

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/2007-A

7. Januar 2008

Original: Deutsch

AN DIE REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER OTIF

**Schlussbericht der 44. Tagung des RID-Fachausschusses
(Zagreb, 19. bis 23. November 2007)**

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

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

INHALTSVERZEICHNIS

	Absätze	Seite
Genehmigung der Tagesordnung	1	3
Bestellung des Büros	2	3
Anwesenheit und Quorum	3 – 4	3
Harmonisierung mit der 15. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter sowie Genehmigung der in den Jahren 2006 und 2007 von der Gemeinsamen Tagung angenommenen Änder- ungen	5 – 26	3
Sonstige Anträge	27 – 77	6
Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"	78 – 109	14
Erfahrungsaustausch für Sachverständige	110 – 111	20
Genehmigung der angenommenen Texte und der Übergangsvorschriften sowie Inkraftsetzung	112 – 116	20
Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen"	117 – 120	21
Beendigung der Tagung	121 – 123	21

Anlage 1: Angenommene Texte

Anlage 2: Teilnehmerliste

Dokument OTIF/RID/CE/2007-A/Add.1

TOP 1: GENEHMIGUNG DER TAGESORDNUNG

Dokument: A 81-03/503.2007 (Sekretariat)

Informelles Dokument: INF.1 (Sekretariat)

1. Die im Einladungsschreiben A 81-03/503.2007 vom 6. September 2007 enthaltene vorläufige Tagesordnung mit der vom Sekretariat im informellen Dokument INF.1 veröffentlichten Dokumentenliste wird angenommen.

TOP 2: BESTELLUNG DES BÜROS

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

TOP 3: ANWESENHEIT UND QUORUM

Informelles Dokument: INF.4 (Sekretariat)

3. Das Sekretariat weist darauf hin, dass diejenigen Mitgliedstaaten, die das COTIF 1999 noch nicht ratifiziert haben, gemäß Absatz 3 d) des vom Rechtsdienst des Sekretariats der OTIF erstellten informellen Dokuments INF.4 stimmberechtigt sind, da bei den Beratungen des RID-Fachausschusses Bestimmungen verabschiedet werden, die bereits auf Grund der Ermächtigung nach COTIF 1980 geändert werden konnten.
4. Da 19 der 39 stimmberechtigten Mitgliedstaaten vertreten sind, ist das Quorum gemäß Artikel 20 § 1 der Geschäftsordnung (1/3 der Mitgliedstaaten) erreicht und der RID-Fachausschuss beschlussfähig.

TOP 4: HARMONISIERUNG MIT DER 15. AUSGABE DER UN-EMPFEHLUNGEN FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER SOWIE GENEHMIGUNG DER IN DEN JAHREN 2006 UND 2007 VON DER GEMEINSAMEN TAGUNG ANGENOMMENEN ÄNDERUNGEN

Dokument: OTIF/RID/CE/2007/27 (Sekretariat)

5. Die vom Sekretariat im Dokument OTIF/RID/CE/2007/27 zusammengefassten Beschlüsse der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2006 und 2007 und des RID-Fachausschusses im Jahr 2006 werden mit den nachstehenden Ergänzungen und Korrekturen angenommen.

Abschnitt 3.4.10 a)

6. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs weist darauf hin, dass in Abschnitt 3.4.10 a) des englischen Textes fälschlicherweise der Wortlaut des ADR übernommen worden sei und dieser Abschnitt entsprechend geändert werden müsse (siehe Anlage 1).

Unterabschnitt 6.2.2.9 und Absatz 6.2.3.6.1

7. Der Vertreter der Schweiz äußert den Wunsch, dass der letzte Unterabsatz des Unterabschnitts 6.2.2.9 und des Absatzes 6.2.3.6.1 in der französischen Fassung angepasst wird, da nicht beabsichtigt gewesen sei, dass der betriebseigene Prüfdienst IS gemäß der Norm EN ISO/IEC 17020:2004 Typ A akkreditiert sein müsse. Das Sekretariat wird gebeten, den französischen Text zusammen mit dem Sekretariat der UNECE zu berichtigen (siehe Anlage 1).

Normen in den Kapiteln 6.2 und 6.8

8. Bezüglich der eckigen Klammern bei verschiedenen Normen in den Kapiteln 6.2 und 6.8 verweist das Sekretariat auf Absatz 24 des Berichts über die letzte Gemeinsame Tagung (OTIF/RID/RC/2007-B). Für das ADR sei entschieden worden, die in eckige Klammern gesetzten Normen in die Ausgabe 2009 zu übernehmen, wenn eine Prüfung bei der Gemeinsamen Tagung im März 2008 ergebe, dass die endgültige Norm tatsächlich dem genehmigten Entwurf entspricht, und unter der Voraussetzung, dass die endgültigen Normen vor Mai 2008 veröffentlicht werden.
9. Der RID-Fachausschuss erteilt dem Sekretariat das Mandat, unter den in Absatz 8 angegebenen Voraussetzungen die Normen auch in die RID-Ausgabe 2009 aufzunehmen.

Unterabschnitt 6.8.2.6

10. Der Vertreter Deutschlands erinnert daran, dass die in der Tabelle des Unterabschnitts 6.8.2.6 aufgeführten Normen für die Erfüllung der in Spalte 1 der Tabelle angegebenen Vorschriften angewandt werden müssen. Da die in den ersten beiden Zeilen der Tabelle angegebenen Normen EN 14025:2003 und EN 14025:2008 auch für Gastanks gelten, sollte der Verweis in Spalte 1 auf Unterabschnitt 6.8.3.1 ausgedehnt werden.
11. Der RID-Fachausschuss sieht eine Klärung nicht als dringlich an, da der bisherige Verweis auf die allgemeinen Vorschriften in Unterabschnitt 6.8.2.1 auch die Gastanks einschließt. Allerdings wird der Wunsch geäußert, dass die Gemeinsame Tagung die Angelegenheit prüft, da der Absatz 6.8.3.1.1, der für verdichtete, verflüssigte und gelöste Gase nur Stahltanks zulässt, die Anwendung der Norm für Gastanks einschränkt.

Abschnitt 7.5.3

12. Die eckigen Klammern werden gestrichen (siehe Anlage 1). Der Vertreter der Niederlande weist darauf hin, dass wegen der Sicherheit in Rangierbahnhöfen in Zukunft über diese Bestimmung nachgedacht werden müsse (siehe auch Diskussionen unter den Absätzen 53 und 54 und unter den Absätzen 80 bis 83).

Übernahme der von der 83. Tagung der WP.15 (Genf, 5. bis 9. November 2007) angenommenen Texte

Dokumente: OTIF/RID/CE/2007/24 (Vereinigtes Königreich)
OTIF/RID/CE/2007/26 (Vereinigtes Königreich)

Informelles Dokument: INF.5 (Sekretariat)

13. Die von der WP.15 unter dem Vorbehalt einer Genehmigung durch den RID-Fachausschuss vorgenommenen Änderungen an den Beschlüssen der Gemeinsamen Tagung in den Jahren 2006 und 2007, die vom Sekretariat im informellen Dokument INF.5 zusammengestellt wurden, werden angenommen (siehe Anlage 1). Jedoch wird die Änderung zu Abschnitt 3.4.10 b) für das RID nicht übernommen, da für den Eisenbahnverkehr die höchstzulässige Gesamtmasse nicht als Kriterium herangezogen wird. Ebenfalls wird für die RID-Ausgabe 2009 nicht die Streichung des ersten Unterabsatzes des Absatzes 1.6.3.25 übernommen, da für Kesselwagen eine Dichtheitsprüfung erst alle vier Jahre erfolgt, die gemäß den Änderungen 2009 zu Absatz 6.8.2.4.3 bis zu drei Monate nach dem angegebenen Zeitpunkt erfolgen darf. Die für das RID zusätzlich notwendige Streichung des Unterabschnitts 1.6.3.23 wird ebenfalls angenommen.
14. Die Behandlung der Dokumente OTIF/RID/CE/2007/24 und .../2007/26 erübrigt sich, da die Anträge bereits durch die Annahme des informellen Dokuments INF.5 angenommen wurden.

Unterabschnitt 7.5.7.1

15. Die von der WP.15 in eckigen Klammern angenommene Fußnote, die einen unverbindlichen Hinweis auf die Europäischen Leitlinien für optimale Verfahren der Ladungssicherung im Straßenverkehr enthält, wird für das RID nicht übernommen. Der RID-Fachausschuss würde es jedoch begrüßen, wenn sich die Gemeinsame Tagung für alle Landverkehrsträger mit der Ladungssicherung auseinandersetzt. Die Vertreterin Belgiens sieht es als notwendig an, im nächsten RID-Fachausschuss die Verbindlichkeit von RIV-Vorschriften zu prüfen.

Übergangsvorschrift für die Abschnitte 1.8.6 und 1.8.7 sowie das Kapitel 6.2

16. Zu einer von Frankreich bei der letzten Tagung der WP.15 angesprochenen Übergangsvorschrift für die Anwendung der neuen Abschnitte 1.8.6 und 1.8.7 sowie des neuen Kapitels 6.2 (siehe auch Absätze 6 bis 9 der im informellen Dokument INF.5 wiedergegebenen Auszüge aus dem Berichtsentwurf der 83. Tagung der WP.15) kann vom RID-Fachausschuss mangels Textvorschlag keine Entscheidung getroffen werden. Wenn tatsächlich ein Bedürfnis besteht, sollte diese Angelegenheit von der Gemeinsamen Tagung geprüft werden.

Unterabschnitt 4.1.6.14; Norm ISO 10297

Dokument: OTIF/RID/CE/2007/25 (Vereinigtes Königreich)

17. Die noch offenen Fragen aus dem Dokument OTIF/RID/CE/2007/25 sollten der Gemeinsamen Tagung unterbreitet werden (siehe auch Absatz 15 der im informellen Dokument INF.5 wiedergegebenen Auszüge aus dem Berichtsentwurf der 83. Tagung der WP.15).

Begrenzte Mengen

Informelles Dokument: INF.3 (UIC)

18. Im informellen Dokument INF.3 schlägt die UIC vor, in Abschnitt 3.4.9 festzulegen, wer die Kennzeichnung für begrenzte Mengen an Wagen und Großcontainern anzubringen hat. Darüber hinaus wird eine Änderung des ADR-Textes vorgeschlagen, mit dem Probleme an der Schnittstelle Straße/Schiene ausgeräumt werden sollen.
19. In der Diskussion wird festgestellt, dass die Verladerpflichten des Unterabschnitts 1.4.3.1 für das Kapitel 3.4 nicht herangezogen werden können, da in Unterabschnitt 3.4.1.1 keine Aussage über die Anwendbarkeit dieser Vorschriften getroffen wird.
20. Der RID-Fachausschuss ist der Ansicht, dass nach dem Beispiel des neu aufgenommenen Kapitels 3.5 in der Gemeinsamen Tagung eine Diskussion darüber erfolgen sollte, welche übrigen Teile des RID bei der Beförderung in begrenzten Mengen Anwendung finden sollen. Sowohl bei der Beförderung in begrenzten Mengen als auch bei der Beförderung in freigestellten Mengen sollte geprüft werden, welche Pflichten der Beteiligten zu beachten sind.
21. Der von Luxemburg und der Tschechischen Republik übernommene erste Antrag der UIC wird mit 6 Ja-Stimmen und 2 Nein-Stimmen angenommen (siehe Anlage 1) und sollte bis zur Überarbeitung des Kapitels 3.4 auch der WP.15 zur Annahme empfohlen werden. Der zweite Antrag sollte von der UIC direkt der WP.15 unterbreitet werden.

