

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/2008/20

24. September 2008

Original: Deutsch

RID: 46. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
(Hamburg, 21. bis 23. Oktober 2008)

Thema: Abschnitt 5.4.3 RID – Einführung eines Konzepts der schriftlichen Weisungen
im Eisenbahnverkehr

Antrag Deutschlands

ZUSAMMENFASSUNG

<i>Erläuternde Zusammenfassung:</i>	Nach den seitens der WP.15 getroffenen Entscheidungen zu den Vorschriften für schriftliche Weisungen im ADR besteht Diskussionsbedarf für das RID. Es wird vorgeschlagen, das Prinzip des ADR, angepasst an die Bedürfnisse des Schienenverkehrs, für das RID zu übernehmen.
<i>Zu treffende Entscheidung:</i>	Annahme der vorgeschlagenen Vorschriftenänderungen.
<i>Damit zusammenhängende Dokumente:</i>	Bericht der 45. Tagung des RID-Fachausschusses OTIF/RID/CE/2008-A, Absätze 18 bis 20.

Einleitung

1. Bei der 45. Tagung des RID-Fachausschusses hatte sich Deutschland bereit erklärt, einen Antrag zur Einführung des Konzepts der schriftlichen Weisungen im Eisenbahnverkehr zu

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.

formulieren, um dem Triebfahrzeugführer einheitliche Handlungsanweisungen zu geben und dadurch nationale Regelungen zu ersetzen (siehe Bericht der 45. Tagung des RID-Fachausschusses OTIF/RID/CE/2008-A, Absätze 18 bis 20).

2. Die Änderungen zu den Vorschriften für schriftliche Weisungen wurden in der 83. Sitzung der WP.15 angenommen. Der angenommene Text für das ADR tritt zum 1. Januar 2009 in Kraft.
3. Die Initiative für die Ausarbeitung dieser Änderungen ist von FIATA und IRU ausgegangen. Die Hauptgründe waren abweichende und oftmals widersprüchliche Informationen für die gleichen Stoffe in den schriftlichen Weisungen sowie praktische Probleme, die sich aus einem Stapel von Weisungen bei Fahrzeugen mit Sammelladungen oder Containern ergeben. Nach verschiedenen Arbeitsgruppensitzungen und Diskussionen in der WP.15 hatte es Deutschland übernommen, das abschließende Dokument vorzulegen.
3. Nur noch ein einzelnes Dokument im Fahrerhaus vorzuhalten, das vom Beförderer und nicht mehr vom Absender bereitgestellt wird, wird auch Auswirkungen auf die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn haben. In Zukunft wird eine Sendung in der Transportkette Straße/Schiene nicht mehr durch eine individuelle schriftliche Weisung begleitet sein. Dem Triebfahrzeugführer können nun auch einheitliche Handlungsanweisungen gegeben und dadurch nationale Regelungen ersetzt werden.
4. Eine ähnliche Diskussion ist bereits im ADN-Sicherheitsausschuss für die Binnenschifffahrt geführt worden: Der dort vorgelegte Antrag Deutschlands (CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2008/16) wurde in der 13. Sitzung der Gemeinsamen Tagung der Fachleute für die dem Europäischen Übereinkommen über die Internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) anhängenden Vorschriften (Genf, 17. bis 18. Juni 2008) mit einigen Änderungen angenommen.
5. Deutschland schlägt vor, die für das ADR und das ADN beschlossenen Vorschriften für die schriftlichen Weisungen mit entsprechenden Anpassungen auch für den Eisenbahnverkehr zu übernehmen.

