

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/2008-B

25. November 2008

Original: Deutsch

AN DIE REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER OTIF

**Schlussbericht der 46. Tagung des RID-Fachausschusses
(Hamburg, 21. bis 23. Oktober 2008)**

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

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

INHALTSVERZEICHNIS

	Absätze	Seite
Genehmigung der Tagesordnung	1	3
Bestellung des Büros	2	3
Anwesenheit und Quorum	3	3
Informelle Arbeitsgruppe "Kennzeichnungen im Huckepackverkehr"	4 – 11	3
Sonstige Anträge	12 – 42	5
Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"	43 – 55	8
Ausschuss der Europäischen Kommission für Interoperabilität	56	10
Erfahrungsaustausch für Sachverständige	57 – 58	10
Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen"	59 – 60	11
Information des CIT und der UIC zum Projekt "e-RailFreight"	61 – 63	11
Beendigung der Tagung	64 – 67	11

Anlage 1: Angenommene Texte

Anlage 2: Teilnehmerliste

Dokument OTIF/RID/CE/2008-B/Add.1

Anlage 3: Präsentation des Vertreters der ERA

Dokument OTIF/RID/CE/2008-B/Add.2

Anlage 4: Präsentation des Vertreters des CIT

Dokument OTIF/RID/CE/2008-B/Add.3

TOP 1: GENEHMIGUNG DER TAGESORDNUNG

Dokument: A 81-03/505.2008 (Sekretariat)

Informelles Dokument: INF.1 (Sekretariat)

1. Die im Einladungsschreiben A 81-03/505.2008 vom 21. August 2008 enthaltene vorläufige Tagesordnung mit der vom Sekretariat im informellen Dokument INF.1 veröffentlichten Dokumentenliste wird angenommen.

TOP 2: BESTELLUNG DES BÜROS

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

TOP 3: ANWESENHEIT UND QUORUM

3. Da 18 der 39 stimmberechtigten Mitgliedstaaten vertreten sind (siehe Anlage 2), ist das Quorum gemäß Artikel 20 § 1 der Geschäftsordnung (1/3 der Mitgliedstaaten) erreicht und der RID-Fachausschuss beschlussfähig. Das Sekretariat weist darauf hin, dass der Beitritt Estlands zum COTIF am 1. Januar 2009 wirksam werde. Estlands werde damit zum 43. Mitgliedstaat der OTIF.

TOP 4: INFORMELLE ARBEITSGRUPPE "KENNZEICHNUNGEN IM HUCKEPACKVERKEHR"

Dokument: OTIF/RID/CE/2008/17 (UIC)

Informelles Dokument: INF.3 (Frankreich)

4. Das Dokument OTIF/RID/CE/2008/17 der UIC enthält das Ergebnis einer informellen Arbeitsgruppe zur Kennzeichnungen von Tragwagen im Huckepackverkehr, die am 7. und 8. Juli 2008 auf der Grundlage eines Mandats der 44. Tagung des RID-Fachausschusses getagt hatte. Im Ergebnis wird von der Arbeitsgruppe vorgeschlagen, auf eine Nachkennzeichnung der Längsseiten der Tragwagen zu verzichten, wenn die Kennzeichnungen auf dem Straßenfahrzeug **dem ADR entsprechen**.
5. Das informelle Dokument INF.3 Frankreichs basiert auf einem Dokument, das der Arbeitsgruppe unterbreitet worden war. Das Ergebnis der informellen Arbeitsgruppe wird durch das informelle Dokument nicht in Frage gestellt, es werden jedoch verschiedene Begriffsbestimmungen für die aktuellen Techniken des kombinierten Verkehrs vorgeschlagen, die besser geeignet erscheinen als die momentane Begriffsbestimmung für Huckepackverkehr. Grundsätzlich wird vorgeschlagen, eine Begriffsbestimmung für kombinierten Verkehr Straße/Schiene, einem Begriff, der auch im Kapitel 5.3 des ADR verwendet wird, mit einer Unterscheidung zwischen begleitetem und unbegleitetem Verkehr aufzunehmen. Darüber hinaus werden Begriffsbestimmungen für Wechselbehälter und intermodale Ladeeinheiten vorgeschlagen.

Begriffsbestimmung

6. In der darauffolgenden Diskussion wird der Antrag Frankreichs zwar gewürdigt, aber als nicht notwendig angesehen, da die von Frankreich vorgeschlagenen Kennzeichnungsvorschriften letzten Endes für den begleiteten und unbegleiteten kombinierten Verkehr gleich sind. Darüber hinaus bereitet nur die Kennzeichnung bei der Beförderung von Straßenfahrzeugen Probleme, da dort die Kennzeichnungsvorschriften zwischen RID und ADR voneinander abweichen.

