

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/2009/6

2. Oktober 2009

Original: Deutsch

RID: 47. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
(Sofia, 16. bis 20. November 2009)

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

Antrag Deutschlands

ZUSAMMENFASSUNG

Erläuternde Zusammenfassung:

Nach den seitens der WP.15 getroffenen Entscheidungen zu den Vorschriften für schriftliche Weisungen im ADR hat auch der RID-Fachausschuss in seiner 46. Tagung beschlossen, schriftliche Weisungen nach dem Prinzip des ADR, angepasst an die Bedürfnisse des Schienenverkehrs, in das RID aufzunehmen.

Zu treffende Entscheidung:

Annahme der vorgeschlagenen Vorschriftenänderungen.

Damit zusammenhängende Dokumente:

Bericht der 45. Tagung des RID-Fachausschusses OTIF/RID/CE/2008-A, Absätze 18 bis 20, Dokument OTIF/RID/CE/2008/20 (Deutschland), Dokument OTIF/RID/CE/2008/22 (UIC), Bericht der 46. Tagung des RID-Fachausschusses OTIF/RID/CE/2008-B, Absätze 13 bis 41

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.

Einleitung

1. In der 46. Tagung des RID-Fachausschusses ist beschlossen worden, dass schriftliche Weisungen auf Basis der Regelungen im ADR/ADN auch in das RID aufgenommen werden sollen (siehe auch Absatz 19 des Berichts OTIF/RID/CE/2008-B).
2. Der Antrag Deutschlands OTIF/RID/CE/2008/20 ist nach dieser Grundsatzentscheidung in der letzten Tagung intensiv geprüft worden. Im Ergebnis wurden Beschlüsse zu den einzelnen Vorschlägen, insbesondere zu den "Maßnahmen bei einem Unfall oder Notfall" und der "Ausrüstung für den persönlichen und allgemeinen Schutz" gefasst.

Der Text wurde an verschiedenen Stellen geändert beziehungsweise an den Vorschlag der UIC (Dokument OTIF/RID/CE/2008/22) angepasst. Darüber hinaus wurde Deutschland gebeten, die Punkte 1, 2 und 5 auf Seite 1 der schriftlichen Weisungen auf Konfliktfreiheit mit der technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems "Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung" des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (TSI V u V) zu überprüfen (Absatz 16 des Berichts OTIF/RID/CE/2008-B) und bei einzelnen Punkten die Formulierung noch einmal zu überarbeiten (Absätze 21 und 40 des Berichts OTIF/RID/CE/2008-B).

Deutschland sollte dann für die nächste Tagung des RID-Fachausschusses einen entsprechend überarbeiteten Antrag vorlegen. Die Vertreter der übrigen Staaten wurden gebeten, eventuelle Wünsche mitzuteilen (siehe auch Absatz 41 des Berichts OTIF/RID/CE/2008-B).

3. Deutschland hat danach von der UIC sehr umfangreiche Änderungsvorschläge erhalten. Die UIC hat es auch übernommen, die einzelnen Formulierungen auf Konfliktfreiheit mit den Wortlauten in den TSI zu überprüfen. Die UIC hat hierzu ausgeführt, dass *Grundlage für das betriebliche Regelwerk aller transeuropäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturbetreiber unter anderem die TSI V u V ist. Die Anforderungen der Richtlinie 2004/49/EG (Richtlinie für die Eisenbahnsicherheit) wurden in der TSI gebührend berücksichtigt.*

Im Punkt 4.2 der TSI V u V werden z.B. die Mindestanforderungen an das Personal und der Umfang des Triebfahrzeugführerheftes beschrieben. So muss das Triebfahrzeugführerheft alle notwendigen Informationen für die Durchführung der Zugfahrt beinhalten. Dabei sind auch Informationen zu berücksichtigen, die bei Normalbetrieb, gestörtem Betrieb oder in Notfallsituationen für die befahrenen Strecken und die darauf eingesetzten Fahrzeuge erforderlich sind.

Die Mindestanforderungen an die berufliche Qualifikation für das Ergreifen von Maßnahmen bei gefährlichen Unregelmäßigkeiten und Unfällen, insbesondere hinsichtlich Zugsicherung und Brandschutz oder Gefahrgütern, sind im Punkt 4.6 der Anlage H zur TSI aufgeführt.

Die in der TSI aufgeführten Mindestanforderungen sind Bestandteil des bei den Eisenbahnen erstellten und angewendeten internen Regelwerks.

