Wagen verwendet, die zurückbefördert werden müssten. Da die russischen Eisenbahnen für die Konsequenzen aus Unfällen selbst verantwortlich seien, würden ökonomische Gesichtspunkte in den Hintergrund treten.
32. In diesem Zusammenhang wird von der Vertreterin Finnlands die Angleichung der Struktur der Anlage 2 zum SMGS an das RID begrüßt. Auf Nachfrage der Vertreterin Finnlands bestätigt der Vertreter der Russischen Föderation, dass beabsichtigt sei, die für den Binnenverkehr in der Russischen Föderation geltenden strengeren Vorschriften an die Anlage 2 zum SMGS anzupassen.
33. Der Vertreter des CIT weist darauf hin, dass die Harmonisierung der Anlage 2 zum SMGS mit dem RID auch für den einheitlichen CIM-SMGS-Frachtbrief von hoher Bedeutung sei.
34. Auf Wunsch der Vertreterin Finnlands findet im Anschluss an die Diskussion eine indikative Abstimmung darüber statt, welche Mitgliedstaaten zum heutigen Zeitpunkt eine Ausdehnung der Schutzwagen-Regelungen auf weitere Stoffe befürworten. Dies sind Dänemark, Finnland, Lettland, Litauen, Niederlande, Norwegen (gemäß einer Mitteilung an das Sekretariat), Schweden und das Vereinigte Königreich.

35. Es wird vereinbart, dass sich zunächst die Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" mit der Problematik befasst. Die Vertreter Finnlands und der Russischen Föderation werden gebeten, an diesen Sitzungen der Arbeitsgruppe teilzunehmen.
36. Der Vorschlag des Vertreters des Vereinigten Königreichs, im bestehenden Abschnitt 7.5.3 "in Gleisrichtung" durch "im selben Zugverband" zu ersetzen, wird vorläufig angenommen (siehe Anlage 1).

### **Sondervorschrift TE 22**

Dokument: OTIF/RID/CE/2006/9 (Belgien)  
Informelle Dokumente: UIC-Merkblatt 573 (UIC)  
INF.1 (Deutschland)

37. Ziel des Dokuments Belgiens ist es, am Ende der Sondervorschrift TE 22 (Energieverzehrelemente) einen Verweis auf den Punkt 1.4 des UIC-Merkblattes 573 (Technische Bedingungen für **den** Bau von Kesselwagen) aufzunehmen. Der Vertreter Belgiens erinnert daran, dass die UIC gebeten worden sei, entsprechende Bestimmungen in dieses UIC-Merkblatt aufzunehmen (siehe auch Bericht über die 41. Tagung des RID-Fachausschusses A 81-03/511.2004 Absätze 5 bis 7), auf deren Grundlage die Zulassung der Energieverzehrelemente erfolgen könne.
38. Der Vertreter Deutschlands unterstützt den Antrag Belgiens, da dadurch die Rechtssicherheit gefördert werde. Er stellt sein informelles Dokument INF.1 vor, in dem die in Deutschland festgelegte Verfahrensweise bezüglich der für die Zulassung erforderlichen Nachweise dargestellt ist.
39. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs weist darauf hin, dass sich verschiedene Verweise im UIC-Merkblatt noch auf frühere Ausgaben des RID beziehen würden und angepasst werden müssten (z.B. in Punkt 1.3.4 Verweis auf Anhang VIII des RID).
40. In der Diskussion wird auch erwähnt, dass die im Juli 2006 veröffentlichte TSI "Güterwagen" **auf neues Eisenbahn-Rollmaterial in der Europäischen Union Anwendung findet. Diese TSI enthält Vorschriften für Puffer, verweist jedoch bezüglich der Güterwagen für Gefahrgut konsequent** auf die RID-Rahmenrichtlinie und das **RID**.
41. Die Vertreter der UIC und Deutschlands regen an, die Anforderungen an Crash-Puffer auch in der Norm EN 15551 für Zug- und Stoßeinrichtungen festzulegen.
42. Der Antrag Belgiens wird schließlich angenommen, da zum heutigen Zeitpunkt nur auf das UIC-Merkblatt 573 verwiesen werden kann (siehe Anlage 1).