Antrag

6. Abschnitt 5.4.3 erhält folgenden Wortlaut:

"5.4.3 Schriftliche Weisungen









- 5.4.3.1** Für die Hilfe bei Notfallsituationen, die sich während der Beförderung ereignen können, sind auf dem Führerstand an leicht zugänglicher Stelle schriftliche Weisungen in der in Unterabschnitt 5.4.3.4 festgelegten Form vorzuhalten.
- 5.4.3.2** Diese Weisungen sind vom Beförderer dem Triebfahrzeugführer (den Triebfahrzeugführern) in einer Sprache (in Sprachen) bereitzustellen, die er (sie) lesen und verstehen kann (können). Der Triebfahrzeugführer hat darauf zu achten, dass er in Lage ist, diese richtig anzuwenden.
- 5.4.3.3** Vor Antritt der Fahrt müssen sich die Triebfahrzeugführer selbst über die geladenen gefährlichen Güter informieren und die schriftlichen Weisungen wegen der bei einem Unfall oder Notfall zu ergreifenden Maßnahmen einsehen.
- 5.3.3.4** Die schriftlichen Weisungen müssen hinsichtlich ihrer Form und ihres Inhalts dem folgenden vierseitigen Muster entsprechen.






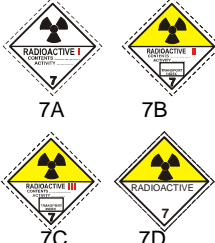



SCHRIFTLICHE WEISUNGEN

Maßnahmen bei einem Unfall oder Notfall

Bei einem Unfall oder Notfall, der sich während der Beförderung ereignen kann, müssen die Triebfahrzeugführer folgende Maßnahmen ergreifen, sofern diese sicher und praktisch durchgeführt werden können:

- Zug/Rangierfahrt unter Berücksichtigung der Art der Gefahr (z.B. Brand, Ladegutverlust), der Örtlichkeiten (z.B. Tunnel, Wohngebiet) und der möglichen Maßnahmen der Rettungskräfte (Zugänglichkeit, Evakuierung) abbremsen;
- Energiequellen (Stromzufuhr, Dieselmotoren), die zur Erhöhung der Gefahr führen können, trennen oder abstellen;
- Zündquellen vermeiden, insbesondere nicht rauchen und keine elektrische Ausrüstung einschalten;
- die den Gefahren aller betroffenen Güter in der nachfolgenden Tabelle zugeordneten zusätzlichen Hinweise beachten. Die Gefahren entsprechen bei der Beförderung der dem Gut zugeordneten Nummer der Gefahrzettelmuster.
- die Betriebszentrale und/oder Unfallmeldestelle oder die entsprechenden Einsatzkräfte verständigen und dabei soviel Informationen wie möglich über den Unfall oder Zwischenfall und die betroffenen Stoffe liefern;
- Beförderungspapiere für die Ankunft der Einsatzkräfte bereit halten;
- Warnweste anlegen;
- sich aus der unmittelbaren Umgebung des Unfalls oder Notfalls entfernen, andere Personen auffordern sich zu entfernen und die Weisungen der Einsatzkräfte befolgen;
- nicht in ausgelaufene Stoffe treten oder berühren und das Einatmen von Dunst, Rauch, Staub und Dämpfen durch Aufhalten in der dem Wind zugewandten Seite vermeiden;
- sofern dies gefahrlos möglich ist, dürfen Brände im Bereich der Ladung von Triebfahrzeugführern bekämpft werden;
- sofern dies gefahrlos möglich ist, Bordausrüstung verwenden, um das Eintreten von Stoffen in Gewässer oder in die Kanalisation zu verhindern und um ausgetretene Stoffe einzudämmen;
- kontaminierte Kleidung und gebrauchte kontaminierte Schutzausrüstung ausziehen und sicher entsorgen.