7. Es wird auch darauf hingewiesen, dass die Verkehrstechnik des Huckepackverkehrs (Beförderung von Lastkraftwagen mit oder ohne Anhänger auf Niederflurwagen oder von Sattelaufliegern in Taschenwagen) in den verschiedenen Staaten völlig unterschiedlich ausgedrückt wird. Dennoch wird es als vorteilhaft angesehen, im RID einen einzigen Begriff zu verwenden, um nicht an verschiedenen Stellen eine Beschreibung dieser Verkehrstechnik vornehmen zu müssen.
8. Der RID-Fachausschuss beschließt, die Begriffsbestimmung für Huckepackverkehr wie folgt zu präzisieren, um einerseits den bisher in der Definition verwendeten Begriff "Straßenfahrzeuge" nicht definieren zu müssen und andererseits die Beförderung von Neufahrzeugen auszuschließen:

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

Kennzeichnung

9. Der Kernbereich des Antrags der informellen Arbeitsgruppe, die Kennzeichnungen des Straßenverkehrs unverändert zu akzeptieren, wird vom RID-Fachausschuss mehrheitlich unterstützt, wobei jedoch in der Diskussion folgende Punkte hervorgehoben werden:
 - a) Wenn ein Anhänger oder Sattelanhänger ohne Zugfahrzeug verladen wird, ist nur noch die orangefarbene Kennzeichnung am Ende des Fahrzeugs sichtbar. **Es wird bezweifelt, dass dies als Kennzeichnung nach ADR anzusehen und für den Huckepackverkehr ausreichend ist.**
 - b) Eine ähnliche Vorschrift wie in den Absätzen 5.3.1.3.1 und 5.3.2.1.5, wonach die Großzettel (Placards) und die orangefarbenen Tafeln am Tragwagen wiederholt werden müssen, wenn sie von außen nicht mehr sichtbar sind, wird als erforderlich erachtet.
 - c) **Es wird hinterfragt, ob das in Absatz 1.4.2.2.5 und in Unterabschnitt 1.4.3.6 verlangte Informationssystem zwischen Beförderer, Infrastrukturbetreiber und Einsatzkräften bereits überall in einer Weise funktioniert, dass es eine Tragwagenkennzeichnung zu ersetzen vermag.** Aus Gründen des Eigenschutzes der Feuerwehr und auch zur Warnung der Öffentlichkeit wird **jedenfalls** ein erster Hinweis auf gefährliche Güter als notwendig angesehen.
 - d) Der Vertreter der Schweiz stellt die Frage, ob nicht auch bei Wagen mit Versandstücken auf die Anbringung von Großzetteln (Placards) verzichtet werden **könnte**. Dies müsste jedoch in einem getrennten Antrag thematisiert werden, wobei der Vertreter Österreichs darauf hinweist, dass sein Land mit der multilateralen Sondervereinbarung RID 2/2006 bereits einen entsprechenden Vorstoß unternommen habe.
10. Die UIC wird gebeten, in einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe die Punkte a) und b) des Absatzes 9 sowie die Begriffsbestimmung des Absatzes 8 in den Antrag einzuarbeiten, um Unsicherheiten auszuräumen.

Informelles Dokument: INF.4 (UIC)

11. Es wird vereinbart, das Ergebnis der Ad-hoc-Arbeitsgruppe im informellen Dokument INF.4 der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses als offizielles Dokument zu unterbreiten. Dabei sollten im Absatz 1.1.4.4.3 nicht nur Sattelanhänger, sondern auch normale Anhänger berücksichtigt werden. Der Vertreter der Niederlande wird gebeten, seinen Änderungs-

wunsch, in den Absätzen 1.1.4.4.1 und 1.1.4.4.2 den Grundsatz voranzustellen, dass die im Huckepackverkehr verwendeten Tragwagen mit Großzetteln (Placards) und orangefarbenen Tafeln zu versehen sind, in einem getrennten Dokument zu unterbreiten.

TOP 5: SONSTIGE ANTRÄGE

Verweis auf die Norm EN 13094:2008

Dokument: OTIF/RID/CE/2008/19 (Sekretariat)

12. Der Antrag des Sekretariats, in Absatz 6.8.2.6 auf die Norm EN 13094:2008 (Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Metalltanks mit einem Betriebsdruck von höchstens 0,5 bar – Auslegung und Bau) zu verweisen, wird mit dem Hinweis angenommen, dass die gleiche Ergänzung auch unter der Überschrift "für Tanks zur Beförderung flüssiger Erdölprodukte, anderer gefährlicher Stoffe der Klasse 3 mit einem Dampfdruck bei 50 °C von höchstens 110 kPa und von Benzin, die keine Nebengefahr giftig oder ätzend haben" erforderlich ist. Diese Änderung zum RID mit einer Inkraftsetzung zum 1. Juli 2009 wird einstimmig genehmigt (siehe Anlage 1).