### **Nächste Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"**

43. Die nächste Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" wird auf Einladung Deutschlands am 15. Juni 2007 im Rahmen der Messe "transport logistic" in München stattfinden. Am 14. Juni 2007 wird am gleichen Ort ein vom deutschen Verkehrsministerium organisierter Workshop zu Telematikanwendungen stattfinden, zu dem alle Mitglieder der Arbeitsgruppe ebenfalls eingeladen werden.
44. Schwerpunktthemen dieser Tagung werden "Telematik" und "Entgleisungsdetektoren" sein. Darüber hinaus wird das Thema "Schutzwagen" behandelt. Das Thema "Tropfleckagen" wird behandelt, wenn weitere Dokumente zu diesem Thema vorliegen.



## TOP 5: SONSTIGE ANTRÄGE

### Unterabschnitt 7.5.1.1

Dokument: OTIF/RID/CE/2006/1 (Sekretariat)

45. Die Anregung des Sekretariats, den zweiten Unterabsatz des Unterabschnitts 7.5.1.1 zu streichen, da dessen Inhalt durch den neu in die Ausgabe 2007 aufgenommenen Unterabschnitt 7.5.7.1 vollständig abgedeckt wird, wird ohne Diskussion angenommen.
46. Der Vertreter Österreichs schlägt darüber hinaus vor, den verbleibenden Textteil in Unterabschnitt 7.5.1.1 zu ändern und nicht nur auf die Sondervorschriften, sondern auf alle Vorschriften des Kapitels 7.5 Bezug zu nehmen. Die Vertreter Belgiens und Frankreichs bevorzugen hingegen eine Formulierung, durch die grundsätzlich die Vorschriften des Versandbahnhofes gelten, sofern die Vorschriften des Kapitels 7.5 eingehalten werden.

Informelles Dokument: INF.2 (Belgien/Frankreich/Österreich)

47. Der darauf hin von einer kleinen Ad-hoc-Arbeitsgruppe erarbeitete Wortvorschlag für den ersten Unterabsatz des Unterabschnittes 7.5.1.1 wird angenommen (siehe Anlage 1).

### Verweis auf Punkt 5 des UIC-Merkblattes 471-3 V

Dokument: OTIF/RID/CE/2006/4 (UIC)

48. Im Dokument der UIC ist der Punkt 5 des UIC-Merkblattes 471-3 V wiedergegeben, der auf der Grundlage des RID 2007 überarbeitet wurde. Die UIC beantragt, den Verweis in der Fußnote 6) zu Absatz 1.4.2.2.1 über ein Fehlerverzeichnis anzupassen. Der Vertreter der UIC erläutert, dass das UIC-Merkblatt 471-3 V auch insgesamt überarbeitet worden sei, um die Qualitätskriterien zu verdeutlichen und der größeren Anzahl der Beförderer, die dieses Merkblatt anwenden, Rechnung zu tragen.
49. Die Vertreterin Belgiens bemängelt, dass die gemäß Absatz 5.4.1.1.1 e) im Beförderungspapier geforderte Angabe der Anzahl und Beschreibung der Versandstücke nicht Bestandteil der gemäß UIC-Merkblatt 471-3 V vorzunehmenden Prüfungen sei.
- 49a. Hierzu vertritt der Vertreter Österreichs die Auffassung, dass im Lichte der für die Fassung 2007 gemäß UN-Modellvorschriften in Absatz 5.4.1.1.1 e) vorgenommenen Ergänzung Klärungsbedarf bestehe, ob bzw. inwieweit Werkstoffangaben für die Beschreibung der Art der Versandstücke im Beförderungspapier vorgeschrieben und bei Kontrollen zu prüfen seien. Eine Diskussion zu diesem Teilaspekt wird vom Vorsitzenden jedoch abgelehnt, da diese zwingend im Rahmen des UN-Expertenunterausschusses geführt werden müsse.**
50. Der Vertreter der UIC wird gebeten, diesen zusätzlichen Prüfpunkt in die endgültige Fassung des Merkblattes aufzunehmen. Wie bei den früheren Ausgaben des RID hat der RID-Fachausschuss keine Einwände gegen das Verfahren, den Bezug auf das UIC-Merkblatt über ein Fehlerverzeichnis zu ändern (siehe Anlage 1).

