

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/2007/17

23. Oktober 2007

Original: Deutsch

RID: 44. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
(Zagreb, 19. bis 23. November 2007)

**Thema: Sicherheitseinrichtung zur Detektion von Entgleisungen von Eisenbahn-
kesselwagen**

Antrag Deutschlands

Einleitung

In der 41. Tagung des RID-Fachausschusses (Meiningen, 15. bis 18. November 2004) wurde folgender Grundsatzbeschluss zum zukünftigen Einsatz von Entgleisungsdetektoren angenommen (siehe auch Dokument A 81-03/511.2004, Absatz 15):

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

In den folgenden Sitzungen der Arbeitsgruppe "Tank und Fahrzeugtechnik" (Bonn, 21./22. April 2005, London, 6./7. April 2006 und München, 14./15. Juni 2007) wurde das Thema weiter behandelt [siehe auch Dokumente A 81-03/503.2005 – TOP 2a), A 81-03/504.2006 – TOP 2a) und OTIF/RID/CE/GT/2007-A – TOP 2a)].

Im Rahmen der letzten Arbeitsgruppensitzung hat sich auch ein Vertreter der ERA zum Thema der Entgleisungsdetektion und dem Stand einer entsprechenden europäischen Normung geäußert. In seinem Vortrag erläuterte er, dass es in den TSI für Güterwagen bisher keine Normung für diesen Bereich gibt, aber es dem RID-Fachausschuss freigestellt ist, für den Bereich der Beförderung gefährlicher Güter eine besondere Regelung im RID einzuführen (siehe auch Absätze 5 bis 6 des Schlussberichts OTIF/RID/CE/GT/2007-A).

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.

Als Ergebnis der letzten Sitzung in München empfiehlt die Arbeitsgruppe dem RID-Fachausschuss, eine eingeschränkte Einführung von Vorschriften für die Ausrüstung von Kesselwagen/ Batteriewagen mit Entgleisungsdetektoren in das RID aufzunehmen. Damit könnte im Rahmen eines verbindlichen "Pilotprojekts" die notwendigen Erfahrungen für eine umfassende Anwendung gewonnen werden (siehe auch Absatz 12 des Schlussberichts OTIF/RID/CE/GT/2007-A).

Folgende Randbedingungen sollten dabei eingehalten werden:

- Es ist kein bestimmtes System (mechanisch-pneumatisch oder elektronisch) vorzuschreiben.
- Der Triebfahrzeugführer muss ein eindeutiges Signal erhalten, dass eine Entgleisung stattgefunden hat. Das Entleeren der Hauptluftleitung wird als eindeutiges Signal angesehen.
- Der Entgleisungsdetektor muss bei Geschwindigkeiten zwischen 35 und 40 km/h zuverlässig auslösen.
- Die Maßnahme ist nur für Neubauten vorgesehen.
- Die Stoffgruppen sind festzulegen.
- In zwei bis vier Jahren sind die Auswirkungen dieses Pilotprojekts in der Praxis und die Stoffgruppen, für die die Entgleisungsdetektoren jetzt vorgeschrieben werden, zu überprüfen.

In der anschließend einberufenen Sondersitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" (Berlin, 12. Oktober 2007) wurde auch der Entwurf eines entsprechenden Antrags Deutschlands erörtert (siehe auch Absätze 6 bis 11 des Berichts OTIF/RID/CE/GT/2007-B). Die Arbeitsgruppe war sich einig, die Vorschrift zum 1. Januar 2009 in das RID aufzunehmen, aber diese Regelung erst ab 1. Januar 2011 zur Anwendung zu bringen (siehe auch Absatz 9 des Berichts). Dadurch soll eine problemlose Einführung ermöglicht werden. Der Industrie und den Zulassungsbehörden soll durch die Aufnahme in das RID 2009 Planungssicherheit und durch den späteren Zeitpunkt des Inkrafttretens ausreichend Vorlaufzeit für eine entsprechende Ausstattung gegeben werden.

Darüber hinaus wurden noch einige redaktionelle Änderungsvorschläge aus der Arbeitsgruppe übernommen. Der überarbeitete Antrag lautet wie folgt:

Antrag

Entsprechend dem Votum der Arbeitsgruppe "Tank und Fahrzeugtechnik" aus der Sitzung vom 14. und 15. Juni 2007 in München und der Sondersitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" (Berlin, 12. Oktober 2007) unterbreitet Deutschland folgende Anträge:

- In Abschnitt 6.8.4 b) folgende neue Sondervorschrift TE xx aufnehmen (nur linke Spalte):

"TE xx Kesselwagen für flüssige Stoffe 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.

Bem. Das Zeichen «*» in Zusammenhang mit der Angabe der Sondervorschrift TE xx in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 13 bedeutet, dass diese Vorschrift erst zum 1. Januar 2011 in Kraft tritt."

- In Abschnitt 3.2.1 in der erläuternden Bemerkung zu Spalte 13 im dritten Spiegelstrich folgende Bem. hinzufügen:

"Bem. Das Zeichen «*» in Zusammenhang mit der Sondervorschrift TE xx bedeutet, dass diese Vorschrift erst zum 1. Januar 2011 in Kraft tritt."

- In Kapitel 3.2 Tabelle A 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.
- In Abschnitt 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 flüssige Stoffe der Klassen 3 bis 8, 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.*

* Diese Übergangsvorschrift tritt am 1. Januar 2011 in Kraft."