Einführung des Konzepts der schriftlichen Weisungen in das RID

Dokumente: OTIF/RID/CE/2008/20 (Deutschland)
OTIF/RID/CE/2008/22 (UIC)

13. Im Dokument OTIF/RID/CE/2008/20 beantragt Deutschland, wie bei der letzten Tagung des RID-Fachausschusses angekündigt, im RID schriftliche Weisungen für Triebfahrzeugführer vorzusehen.
14. Die UIC unterstützt mit ihrem Dokument OTIF/RID/CE/2008/22 **das Prinzip der schriftlichen Weisungen und ihre internationale Harmonisierung**, schließt aber das Eingreifen des Triebfahrzeugführers bei Ladungsbränden und Undichtheiten aus. Der Vertreter der UIC weist **in diesem Zusammenhang** darauf hin, dass **die Aufgaben des Triebfahrzeugführers bereits in Vorschriften für die Sicherheit des Betriebs festgelegt seien, insbesondere in der Richtlinie 2007/59/EG (Richtlinie über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen). Angesichts des Datums der Unterbreitung des Antrags sei es nicht möglich gewesen, den Zusammenhang des Antrags mit anderen Referenztexten zu überprüfen.**
15. Der Vertreter der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA) **erläutert, dass die Harmonisierung der Verfahren bei Notfallsituationen innerhalb der EU-Mitgliedstaaten ein Ziel sein sollte, das in der Zukunft erreicht werden könnte. Nach der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (2008/57/EG) und der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems "Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung" des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems sei heute vorgeschrieben, dass die Eisenbahnbeförderungsunternehmen und der Eisenbahninfrastrukturbetreiber entsprechend ihren jeweiligen Verantwortlichkeiten in Bezug auf maßgebliche TSI-Vorschriften (siehe Absätze 4.2.1.2, 4.2.3.4.3, 4.2.3.7 und 4.3.3.12) Verfahren für "Notfallsituationen" festlegen und den jeweiligen Mitarbeitern (einschließlich der Weisungen für den Triebfahrzeugführer) zur Verfügung stellen. Nach der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (2004/49/EG) könnte es darüber hinaus möglich sein, dass einige EU-Mitgliedstaaten der Europäischen Kommission bereits ihre nationalen Sicherheitsvorschriften für "Notfallsituationen", einschließlich der Situationen mit gefährlichen Gütern, mitgeteilt haben. Vor einer Annahme der vorgeschlagenen Vorschrift und eines spezifischen Notfallverfahrens für das Eisenbahnsystem sollten die EU-Mitgliedstaaten prüfen, ob zwischen den vorgeschlagenen schriftlichen Weisungen und den nationalen Sicherheitsvorschriften Widersprüche bestehen könnten. Mögliche Widersprüche hingen auch von der Art der vorgeschlagenen schriftlichen**

Weisungen ab, je nachdem, ob es sich um Vorschriften oder nur um einfache Leitlinien handelt.

16. Es wird vereinbart, dass Deutschland in einer überarbeiteten Ausgabe des Dokuments die Punkte 1, 2 und 5 auf Seite 1 der schriftlichen Weisungen auf Konfliktfreiheit mit der TSI Betrieb überprüft.
17. In einer grundsätzlichen Diskussion über die Notwendigkeit international einheitlicher schriftlicher Weisungen weist der Vorsitzende eindringlich darauf hin, dass diese Harmonisierung im Interesse der Eisenbahnbeförderungsunternehmen sei, da diese im internationalen Verkehr keine unterschiedlichen Weisungen mehr vorhalten müssten.
18. Der Vertreter der Schweiz macht darauf aufmerksam, dass schriftliche Weisungen nicht unter den in Abschnitt 1.1.2 geregelten Geltungsbereich des RID fielen.
19. In einer Abstimmung sprechen sich schließlich 11 Staaten für und 4 Staaten gegen die Aufnahme schriftlicher Weisungen in das RID aus.
20. Der Antrag Deutschlands wird darauf hin im Detail geprüft.

Maßnahmen bei einem Unfall oder Notfall

21. Zum ersten Spiegelstrich auf Seite 1 der schriftlichen Weisungen wird vom Vertreter der UIC bemängelt, dass dieser zu allgemein gehalten sei sowie die Möglichkeit der Weiterfahrt **und Anweisungen** des Infrastrukturbetreibers zu wenig berücksichtige. Deutschland wird gebeten, diesen Punkt zu überarbeiten.
22. Da der Triebfahrzeugführer nicht in der Lage ist, die Stromzufuhr abzustellen, wird vereinbart, für den zweiten Spiegelstrich den Wortlaut des ersten Spiegelstrichs aus dem Antrag der UIC zu übernehmen.
23. Zum fünften Spiegelstrich wird beschlossen, eine der TSI Betrieb entsprechende Terminologie zu verwenden. Darüber hinaus sollte für den Triebfahrzeugführer die Möglichkeit beibehalten werden, die Einsatzkräfte direkt zu verständigen, wenn der normale Meldeweg nicht funktionieren sollte.
24. Da die Bem. zu Abschnitt 5.4.0 Arbeitsverfahren mit elektronischer Datenverarbeitung (EDV) oder elektronischem Datenaustausch (EDI) zur Unterstützung oder anstelle der schriftlichen Dokumentation zulässt und nicht unbedingt der Triebfahrzeugführer die Möglichkeit hat, papiergebundene Beförderungspapiere zur Verfügung zu stellen, wird im sechsten Spiegelstrich, wie von der UIC beantragt, "gegebenenfalls" vorangestellt.
25. Da das Eisenbahnpersonal beim Aufenthalt in Gleisbereichen grundsätzlich Warnkleidung tragen muss, wird vereinbart, im siebten Spiegelstrich nur daran zu erinnern, dass der Triebfahrzeugführer beim Verlassen des Triebfahrzeugs die vorgeschriebene Warnkleidung anzulegen hat.
26. Der achte und neunte Spiegelstrich **bleiben** unverändert.
27. Der zehnte und elfte Spiegelstrich werden ausgehend vom Antrag der UIC, den Triebfahrzeugführer nicht in das Löschen eines Ladungsbrandes oder das Eindämmen ausgetretener Stoffe einzubeziehen, mit der Zustimmung des Vertreters Deutschlands gestrichen.
28. Da der zwölfte Spiegelstrich nur allgemein gehalten ist und daher nicht zu Widersprüchen zu den Arbeitsschutzvorschriften führen dürfte, wird beschlossen, diesen in der Fassung des Antrags der UIC zu übernehmen.