Harmonisierung mit Unterabschnitt 7.5.1.2 ADR

Dokument: OTIF/RID/CE/2007/21 (Belgien)

22. Im Dokument OTIF/RID/CE/2007/21 schlägt Belgien eine Angleichung des RID an den Unterabschnitt 7.5.1.2 des ADR vor, um die Pflichten bei der Verladung von Containern zu präzisieren.
23. Von einigen Delegierten wird die Verwendung der Begriffe "Verladen" und "Beladen" für das Aufsetzen oder Absetzen von Containern in Frage gestellt, da beispielsweise in Umschlagbahnhöfen nur ein Umschlag oder Abstellen, nicht jedoch ein Be- oder Entladen von gefährlichen Gütern erfolgt. Der Begriff "Handhabung" scheint in diesem Zusammenhang angebrachter zu sein.
24. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs ist der Ansicht, dass die vorgeschlagenen Kontrollen wie im Absatz 1.4.2.2.1 nur im Rahmen von repräsentativen Stichproben und nicht bei jeder Verladung erfolgen sollten.
25. Der Antrag Belgiens wird schließlich mit 10 Ja-Stimmen und 3 Nein-Stimmen angenommen, wobei im französischen Text am Ende des ersten Spiegelstrichs "und" durch "oder" zu ersetzen ist (siehe Anlage 1). Diese notwendige redaktionelle Änderung wird auch dem Sekretariat der UNECE mitgeteilt.

Kapitel 7.7: Hand- und Reisegepäck

Dokument: OTIF/RID/CE/2007/22 (Sekretariat)

26. Der Antrag des Sekretariats, die Vorschriften für die Mitnahme gefährlicher Güter als Hand- oder Reisegepäck in Kapitel 7.7 auf die neue Freistellung des Unterabschnitts 1.1.3.7 auszudehnen, wird angenommen, wobei jedoch nicht nur auf den Absatz b), sondern auf den gesamten Unterabschnitt 1.1.3.7 Bezug genommen wird (siehe Anlage 1).

TOP 5: SONSTIGE ANTRÄGE

Abschnitt 1.9.2 – Anpassung der englischen und französischen Fassung an den deutschen Originaltext

Dokument: OTIF/RID/CE/2007/1 (Sekretariat)

27. Das Sekretariat schlägt in seinem Dokument OTIF/RID/CE/2007/1 vor, eine redaktionelle Anpassung der Terminologie in der englischen und französischen Fassung des Abschnitts 1.9.2 vorzunehmen, um Fehlinterpretationen auszuschließen, dass Ersatzstrecken auch Strecken anderer Verkehrsträger sein können.
28. Bezüglich der französischen Fassung sind die Meinungen geteilt, ob der Ausdruck "itinéraire" oder "ligne" geeigneter ist.
29. Angesichts der Tatsache, dass die neue **Rahmenrichtlinie über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland** zukünftig eine verkehrsträgerübergreifende Fahrwegbestimmung zulässt, hält es der RID-Fachausschuss für nicht notwendig, in den bisherigen Texten des Abschnitts 1.9.2 eine Anpassung der Terminologie vorzunehmen, da dies die Anwendung der neuen Rahmenrichtlinie einschränken könnte.
30. Die zweite Anregung des Sekretariats im Dokument OTIF/RID/CE/2007/1, eine Präzisierung im letzten Spiegelstrich des Abschnitts 1.9.1 vorzunehmen, um einen möglichen Widerspruch zu Abschnitt 1.9.2 b) zu beseitigen, wird hingegen angenommen (siehe Anlage 1).

Abschnitt 1.9.2 – Ersatzstrecken

Dokument: OTIF/RID/CE/2007/2 (UIC)

31. Angesichts der vorhergehenden Diskussion zieht der Vertreter der UIC seinen Antrag zurück, der zum Ziel hat, ergänzende Vorschriften der Mitgliedstaaten in den Fällen einzuschränken, in denen keine oder keine geeigneten Ersatzstrecken zur Verfügung stehen.

Verzicht auf das Anbringen von Großzetteln (Placards) an Tragwagen

Dokument: OTIF/RID/CE/2007/4 (UIC)

32. Der Antrag OTIF/RID/CE/2007/4 der UIC hat zum Ziel, auf Großzettel (Placards) an Tragwagen des Huckepackverkehrs auch in den Fällen zu verzichten, in denen Straßenfahrzeuge bei der Beförderung von Versandstücken nicht mit Großzetteln (Placards) versehen sein müssen.
33. Man ist sich einig, dass die angestrebte Erleichterung nur dann erzielt werden kann, wenn der Verweis auf die Absätze 5.3.1.5.1 und 5.3.1.5.2 des ADR entfällt. Darüber hinaus könnte dann der gesamte Absatz 5.3.1.3.2 vereinfacht werden, da das Anbringen von Großzetteln (Placards) an Tragwagen immer dann entfallen würde, wenn die Vorschriften des ADR bezüglich des Anbringens von Großzetteln (Placards) erfüllt sind. Allerdings wäre dann im Fall der Fahrzeuge mit Versandstücken der Klassen 2 bis 6.2, 8 und 9 keinerlei Gefahrgutinformation mehr sichtbar, da die orangefarbene Blankokennzeichnung vorn und hinten am Fahrzeug von der Seite nicht erkennbar wäre.
34. Der Vertreter der UIC wird für die nächste Tagung einen neuen Antrag unterbreiten, in dem auch die Möglichkeit einer allgemeinen Lösung der Schnittstellenproblematik in Unterabschnitt 1.1.4.4 untersucht wird, wie sie bereits vom Vertreter des Vereinigten Königreichs bei der 42. Tagung des RID-Fachausschusses angekündigt wurde (siehe Bericht A 81-03/501.2006 Absatz 53) (siehe auch die Diskussion zum Dokument OTIF/RID/CE/2007/8 in den Absätzen 49 und 50 des vorliegenden Berichts).

Absatz 5.4.1.1.3: Sondervorschriften für Abfälle

Dokument: OTIF/RID/CE/2007/5 (Sekretariat)

35. Der Antrag des Sekretariats im Dokument OTIF/RID/CE/2007/5, der eine Klarstellung der Abfolge der Informationen im Beförderungspapier in den Fällen herbeiführt, in denen auch die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr anzugeben ist, wird mit 15 Ja-Stimmen angenommen (siehe Anlage 1), **obwohl einige Delegationen Bedenken wegen der Auswirkungen auf multimodale Beförderungen äußern**. Es wird festgestellt, dass im derzeitigen französischen RID-Text die Angabe fehlt, dass der Ausdruck "Abfall" vor der UN-Nummer erscheinen muss.

Abschnitt 1.2.1: Begriffsbestimmung für "Beförderungspapier"

Dokumente: OTIF/RID/CE/2007/6 (Sekretariat)
OTIF/RID/CE/2007/23 (CIT)

36. In seinem Antrag OTIF/RID/CE/2007/6 schlägt das Sekretariat die Anpassung eines Verweises in der Begriffsbestimmung für "Beförderungspapier" vor, da der Wagenbrief im zitierten Anhang D des COTIF (Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr – CUV) nicht behandelt wird. Dieser Antrag wird vom Sekretariat zugunsten des Antrags des CIT im Dokument OTIF/RID/CE/2007/23 zurückgezogen, in dem statt eines Verweises auf das Handbuch CUV-Wagenbrief des CIT ein

Verweis auf den Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) vorgeschlagen wird.

37. Der Vertreter Österreichs weist darauf hin, dass sich das Zitat der CUV auf den Verwendungsvertrag und nicht auf den Wagenbrief bezieht und insofern zutrifft. Bei einer Änderung würde er es vorziehen, den Wagenbrief als Beispiel für ein "sonstiges (...) Beförderungspapier" anzuführen, weil dieser bloß auf einer privatrechtlichen Vereinbarung zwischen UIC und UIP beruhe, während der Frachtbrief von den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM, also völkerrechtlich vorgeschrieben werde.
38. Der Vertreter des CIT erläutert, dass die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV, welche das RIP (Anlage II zu Anhang B (CIM) zum COTIF 1980) ersetzen, ausdrücklich den Abschluss eines allgemeinen Verwendungsvertrags vorsehen. Der AVV seinerseits ersetze das RIV. Er weist darauf hin, dass heute bereits 600.000 Wagen dem AVV unterstehen, ohne den ein grenzüberschreitender Verkehr leerer Wagen in Europa nicht möglich wäre.
39. Der Antrag des CIT, der auch eine Streichung der Bem. unter der Überschrift des Abschnitts 5.4.1 vorsieht, wird mit 13 Ja-Stimmen ohne Gegenstimme angenommen (siehe Anlage 1).

Energieverzehrelemente

Klarstellung verschiedener technischer Einzelheiten

Dokumente: OTIF/RID/CE/2007/12 (Deutschland)
OTIF/RID/CE/2007/18 (UIP)

40. Im Dokument OTIF/RID/CE/2007/12 schlägt Deutschland vor, in der Sondervorschrift TE 22 (Energieverzehrelemente) einige Änderungen vorzunehmen, um auslegungsbedürftige Anforderungen klarzustellen. So soll unter anderem bei der Ermittlung der Energieaufnahme nur das Verhalten im geraden Gleis und nicht im gebogenen Gleis betrachtet werden. Darüber hinaus werden weitere Anpassungen an die 7. Ausgabe des UIC-Merkblattes 573 vorgenommen, auf das in der Sondervorschrift TE 22 zukünftig verwiesen wird (siehe auch Bericht OTIF/RID/CE/2006-A Absätze 37 bis 42 und Anlage 1).
41. Der Vertreter der UIP unterstützt mit seinem Dokument OTIF/RID/CE/2007/18 die technischen Änderungen in der Sondervorschrift TE 22, wünscht jedoch darüber hinaus die Klarstellung, dass bei Gas-Kesselwagen statt C-Puffer auch A-Puffer mit Energieverzehrelementen (sogenannte AX-Puffer) zugelassen sind.
42. Der Antrag Deutschlands wird mit folgenden Änderungen angenommen (siehe Anlage 1):
 - Um die vom Vertreter der UIP gewünschte Klarstellung herbeizuführen, wird neben dem Punkt 1.4 des UIC-Merkblattes 573 auch auf den Punkt 1.1.6 verwiesen.
 - Da die Fertigstellung der Norm EN 15551 erst für 2008 erwartet wird, entfällt der Verweis auf diese Norm vorläufig. Eine Übergangsvorschrift ist erst dann vorzusehen, wenn auf diese Norm Bezug genommen werden kann.
 - Der Verweis auf "ERRI B12/Rp17" entfällt ebenfalls, da die zitierten Werte unter anderem auch im Anhang Z der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) "Güterwagen" enthalten sind.
 - Der bei der 43. Tagung des RID-Fachausschusses angenommene Verweis auf das UIC-Merkblatt 573 wird auf die ab 1. Oktober 2008 anwendbare 7. Ausgabe aktualisiert. Diese Aktualisierung wird auf Antrag des Sekretariats auch in den Absätzen 4.3.3.3.2 und 6.8.2.2.1 sowie in der Sondervorschrift TE 25 des Abschnitts 6.8.4 vorgenommen.