4. Die Änderungsvorschläge der UIC wurden weitestgehend in den folgenden überarbeiteten Antrag Deutschlands übernommen. Allerdings hatte die UIC vorgeschlagen, zwei Maßnahmen (erster und zweiter Spiegelstrich) und die vorgesehene Warnkleidung zu streichen, weil diese Vorgaben bereits in den nationalen Betriebsvorschriften der Bahnen (Brandmeldung im Zug – allgemeiner Fall) und im Triebfahrzeugführerheft der TSI V u V enthalten sind.

Diesem Vorschlag konnte jedoch nicht entsprochen werden, weil die alleinige Vorgabe in der TSI nicht ausreicht, da der Anwendungsbereich des RID über den europäischen Bereich hinausgeht, und betriebsinterne Vorschriften nicht den Anforderungen des internationalen Gefahrgutbeförderungsrechts genügen. Insofern sollen diese Maßnahmen und die Warnkleidung weiterhin im RID genannt werden, zumal es von der Sache her keine Differenzen gibt und daher die nochmalige Erwähnung im RID unschädlich ist.

5. Der Antrag enthält als Folgeänderung auch den vom RID-Fachausschuss gewünschten Wortvorschlag für eine neue Pflicht des Beförderers in Unterabschnitt 1.4.2.2 (siehe auch Absatz 38 des Berichts OTIF/RID/CE/2008-B).
6. Außerdem wurde auf Wunsch der ERA in Unterabschnitt 5.4.3.1 eine neue Bemerkung mit dem Hinweis auf weitergehende nationale Vorschriften zur Bewältigung von Notfallsituationen aufgenommen.
7. Um der Richtlinie für die Eisenbahnsicherheit (Richtlinie 2004/49/EG) gerecht zu werden, wurden in den schriftlichen Weisungen die Begriffe "Unfall oder Notfall" durch "gefährliches Ereignis (Unfall oder Störung)" ersetzt.
8. Deutschland hat alle diese Änderungen in eine überarbeitete Vorlage des OTIF-Sekretariates eingearbeitet, die bereits sämtliche Beschlüsse der 46. Tagung des RID-Fachausschusses enthielt (unterstrichen dargestellt). Die darüber hinaus vorgeschlagenen Änderungen sind fett und unterstrichen dargestellt.

Antrag

9. Der 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 mitzuführen.

Bem. Weitergehende eisenbahnrechtliche Vorschriften zur Bewältigung von Notfallsituationen und betriebliche Vorgaben, die der Umsetzung dieser Rechtsvorschriften dienen, bleiben unberührt.

- 5.4.3.2 Diese Weisungen sind vom Beförderer vor Antritt der Fahrt dem Triebfahrzeugführer (den Triebfahrzeugführern) in einer Sprache (in Sprachen) bereitzustellen, die er (sie) lesen und verstehen kann (können). Der Beförderer hat darauf zu achten, dass der Triebfahrzeugführer die Weisungen versteht und in der Lage ist, diese richtig anzuwenden.
- 5.4.3.3 [Vor Antritt der Fahrt muss der Beförderer den Triebfahrzeugführer über die geladenen gefährlichen Güter informieren. Der Triebfahrzeugführer muss die schriftlichen Weisungen wegen der bei einem **gefährlichen Ereignis** (Unfall oder **Störung**) zu ergreifenden Maßnahmen einsehen.]
- 5.4.3.4 Die schriftlichen Weisungen sollen hinsichtlich ihrer Form und ihres Inhalts dem folgenden vierseitigen Muster entsprechen.










SCHRIFTLICHE WEISUNGEN





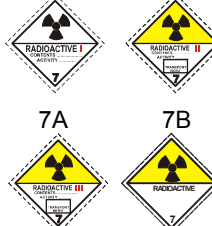



Maßnahmen bei einem gefährlichen Ereignis (Unfall oder Störung)

Bei einem **gefährlichen Ereignis**, das sich während der Beförderung ereignen kann, müssen die Triebfahrzeugführer folgende Maßnahmen ergreifen, sofern diese sicher und praktisch durchgeführt werden können¹⁾:

- 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) **an einer geeigneten Stelle zum Halten bringen**;
- **Verbrennungsmotor abstellen bzw. Triebfahrzeug gemäß Bedienungsanweisung abrüsten**;
- 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 **Meldestelle** oder die entsprechenden Einsatzkräfte verständigen und dabei soviel Informationen wie möglich über **das gefährliche Ereignis** und die betroffenen Stoffe liefern;
- **Informationen über die beförderten gefährlichen Güter** (gegebenenfalls Beförderungspapiere) für die Ankunft der Einsatzkräfte bereit halten **[oder diese über elektronischen Datenaustausch (EDI) zur Verfügung stellen lassen]**;
- beim Verlassen des Triebfahrzeugs **die vorgeschriebene Warnkleidung anlegen**;
- **gegebenenfalls weitere Schutzausrüstung verwenden**;
- sich aus der unmittelbaren Umgebung des **gefährlichen Ereignisses** entfernen, andere Personen auffordern sich zu entfernen und die Weisungen der Einsatzkräfte befolgen;
- nicht in ausgelaufene Stoffe treten oder **diese** berühren und das Einatmen von Dunst, Rauch, Staub und Dämpfen durch Aufhalten **auf** der dem Wind zugewandten Seite vermeiden;
- kontaminierte Kleidung ausziehen und **einer sicheren Entsorgung zuführen**.

¹⁾ **Vorgaben aufgrund eisenbahnrechtlicher bzw. -betrieblicher Vorschriften sind zu beachten.**

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 <u>bersten</u> .	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 <u>bersten</u> .	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 <u>bersten</u> .	Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten.
Entzündbare flüssige Stoffe  3	<u>Verbrennungsgefahr</u> . Brandgefahr. Explosionsgefahr. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung <u>bersten</u> .	Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten.
Entzündbare feste Stoffe, selbstzersetzliche Stoffe und desensibilisierte explosive <u>feste</u> 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 Aminen), bei Reibung oder Stößen zu exothermer Zersetzung neigen. Dies kann zur Bildung gesundheitsgefährdender und entzündbarer Gase oder Dämpfe führen. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung <u>bersten</u> .	
Selbstentzündliche Stoffe  4.2	Gefahr der Selbstentzündung bei Beschädigung von Versandstücken oder Austritt von Füllgut. Kann heftig mit Wasser reagieren.	
Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln  4.3	Bei Kontakt mit Wasser Brand- und Explosionsgefahr.	

Gefahrzettel und Großzettel (Placards), Bezeichnung der Gefahren	Gefahreigenschaften	Zusätzliche Hinweise
(1)	(2)	(3)
Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe  5.1	Zünd- und Explosionsgefahr. Gefahr heftiger Reaktion bei Kontakt mit entzündbaren Stoffen.	
Organische Peroxide  5.2	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.	
Giftige Stoffe  6.1	Vergiftungsgefahr. Gefahr für Gewässer und Kanalisation.	
Ansteckungsgefährliche Stoffe  6.2	Ansteckungsgefahr. Gefahr für Gewässer und Kanalisation.	
Radioaktive Stoffe  7A 7B 7C 7D	Gefahr der Aufnahme und der äußeren Bestrahlung.	Expositionszeit beschränken.
Spaltbare Stoffe  7E	Gefahr nuklearer Kettenreaktion.	
Ätzende Stoffe  8	Verätzungsgefahr. Kann untereinander, mit Wasser und mit anderen Stoffen heftig reagieren. Gefahr für Gewässer und Kanalisation.	
Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände  9	Verbrennungsgefahr. Brandgefahr. Explosionsgefahr. Gefahr für Gewässer und Kanalisation.	

- Bem.** 1. Bei gefährlichen Gütern mit mehrfachen Gefahren und bei Zusammenladungen 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 **und um sie gegebenenfalls auf Grund bestehender nationaler Vorgaben zu ergänzen.**

**Ausrüstung für den persönlichen Schutz,
die sich auf dem Führerstand befinden muss**

Die folgende Ausrüstung¹⁾ muss sich für alle Gefahrzettel-Nummern auf dem Führerstand befinden:

– ein tragbares Beleuchtungsgerät;

für den Triebfahrzeugführer

– entsprechende Warnkleidung (z.B. wie in der Norm EN 471 beschrieben).

¹⁾ Die vorzuhaltende Ausrüstung ist gegebenenfalls auf Grund bestehender nationaler Vorgaben zu ergänzen.

Folgeänderungen

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

"g) die erforderlichen schriftlichen Weisungen **in einer für den Triebfahrzeugführer verständlichen Sprache** bereitzustellen und sich zu vergewissern, dass die vorgeschriebenen Ausrüstungen auf dem Führerstand mitgeführt werden;"

Begründung

11. 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.