Notfallfluchtmaske

29. Die von Deutschland in seinem Antrag vorgeschlagene und zumindest in der Schweiz für das gefahrlose Verlassen von Tunneln vorgeschriebene Notfallfluchtmaske wird von der Mehrheit der Staaten (10 gegen 4) als nicht notwendig erachtet.
30. In der Folge wird auf den Seiten 2 und 3 der schriftlichen Weisungen bei den Gefahrzettel-Mustern 2.3 und 6.1 der Hinweis "Notfallfluchtmaske verwenden" gestrichen.

Zusätzliche Hinweise für den Triebfahrzeugführer

31. In Übereinstimmung mit der Entscheidung unter Absatz 27 wird auf den Seiten 2 und 3 der schriftlichen Weisungen bei den Gefahrzettel-Mustern 3, 4.1, 4.3, 5.1, 5.2, 8 und 9 die Handlungsanweisungen im Falle des Austretens gefährlicher Stoffe gestrichen. In der Folge können auf Seite 4 der schriftlichen Weisungen die Augenspülflüssigkeit, Schutzhandschuhe, Augenschutzrüstung und Schaufel gestrichen werden.
32. Da der Gefahrzettel nach Muster 7E nur zusammen mit den Gefahrzetteln 7A, 7B und 7C erscheint, kann der Hinweis "[Expositionszeit beschränken]" bei diesem Gefahrzettel entfallen.

Ausrüstung für den persönlichen und allgemeinen Schutz

33. Nach dem Vorschlag der UIC wird auf Seite 4 der schriftlichen Weisungen eine Fußnote aufgenommen, wonach die vorzuhaltende Ausrüstung gegebenenfalls auf Grund bestehender nationaler Vorgaben zu ergänzen ist.
34. Während einige Vertreter betonen, dass eine Harmonisierung im Falle der Ausrüstung schwierig sei, da in verschiedenen Staaten bereits Regelungen in anderen Rechtsbereichen bestehen, bedauern andere Vertreter, dass die internationale Beförderung durch den Verweis auf nationale Vorgaben nicht erleichtert würde.

Weitere Gefahrenkennzeichen

35. Nach Ansicht verschiedener Vertreter **sollten auf** den Seiten 2 und 3 der schriftlichen Weisungen weitere Gefahrenkennzeichen und deren Bedeutung aufgenommen werden (z.B. Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe, Kennzeichen für Stoffe, die in erwärmtem Zustand befördert werden, orangefarbene Blankokennzeichnung im Huckepackverkehr (siehe Absätze 4 bis 11)). Der Vorsitzende weist darauf hin, dass das Kennzeichen für wassergefährdende Stoffe zumindest für den Eisenbahnverkehr keine Relevanz habe, da bereits entschieden worden sei, dass der Triebfahrzeugführer keine Aufgaben in Zusammenhang mit der Eindämmung ausgetretener Stoffe habe (siehe Absatz 27). Bezüglich des Temperaturkennzeichens schlägt er vor, wie beim Gefahrzettel-Muster 9 beim Gefahrzettel-Muster 3 "Verbrennungsgefahr" nachzutragen. Die Bedeutung der orangefarbenen Kennzeichnung könnte im Rahmen der Schulung erläutert werden.
36. Der Vertreter Österreichs weist darauf hin, dass die Gesamtüberschrift der Seiten 2 und 3 der schriftlichen Weisungen überarbeitet werden sollte, um auch dort wie an allen anderen Stellen auf die Gefahren und nicht auf die Klassen zu verweisen. **Er stellt einen entsprechenden Antrag an die Gemeinsame Tagung in Aussicht.**