Redaktionelle Klarstellung

Dokument: OTIF/RID/CE/2007/11 (Sekretariat)

43. Der Antrag des Sekretariats, den Wortlaut der Sondervorschrift TE 22 und der Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.3.27 leicht anzupassen, um – wie in der Tabelle A – auch diejenigen Stoffe zu erfassen, die in flüssigem Zustand befördert werden, wird vom RID-Fachausschuss angenommen (siehe Anlage 1).
44. Die von der Vertreterin Belgiens mündlich vorgeschlagene analoge Änderung in der Sondervorschrift TE 25 und in der dazugehörigen Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.3.32 ist hingegen nicht erforderlich, da die Sondervorschrift TE 25 keinen Stoffen zugeordnet ist, die sowohl in flüssigem als auch in festem Zustand befördert werden können.

Verlängerung der Übergangsvorschrift

Dokumente: OTIF/RID/CE/2007/7 (Frankreich)
OTIF/RID/CE/2007/18 (UIP)

45. Frankreich schlägt in seinem Dokument OTIF/RID/CE/2007/7 vor, die Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.3.27 a) um zwei Jahre auf den 1. Januar 2013 zu verlängern, um den durch die Schwierigkeiten bei der Zulassung von Energieverzehreinrichtungen entstandenen Zeitverlust auszugleichen. Diese Schwierigkeiten, die auch im Antrag Deutschlands OTIF/RID/CE/2007/12 festgestellt worden seien (siehe Absätze 40 bis 42), hätten zu einer Neuauflage des UIC-Merkblattes 573 geführt. Diese Verlängerung wird vom Vertreter der UIP in seinem Dokument OTIF/RID/CE/2007/18 unterstützt.
46. Der Vertreter Deutschlands weist darauf hin, dass die chemische Industrie in Deutschland bereits 2005 mit der Umrüstung begonnen habe. Eine Ausdehnung der Übergangsvorschrift um weitere zwei Jahre würde zu einer Benachteiligung derjenigen Unternehmen führen, die frühzeitig mit der Umrüstung begonnen haben.
47. Um einerseits den Zeitverlust aufzufangen, der durch die späte Festlegung technischer Spezifikationen entstanden ist, andererseits aber auch Unternehmen nicht zu benachteiligen, die ein mühsames Zulassungsverfahren durchlaufen haben und die anderenfalls bei künftigen technischen Änderungen zurückhaltender sein könnten, schlägt der Vorsitzende als Kompromiss vor, die Übergangsfrist nur für diejenigen Kesselwagen zu verlängern, die zwischen dem 1. Januar 2011 und dem 31. Dezember 2012 zur wiederkehrenden Prüfung fällig werden. Dadurch könnte eine kontinuierliche Nachrüstung sichergestellt werden.
48. Der RID-Fachausschuss ist mit diesem Kompromiss einverstanden. Das Sekretariat wird gebeten, diese Übergangsvorschrift zu formulieren (siehe Anlage 1).

Anwendung der Freistellung des Unterabschnitts 1.1.3.6 ADR im kombinierten Verkehr Straße/Schiene

Dokumente: OTIF/RID/CE/2007/8 (UIRR)
OTIF/RID/CE/2007/20 (Belgien)

49. Im Dokument OTIF/RID/CE/2007/8 der UIRR wird vorgeschlagen, die Erleichterungen des Unterabschnitts 1.1.3.6 ADR auch für den kombinierten Verkehr Straße/Schiene anzuwenden und auf eine Nachkennzeichnung in Umschlagbahnhöfen des kombinierten Verkehrs zu verzichten. Der Vertreter der UIC, der dieses Dokument vorstellt, erklärt, dass die dargestellte Problematik eng mit der in Zusammenhang mit der Behandlung des Dokuments OTIF/RID/CE/2007/4 der UIC geführten Diskussion zusammenhänge (siehe Absätze 32 bis 34) und deshalb eine Lösung wie von Belgien im Dokument OTIF/RID/CE/2007/20 vorgeschlagen in einer grundsätzlichen Regelung in Abschnitt 1.1.4 gefunden werden sollte.

50. In einer Grundsatzabstimmung sprechen sich 13 Delegationen dafür aus, die Schnittstellenproblematik Straße/Schiene neu im Abschnitt 1.1.4 zu regeln. Der Vertreter der UIC wird zusammen mit der UIRR und interessierten Staatenvertretern (**das Vereinigte Königreich bietet seine Teilnahme an**) einen neuen Antrag unterbreiten, in dem ein Lösungsvorschlag mit sicherheitstechnischer Begründung für alle Kennzeichnungsprobleme im kombinierten Verkehr aufgezeigt wird.

Abschnitt 7.5.3: Schutzabstand

Dokument: OTIF/RID/CE/2007/10 (Schweiz)

51. Der Vertreter der Schweiz schlägt in seinem Dokument OTIF/RID/CE/2007/10 vor, in Abschnitt 7.5.3 eine Klarstellung vorzunehmen, dass der Schutzabstand von 18 Metern zwischen zwei Containern oder zwischen einem Container und einem Wagen nicht mit der Begründung unterschritten werden darf, dass ein vierachsiger Wagen eine geringere Länge als 18 Meter aufweisen kann.
52. Der Antrag wird mit 14 Ja-Stimmen und einer Gegenstimme mit der in Zusammenhang mit der Prüfung des Dokuments OTIF/RID/CE/2007/27 verabschiedeten Änderung ("im selben Zugverband" statt "in Gleisrichtung", siehe Absatz 12) angenommen (siehe Anlage 1).
53. Bezüglich dieser letztgenannten Änderung, die nach einer mündlichen Äußerung des Vertreters des Vereinigten Königreichs bei der letzten Tagung vorläufig angenommen wurde (siehe Bericht OTIF/RID/CE/2006-A Absatz 36), entbrennt eine Diskussion darüber, ob die Schutzwagenvorschriften nur für die Zugfahrt oder auch für den Rangierbetrieb gelten. Während einige Delegationen darlegen, dass die Schutzwagenregelung in ihren Ländern auch für den Rangierbetrieb angewendet werde, sind andere Delegationen der Ansicht, dass eine Anwendung auch auf Rangierfahrten zu großen betrieblichen Behinderungen insbesondere auf kleinen Bahnhöfen führen würde. Es wird auch bemerkt, dass eine Anwendung des Abschnitts 7.5.3 auf den Rangierbetrieb national auch im Rahmen des Kapitels 1.9 geregelt werden könnte.
54. Bei einer Abstimmung sprechen sich 7 Delegationen für eine Ausdehnung auf den Rangierbetrieb, 8 Delegationen dagegen aus. Nach Ansicht des Vorsitzenden sollte diese kontroverse Diskussion dazu führen, dass für die nächste Tagung des RID-Fachausschusses von interessierten Staaten Vorschläge für den Rangierbetrieb unterbreitet werden.

Übernahme von technischen Vorschriften aus dem UIC-Merkblatt 573 in das RID

Dokumente: OTIF/RID/CE/2007/13 (Belgien)

OTIF/RID/CE/2007/19 (UIP)

Informelles Dokument: INF.7 (Vereinigtes Königreich)

55. Im Dokument OTIF/RID/CE/2007/13 schlägt Belgien vor, zwei Punkte des UIC-Merkblattes 573 (Mindestabstand von 300 mm zwischen Kopfträgerebene und Tank; Festlegung eines minimalen dynamischen Arbeitsaufnahmevermögens für Puffer von Gas-Kesselwagen), die bisher weder in den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) noch im RID erscheinen, in das RID zu überführen. Der Vertreter der UIP unterstützt in seinem Dokument OTIF/RID/CE/2007/19 im Grundsatz diesen Antrag, fordert jedoch die Aufnahme von Übergangsvorschriften.
56. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs legt in seinem informellen Dokument INF.7 dar, dass der geforderte Abstand von 300 mm zwischen der Kopfträgerebene und dem am weitesten vorstehenden Punkt am Tank bei im Vereinigten Königreich verwendeten Kesselwagen in der Regel unterschritten werde, um den geringeren Tankfassungsraum, der sich durch das geringere Lichtraumprofil ergebe, durch eine größere Länge des Tanks auszuglei-

chen. In den Fällen, in denen die 300 mm nicht eingehalten werden können, würden jedoch Überpufferungsschutzeinrichtungen vorgeschrieben. Diese Alternative sollte auch im RID vorgesehen werden.

57. Der RID-Fachausschuss beschließt, die Frage des Abstands von 300 mm zuerst in der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" zu erörtern, um dort insbesondere zu prüfen, ob die vom Vereinigten Königreich vorgeschlagene Alternative zumindest für in Kontinentaleuropa verwendete Bauarten ausgeschlossen werden soll.
58. Der zweite Antrag Belgiens, ein minimales dynamisches Arbeitsaufnahmevermögen für Puffer von Gas-Kesselwagen vorzuschreiben, wird zusammen mit einer vom Vertreter der UIP vorgeschlagenen Übergangsvorschrift für Wagen, die vor dem Inkrafttreten des UIC-Merkblattes 573 gebaut wurden, angenommen (siehe Anlage 1).

Interpretation des Absatzes 6.8.2.5.2 in Zusammenhang mit der Einhaltung der Frist für die nächste Prüfung des Kesselwagens

Dokument: OTIF/RID/CE/2007/14 (Tschechische Republik)

59. Die Vertreterin der Tschechischen Republik weist in ihrem Dokument OTIF/RID/CE/2007/14 auf Probleme mit Kesselwagen hin, die vor dem Ablauf der Frist für die wiederkehrende Prüfung beladen werden, deren Frist aber während der Beförderung abläuft. Sie schlägt vor, die Verfahrensweise in solchen Fällen im Bericht niederzulegen oder in Absatz 6.8.2.4.4 für Kesselwagen eine analoge Vorschrift zu dem für ortsbewegliche Tanks geltenden Absatz 6.7.2.19.6 aufzunehmen.
60. Die Aufnahme einer Vorschrift in das RID wird gegenüber einer Erwähnung im Bericht vorgezogen. Der Absatz a) des Textvorschlags zu Absatz 6.8.2.4.4 kann entfallen, da der Fall der ungereinigten leeren Tanks bereits in Absatz 4.3.2.4.4 geregelt ist. Es erscheint fraglich, ob die in Absatz b) des Textvorschlags dargestellte Problematik für Kesselwagen in Europa überhaupt von Bedeutung ist. **Einige Staaten äußern Zweifel daran, ob eine Nachfrist von mehr als sechs Monaten überhaupt begründet werden kann.** Der verbleibende Teil ist nur für die wiederkehrenden Prüfungen relevant, da der neue Absatz 6.8.2.4.3 für die Zwischenprüfung bereits eine dreimonatige Überschreitung der Frist zulässt. Dieser verbleibende Antrag, der seinen Niederschlag ebenfalls in Kapitel 4.3 finden sollte, sollte der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung unterbreitet werden, da er auch für Tankfahrzeuge und insbesondere für Tankcontainer von Bedeutung sein kann.
61. 14 Staaten sind mit dieser Vorgehensweise einverstanden. Die Vertreterin **der Tschechischen Republik** wird gebeten, auf der Grundlage dieser Betrachtungen des RID-Fachausschusses ein Dokument für die Gemeinsame Tagung vorzubereiten. **Der Vertreter Österreichs hätte eine sofortige Lösung im RID vorgezogen, da sie dringlich sei und diese Problematik bislang nur Kesselwagen betroffen habe.**

Redaktionelle Anpassung in Unterabschnitt 1.6.3.32

Dokument: OTIF/RID/CE/2007/15 (Belgien)

62. In ihrem Antrag OTIF/RID/CE/2007/15 schlägt die Vertreterin Belgiens vor, in der Übergangsvorschrift 1.6.3.32 die Formulierung "bis spätestens 1. Januar 2015" zu ersetzen, um einen eindeutigen Fristablauf festzulegen.
63. Auf Vorschlag des Sekretariats entscheidet sich der RID-Fachausschuss für die im RID übliche Formulierung "spätestens bis zum 31. Dezember 2014". Diese Anpassung ist auch in der Übergangsvorschrift in Unterabschnitt 1.6.3.27 vorzunehmen (siehe Anlage 1).