## **Sicherung von Klapptafeln an Kesselwagen**

Dokumente: OTIF/RID/CE/2006/6 (UIC)  
OTIF/RID/CE/2006/8 (Belgien)

51. Ziel der von der UIC und von Belgien vorgelegten Dokumente ist es, im RID festzuschreiben, dass die für die Angabe der Lastgrenze bei der wechselweisen Verwendung von Kesselwagen für Gase verwendeten Klapptafeln während der Beförderung nicht umklappen oder sich aus der Halterung lösen können. Der Antrag Belgiens enthält zusätzlich eine aus dem UIC-Merkblatt 573 entnommene Bestimmung, wonach die Klapptafeln plombierbar sein müssen. Darüber hinaus wird im Dokument Belgiens vorgeschlagen, auch in den Abschnitten 5.3.1 und 5.3.2 eine analoge Bestimmung aufzunehmen, da ähnliche Klapptafeln auch für Großzettel (Placards) und die orangefarbenen Tafeln verwendet werden.
52. Der Vertreter der UIC präzisiert die Ziele seines Dokuments, und zwar erstens das Erreichen einer Rechtsgleichheit zwischen dem RID und dem UIC-Merkblatt, zweitens die Verpflichtung des Befüllers, eine ausreichende Sicherung der Klapptafeln vorzunehmen, und drittens die Verbesserung der Konstruktion der Klapptafeln, um ein Umklappen während der Beförderung zu verhindern.
53. Nachdem die Mehrheit der Delegierten die Ansicht vertritt, dass im UIC-Merkblatt die Plombierbarkeit der Klapptafeln aus zolltechnischen Gründen gefordert wird und für die Gefahrgutbeförderung selbst unerheblich ist, zieht die Vertreterin Belgiens diesen Teil ihres Antrags zurück.
54. Der RID-Fachausschuss stellt fest, dass die im Antrag der UIC für den Absatz 4.3.3.4.1 a) zweiter Satz vorgeschlagene Formulierung "und gesichert sind" zu unpräzise ist und diesbezüglich auf die Maßnahmen gemäß Absatz 6.8.3.5.7 verwiesen werden sollte (siehe Anlage 1).
55. Der Textvorschlag der UIC zu Absatz 6.8.3.5.7 wird vom RID-Fachausschuss so abgeändert, dass die Ursachen, die zu einem Umklappen oder Lösen aus der Halterung führen können, nicht auf "Stöße" und "unabsichtliche Handlungen" begrenzt werden (siehe Anlage 1).
56. Bezüglich der Aufnahme einer ähnlichen Bestimmung in den Abschnitten 5.3.1 und 5.3.2, wie dies im Dokument Belgiens vorgeschlagen wird, ist der RID-Fachausschuss der Meinung, dass diese Frage im Rahmen der Gemeinsamen Tagung behandelt werden sollte, da derartige Modelle von Klapptafeln auch im Straßenverkehr zur Anwendung kommen.
57. Die Vertreterin Belgiens erklärt, dass sie diesen Teil ihres Antrags der Gemeinsamen Tagung vorlegen werde. Dazu regt der Vertreter Österreichs an, einen allgemeinen Absatz für Informationen auf Klapptafeln vorzusehen.

### **Begriffsbestimmung für "Rollende Landstraße"**

Dokument: OTIF/RID/CE/2006/7 (Belgien)

58. Die Vertreterin Belgiens schlägt in ihrem Dokument vor, in Absatz 5.3.1.3.2 a) die Erläuterung für "Rollende Landstraße" zu streichen und stattdessen in Abschnitt 1.2.1 eine Begriffsbestimmung aufzunehmen, die aus einem von der EU, der UNECE und der CEMT herausgegebenen Handbuch für den kombinierten Verkehr entnommen wurde. Diese Begriffsbestimmung sollte allerdings durch das zusätzliche Merkmal ergänzt werden, dass der Fahrzeugführer diese Beförderungsart begleitet.