Zusätzliche Hinweise für die Triebfahrzeugführer über die Gefahreigenschaften von gefährlichen Gütern nach Klassen und über die in Abhängigkeit von den vorherrschenden Umständen zu ergreifenden Maßnahmen		
Gefahrzettel und Großzettel (Placards), Bezeichnung der Gefahren	Gefahreigenschaften	Zusätzliche Hinweise
(1)	(2)	(3)
Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff  1 1.5 1.6	Kann eine Reihe von Eigenschaften und Auswirkungen wie Massendetonation, Splitterwirkung, starker Brand/Wärmefluss, Bildung von hellem Licht, Lärm oder Rauch haben. Schlagempfindlich und/oder stoßempfindlich und/oder wärmeempfindlich.	Schutz abseits von Fenstern suchen.
Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff  1.4	Leichte Explosions- und Brandgefahr.	Schutz suchen.
Entzündbare Gase  2.1	Brandgefahr. Explosionsgefahr. Kann unter Druck stehen. Erstickungsgefahr. Kann Verbrennungen und/oder Erfrierungen hervorrufen. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung explodieren.	Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten.
Nicht entzündbare, nicht giftige Gase  2.2	Erstickungsgefahr. Kann unter Druck stehen. Kann Erfrierungen hervorrufen. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung explodieren.	Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten.
Giftige Gase  2.3	Vergiftungsgefahr. Kann unter Druck stehen. Kann Verbrennungen und/oder Erfrierungen hervorrufen. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung explodieren.	Notfallfluchtmaske verwenden. Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten.
Entzündbare flüssige Stoffe  3	Brandgefahr. Explosionsgefahr. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung explodieren.	Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten. Auslaufende Stoffe am Eintreten in Gewässer oder in die Kanalisation hindern.
Entzündbare feste Stoffe, selbstzersetzliche Stoffe und desensibilisierte explosive Stoffe  4.1	Brandgefahr. Entzündbar oder brennbar, kann sich bei Hitze, Funken oder Flammen entzünden. Kann selbstzersetzliche Stoffe enthalten, die unter Einwirkung von Hitze, bei Kontakt mit anderen Stoffen (wie Säuren, Schwermetallverbindungen oder Amininen), bei Reibung oder Stößen zu exothermer Zersetzung neigen. Dies kann zur Bildung gesundheitsgefährdender und entzündbarer Gase oder Dämpfe führen. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung explodieren.	Auslaufende Stoffe am Eintreten in Gewässer oder in die Kanalisation hindern.
Selbstentzündliche Stoffe  4.2	Gefahr der Selbstentzündung bei Beschädigung von Versandstücken oder Austritt von Füllgut. Kann heftig mit Wasser reagieren.	

Gefahrzettel und Großzettel (Placards), Bezeichnung der Gefahren	Gefahreneigenschaften	Zusätzliche Hinweise
(1)	(2)	(3)
<p>Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln</p>  <p>4.3</p>	<p>Bei Kontakt mit Wasser Brand- und Explosionsgefahr.</p>	<p>Ausgetretene Stoffe sollten durch Abdecken trocken gehalten werden.</p>
<p>Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe</p>  <p>5.1</p>	<p>Zünd- und Explosionsgefahr. Gefahr heftiger Reaktion bei Kontakt mit entzündbaren Stoffen.</p>	<p>Vermischen mit entzündbaren oder brennbaren Stoffen (z.B. Sägespäne) vermeiden.</p>
<p>Organische Peroxide</p>  <p>5.2</p>	<p>Gefahr exothermer Zersetzung bei erhöhten Temperaturen, bei Kontakt mit anderen Stoffen (wie Säuren, Schwermetallverbindungen oder Aminen), Reibung oder Stößen. Dies kann zur Bildung gesundheitsgefährdender und entzündbarer Gase oder Dämpfe führen.</p>	<p>Vermischen mit entzündbaren oder brennbaren Stoffen (z.B. Sägespäne) vermeiden.</p>
<p>Giftige Stoffe</p>  <p>6.1</p>	<p>Vergiftungsgefahr. Gefahr für Gewässer und Kanalisation.</p>	<p>Notfallfluchtmaske verwenden.</p>
<p>Ansteckungsgefährliche Stoffe</p>  <p>6.2</p>	<p>Ansteckungsgefahr. Gefahr für Gewässer und Kanalisation.</p>	
<p>Radioaktive Stoffe</p>  <p>7A 7B 7C 7D</p>	<p>Gefahr der Aufnahme und der äußeren Bestrahlung.</p>	<p>Expositionszeit beschränken.</p>
<p>Spaltbare Stoffe</p>  <p>7E</p>	<p>Gefahr nuklearer Kettenreaktion.</p>	<p>[Expositionszeit beschränken]</p>
<p>Ätzende Stoffe</p>  <p>8</p>	<p>Verätzungsgefahr. Kann untereinander, mit Wasser und mit anderen Stoffen heftig reagieren. Gefahr für Gewässer und Kanalisation.</p>	<p>Auslaufende Stoffe am Eintreten in Gewässer oder in die Kanalisation hindern.</p>
<p>Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände</p>  <p>9</p>	<p>Verbrennungsgefahr. Brandgefahr. Explosionsgefahr. Gefahr für Gewässer.</p>	<p>Auslaufende Stoffe am Eintreten in Gewässer oder in die Kanalisation hindern.</p>