Sondervorschrift CW 30

Dokument: OTIF/RID/CE/2007/16 (Sekretariat)

64. Der Antrag des Sekretariats, der eine redaktionelle Anpassung der Sondervorschrift CW 30 an die bereits bei der 41. Tagung des RID-Fachausschusses beschlossene Ausdehnung der Vorschrift in Absatz 5.4.1.2.2 d) auf ortsbewegliche Tanks zum Ziel hat, wird mit 14 Ja-Stimmen ohne Gegenstimme angenommen (siehe Anlage 1).
65. In der Diskussion wird erneut die Sinnhaftigkeit einer solchen Vorschrift angesprochen (siehe auch Bericht A 81-03/511.2003 Absätze 82 bis 84 und Bericht A 81-03/511.2004 Absatz 93). Der Vertreter des Vereinigten Königreichs ist der Ansicht, dass die Vorschriften in Absatz 5.4.1.2.2 d) und in der Sondervorschrift CW 30 nicht die Garantie bieten, dass sich die Ventile nicht vor dem angegebenen Zeitpunkt öffnen. Darüber hinaus seien ortsbewegliche Tanks nicht mit Kesselwagen und Tankcontainern zu vergleichen, da die Kennzeichnungsvorschriften in den Absätzen 6.7.4.15.1 und 6.7.4.15.2 für ortsbewegliche Tanks die Angabe einer Referenzhaltezeit und einer tatsächlichen Haltezeit vorsehen. **Auch sei es bei ortsbeweglichen Tanks, die große Distanzen wie beispielsweise vom Fernen Osten nach Europa zurücklegen, nicht möglich, verbindliche Vereinbarungen über eine genaue Beförderungszeit zu treffen.**
66. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs wird gebeten, gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt mit einem Antrag auf diese Frage zurückzukommen.

Interpretationsfragen

Informelles Dokument: INF.8 (Schweden)

Tankbeförderung von Stoffen in loser Schüttung

67. Unter Punkt 1 seines informellen Dokuments INF.8 stellt der Vertreter Schwedens die Frage, ob UN 1495 Natriumchlorat, das sowohl zur Beförderung in Tanks als auch zur Beförderung in loser Schüttung zugelassen ist, gemäß der Sondervorschrift VW 8 in loser Schüttung auch in Tanks, die nicht mehr den Vorschriften des Kapitels 6.8 entsprechen, befördert werden darf.
68. Der Vorsitzende vertritt die Ansicht, dass bei der Verwendung eines Tanks mit RID-Zulassung die Vorschriften für die Tankbeförderung zu beachten sind, während bei der Verwendung eines Tanks ohne RID-Zulassung die Vorschriften für die Beförderung in loser Schüttung anzuwenden sind, da in diesem Fall der Tank als beliebiges Behältnis gilt. **Der Vertreter Schwedens ist der Ansicht, dass unter diesen Umständen im Beförderungspapier oder am Wagen klar angegeben werden sollte, dass die Beförderung nach den Vorschriften für die Beförderung in loser Schüttung erfolgt. Der Vorsitzende regt an, dass der Vertreter Schwedens einen diesbezüglichen Antrag ausarbeitet.**
69. Im Rahmen der Diskussion wird jedoch eine Unlogik in der Sondervorschrift VW 8 festgestellt, da zwar geschlossene Container, nicht jedoch gedeckte Wagen zugelassen sind. Es erscheint angebracht, in der Gemeinsamen Tagung die VW/VV-Vorschriften im Hinblick auf die neueren BK-Vorschriften zu überprüfen.
- 69a. **Die Vertreterin Belgiens unterstreicht, dass dieses Problem ihr nicht so einfach erscheine, da ein ähnlicher Fall in Belgien aufgetreten sei. Ein Wagen für Güter in loser Schüttung, der sehr starke Ähnlichkeit mit einem Kesselwagen gehabt habe, habe eine gewisse Verwirrung bei Eisenbahn-Kontrollkräften hervorgerufen. Nach einer Untersuchung habe sich herausgestellt, dass dieser Wagen den Gattungsbuchstaben U statt Z (Gattungsbuchstabe für Kesselwagen) hatte. Es habe sich also sehr wohl um einen Wagen gehandelt, der für die Beför-**

derung in loser Schüttung zugelassen war, und nicht um einen Wagen, der als Kesselwagen zugelassen war.

- 69b. Darüber hinaus weist der Vertreter Frankreichs darauf hin, dass für eine Änderung der Gattungsbezeichnung eine Neuzulassung erforderlich sei.

Behandlung von Großpackmitteln (IBC) als Container

70. Unter Punkt 2 stellt der Vertreter Schwedens die Frage, ob UN 1402 Calciumcarbid der Verpackungsguppe II in Großpackmitteln (IBC), die als Container angesehen werden, gemäß Sondervorschrift VW 5 auf offenen Wagen befördert werden darf. Wenn Großpackmittel (IBC) als Versandstücke angesehen werden, müssen sie dagegen gemäß Sondervorschrift W 1 in gedeckten Wagen oder Wagen mit Decken befördert werden.
71. Der RID-Fachausschuss ist der Ansicht, dass die Sondervorschrift VW 5 nicht so interpretiert werden darf, dass Wagen mit Großpackmitteln (IBC) besonders eingerichtete Wagen sind.
72. Das Sekretariat merkt an, dass bezüglich der Beförderung von Calciumcarbid bereits bei der 38. Tagung des RID-Fachausschusses eine Diskussion geführt worden sei (siehe A 81-03/502.2002 Absätze 28 bis 30).

Uneingeschränkter Zugriff des Infrastrukturbetreibers zu bestimmten Informationen

73. Unter Punkt 3 stellt der Vertreter Schwedens die Frage, ob ein Beförderer die sich aus Absatz 1.4.2.2.5 in Verbindung mit Unterabschnitt 1.4.3.6 ergebende Pflicht zur Übermittlung der Masse der Ladung erfüllen kann, wenn ihm der Absender ein Beförderungspapier übergibt, in dem gemäß Absatz 5.4.1.1.1 f) das Volumen der gefährlichen Güter eingetragen ist (gemäß dem Handbuch CIM-Frachtbrief (GLV-CIM) ist im Frachtbrief die Bruttomasse des Gutes oder die auf andere Art angegebene Menge des Gutes anzugeben).
74. In der Diskussion wird festgestellt, dass der Unterabschnitt 1.4.3.6 nicht geändert werden kann, da die Infrastrukturbetreiber die Angabe der Masse benötigen und auch die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität zum Teilsystem Telematikanwendungen für den Schienengüterverkehr (TAF TSI) die Angabe der Masse vorschreiben.

Prüfung der fahrzeugtechnischen Ausrüstung

75. Unter Punkt 4 weist der Vertreter Schwedens darauf hin, dass in Kapitel 6.8 zwar verschiedene fahrzeugtechnische Anforderungen enthalten seien (z.B. Energieverzeherelemente), jedoch nur die Prüfung der Tanks geregelt sei.
76. In der Diskussion wird bekräftigt, dass der Tanksachverständige gemäß Unterabschnitt 6.8.2.4 nur für die Prüfung des Tankkörpers und seiner Ausrüstungsteile verantwortlich ist. Das RID enthält aber in den Sondervorschriften TE 22 und TE 25 Anforderungen an die fahrzeugtechnische Ausrüstung, die gemäß der Begriffsbestimmung in Abschnitt 1.2.1 nicht Bestandteil der baulichen Ausrüstung und der Bedienungsausrüstung eines Tanks ist. Der Tanksachverständige ist in der Regel nur in der Lage zu prüfen, ob die durch die Sondervorschriften geforderten Ausrüstungen vorhanden sind. Eine Funktionsprüfung dieser Ausrüstungsteile kann jedoch nur von einem Fahrzeugsachverständigen durchgeführt werden.
77. Der RID-Fachausschuss ist der Ansicht, dass im RID eine Klarstellung bezüglich der fahrzeugtechnischen Ausrüstung erforderlich ist. Die Delegationen werden gebeten, sich zu dieser Problematik Gedanken zu machen. Eine Lösung könnte darin bestehen, die fahrzeugtechnischen Vorschriften wie im ADR in einen neuen Teil 9 zu überführen. **Alternativ könnten neue UIC-Merkblätter oder Normen entwickelt werden.**

TOP 6: ARBEITSGRUPPE "TANK- UND FAHRZEUGTECHNIK"

Dokument: OTIF/RID/CE/GT/2007-A (Sekretariat)

78. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik", Herr H.-J. Kellerhaus (Deutschland), erläutert die im Bericht OTIF/RID/CE/GT/2007-A wiedergegebenen Fortschritte, die bei der achten Sitzung der Arbeitsgruppe (München, 14. und 15. Juni 2007) erzielt worden sind.

Gefahrguttelematik

Dokument: OTIF/RID/CE/GT/2007-A (Sekretariat), Absatz 19

79. Der RID-Fachausschuss stimmt der von der Arbeitsgruppe gewählten Vorgehensweise zu, die Arbeiten zu diesem Thema erst dann wieder aufzunehmen, wenn die Diskussion im Rahmen der Gemeinsamen Tagung für alle europäischen Landverkehrsträger so weit vorangeschritten ist, dass eisenbahnspezifische Anforderungen für ein Lasten- und Pflichtenheft festgelegt werden können.

Stellung des Wagens im Zug (Schutzwagenregelung)

Dokumente: OTIF/RID/CE/GT/2007-A (Sekretariat), Absätze 20 bis 27
OTIF/RID/CE/2007/9 (UIC)

80. Der Vertreter der UIC stellt seine im Dokument OTIF/RID/CE/2007/9 wiedergegebene Studie vor, die zu der Schlussfolgerung kommt, dass auf der Grundlage der Unfallforschung das Einstellen von Schutzwagen nicht als wirksame Maßnahme für die Begrenzung der Folgen größerer Unfälle angesehen werden kann. Die UIC beantragt deshalb, die von Finnland bei der letzten Tagung des RID-Fachausschusses beantragte Ausdehnung der Maßnahme des Schutzabstandes in Abschnitt 7.5.3 auf weitere Gefahrenklassen (siehe Dokument OTIF/RID/CE/2006/5 und Bericht OTIF/RID/CE/2006-A Absätze 24 bis 36) nicht weiterzuverfolgen.
81. In der Diskussion wird erwähnt, dass angesichts der Diskussion über die Sicherheit auf Rangierbahnhöfen im Rahmen der OECD eine weitere Erörterung der Problematik in der Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" sinnvoll wäre. Auch in der informellen Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung "BLEVE" werden Schutzwagen als eine von mehreren Maßnahmen angesehen.
82. Auf der anderen Seite wird bemerkt, dass notwendige Rangierfahrten zur Einstellung von Schutzwagen zu einer Erhöhung des Risikos beitragen, dass im Straßenverkehr keinerlei Vorschriften für die Reihung von Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern bestehen und dass zuerst die Auswirkungen der technischen Maßnahmen der Sondervorschriften TE 22 und TE 25, die für Wagen mit sehr gefährlichen Stoffen gelten, abgewartet werden sollten, bevor über weitere den Betrieb einschränkende Maßnahmen diskutiert wird.
83. Da sich in der Diskussion keine Delegation für den Antrag Finnlands im Dokument OTIF/RID/CE/2006/5 ausspricht, wird dieser Antrag nicht weiterverfolgt. Die Berichte über den OECD-Workshop zu Rangierbahnhöfen und der Arbeitsgruppe "BLEVE" sollten abgewartet werden, um dann zu entscheiden, welche eventuellen Fragestellungen aus diesen Berichten bearbeitet werden müssen.