59. In der Diskussion werden folgende Punkte angesprochen, die in einer Begriffsbestimmung in Abschnitt 1.2.1 zu berücksichtigen wären:
- Die Züge der "Rollenden Landstraße" enthalten Reisezugwagen, in denen die Fahrzeugführer der Straßenfahrzeuge befördert werden.
  - Statt "Niederflurwagen mit durchgehender Ladefläche" sollte eine offenere Formulierung gewählt werden, um auch spätere technische Entwicklungen zu erfassen.
  - Da es bereits Züge der "Rollenden Landstraße" gibt, bei denen die Fahrzeugführer das Fahrzeug nicht begleiten, sollte das Merkmal "Begleitung der Beförderungsart durch den Fahrzeugführer" optional formuliert werden. In diesem Zusammenhang wird jedoch die Erleichterung des Absatzes 5.3.1.3.2 a) (keine Anbringung von Großzetteln an Tragwagen der "Rollenden Landstraße") für diejenigen Fälle in Frage gestellt, in denen das Fahrzeug nicht vom Fahrzeugführer begleitet wird.
60. Der RID-Fachausschuss stellt fest, dass der Begriff "Rollende Landstraße" richtigerweise in Abschnitt 1.2.1 zu definieren wäre, da dort auch der Begriff "Huckepackverkehr" definiert ist. Eine Unterscheidung von "Huckepackverkehr" und "Rollender Landstraße" ist erforderlich, da für die "Rollende Landstraße" Erleichterungen gelten. Eine Begrenzung der Erleichterungen in Absatz 5.3.1.3.2 a) auf diejenigen Fälle, in denen der Fahrzeugführer die Sendung begleitet, würde die Regelung zu komplex gestalten. Der mündliche vorgetragene Vorschlag des Vertreters Österreichs, Absatz 5.3.1.3.2 a) positiv zu formulieren und dadurch auf eine Begriffsbestimmung für "Rollende Landstraße" zu verzichten, sollte Gegenstand eines offiziellen Antrags sein.
61. Die Vertreterin Belgiens wird unter Berücksichtigung der vorgetragenen Kommentare einen neuen Antrag unterbreiten.

#### **Neue Geschäftsordnung für den RID-Fachausschuss**

62. Der Vorsitzende nimmt Bezug auf den Artikel 10 § 4 der bei der letzten Tagung des RID-Fachausschusses verabschiedeten Geschäftsordnung (Dokument A 81-03/501.2006/Add.3) und bemängelt die gewählte Formulierung "der Vorsitzende kann beantragen". Er schlägt vor, die Formulierung "der Vorsitzende kann entscheiden" zu wählen, da gemäß Artikel 10 § 5 die Entscheidungen des Vorsitzenden von der Mehrheit der anwesenden Mitglieder abgelehnt werden könnten.
63. Der RID-Fachausschuss nimmt diese Änderung der Geschäftsordnung an (siehe Anlage 1).

#### **TOP 6: ERFAHRUNGSAUSTAUSCH FÜR SACHVERSTÄNDIGE**

Dokument: OTIF/RID/CE/EE/2006-A (Sekretariat)

64. Der Vertreter Deutschlands stellt den Bericht über den zweiten Erfahrungsaustausch für anerkannte Sachverständige gemäß Absatz 6.8.2.4.6 RID vor und hebt das Ziel des Erfahrungsaustausches vor, das darin bestehe, eine Vereinheitlichung der Prüfungen in den Fällen zu erreichen, in denen das RID auslegungsbedürftige Vorschriften enthalte. Dies sei vor dem Hintergrund der Liberalisierung der Prüftätigkeit und des Konkurrenzdrucks der verschiedenen Prüfstellen von entscheidender Bedeutung.
65. Der Vertreter Frankreichs fordert, den Arbeitsauftrag für diesen Erfahrungsaustausch besser zu definieren, um zu vermeiden, dass in die Kompetenzen des RID-Fachausschusses eingegriffen werde. In diesem Zusammenhang verweist er auf die Absätze 18 bis 23 des Berichts, in denen eine Entscheidung zu Toleranzen bei der Bestimmung der Wanddicke getroffen worden sei.