Unterabschnitte 5.4.3.1 bis 5.4.3.4

37. Der Unterabschnitt 5.4.3.1 wird an den Text des ADR angepasst und "vorhalten" durch "mitzuführen" ersetzt.

38. Auch der Unterabschnitt 5.4.3.2 wird an den Text des ADR angepasst, um dem Beförderer die Pflicht aufzuerlegen, darauf zu achten, dass der Triebfahrzeugführer die Weisungen versteht und in der Lage ist, diese richtig anzuwenden. Der Vertreter Deutschlands erklärt sich bereit, für die nächste Tagung des RID-Fachausschusses einen Wortvorschlag für eine neue Pflicht des Beförderers in Unterabschnitt 1.4.2.2 zu formulieren.
39. Der Unterabschnitt 5.4.3.3 wird umformuliert **um zu unterstreichen**, dass dem Beförderer die Information des Triebfahrzeugführers über die geladenen gefährlichen Güter obliegt. **Der Text wird** vorläufig in eckige Klammern gesetzt.
40. Für den Unterabschnitt 5.4.3.4 wird von der Mehrheit der Vertreter eine flexible Formulierung bezüglich der Form und des Inhalts gewünscht, um die Berücksichtigung nationaler Vorgaben zu erleichtern.
41. Der Vertreter Deutschlands wird für die nächste Tagung des RID-Fachausschusses einen auf der Grundlage der bei dieser Tagung getroffenen Beschlüsse überarbeiteten Antrag vorlegen. Die Vertreter der übrigen Staaten werden gebeten, ihm ihre eventuellen Wünsche mitzuteilen.

Korrektur in Absatz 6.2.3.3.3 c)

Informelles Dokument: INF.5 (Spanien)

42. Das informelle Dokument INF.5 Spaniens, das auch der 85. Tagung der WP.15 (Genf, 28. bis 31. Oktober 2008) unterbreitet wurde, zeigt eine notwendige Korrektur in der französischen Fassung des zum 1. Januar 2009 in Kraft tretenden Absatzes 6.2.3.3.3 c) auf. Der RID-Fachausschuss bestätigt diese Anpassung an die englische Originalfassung (der Inhalt der zu streichenden Sätze ist bereits in den Sätzen 4 und 5 des Absatzes 6.2.1.1.6 wiedergegeben) und bittet das Sekretariat, diese Korrektur in ein Fehlerverzeichnis zur RID-Ausgabe 2009 aufzunehmen (siehe Anlage 1).

TOP 6: ARBEITSGRUPPE "TANK- UND FAHRZEUGTECHNIK"

Dokument: OTIF/RID/CE/GT/2008-A

43. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik", Herr Kogelheide, informiert über den bei der letzten Tagung (Bern, 14. und 15. Mai 2008) erzielten Arbeitsfortschritt.

Überwachung der Hauptluftleitung / Bremsluftkontrolle

44. Zu den Absätzen 24 und 29 **des** Berichts **OTIF/RID/CE/GT/2008-A** erläutert der Vertreter der ERA **die gesetzlichen Grundlagen und den Inhalt der Studie, welche die ERA im Fall eines Untersuchungsauftrags für einen neuen Vorschlag durchzuführen habe, der Aspekte der Eisenbahnsicherheit beinhalte (siehe auch OTIF/RID/CE/2008/18, Anlage 5). Für die Aspekte der Eisenbahnsicherheit müssten der ERA noch eine Begründung für die Notwendigkeit und Erläuterungen der Ziele für den Gefahrgutbereich zur Verfügung gestellt werden, bevor das entsprechende umfangreiche Untersuchungsverfahren eingeleitet werden könnte.**
45. Die Arbeitsgruppe erhält den Auftrag, die Erkenntnisse aus den bisherigen Unfällen zusammenzustellen und sie der ERA zur Einleitung der notwendigen Verfahren zur Verfügung zu stellen.

Mindestabstand von 300 mm zwischen Kopfrägerebene und Tank – Übernahme einer Bestimmung aus dem UIC-Merkblatt 573

Dokumente: OTIF/RID/CE/2008/21 (ERA)
OTIF/RID/CE/2008/24 (Vereinigtes Königreich)

46. Der Vertreter der ERA erläutert in seinem Dokument OTIF/RID/CE/2008/21, dass die von der Arbeitsgruppe **vorläufig** angenommene Abweichung zur neuen Vorschrift in Absatz 6.8.2.1.29 durch Inbezugnahme des Mindestlichraumprofils oder des Lichraumprofils **Großbritanniens** im RID selbst präzisiert werden sollte.
47. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs schlägt in seinem Dokument OTIF/RID/CE/2008/24 unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Vertreters der ERA zwei Alternativen vor, die auf das UIC-Merkblatt 505-1 bzw. 503 verweisen.
48. Der Vertreter Frankreichs fordert, diese Alternative nicht auf ein bestimmtes Lichraumprofil zu begrenzen, sondern auch für Kontinentaleuropa zuzulassen.
49. Es wird darauf hingewiesen, dass das einzige Ziel dieser Ausnahme darin bestehe, Nachteile **einer Verringerung** des Fassungsraumes, die sich durch ein geringeres Lichraumprofil ergeben, auszugleichen. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs bestätigt, dass nicht die Absicht bestehe, Kesselwagen, die in Großbritannien nach dieser Ausnahme gebaut wurden, in Kontinentaleuropa verkehren zu lassen. In Großbritannien gebaute Kesselwagen, die auch für den Einsatz in Kontinentaleuropa vorgesehen sind, würden bereits einen Abstand von 300 mm zwischen Kopfrägerebene und Tank aufweisen.
50. Ein vom Vertreter des Vereinigten Königreichs formulierter Text, der diese Einschränkung berücksichtigt und der bezüglich des Güterwagen-Lademaßes G1 auf die TSI Güterwagen und nicht auf das UIC-Merkblatt 505-1 verweist, wird vom RID-Fachausschuss angenommen (siehe Anlage 1).