Tropfleckagen

Dokument: OTIF/RID/CE/GT/2007-A (Sekretariat), Absatz 28

84. Der RID-Fachausschuss ist einverstanden, dass die Diskussionen zu diesem Punkt fortgesetzt werden, wenn weitere Informationen der Mitgliedstaaten vorliegen.

Vierachsige Wagen

Dokument: OTIF/RID/CE/GT/2007-A (Sekretariat), Absätze 29 und 30

85. Der RID-Fachausschuss bestätigt die Entscheidung der Arbeitsgruppe, dieses Thema vorläufig nicht mehr weiterzuverfolgen.

Überwachung der Hauptluftleitung / Bremsluftkontrolle

Dokument: OTIF/RID/CE/GT/2007-A (Sekretariat), Absatz 32

86. Der **Vorsitzende** stellt fest, dass dieses Thema für die gesamte Eisenbahnbeförderung in Europa von großer Bedeutung ist. Der Vertreter der ERA wird deshalb um Prüfung gebeten, ob seine Agentur dieses Thema für den gesamten Eisenbahnverkehr weiterverfolgt. Sollte dies der Fall sein, ist eine Weiterbehandlung im Rahmen des RID-Fachausschusses nicht mehr erforderlich.
87. Der Vertreter der ERA sichert zu, die Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" so schnell wie möglich zu informieren.

Entgleisungsdetektion

Dokumente: OTIF/RID/CE/GT/2007-A (Sekretariat), Absätze 5 bis 16
OTIF/RID/CE/GT/2007-B (Sekretariat)

88. Der stellvertretende Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik", Herr A. Bale (Vereinigtes Königreich), berichtet über die Sondersitzung der Arbeitsgruppe (Berlin, 12. Oktober 2007), die zur Teilnahme an einem von der Technischen Universität Berlin und der Firma Knorr-Bremse durchgeführten Entgleisungsversuchs und zur Erörterung eines Antragsentwurfs Deutschlands einberufen worden sei (siehe Bericht OTIF/RID/CE/GT/2007-B).

Informelles Dokument: INF.2 (Technische Universität Berlin)

89. Die Vertreterin der Technischen Universität Berlin erläutert die in ihrem informellen Dokument INF.2 dargestellten Versuchsergebnisse der am 11. und 12. Oktober 2007 in Berlin durchgeführten Entgleisungsversuche. Bei dem Versuch in unbeladenem Zustand sei eine Geschwindigkeit von 50 km/h erreicht worden, die Auslösezeit des Entgleisungsdetektors habe 0,2 s betragen und der entgleiste Wagen habe 122 m Gleis beschädigt. Bei dem Versuch in beladenem Zustand des entgleisenden Kesselwagens sei eine Geschwindigkeit von 46 km/h erzielt worden, die Auslösezeit des Entgleisungsdetektors habe 0,04 s betragen und 71 m Gleis seien stark beschädigt worden.
90. Die Beschleunigungsamplituden hätten mehrfach deutlich über dem erforderlichen Auslösewert gelegen. Aus Simulationsrechnungen mit Kennwerten anderer Fahrzeuge könne gefolgert werden, dass diese ähnlich reagieren. Als Schlussfolgerung des Entgleisungsversuches könne festgehalten werden, dass der Entgleisungsdetektor EDT 101 eine Entgleisung zuverlässig detektiert und die Sicherheit im Schienenverkehr deutlich erhöht.
91. Der Vertreter der Firma Knorr-Bremse beantwortet verschiedene technische Fragen, die von einigen Delegierten gestellt werden:

- a) Als Schutzwagen vor und nach dem entgleisenden Wagen wurden leere Fahrzeuge gewählt, um eine möglichst hohe Geschwindigkeit zu erzielen.
- b) Bei dem zusätzlichen Gleis, auf dem das zu entgleisende Drehgestell lief, wurde eine Rampe angeschweißt, um das sichere Auslösen des Entgleisungsdetektors unter den erschwerten Bedingungen einer "sanften" Entgleisung zu prüfen.
- c) Bedingt durch das hohe Schadensausmaß beim Entgleisungsversuch mit beladenem Fahrzeug (Überpufferung und Entgleisung des nachfolgenden unbeladenen Fahrzeugs) wurde eine Sekunde nach der Entgleisung, also erst nach dem Ansprechen des Entgleisungsdetektors, die Hauptluftleitung abgerissen. Es wird allerdings vermutet, dass ein beladener nachfolgender Wagen nicht entgleist und die Hauptluftleitung unbeschädigt geblieben wäre.
- d) Der Entgleisungsdetektor wird beim Überfahren der Schwellen ausgelöst. Das Auslösen erfolgte im beladenen Zustand des Wagens schneller als im unbeladenen, weil das beladene Fahrzeug die Rampe hinuntergefahren ist, während das unbeladene Fahrzeug nach Verlassen des Hilfsgleises zwei Schwellen übersprungen hat. Bei einer Entgleisung auf fester Fahrbahn ist es möglich, dass keine Detektion erfolgt.
- e) Während der Entgleisungsdetektor mit den ursprünglichen Auslösewerten (7,5 +/- 2,5 g) 30 Fehlauslösungen produzierte, wurden beim Entgleisungsdetektor mit den angepassten Auslösewerten (9,0 +/- 2,5 g) keine Fehlauslösungen mehr festgestellt.
- f) Mit Entgleisungsdetektoren ausgerüstete Wagen verkehren auch außerhalb der Schweiz, **vorzugsweise in Richtung Belgien und Niederlande**. Die Triebfahrzeugführer werden nicht besonders darauf hingewiesen, dass sich Wagen mit Entgleisungsdetektoren im Zugverband befinden.
- g) Die Pufferbohle wurde in einem Forschungsvorhaben als geeigneter Ort für die Anbringung des Entgleisungsdetektors nachgewiesen. Eine Anbringung am Drehgestell könnte zu Fehlauslösungen durch Steinschlag führen und würde zusätzliche Luftleitungen erforderlich machen.
- h) Um den Nachweis zu erbringen, dass **auch bei sehr niedrigen Temperaturen ein zuverlässiges Auslösen des Entgleisungsdetektors sichergestellt ist und Fehlauslösungen ausgeschlossen sind** (siehe Bemerkungen des Vertreters Schwedens im Bericht OTIF/RID/CE/2007-A Absatz 15 und im Bericht OTIF/RID/CE/2007-B Absatz 5), ist geplant, in Finnland und Schweden einen Feldversuch durchzuführen, bei dem anstelle von Entgleisungsdetektoren Sensoren angebracht sind, deren Messwerte über Telemetriesysteme übermittelt werden.
- i) Es sind keine Fälle bekannt, in denen der Entgleisungsdetektor ausgetauscht werden musste, weil er ständig auslöste. Eine Überprüfung im Rahmen der normalen Revisionsfristen für Bremsen erscheint ausreichend.
- j) Bei einem Ansprechen des Entgleisungsdetektors wird die Hauptluftleitung vollständig entleert. Das Ventil des Entgleisungsdetektors, das die Hauptluftleitung öffnet, schließt sich selbsttätig, so dass sich die Hauptluftleitung wieder füllt. Die Dauer dieses Wiederbefüllvorgangs ist abhängig von der Leistungsfähigkeit des Kompressors des Triebfahrzeugs und der Länge des Zuges, **kann aber in der Regel auf 20 Minuten veranschlagt werden**. Ausgenommen bei einer Zwangsbremung auf Brücken oder in Tunneln sollte der Triebfahrzeugführer vor der Weiterfahrt feststellen, welcher Entgleisungsdetektor ausgelöst hat, und sich überzeugen, dass keine Entgleisung stattgefunden hat.

92. Zusammenfassend stellt der Vorsitzende fest, dass die Entgleisungsdetektoren aufgrund der bisherigen in der Schweiz durchgeführten Feldversuche eine Betriebssicherheit aufweisen, die für den normalen Eisenbahnbetrieb in Mitteleuropa ausreiche. Eine Betriebssicherheit sei theoretisch auch bei sehr tiefen Temperaturen gegeben, müsse aber im Betrieb noch nachgewiesen werden (Versuche der Firma Knorr-Bremse in Finnland und Schweden). **Die Detektoren seien bis -40 °C kalibriert und bei niedrigen Temperaturen weniger empfindlich, was aber durch die stärkeren Stöße bei einem Schotterbett auf Permafrost-Böden ausgeglichen werde.** Die Zweifel der Arbeitsgruppe an der Funktionsfähigkeit des Entgleisungsdetektors seien durch die Versuche in Berlin ausgeräumt worden. Diese Versuche hätten gezeigt, dass das Ansprechen sowohl bei leeren als auch bei beladenen Fahrzeugen innerhalb kürzester Zeit erfolgt und zu einem Energieabbau führen, bevor es zu größeren Schäden kommt. Bei bestimmten Oberbauarten (z.B. feste Fahrbahn) sei nicht sichergestellt, dass der Entgleisungsdetektor auslöst.

Dokument: OTIF/RID/CE/2007/17 (Deutschland)

93. Der Vertreter Deutschlands stellt sein Dokument OTIF/RID/CE/2007/17 vor, in dem die Aufnahme einer Vorschrift für die Ausrüstung von Neubau-Kesselwagen und -Batteriewagen zur Beförderung bestimmter gefährlicher Stoffe mit Entgleisungsdetektoren in das RID 2009, jedoch erst mit einer Inkraftsetzung zum 1. Januar 2011 vorgeschlagen wird. Er erinnert daran, dass der Vertreter der ERA bei der Arbeitsgruppensitzung am 14. und 15. Juni 2007 in München die Aussage getroffen habe, dass eine allgemeine Einführung für Güterwagen von den ERA-Experten nicht als notwendig angesehen werde. Technische Vorschriften, die nur für Güterwagen zur Beförderung von gefährlichen Gütern gelten, also auch der Entgleisungsdetektor, seien weiterhin im RID festzulegen. Der Vertreter Deutschlands erläutert, dass der jetzt vorliegende Antrag dem Grundsatzbeschluss des RID-Fachausschusses entspreche und das Ergebnis langjähriger Arbeiten im Rahmen der Arbeitsgruppe sei.
94. In einer Präsentation erläutert der Vertreter der ERA seine Sicht des Zusammenspiels von RID-Vorschriften und den Richtlinien für die Interoperabilität und die Eisenbahnsicherheit. Dabei weist er insbesondere darauf hin, dass bei Überlappungen zwischen zwei EU-Richtlinien ein interner Konsultationsprozess stattfinden müsse. Bei tatsächlichen Überlappungen mit den RID-Vorschriften bedeute dies, dass die EU-interne Konsultation auf Antrag der Europäischen Kommission oder der EU-Mitgliedstaaten vor der Entscheidung des RID-Fachausschusses stattfinden müsse. Im Rahmen dieses Konsultationsverfahrens werde die ERA prüfen, ob der Antrag, Entgleisungsdetektoren für Kesselwagen und Batteriewagen zur Beförderung bestimmter gefährlicher Stoffe vorzuschreiben, mit der Gesetzgebung der Europäischen Gemeinschaft zur Interoperabilität kohärent sei. In die Stellungnahme und Empfehlung der ERA an die Europäische Kommission würden selbstverständlich alle bisherigen Ergebnisse des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" einfließen. Dies würde auch den etwa sechs Monate dauernden Entscheidungsprozess der Europäischen Kommission im Rahmen des Ausschusses für die Interoperabilität und des Regelausschusses für Gefahrgut vereinfachen.
95. Der Vorsitzende erinnert an die bisher getroffenen grundsätzlichen Entscheidungen zur Weiterentwicklung des Gefahrgutrechts in Europa. 1992 sei in der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung zusammen mit der Europäischen Kommission die richtungweisende Entscheidung getroffen worden, dass für den Bereich der Europäischen Gemeinschaft kein eigenständiges materielles Gefahrgutrecht vorgeschrieben werde, sondern das RID und das ADR für den innergemeinschaftlichen und innerstaatlichen Verkehr zur Anwendung kommen solle. Das Verfahren, international verabschiedete Vorschriften für den innergemeinschaftlichen Verkehr zur Anwendung zu bringen, funktioniere seit 1997 und sei dieses Jahr durch die Verabschiedung der neuen **Rahmenrichtlinie über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland** bestätigt worden. Der Rechtssetzungsauftrag der WP.15 und des RID-Fachausschusses beziehe sich grundsätzlich auf alle Fragen, um die sichere Beförderung mit dem jeweiligen Verkehrsträger zu gewährleisten. Dies beinhalte gegebenenfalls auch Anforderungen an das Fahrzeug, falls diese nicht ausreichend im allgemeinen Recht festgelegt seien (z.B. ver-