- Bem. 1.** Bei gefährlichen Gütern mit mehrfachen Gefahren und bei gemischten Ladungen muss jede anwendbare Eintragung beachtet werden.
- 2.** Die oben angegebenen zusätzlichen Hinweise können angepasst werden, um die Klassen der zu befördernden gefährlichen Güter und die Beförderungsmittel wiederzugeben.

**Ausrüstung für den persönlichen und allgemeinen Schutz
für die Durchführung allgemeiner und gefahrenspezifischer Notfallmaßnahmen,
die sich auf dem Führerstand befinden muss**

Die folgende Ausrüstung muss sich für alle Gefahrzettel-Nummern auf dem Führerstand befinden:

- Augenspülflüssigkeit^{a)} und
für den Triebfahrzeugführer
- eine Warnweste (z.B. wie in der Norm EN 471 beschrieben);
- ein tragbares Beleuchtungsgerät;
- ein Paar Schutzhandschuhe und
- eine Augenschutzrüstung (z.B. Schutzbrille)

Für bestimmte Klassen vorgeschriebene zusätzliche Ausrüstung:

- auf dem Führerstand muss sich für den Triebfahrzeugführer eine Notfallfluchtmaske^{b)} befinden, wenn sich im Zug Güter mit der Gefahrzettel-Nummer 2.3 oder 6.1 befinden;
- eine Schaufel^{c)}.

^{a)} Nicht erforderlich für Gefahrzettel der Muster 1, 1.4, 1.5, 1.6, 2.1, 2.2, und 2.3.

^{b)} Zum Beispiel eine Notfallfluchtmaske mit einem Gas/Staub-Kombinationsfilter des Typs A1B1E1K1-P1 oder A2B2E2K2-P2, der mit dem in der Norm EN 141 beschriebenen vergleichbar ist.

^{c)} Nur für Gefahrzettel-Nummern 3, 4.1, 4.3, 8 und 9 vorgeschrieben."

Folgeänderungen

7. In Absatz 1.4.2.2.1 erhält der Buchstabe g) folgenden neuen Wortlaut:

"g) die erforderlichen schriftlichen Weisungen bereitzustellen und sich zu vergewissern, dass die vorgeschriebenen Ausrüstungen auf dem Führerstand mitgeführt werden;"

Begründung

8. Die schriftlichen Weisungen sind eine Hilfe für den Triebfahrzeugführer bei unfallbedingten Notfallsituationen. Durch die Übernahme des Prinzips aus ADR und ADN in das RID – angepasst an die Bedürfnisse des Schienenverkehrs – wird eine einheitliche Handlungsvorgabe bei allen Landverkehrsträgern erreicht. In der Folge können auch unterschiedliche nationale Regelungen entfallen.