Eisenbahnfestigkeit von Kesselwagen

Dokumente: OTIF/RID/CE/2008/16 (UIP)
OTIF/RID/CE/2008/23 (Deutschland)

51. Der Vertreter der UIP führt in seinem Dokument OTIF/RID/CE/2008/16 aus, dass der Absatz 6.8.2.1.2 eine Formulierung hinsichtlich der an Kesselwagen vorzunehmenden Prüfung der Eisenbahnfestigkeit enthalte, die zu Interpretationsproblemen führe. Er schlägt eine Klarstellung vor, dass diejenige Stelle, die das Eisenbahnfahrzeug zu beurteilen hat ("benannte Stelle" gemäß TSI), auch die Prüfung der Eisenbahnfestigkeit gemäß Absatz 6.8.2.1.2 durchzuführen hat. Für die Versuche oder Berechnungen sollte ein Verweis auf die Norm EN 12663 aufgenommen werden.
- 51a. Der Vertreter der ERA erläutert, dass die von der UIP vorgeschlagenen Prüfungen nach der Definition und den Aufgaben der benannten Stellen gemäß der EU-Richtlinie für die Eisenbahninteroperabilität nicht unter die derzeit vorgeschriebenen Aufgaben dieser Stellen fallen. Dennoch sei es möglich, dass in einigen EU-Mitgliedstaaten die Stelle, welche für die Durchführung der Prüfungen nach den RID-Vorschriften bezeichnet ist, und die benannte Stelle nach Interoperabilitätsrichtlinie ein und dieselbe Stelle ist. In diesem Fall könnte eine Erleichterung des Prüfprogramms durch eine Kombination der Prüfungen des Tanks gemäß RID und der Prüfungen des eigentlichen Wagens gemäß TSI erzielt werden.
52. Der Vertreter Deutschlands anerkennt in seinem Dokument OTIF/RID/CE/2008/23 die Notwendigkeit einer Änderung, präzisiert jedoch, dass die Norm EN 12663 Berechnungen und/oder Versuche fordere. Die ausreichende Festigkeit des Tanks müsse darüber hinaus im gesamten Bereich der Kräfteeinleitung zwischen Untergestell und Tankkörper und nicht nur

im Bereich der Befestigungspunkte geprüft werden. Der Vertreter Deutschlands schlägt alternativ einen Verweis auf die Richtlinie 2001/16/EG (Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems) und auf die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem "Fahrzeuge – Güterwagen" des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems (TSI Güterwagen), die wiederum auf die Norm EN 12663 verweist, vor.

53. Der Vorsitzende vertritt die Auffassung, dass für eine Klarstellung eine Fußnote zum derzeitigen Text des Absatzes 6.8.2.1.2, in der auf die TSI Güterwagen verwiesen würde, ausreichend sein müsste, da unter dem Unterabschnitt 4.2.2.6 Gefahrgüter dieser TSI in Absatz 4.2.2.6.1 bereits ausgesagt werde, dass Wagen für Gefahrgüter sowohl die Vorschriften des RID als auch der TSI erfüllen müssen.
54. Es wird ein vorläufiger Text in eckigen Klammern angenommen (siehe Anlage 1), auf den bei der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses auf der Grundlage eines Antrages zurückgekommen werden kann.

Überarbeitung der TSI Güterwagen

Informelles Dokument: INF.2 (Belgien)

55. Der RID-Fachausschuss nimmt von dem im informellen Dokument INF.2 Belgiens wiedergegebenen Dokument an die Arbeitsgruppe "TSI Güterwagen" Kenntnis, in dem vorgeschlagen wird, Vorschriften, die im RID geregelt sind, aus der TSI zu entfernen. Insbesondere sollte der Verweis auf Normen gestrichen werden, die bereits durch einen Verweis im RID angewendet werden müssen.