schiedene Anforderungen bezüglich der Bremsen von Straßenfahrzeugen). Allerdings gebe es Schnittstellen zu berücksichtigten, die im Straßenverkehr beispielsweise zu den ECE-Regelungen und dem EG-Recht für Basisfahrzeuge bestehen. Das Verfahren, im ADR nur die speziellen Fahrzeugvorschriften für Gefahrgutfahrzeuge festzulegen und bezüglich der allgemeinen Vorschriften auf die ECE-Regelungen zu verweisen, funktioniere bereits seit langem und habe verschiedentlich bewirkt, dass zunächst für den Gefahrgutbereich bestehende Anforderungen zu generellen Anforderungen wurden. Im Eisenbahnverkehr bestünden diese Schnittstellen zu den UIC-Merkblättern bzw. in Zukunft zu den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI). Für die Zusammenarbeit mit der ERA und dem Ausschuss für Interoperabilität der Europäischen Kommission bedeute dies, dass der RID-Fachausschuss weiterhin selbständig arbeite und europäisches Recht festlege, soweit dies zur sicheren Beförderung im Eisenbahnverkehr erforderlich sei. Ausgenommen davon seien Anforderungen, die in den TSI bereits technisch entschieden und festgelegt wurden oder von allgemeiner Bedeutung sind und die von der ERA allein oder in Zusammenarbeit mit dem RID-Fachausschuss bearbeitet werden müssten. Insbesondere Anforderungen an Wagen, mit denen kein Gefahrgut befördert werde, bzw. an den gesamten Zugverband müssten in dem vom Vertreter der ERA beschriebenen Konsultationsverfahren bearbeitet werden. Allerdings sei der Umstand, dass eine gefahrgutrechtliche Anforderung die Organisation oder den Eisenbahnbetrieb betreffe, noch kein hinreichender Anlass für eine Konsultation.

96. Der Vertreter der Europäischen Kommission bestätigt die Aussagen des Vorsitzenden. Er betont, dass es nicht beabsichtigt sei, Kompetenzen zu verlagern, sondern durch eine Kooperation Konflikte zwischen den TSI und dem RID zu vermeiden. Er räumt ein, dass die Konsultationen früher hätten begonnen werden müssen und nicht erst am Ende eines langen Arbeitsprozesses im RID-Fachausschuss, bittet aber auch um Verständnis dafür, dass die ERA erst seit kurzem ihre Arbeit aufnehmen können. Bei Überlappungen sollte in Zukunft die Meinung des Ausschusses für die Interoperabilität frühzeitig in den RID-Fachausschuss einfließen.
97. Der Vertreter des CIT macht darauf aufmerksam, dass im Auftrag seiner Organisation eine juristische Studie ausgearbeitet worden sei, die zum Schluss gekommen sei, dass das CO-TIF-Recht Vorrang gegenüber dem Gemeinschaftsrecht genieße, da es für einen größeren geographischen Anwendungsbereich gelte (siehe http://www.cit-rail.org/PDF_doc/d/Rechtsstudie_060406202.pdf). Es bestehe die Gefahr, dass durch das von ERA vorgeschlagene Verfahren eine Rechtsunsicherheit herbeigeführt werde.
98. Der Vorsitzende bedauert, dass die Europäische Kommission mit ihrem am 16. November 2007 an ihn und die EU-Mitgliedstaaten sowie Norwegen und die Schweiz gerichteten Schreiben, in dem sie eine Aussetzung der Entscheidung des RID-Fachausschusses zur Einführung von Entgleisungsdetektoren fordere und mit Anwendung des Artikels 3 § 3 der Geschäftsordnung drohe, eine unangemessene Schärfe in die Diskussion eingebracht habe, statt die Zusammenarbeit zu suchen. Dagegen habe der RID-Fachausschuss seit Bestehen der ERA aktiv die Zusammenarbeit angestrebt. Diesen Weg wolle er auch jetzt nicht verlassen.
99. Er schlägt für die Zukunft folgende Vorgehensweise vor: Grundsätzlich gilt, dass der RID-Fachausschuss das zuständige Gremium ist, das die Vorschriften für die Gefahrgutbeförderung auf der Schiene abschließend behandelt. Der RID-Fachausschuss reicht aber alle Initiativen, die von allgemeiner Relevanz für den Eisenbahnverkehr sein können, an die ERA weiter oder übernimmt sie erst nach Konsultationen mit der ERA zur eigenen Bearbeitung (siehe auch Entscheidung des RID-Fachausschusses zur Zugschlusseinrichtung ("end of train device") in den Absätzen 86 und 87). Bei fahrzeugtechnischen Angelegenheiten, die nur für die Gefahrgutbeförderung von Relevanz sind, sollte die ERA rechtzeitig auf eventuelle Interoperabilitätsprobleme hinweisen, den in der Europäischen Kommission notwendigen Konsultationsprozess einleiten und Rückmeldungen aus der Arbeit der ERA und des Ausschusses für die Interoperabilität in den RID-Fachausschuss einbringen. Dieses Verfahren würde auch dem mit der neuen Rahmenrichtlinie über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland

eingeleiteten Bürokratieabbau dienen. Zur Sicherung einer guten Zusammenarbeit hält er die ständige Mitarbeit eines ERA-Vertreters im RID-Fachausschuss für wünschenswert.

100. Der Vertreter der Europäischen Kommission begrüßt diesen Vorschlag und sichert zu, dieses Thema, das auch für die anderen Verkehrsträger von Bedeutung sein könne, auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung des Regelausschusses für Gefahrgut (Brüssel, 30. November 2007) zu setzen. Zu diesem Zweck stellt ihm das Sekretariat einen Vorabauszug des Berichtsentwurfs zur Verfügung.
101. Für das weitere Verfahren in Bezug auf den Entgleisungsdetektor schlägt der Vorsitzende vor, bei dieser Tagung des RID-Fachausschusses wie angekündigt (siehe Absatz 15 des Berichts über die 41. Tagung des RID-Fachausschusses (Dokument A 81-03/511.2004)) einen vorläufigen Beschluss über die Verwendung von Entgleisungsdetektoren zu fassen, die Umsetzung dieses Beschlusses jedoch erst in der Ausgabe 2011 des RID vorzunehmen. Dies würde es der ERA ermöglichen, in der Zwischenzeit die notwendigen Konsultationen durchzuführen, um dann gegebenenfalls bei der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses auf die Entscheidung zurückzukommen. Gleichzeitig könnte auch noch das Ergebnis des vom Hersteller vorgesehenen Feldversuches in Schweden und Finnland über die Funktionsweise bei tiefen Umgebungstemperaturen einfließen.
102. Der Vertreter der Europäischen Kommission dankt dem Vorsitzenden für diesen Kompromiss und zeigt sich erfreut, den Artikel 3 § 3 der Geschäftsordnung nicht anwenden zu müssen. Er erklärt, dass für die nun folgende Abstimmung das Schreiben der Europäischen Kommission keine Gültigkeit mehr habe.
103. Das auf der Grundlage des Kompromisses vom Sekretariat abgeänderte Dokument Deutschlands wird zu Abstimmung gestellt und mit 9 Ja-Stimmen bei 9 Enthaltungen angenommen (siehe Anlage 1).
104. Der Vorsitzende bietet an, bei der nächsten Tagung des Ausschusses für die Interoperabilität teilzunehmen, um dort über die bisherigen Arbeiten, Untersuchungen und Ergebnisse zu berichten.

Informelles Dokument: INF.6 (Schweiz)

105. Wegen des erzielten Kompromisses wird das informelle Dokument INF.6 der Schweiz, das eine Stellungnahme der Schweiz zur E-Mail der Europäischen Kommission vom 7. November 2007 an die EU-Mitgliedstaaten beinhaltet, nicht weiter behandelt.

Nachfolge im Vorsitz der Arbeitsgruppe

106. Herr Kellerhaus erklärt, dass er in seinem Unternehmen einen anderen Aufgabenbereich übernommen habe und aus diesem Grund nicht mehr den Vorsitz der Arbeitsgruppe führen könne. Er dankt für die kritische und konstruktive Arbeit im Rahmen der Arbeitsgruppe.
107. Der Vorsitzende dankt Herrn Kellerhaus im Namen des RID-Fachausschusses für seine geleistete Arbeit. In diesem Zusammenhang erinnert er daran, dass die Leistung der Arbeitsgruppe in der Vergangenheit und in der Zukunft nicht unterschätzt werden dürfe. Sie habe dazu beigetragen, die Sicherheit der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter weiter zu erhöhen, damit sich die Eisenbahn auch in Zukunft als der sicherste Verkehrsträger empfehlen könne.
108. Der Vorschlag Deutschlands, Herrn R. Kogelheide (UIP) den Vorsitz und Herrn A. Bale (Vereinigtes Königreich) weiterhin den stellvertretenden Vorsitz zu übertragen, wird vom RID-Fachausschuss begrüßt. Dabei wird Deutschland das Sekretariat weiterhin bei der Erstellung der Tagesordnung und der Festlegung des Sitzungsortes unterstützen.

109. Auf Antrag des Vertreters des CIT soll die Arbeitsgruppe bei ihrer nächsten Sitzung ihren Namen überprüfen, da nicht alle Themenfelder der Arbeitsgruppe im tank- oder fahrzeugtechnischen Bereich liegen.

TOP 7: ERFAHRUNGSAUSTAUSCH FÜR SACHVERSTÄNDIGE

110. Der Vorsitzende des Erfahrungsaustausches für Sachverständige, Herr S. Dernbach (Deutschland), erinnert daran, dass nach einem Aufruf des Sekretariats vom 25. Juli 2007 nur sehr wenige Themenvorschläge für die Tagesordnung eingegangen seien, weshalb der für den 24. und 25. Oktober 2007 vorgesehene Erfahrungsaustausch aus wirtschaftlichen Überlegungen abgesagt werden musste. Angesichts der Tatsache, dass sich die Sachverständigen nach der letzten Sitzung sehr positiv geäußert hätten, appelliert er erneut daran, Themenvorschläge zu unterbreiten, um eine Harmonisierung der Prüfungspraxis zu erreichen.
111. Unter der Voraussetzung, dass dem Sekretariat genügend Themenvorschläge für eine Tagesordnung unterbreitet werden, wird vereinbart, im Mai/Juni 2008 vor der nächsten Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" einen eintägigen Erfahrungsaustausch für Sachverständige gemäß Absatz 6.8.2.4.6 abzuhalten.