66. Der Vorsitzende erinnert daran, dass die Grundsatzfrage der erforderlichen Wanddicke in der Gemeinsamen Tagung auf Antrag der UIP angesprochen, jedoch keine Entscheidung getroffen worden sei. Im Erfahrungsaustausch hätten die Sachverständigen lediglich eine Aussage darüber getroffen, welche Messtoleranzen in den jeweiligen Staaten zugelassen seien. Wegen der verwendeten Messverfahren müssten Messtoleranzen erlaubt sein, ohne dabei jedoch eine systematische Wanddickenunterschreitung zuzulassen. Wenn die Meinung bestehe, dass Messtoleranzen normiert werden müssten, müsste ein Antrag an die Gemeinsame Tagung erfolgen.
67. Der Vorsitzende erinnert auch daran, wie mit den einzelnen vom Erfahrungsaustausch aufgeworfenen Problemen zu verfahren sei (siehe Absatz 7 des Berichts).
68. Der Vertreter der Niederlande weist darauf hin, dass die Prüfanforderungen für Tanks von Tankfahrzeugen und Tanks von Kesselwagen identisch seien, so dass eine gemeinsame Plattform für einen Erfahrungsaustausch gesucht werden sollte.
69. Der Vorsitzende erinnert daran, dass ein Erfahrungsaustausch von Sachverständigen nur im RID vorgeschrieben sei (Absatz 6.8.2.4.6). Sollten ähnliche Vorschriften für Gasdruckgefäße und Tanks aus der TPED-Richtlinie in das RID/ADR übernommen werden, wie dies bei der letzten Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung diskutiert wurde (siehe Bericht OTIF/RID/RC/2006-B – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/104 Absätze 61 bis 71), könne das bisherige Verfahren durch ein neues auf Ebene der Gemeinsamen Tagung abgelöst werden.

#### **Teilnahme am Erfahrungsaustausch**

Dokument: OTIF/RID/CE/2006/2 (Belgien)

70. Das Dokument Belgiens, in dem eine verpflichtende Teilnahme der anerkannten Sachverständigen am Erfahrungsaustausch vorgeschlagen wird, wurde bereits vom Erfahrungsaustausch diskutiert (siehe Absätze 53 und 54 des Berichts OTIF/RID/CE/EE/2006-A).
71. Der RID-Fachausschuss schließt sich der Schlussfolgerung des Erfahrungsaustausches an, wonach keine Notwendigkeit besteht, eine verpflichtende Teilnahme für alle Sachverständigen vorzuschreiben. Vielmehr genügt es, dass ein Vertreter der zuständigen Behörde und mindestens ein Sachverständiger jedes Mitgliedstaates anwesend ist, die in der Lage sind, in ihrem Land eine Multiplikatorfunktion wahrzunehmen.

#### **Technische Information in der Tankakte**

Dokument: OTIF/RID/CE/2006/10 (Schweiz)

72. Ziel dieses Dokuments ist es, in der Begriffsbestimmung für "Tankakte" in Abschnitt 1.2.1 bezüglich der technisch relevanten Informationen auf die Norm EN 12972 zu verweisen und für diese Informationen die Papierform vorzuschreiben. Darüber hinaus wird eine Diskussion darüber angeregt, wie vermieden werden kann, dass ein zurückgewiesener Tank einer anderen Prüfstelle zugeführt wird, ohne dass eine Behebung der festgestellten Mängel vorgenommen wurde.
73. Die Vertreterin Belgiens unterstützt den Antrag betreffend die Anpassung der Definition, schlägt jedoch vor, **anstelle des Verweises** auf die Norm EN 12972 eine Aufzählung der erforderlichen Dokumente vorzunehmen.
74. Das Sekretariat erinnert daran, dass im Rahmen der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im September 2004, bei der die Einführung einer Tankakte beschlossen wurde, bereits eine Diskussion über die Form der Tankakte geführt worden sei (siehe Bericht OCTI/RID/GT-III/2004-A – TRANS/WP.15/AC.1/96 Absätze 54 bis 56).