TOP 7: AUSSCHUSS DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION FÜR INTEROPERABILITÄT

56. In einer Präsentation erläutert der Vertreter der ERA die **Studie, die seine** Agentur in Zusammenhang mit der **von der 44. Tagung des RID-Fachausschusses vorläufig** beschlossenen Einführung von Entgleisungsdetektoren **durchzuführen habe. Diese Studie richte sich nach den EG-Leitlinien für Folgeabschätzungen, die** eine Abschätzung der Erfolgswirksamkeit **der möglichen Optionen für eine Verbesserung der Situation in** gesellschaftlichen, umweltpolitischen und wirtschaftlichen **Bereichen erfordern.** Darüber hinaus sei eine Kosten-Nutzen-Analyse durchzuführen. **Auf dieser Grundlage werde die ERA der Europäischen Kommission nach Konsultation der Sozialpartner eine Empfehlung unterbreiten.** Die vollständige Präsentation ist diesem Bericht als Anlage 3 (OTIF/RID/CE/2008-B/Add.2) beigelegt.

TOP 8: ERFAHRUNGSAUSTAUSCH FÜR SACHVERSTÄNDIGE

Dokument: OTIF/RID/CE/EE/2008-A

57. Der Vorsitzende des Erfahrungsaustausches für anerkannte Sachverständige, Herr Dernbach, fasst die im Bericht OTIF/RID/CE/EE/2008-A wiedergegebenen Ergebnisse der dritten Sitzung dieses Erfahrungsaustausches (Bern, 13. Mai 2008) zusammen.
58. Unter der Voraussetzung, dass dem Sekretariat genügend Themenvorschläge für eine Tagesordnung unterbreitet werden, wird vereinbart, am 10. Juni 2009 vor der nächsten Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" in Brüssel einen eintägigen Erfahrungsaustausch für Sachverständige gemäß Absatz 6.8.2.4.6 abzuhalten.

TOP 9: ARBEITSGRUPPE "STANDARDISIERTE RISIKOANALYSEN"

Dokument: OTIF/RID/CE/2008/18 und Anlagen (Niederlande)

59. Der Vertreter der Niederlande fasst die im Bericht OTIF/RID/CE/2008/18 wiedergegebenen Schlussfolgerungen und Bemerkungen der am 19. und 20. Juni 2008 durchgeführten 5. Tagung der Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" zusammen. Insbesondere weist er darauf hin, dass eine Risikoanalyse in verschiedenen Ländern zu unterschiedlichen Ergebnissen führen könne, da nationale Unterschiede in der Beurteilung der externen Sicherheit bestünden. Er begrüßt das Angebot der UIC, Zahlen über Unfälle und Beförderungsleistungen zu liefern, auf deren Grundlage die Berechnungen weiter verbessert werden könnten.
60. Der RID-Fachausschuss unterstützt den Vorschlag des Vorsitzenden, die Gemeinsame Tagung zu bitten, die Arbeit der Arbeitsgruppe unter Berücksichtigung der bisherigen Ergebnisse und Informationen fortzuführen, nachdem wahrscheinlich auch in der WP.15 entschieden werden wird, den von der Arbeitsgruppe ausgearbeiteten Leitfaden auch für den Straßenverkehr zu nutzen (*Nachtrag des Sekretariats: Diese Entscheidung wurde bei der 85. Tagung der WP.15 getroffen (siehe Bericht ECE/TRANS/WP.15/199 Absätze 52 und 53)*). Das ursprüngliche Ziel der Arbeitsgruppe, die Verfahren zu standardisieren, sei noch nicht erreicht worden. Angesichts einer erneuten Diskussion, die Verkehrsanlagen der Seveso-Richtlinie zu unterstellen, sei es für die Beibehaltung des Status quo erforderlich, über eigene Werkzeuge zu verfügen, die zu einer gleichwertigen Sicherheit führen.

TOP 10: INFORMATION DES CIT UND DER UIC ZUM PROJEKT "E-RAILFREIGHT"

61. Der Vertreter des CIT informiert den RID-Fachausschuss über das CIT/UIC/Raildata-Projekt e-RailFreight. Ziel des Projekts sei es, durch eine papierlose Beförderung Kosten zu sparen und die Anforderungen des Zolls zu erfüllen. Die vollständige Präsentation ist diesem Bericht als Anlage 4 (OTIF/RID/CE/2008-B/Add.3) beigelegt.
62. Zum Abschluss seiner Präsentation stellt er dem RID-Fachausschuss die Frage, ob es vorstellbar sei, zukünftig auf die Kennzeichnung und die Bezettelung zu verzichten und das EDV-Verfahren als Hauptverfahren und das papiergebundene Verfahren als Rückfallebene zu betrachten.
63. Der RID-Fachausschuss sieht sich nicht in der Lage, zu diesen Fragen Stellung zu beziehen, da es sich dabei um intermodale, von der Gemeinsamen Tagung zu behandelnde Aspekte handelt.