TOP 8: GENEHMIGUNG DER ANGENOMMENEN TEXTE UND DER ÜBERGANGSVORSCHRIFTEN SOWIE INKRAFTSETZUNG

Informelles Dokument: INF.4 (Sekretariat)

112. Das Sekretariat weist in seinem informellen Dokument INF.4 darauf hin, dass gemäß Artikel 35 § 3, 2. Satz des am 1. Juli 2006 in Kraft getretenen COTIF 1999 die Mitteilung des Generalsekretärs über die vom RID-Fachausschuss für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2009 beschlossenen Änderungen spätestens am 31. Juli 2008 erfolgen müsse. Da auch die beiden im RID-Fachausschuss vertretenen Staaten, die das COTIF 1999 noch nicht ratifiziert haben, gegenüber dem Sekretariat keine Einwände gegen die Anwendung dieser Bestimmung des COTIF 1999 vorgebracht haben, schlägt das Sekretariat vor, die Änderungen nicht wie üblich bis spätestens 31. Januar 2008, sondern bis spätestens 31. Juli 2008 mitzuteilen. Dies würde auch die Herausgabe eines Fehlerverzeichnisses zu den Notifizierungstexten vermeiden, mit dem bisher wegen der späteren Mitteilung der Änderungen des ADR noch redaktionelle Korrekturen vorgenommen wurden. Darüber hinaus sollte eine Verschiebung der Tagungen des RID-Fachausschusses vom November in den Mai ins Auge gefasst werden, um sicherzustellen, dass insbesondere bei der letzten Tagung eines Bienniums noch die letzten Entscheidungen der WP.15 berücksichtigt werden können.
113. Es wird die Befürchtung geäußert, dass eine Verschiebung der letzten Tagung des RID-Fachausschusses dazu führen könnte, dass im Mai des der Inkraftsetzung vorangehenden Jahres noch größere Änderungen beschlossen werden, die innerhalb der fünf Monate zwischen der Notifizierung und der Inkraftsetzung wegen der notwendigen Übersetzungsarbeiten nicht mehr rechtzeitig in nationales Recht überführt werden können.
114. Es wird daher vereinbart, am Ende eines Bienniums den Großteil der Änderungen in einer auf vier Tage verkürzten Sitzung des RID-Fachausschusses im November zu verabschieden und eine überschaubare Anzahl von Änderungen der WP.15 an einer optionalen eintägigen Tagung im Mai oder Juni nachzuvollziehen.
115. Für die Änderungen 2009 wird vereinbart, dass das Sekretariat zusammen mit der endgültigen Fassung des vorliegenden Berichts eine konsolidierte Fassung der Änderungstexte herausgibt, auf deren Grundlage die Übersetzungsarbeit in den verschiedenen Staaten erfolgen kann. Die Mitteilung an die Staaten wird wie im COTIF 1999 vorgesehen bis spätestens

zum 31. Juli 2008 erfolgen. Im Anschluss an die Gemeinsame Tagung im März 2008 wird das Sekretariat entscheiden, ob noch eine eintägige Sitzung des RID-Fachausschusses im Mai oder Juni 2008 erforderlich ist, die dann im Anschluss an den eventuellen Erfahrungsaustausch für Sachverständige und die Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" (siehe Absatz 111) stattfinden würde.

116. In einer Schlussabstimmung stimmen 18 Staaten den unter den Tagesordnungspunkten 4 und 5 angenommenen Änderungen für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2009 mit einer Übergangsfrist bis 30. Juni 2009 zu.

TOP 9: ARBEITSGRUPPE "STANDARDISIERTE RISIKOANALYSEN"

Dokument: OTIF/RID/CE/2007/3 (Schweiz)

117. Der Vertreter der Schweiz stellt seinen Bericht OTIF/RID/CE/2007/3 über die vierte Tagung der Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" vor, die am 23. und 24. April 2007 auf Einladung der Schweiz in Ittigen stattgefunden hat. Ziel dieser Tagung sei es gewesen, die in der Schweiz angewandte Methodik der Risikoanalyse vorzustellen. Am Beispiel des Bahnhofs Zürich-Oerlikon sei nachgewiesen worden, dass die Einführung von Entgleisungsdetektoren in der Schweiz zu einer Verringerung des Risikos geführt habe.
118. Der Vorsitzende dankt der Schweiz für die bei dieser Tagung gezeigte Offenheit in Bezug auf die Grenzen von Risikoanalysen und den Umgang mit diesen Grenzen.
119. Der Vertreter der Niederlande erklärt, dass er die Arbeitsgruppe zu einem ähnlichen zweitägigen Informationsaustausch in der Woche vom 16. bis 20. Juni 2008 einladen werde.
120. Der Vorsitzende dankt für diese Einladung und schlägt vor, nach diesem Informationsaustausch der Niederlande zu überlegen, **ob und** wie der allgemeine Leitfaden für die Berechnung von Risiken durch die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter weiter konkretisiert werden könnte.

BEENDIGUNG DER TAGUNG

Nächste Tagung

121. Die 45. Tagung des RID-Fachausschusses wird entweder im Mai/Juni 2008 (siehe dazu Absatz 115) oder im Oktober/November 2008 stattfinden.

Dank

122. Der Vorsitzende dankt dem kroatischen Verkehrsministerium für den sehr schönen Empfang in Zagreb und die perfekte Organisation der Tagung. Er dankt den Dolmetschern für ihre ausgezeichnete Arbeit.
123. Die Vertreterin Belgiens dankt dem Vorsitzenden für sein insbesondere bei dieser Tagung unter Beweis gestelltes Talent der Verhandlungsführung.

Angenommene TexteDokument OTIF/RID/CE/2007/27 mit folgenden Änderungen angenommen:

1.2.1 In der Änderungsanweisung "Am Ende der Begriffsbestimmungen für "Beförderung" (nur deutsche Fassung), "Großcontainer", "Kleincontainer", "Verpackung", "Versandstück", die Bem. streichen." streichen:

""Versandstück,".

[Referenzdokument: INF.5 RID-FA 11/07]

3.4.10 a) [betrifft nicht die deutsche Fassung]

3.4.12 ersetzen durch:

"3.4.12 Die Kennzeichnung besteht aus dem Ausdruck «LTD QTY»*) in schwarzen Buchstaben mit einer Zeichenhöhe von 65 mm auf weißem Grund.

3.4.13 Bei Beförderungen in einer Transportkette, die eine Seebeförderung einschließt, sind Kennzeichnungen gemäß Kapitel 3.4 des IMDG-Codes ebenfalls zugelassen.

*) Die Buchstaben «LTD QTY» sind die Abkürzung des englischen Ausdrucks «Limited Quantities»."

[Referenzdokument: INF.5 RID-FA 11/07]

5.3.6 erhält folgenden Wortlaut:

"5.3.6 Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe

Wenn nach den Vorschriften des Abschnitts 5.3.1 das Anbringen eines Großzettels (Placards) vorgeschrieben ist, müssen Großcontainer, MEGC, Tankcontainer, ortsbewegliche Tanks und Wagen mit umweltgefährdenden Stoffen, die den Kriterien des Absatzes 2.2.9.1.10 entsprechen, mit dem in Absatz 5.2.1.8.3 abgebildeten Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe gekennzeichnet sein. Für das Kennzeichen sind die Vorschriften des Abschnitts 5.3.1 für Großzettel (Placards) entsprechend anzuwenden."

[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/2007/24 + INF.5 RID-FA 11/07]

6.2.2.3 Die zweite Eintragung in der Tabelle erhält folgenden Wortlaut:

"ISO 10297:2006	Ortsbewegliche Gasflaschen – Flaschenventile – Spezifikation und Typprüfung Bem. Die EN-Fassung dieser ISO-Norm erfüllt die Vorschriften und darf ebenfalls verwendet werden."
-----------------	--

[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/2007/25 + INF.5 RID-FA 11/07]

6.2.2.9 und

6.2.3.6.1 [betrifft nicht die deutsche Fassung]

6.8.4 b) Die Änderungsanweisung zur Sondervorschrift TE 22 erhält folgenden Wortlaut:

"TE 22 Am Ende hinzufügen:

"Die Vorschriften dieser Sondervorschrift gelten als erfüllt, wenn die Punkte 1.4 und 1.1.6 des UIC-Merkblattes 573*) (Technische Bedingungen für den Bau von Kesselwagen) angewendet werden.

*) Ab 1. Oktober 2008 anwendbare 7. Ausgabe des UIC-Merkblattes."

[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/2006/9 + OTIF/RID/CE/2006-A + OTIF/RID/CE/2007/12 in der geänderten Fassung]"

7.5.3 Eckige Klammern streichen.

Neue Änderungen:

1.2.1 In der Begriffsbestimmung für "**Beförderungspapier**" "der Wagenbrief gemäß Verwendungsvertrag [siehe Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (CUV – Anhang D des COTIF)]" ändern in:

"der Wagenbrief gemäß dem Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV)*)".

Die neue Fußnote *) erhält folgenden Wortlaut:

"*) Ausgabe vom 1. Juli 2006, veröffentlicht durch das AVV-Büro, Avenue des Arts, 53, BE-1000 Bruxelles."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2007/23]

In der Begriffsbestimmung für "**GHS**" "ST/SG/AC.10/30/Rev.1" und "erste überarbeitete Ausgabe" ändern in:

"ST/SG/AC.10/30/Rev.2" und "zweite überarbeitete Ausgabe".

[Referenzdokument: INF.5 RID-FA 11/07]

In der Begriffsbestimmung für "**Handbuch Prüfungen und Kriterien**" "Dokument ST/SG/AC.10/11/Rev.4/Amend.1" ändern in:

"Dokumente ST/SG/AC.10/11/Rev.4/Amend.1 und ST/SG/AC.10/11/Rev.4/Amend.2".

[Referenzdokument: INF.5 RID-FA 11/07]

In der Begriffsbestimmung für "**UN-Modellvorschriften**" "vierzehnten überarbeiteten Ausgabe" und "(ST/SG/AC.10/1/Rev.14)" ändern in:

"fünfzehnten überarbeiteten Ausgabe" und "(ST/SG/AC.10/1/Rev.15)".

[Referenzdokument: INF.5 RID-FA 11/07]

In der Begriffsbestimmung für "**Versandstück**" erhält der letzte Satz am Anfang folgenden Wortlaut:

"Mit Ausnahme der Beförderung radioaktiver Stoffe gilt dieser Begriff weder ...".

In der Bem. zur Begriffsbestimmung für "**Versandstück**" nach "Unterabschnitt 2.2.7.2" hinzufügen:

", Absatz 4.1.9.1.1 und Kapitel 6.4".

[Referenzdokument: INF.5 RID-FA 11/07]

1.6.1.1 "30. Juni 2007" und "31. Dezember 2006" ändern in:

"30. Juni 2009" und "31. Dezember 2008".

[Referenzdokument: INF.5 RID-FA 11/07]

1.6.3.23 erhält folgenden Wortlaut:

"1.6.3.23 (gestrichen)".