75. Die Vertreterin Belgiens und der Vertreter Frankreichs **ziehen** im Weiteren die Alternative b) **vor**, wonach der Eigentümer oder Betreiber eines Tanks ein von der ursprünglichen Prüfstelle ausgestelltes Dokument mit der Angabe der Gründe der Zurückweisung fristgerecht mit dem Stempel des Sachverständigen, der die Behebung der Mängel bestätigt, an die ursprüngliche Prüfstelle zurücksenden muss. **Die Vertreterin Belgiens hebt hervor, dass der für die Gemeinsame Tagung im September 2005 unterbreitete Antrag OCTI/RID/GT-III/2005/45 – TRANS/WP.15/AC.1/2005/45, wonach eine nicht erfolgreiche Prüfung zwingend bei derselben Prüfstelle zu wiederholen ist, in Zusammenhang mit dem Antrag der Schweiz erneut geprüft werden sollte.**
76. Der Vertreter der Schweiz wird diese Anregungen in einem offiziellen Antrag für die Gemeinsame Tagung berücksichtigen.

### **Zukünftige Durchführung des Erfahrungsaustausches**

77. Der RID-Fachausschuss führt auch eine Diskussion darüber, ob der Erfahrungsaustausch mit der Tagung des RID-Fachausschusses verknüpft werden soll, um eine höhere Beteiligung zu erzielen, oder ob er mindestens einen Monat vor der Tagung des RID-Fachausschusses stattfinden soll, um eine Beratung von aus den Arbeiten des Erfahrungsaustausches resultierenden Problemen im RID-Fachausschuss zu ermöglichen.
78. Der RID-Fachausschuss spricht sich mehrheitlich für eine zeitliche Trennung der beiden Tagungen aus.
79. Als Vorsitzender des Erfahrungsaustausches wird Herr Stefan Dernbach (Deutschland) gewählt.

### **TOP 7: ARBEITSGRUPPE "STANDARDISIERTE RISIKOANALYSE"**

80. Wie bereits im Einladungsschreiben zu dieser Tagung erwähnt, konnte die für das Jahr 2006 vorgesehene Sitzung der Arbeitsgruppe aus Zeitgründen nicht stattfinden. Die Schweiz wird diese Tagung voraussichtlich im April 2007 abhalten.
81. Nachdem die Risikoanalyse in Zusammenhang mit den neuen Tunnelregelungen im ADR auch für den Straßenverkehr an Bedeutung gewinnt, bittet der Vorsitzende den Vertreter der Schweiz, zu dieser Tagung auch den Vorsitzenden der WP.15 einzuladen.

### **VERSCHIEDENES**

#### **Zusammenarbeit mit der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA)**

82. Der Vertreter der ERA, die erstmals an einer Sitzung des RID-Fachausschusses vertreten ist, erläutert in einer Präsentation die Arbeitsweise, die Organisation und die Aufgaben der ERA. Er definiert die Schnittstellen, die sich zwischen der RID-Rahmenrichtlinie 96/49 einerseits und der Interoperabilitätsrichtlinie 2001/16 und der Sicherheitsrichtlinie 2004/49 andererseits ergeben. Darüber hinaus stellt er die Wichtigkeit einer zukünftigen Zusammenarbeit heraus, um sicherzustellen, dass die verschiedenen Rechtsvorschriften widerspruchsfrei sind.
83. Der RID-Fachausschuss stellt fest, dass eine kontinuierliche Zusammenarbeit mit der ERA unbedingt erforderlich ist, und äußert den Wunsch, dass ein Vertreter der ERA in Zukunft an allen Sitzungen des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" teilnimmt. Dies ist von besonderer Bedeutung, weil im RID in Zukunft auf die TSI verwiesen werden wird. Wegen der Harmonisierung mit den übrigen Verkehrsträgern sollten

Diskussionen betreffend die Beförderung gefährlicher Güter ausschließlich im Rahmen des RID-Fachausschusses geführt werden.