BEENDIGUNG DER TAGUNG

Verabschiedung von Herrn Jean-Daniel Dénervaud

64. Der Vorsitzende spricht Herrn Jean-Daniel Dénervaud für seine langjährige Mitarbeit im RID-Fachausschuss als Sekretär der OTIF seinen Dank aus. Er habe in diesen Jahren seinen Beitrag zu Entscheidungen geleistet, die *die Position der Eisenbahnen im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern aus sicherheitstechnischer Sicht weiter verbessert hat, ohne dabei deren wirtschaftliche Interessen aus den Augen zu verlieren*. Durch seine Beiträge in der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr sei er auch stets ein kritischer Begleiter der Entscheidungen gewesen. Er wünscht ihm im Namen des RID-Fachausschusses einen glücklichen und gesunden Ruhestand.

Nächste Tagung

65. Die 47. Tagung des RID-Fachausschusses wird in der Zeit vom 16. bis 20. November 2009 stattfinden.

Dank

66. Der Vorsitzende dankt dem Vertreter der UIP für die Organisation dieser Tagung einschließlich des Rahmenprogramms. Er dankt den Dolmetschern für ihre ausgezeichnete Arbeit.
67. **Im Namen aller Teilnehmer dankt die stellvertretende Vorsitzende** dem Vorsitzenden für seine effiziente Verhandlungsführung.
-

Von der 46. Tagung des RID-Fachausschusses angenommene Texte

A. Aufnahme in ein Fehlerverzeichnis zur französischen RID-Ausgabe 2009

6.2.3.3.3 c) Den zweiten und dritten Satz streichen.

[Referenzdokument: INF.5]

B. Änderungen mit einer Inkraftsetzung zum 1. Juli 2009

6.8.2.6 Unter den Überschriften

- "für Tanks mit einem höchsten Betriebsdruck von höchstens 50 kPa zur Beförderung von Stoffen, für die in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 12 eine Tankcodierung mit dem Buchstaben «G» angegeben ist" und
- "für Tanks zur Beförderung flüssiger Erdölprodukte, anderer gefährlicher Stoffe der Klasse 3 mit einem Dampfdruck bei 50 °C von höchstens 110 kPa und von Benzin, die keine Nebengefahr giftig oder ätzend haben"

erhält der Verweis auf die Norm EN 13094:2004" folgenden Wortlaut:

anwendbar für Unterabschnitte/Absätze	Referenz	Titel des Dokuments	rechtsverbindliche Anwendung für Tanks, die gebaut werden	zugelassene Anwendung für Tanks, die gebaut wurden
6.8.2.1	EN 13094:2004	Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Metalltanks mit einem Betriebsdruck von höchstens 0,5 bar – Auslegung und Bau		zwischen dem 1. Januar 2005 und dem 31. Dezember 2009
6.8.2.1	EN 13094:2008	Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Metalltanks mit einem Betriebsdruck von höchstens 0,5 bar – Auslegung und Bau	ab dem 1. Januar 2010	vor dem 1. Januar 2010

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2008/19 in der geänderten Fassung]

C. Änderungen mit einer Inkraftsetzung zum 1. Januar 2011

In Abschnitt 1.6.3 eine Übergangsvorschrift mit folgendem Wortlaut aufnehmen:

"1.6.3.x Kesselwagen, die vor dem 1. Januar 2011 gemäß den bis zum 31. Dezember 2010 geltenden Vorschriften gebaut wurden, jedoch nicht dem ab 1. Januar 2011 geltenden Vorschriften des Absatzes 6.8.2.1.29 entsprechen, dürfen weiterverwendet werden."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/GT/2008/1]

Einen neuen Absatz 6.8.2.1.29 mit folgendem Wortlaut aufnehmen:

"6.8.2.1.29 Kesselwagen müssen einen Mindestabstand zwischen der Kopfträgerebene und dem am weitesten vorstehenden Punkt am Tankkörper von 300 mm haben.

Alternativ müssen Kesselwagen für Stoffe, für welche die Vorschriften der Sondervorschrift TE 25 des Abschnitts 6.8.4 b) nicht gelten, mit einer Überpufferschutzeinrichtung versehen sein, deren Bauart von der zuständigen Behörde zugelassen ist. Diese Alternative gilt nur für Kesselwagen, **die ausschließlich auf Eisenbahninfrastrukturen verwendet werden, für die ein Güterwagen-Lademaß kleiner als G1*) vorgeschrieben ist.**

*) Das Güterwagen-Lademaß G1 ist in der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem "Fahrzeuge – Güterwagen" des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems (Entscheidung 2006/861/EG der Kommission vom 28. Juli 2006, veröffentlicht im Amtsblatt L 344 vom 8. Dezember 2006) in Bezug genommen."

[Referenzdokument: INF.7 (9. Tagung der AG "Tank- und Fahrzeugtechnik") + OTIF/RID/CE/2008/24 in der geänderten Fassung]

[6.8.2.1.2 Am Ende einen Verweis auf folgende Fußnote aufnehmen:

"*) Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die nach der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem "Fahrzeuge – Güterwagen" des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems (Entscheidung 2006/861/EG der Kommission vom 28. Juli 2006, veröffentlicht im Amtsblatt L 344 vom 8. Dezember 2006) zuständige Stelle diese Bewertung im Rahmen der EG-Konformitätsbewertung des Wagens vorgenommen hat."]