[Referenzdokument: INF.5 RID-FA 11/07]

1.6.3.27 Im zweiten Spiegelstrich der Absätze a) und b) "für flüssige Stoffe der Klassen 3 bis 8, denen" ändern in:

"für Stoffe der Klassen 3 bis 8, die in flüssigem Zustand befördert werden und denen".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2007/11]

In Absatz a) "bis spätestens 1. Januar 2011" ändern in:

"bis spätestens 31. Dezember 2010".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2007/15 in der geänderten Fassung]

Am Ende von Absatz a) folgenden Unterabsatz hinzufügen:

"Für Kesselwagen und Batteriewagen, die zwischen dem 1. Januar 2011 und dem 31. Dezember 2012 einer wiederkehrenden Prüfung gemäß Absatz 6.8.2.4.2 oder 6.8.3.4.6 unterzogen werden müssen, darf diese Nachrüstung jedoch auch bis spätestens 31. Dezember 2012 erfolgen."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2007/7]

1.6.3.32 Im letzten Unterabsatz "bis spätestens 1. Januar 2015" ändern in:

"bis spätestens 31. Dezember 2014".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2007/15 in der geänderten Fassung]

Eine neue Übergangsvorschrift mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

1.6.3.33 Kesselwagen und Batteriewagen für Gase der Klasse 2, die vor dem 1. Januar 1986 gemäß den bis zum 31. Dezember 1985 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch hinsichtlich der Puffer nicht den Vorschriften des Absatzes 6.8.3.1.6 entsprechen, dürfen weiterverwendet werden."

1.6.4.12 Den zweiten, dritten und vierten Unterabsatz streichen.

[Referenzdokument: INF.5 RID-FA 11/07]

1.6.4.13 "vor dem 1. Juli 2003" ändern in:

"vom 1. Januar 2003 bis 31. Dezember 2006".

[Referenzdokument: INF.5 RID-FA 11/07]

1.6.4.15 Den ersten Unterabsatz streichen.

[Referenzdokument: INF.5 RID-FA 11/07]

1.6.4.16 erhält folgenden Wortlaut:

1.6.4.16 (~~gestrichen~~)".

[Referenzdokument: INF.5 RID-FA 11/07]

1.6.4.30 Den ersten Satz streichen.

[Referenzdokument: INF.5 RID-FA 11/07]

1.9.1 Im letzten Spiegelstrich vor "Hoheitsgebiet" einfügen:

"gesamten".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2007/1]

Kapitel 3.2 Tabelle A

UN-Nummer	Spalte	Änderung
1250	12	"L10CH" ändern in: "L4BH".
	13	Alle Sondervorschriften streichen.
1305	12	"L10CH" ändern in: "L4BH".
	13	Alle Sondervorschriften streichen.
2480	12	einfügen: "L15CH".
	13	einfügen: "TU14 TU15 TU38 TE21 TE22 TE25".

UN-Nummer	Spalte	Änderung
2481	12	einfügen: "L15CH".
	13	einfügen: "TU14 TU15 TU38 TE21 TE22 TE25".
2813, VG I	12	einfügen: "S10AN L10DH".
	13	einfügen: "TU4 TU14 TU22 TU38 TE21 TE22 TM2".
3131, VG I	12	einfügen: "S10AN L10DH".
	13	einfügen: "TU4 TU14 TU22 TU38 TE21 TE22 TM2".

[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/2007/26 + INF.5 RID-FA 11/07]

3.4.9 Folgenden Satz hinzufügen:

"Verlader von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern müssen die in den Abschnitten 3.4.10 bis 3.4.12 festgelegten Kennzeichnungsvorschriften beachten."

[Referenzdokument: INF.3 RID-FA 11/07]

4.3.3.3.2 erhält am Ende folgenden Wortlaut:

"... (siehe UIC-Merkblatt 573*) (Technische Bedingungen für den Bau von Kesselwagen)).

*) Ab 1. Oktober 2008 anwendbare 7. Ausgabe des UIC-Merkblattes."

5.4.1 Die Bem. unter der Überschrift streichen.

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2007/23]

5.4.1.1.3 Folgenden Unterabsatz hinzufügen:

"Wenn eine Kennzeichnung nach Unterabschnitt 5.3.2.1 vorgeschrieben ist, ist der Ausdruck «ABFALL» der Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr gemäß Absatz 5.4.1.1.1 j) voranzustellen, z.B.

- «ABFALL, 33, UN 1993 ENTZÜNDBARER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. (Toluen und Ethylalkohol), 3, II» oder
- «ABFALL, 33, UN 1993 ENTZÜNDBARER FLÜSSIGER STOFF, N.A.G. (Toluen und Ethylalkohol), 3, VG II»."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2007/5]

6.8.2.2.1 Im zweiten Unterabsatz "des Absatzes 1.1.10 des UIC-Merkblattes 573 vom 1. Januar 1999 (Technische Bedingungen für den Bau von Kesselwagen)" ändern in:

"des Punktes 1.1.10 des UIC-Merkblattes 573*) (Technische Bedingungen für den Bau von Kesselwagen)

*) Ab 1. Oktober 2008 anwendbare 7. Ausgabe des UIC-Merkblattes."

6.8.3.1.5 Nach dem Absatz 6.8.3.1.5 eine Überschrift mit folgendem Wortlaut einfügen:

"Sonstige Vorschriften für den Bau von Kesselwagen und Batteriewagen".

Einen neuen Absatz mit folgendem Wortlaut einfügen:

"6.8.3.1.6 Kesselwagen und Batteriewagen müssen mit Puffern mit einem minimalen dynamischen Arbeitsaufnahmevermögen von 70 kJ ausgerüstet sein. Diese Vorschrift gilt nicht für Kesselwagen, die mit Energieverzehrelementen gemäß Definition in Abschnitt 6.8.4 Sondervorschrift TE 22 ausgerüstet sind."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2007/13 in der geänderten Fassung]

6.8.4 b) Die Sondervorschrift TE 22 erhält folgenden Wortlaut:

"TE 22 Um bei einem Auflaufstoß oder Unfall das Schadensausmaß zu reduzieren, müssen Kesselwagen für Stoffe, die in flüssigem Zustand befördert werden, und Gase sowie Batteriewagen eine Energie in Höhe von mindestens 800 kJ je Wagenende durch elastische oder plastische Verformung definierter Bauteile des Untergestells oder ähnlicher Verfahren (z.B. Einsatz von Crashelementen) aufnehmen können. Die Ermittlung der Energieaufnahme bezieht sich auf einen Auflauf in einem geraden Gleis.

Die Energieaufnahme durch plastische Verformung darf erst bei Bedingungen erfolgen, die außerhalb des normalen Eisenbahnbetriebs (Auflaufgeschwindigkeit ist größer 12 km/h oder die Einzelpufferkraft ist größer als 1500 kN) liegen.

Bei der Energieaufnahme bis höchstens 800 kJ je Wagenende darf es zu keiner Krafteinleitung in den Tankkörper kommen, die zu einer sichtbaren, bleibenden Verformung des Tankkörpers führen kann."

[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/2007/12 in der geänderten Fassung + OTIF/RID/CE/2007/11]

TE 25 a) Im neunten Spiegelstrich "UIC-Merkblatt 573" ändern in:

"UIC-Merkblatt 573*) (Technische Bedingungen für den Bau von Kesselwagen)

*) Ab 1. Oktober 2008 anwendbare 7. Ausgabe des UIC-Merkblattes."

7.1.7 [betrifft nicht die deutsche Fassung]

7.5 Nach der Überschrift eine Bem. mit folgendem Wortlaut einfügen:

"**Bem.** Im Sinne dieses Kapitels gilt das Aufsetzen eines Containers, eines Schüttgut-Containers, eines Tankcontainers, eines ortsbeweglichen Tanks oder eines Straßenfahrzeugs auf einen Wagen als Beladen und das Absetzen als Entladen."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2007/21]

7.5.1.2 erhält folgenden Wortlaut:

"**7.5.1.2** Die Beladung darf nicht erfolgen, wenn

- eine Kontrolle der Dokumente oder
- eine Sichtprüfung des Wagens oder gegebenenfalls der (des) Großcontainer(s), Schüttgut-Container(s), Tankcontainer(s), ortsbeweglichen Tanks oder Straßenfahrzeuge (Straßenfahrzeugs) sowie ihrer bei der Be- und Entladung verwendeten Ausrüstung

zeigt, dass der Wagen, ein Großcontainer, ein Schüttgut-Container, ein Tankcontainer, ein ortsbeweglicher Tank, ein Straßenfahrzeug oder ihre Ausrüstung den Rechtsvorschriften nicht genügt."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2007/21]

7.5.1.3 Am Anfang folgenden neuen Satz einfügen:

"Die Entladung darf nicht erfolgen, wenn die vorgenannten Kontrollen Verstöße aufzeigen, die die Sicherheit oder die Sicherung bei der Entladung in Frage stellen können."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2007/21]

7.5.3 erhält folgenden Wortlaut:

"**7.5.3** **Schutzabstand**

Jeder Wagen oder Großcontainer, der Stoffe oder Gegenstände der Klasse 1 enthält und mit Großzetteln (Placards) nach Muster 1, 1.5 oder 1.6 versehen ist, muss im selben Zugverband von Wagen oder Großcontainern mit Großzetteln (Placards) nach Muster 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 oder 5.2 durch einen Schutzabstand getrennt sein.

Die Bedingung dieses Schutzabstandes ist erfüllt, wenn der Zwischenraum zwischen dem Pufferteller eines Wagens oder der Wand eines Großcontainers und dem Pufferteller eines anderen Wagens oder der Wand eines anderen Großcontainers

- a) mindestens 18 Meter beträgt oder

- b) durch zwei zweiachsige oder einen vier- oder mehrachsigen Wagen ausgefüllt ist."

[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/2007/10 + OTIF/RID/CE/2007/27]

7.5.11

CW 30 "in Kesselwagen oder Tankcontainern" ändern in:

"in Kesselwagen, ortsbeweglichen Tanks oder Tankcontainern".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2007/16]

7.7

erhält am Ende folgenden Wortlaut:

"..., wenn auf ihre Beförderung die Freistellungs Vorschriften gemäß Unterabschnitt 1.1.3.1 a) oder b), 1.1.3.2 b), d) oder f), 1.1.3.3 oder 1.1.3.7 anwendbar sind."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2007/22]

Änderungen für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2011

[1.6.3 Eine neue Übergangsvorschrift mit folgendem Wortlaut aufnehmen:

"1.6.3.x Kesselwagen und Batteriewagen

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

die vor dem 1. Januar 2011 gebaut wurden, jedoch nicht den Anforderungen der ab 1. Januar 2011 geltenden Vorschriften des Abschnitts 6.8.4 b) Sondervorschrift TE xx entsprechen, dürfen weiter verwendet werden."]

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2007/17]

[Kapitel 3.2

Tabelle A

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

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

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2007/17]

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

"TE xx Kesselwagen für Stoffe, die in flüssigem Zustand befördert werden, und Gase sowie Batteriewagen müssen mit einer Einrichtung zur Detektion von Entgleisungen ausgerüstet sein. Diese Einrichtung muss dem Triebfahrzeugführer eine erkannte Entgleisung unverzüglich und eindeutig signalisieren. Das Entleeren der Hauptluftleitung wird als eindeutiges Signal angesehen.

Die Anforderungen werden als erfüllt angesehen, wenn die Einrichtung gemäß UIC-Merkblatt 541-08 (Stand Juni 2007, 4. Ausgabe) zugelassen ist. "]

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2007/17]