### **Information der Europäischen Kommission über die gemeinsame Gefahrgut-Rahmenrichtlinie**

84. Der Vertreter der Europäischen Kommission erklärt, dass der Entwurf der gemeinsamen Rahmenrichtlinie für Schiene, Straße und Binnenschifffahrt fertig gestellt sei und nun den übrigen Bereichen der Kommission zur Stellungnahme vorgelegt werde. Die Übersetzung der Richtlinie werde im Dezember 2006 abgeschlossen sein, so dass Anfang 2007 eine Beratung im Rat erfolgen könne.

### **BEENDIGUNG DER TAGUNG**

#### **Nächste Tagung**

85. Die 44. Tagung des RID-Fachausschusses wird vom 19. bis 23. November 2007 eventuell auf Einladung Kroatiens in Zagreb stattfinden.

#### **Verabschiedung von Herrn Cees Smit (Niederlande)**

86. Herr Cees Smit hatte dem Sekretariat vor der Sitzung eine E-Mail zugeleitet, in der er mitteilte, dass er das niederländische Verkehrsministerium verlassen habe und nun für den Niederländischen Gefahrgut-Rat arbeite, der Empfehlungen für die Regierung erarbeite. Der Vorsitzende dankt Herrn Smit für seine langjährige Mitarbeit im RID-Fachausschuss und wünscht ihm für seine neue Aufgabe alles Gute.

#### **Dank**

87. Der Vorsitzende dankt dem finnischen Verkehrsministerium für die hervorragende und perfekte Organisation der Tagung. Er dankt den Dolmetschern für ihre ausgezeichnete Arbeit. Insbesondere dankt er der Russischen Föderation und der OShD für ihre Teilnahme an dieser Tagung und bringt seine Hoffnung zum Ausdruck, dass daraus ein enger Kontakt für die Zukunft entsteht.
88. Die Vertreterin Belgiens dankt dem Vorsitzenden für seine effiziente Verhandlungsführung.

---

## Angenommene Texte

### Korrekturen an der RID-Ausgabe 2007

**1.4.2.2.1** Die Fußnote 6) erhält folgenden Wortlaut:

"<sup>6)</sup> Fassung des ab 1. Januar 2007 geltenden UIC-Merkblattes."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2006/4]

**7.5.3.1** und

**7.5.3.2** [betrifft nur die französische Fassung]

### Änderungen 2009 zum RID

**4.3.3.4.1 a)** Der zweite Satz erhält folgenden Wortlaut:

"Im Falle von Kesselwagen für wechselweise Verwendung ist insbesondere zu prüfen, ob an beiden Seiten des Wagens die richtigen Klapptafeln sichtbar und unter Verwendung der Einrichtungen nach Absatz 6.8.3.5.7 gesichert sind."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2006/6 in der geänderten Fassung]

**6.8.3.5.7** In der linken Spalte am Ende folgenden neuen Satz anzufügen:

"Die Klapptafeln müssen so ausgelegt sein und gesichert werden können, dass jegliches Umklappen oder Lösen aus der Halterung während der Beförderung (insbesondere durch Stöße und unabsichtliche Handlungen) ausgeschlossen ist."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2006/6 in der geänderten Fassung]

**6.8.4** Am Ende der Sondervorschrift TE 22 hinzufügen:

"Die Vorschriften dieser Sondervorschrift gelten als erfüllt, wenn der Punkt 1.4 des UIC-Merkblattes 573\*) (Technische Bedingungen für den Bau von Kesselwagen) angewendet wird.

\*) Seit 1. April 2005 anwendbare 6. Ausgabe des UIC-Merkblattes."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2006/9]

**7.5.1.1** Der erste Unterabsatz erhält folgenden Wortlaut:

"Für das Verladen der Güter sind die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften einzuhalten, soweit die Vorschriften dieses Kapitels nicht entgegenstehen."

[Referenzdokument: INF.2 in der geänderten Fassung]

Den zweiten Unterabsatz streichen.

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2006/1]

**[7.5.3** "in Gleisrichtung" ändern in:

"im selben Zugverband".]

**Änderung in der Geschäftsordnung (Dokument A 81-03/501.2006/Add.3)**

In Artikel 10 § 4 erhält der Anfang folgenden Wortlaut:

"Der Vorsitzende kann entscheiden, ...".

\_\_\_\_\_