

# OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

INF. 5e)

11. November 2005

Original: Deutsch

**RID: 42. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter**  
(Madrid, 21. bis 25. November 2005)

## Bemerkungen der UIC zum Dokument OCTI/RID/CE/42/5h)

### Einleitung

Belgien schlägt in seinem Antrag OCTI/RID/CE/42/5h) vor, den Unterabschnitt 5.3.1.3 RID zu ändern, um den Fall der Kleincontainer und den Fall der Fahrzeuge (Huckepackverkehr), in denen Versandstücke befördert werden und die mit Großzetteln (Placards) versehen sind, abzudecken.

Im **Antrag 1**, der den Fall der Kleincontainer abdecken soll, schlägt Belgien vor, in Unterabschnitt 5.3.1.3 und in Absatz 5.3.1.3.1 "Großcontainer" durch "Container" zu ersetzen. Das Sekretariat der OTIF hat hierzu in einer Anmerkung auf die Unterschiede in den Abschnitten 5.3.1 des RID und des ADR hingewiesen.

Im **Antrag 2**, der den Fall der Fahrzeuge (Huckepackverkehr), in denen Versandstücke befördert werden und die mit Großzetteln (Placards) versehen sind, abdecken soll, schlägt Belgien vor, den Absatz 5.3.1.3.2 durch einen neuen Buchstaben c) zu ergänzen.

Die UIC hat die beiden Anträge bei der Sitzung der Expertengruppe "Beförderung gefährlicher Güter" am 10.11.2005 in Warschau mit folgenden Anregungen erörtert:

### Anregungen

#### a) Zum Antrag 1 (Kleincontainer)

Die UIC vertritt die Auffassung, dass die vorgeschlagene Änderung nicht erforderlich ist, da auf den Tragwagen für den intermodalen Verkehr keine Kleincontainer befördert werden.

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

Mit Blick auf die Anmerkung des Sekretariats der OTIF zum Antrag 1 Belgiens regt die UIC jedoch an, die Frage der unterschiedlichen Regelungen im RID/ADR bezüglich der Bezettelung/Kennzeichnung der Kleincontainer von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung mit dem Ziel einer Harmonisierung prüfen zu lassen.

### **b) Zum Antrag 2 (Fahrzeuge mit Versandstücken im Huckepackverkehr)**

Die UIC ist der Meinung, dass die von Belgien beantragte weitere Freistellung von den Vorschriften für das Anbringen von Großzetteln (Placards) bei den im Huckepackverkehr verwendeten Tragwagen das eigentliche Problem nicht ausreichend löst.

Das eigentliche Problem besteht darin, dass nach Unterabschnitt 5.3.1.5 ADR an Fahrzeugen mit Versandstücken nur bei der Beförderung von Gütern der Klassen 1 und 7 Großzettel (Placards) an beiden Längsseiten und hinten am Fahrzeug anzubringen sind.

Würde man diese Vorschrift auf die übrigen Klassen ausdehnen, so könnte in allen Fällen auf das Anbringen von Großzetteln (Placards) an den im Huckepackverkehr verwendeten Tragwagen verzichtet werden, also nicht nur bei Benutzung der rollenden Landstraße und bei sonstigen Beförderungen von Straßentankfahrzeugen sowie von Straßenfahrzeugen, die gefährliche Güter in loser Schüttung befördern.

Dadurch könnte in den Umschlagbahnhöfen der Aufwand für das nachträgliche Anbringen der Großzettel am Fahrzeug/Tragwagen reduziert und der Ablauf an der Schnittstelle Straße/Schiene wesentlich beschleunigt werden.

Außerdem könnte auch der Absatz 5.3.1.3.2 RID erheblich vereinfacht werden, zumal nach einer Umfrage bei den Bahnen in keiner Verkehrsrelation der rollenden Landstraße von der in Absatz 5.3.1.3.2 b) eingeräumten Möglichkeit einer gegenteiligen Entscheidung Gebrauch gemacht wird. Im Übrigen behindern die im Huckepackverkehr eingesetzten Tragwagen in keiner Weise die Sichtbarkeit der an den Straßenfahrzeugen angebrachten Großzettel (Placards). Insofern besteht weder bei der rollenden Landstraße wegen nicht bestehender gegenteiliger Entscheidungen der Bahnen noch im Hinblick auf die Bauart der Tragwagen die Notwendigkeit, Großzettel (Placards) an den Tragwagen anzubringen.

Die einzige Notwendigkeit, an den Tragwagen Großzettel (Placards) anzubringen, resultiert daraus, dass an Straßenfahrzeugen außerhalb der Beförderung von Gütern der Klassen 1 und 7 grundsätzlich keine Großzettel (Placards) anzubringen sind. Wenn jedoch im Straßenvorlauf keine Großzettel (Placards) anzubringen sind, so können sie auch an der Schnittstelle Straße/Schiene nicht sichtbar sein, so dass die Tragwagen nach den derzeitigen Bestimmungen im RID mit Großzetteln (Placards) versehen werden müssen. Diese Lücke, die die Abläufe in den Umschlagbahnhöfen behindert, sollte durch eine entsprechende Ergänzung in der Bem. zu Absatz 5.3.1.5.2 ADR, die im Zusammenhang mit einer Seebeförderung bereits eine entsprechende Regelung enthält, geschlossen werden.

### **Vorschlag für das RID**

Absatz 5.3.1.3.2 RID sollte wie folgt lauten:

**"5.3.1.3.2** Das Anbringen von Großzetteln (Placards) an Tragwagen, die für den Huckepackverkehr verwendet werden, ist nicht erforderlich, wenn an den beförderten Straßenfahrzeuge die nach dem ADR vorgeschriebenen Großzettel (Placards) angebracht sind."

## **Vorschlag für das ADR**

Die Bem. in Absatz 5.3.1.5.2 ADR sollte am Schluss wie folgt ergänzt werden:

"Die Sätze 1 und 2 gelten im kombinierten Verkehr Straße/Schiene sinngemäß."

## **Begründung**

- Die vorgeschlagenen Änderungen würden die bestehenden Probleme bei der Beförderung von Straßenfahrzeugen mit Versandstücken im Huckepackverkehr lösen. Diese bestehen heute nämlich noch darin, dass nur bei der Beförderung von Gütern der Klassen 1 und 7 Großzettel (Placards) an den Straßenfahrzeugen anzubringen sind.
  - Diese Lücke sollte geschlossen werden. Denn bei den übrigen Beförderungen im Huckepackverkehr (Beförderung von Straßentankfahrzeugen usw.) sowie im übrigen intermodalen Verkehr (auch bei der Beförderung von Wechsellaufbauten/Wechselbehältern mit Versandstücken!) sind die Probleme bezüglich der Großzettel (Placards) bereits durch entsprechende Regelungen im RID/ADR beseitigt.
  - Die Änderungen würden den Aufwand in den Umschlagbahnhöfen reduzieren sowie die Abläufe erleichtern und beschleunigen.
  - Die vorgeschlagene Ergänzung des ADR erscheint auch deshalb sinnvoll, weil es für die Verkehrsmittelkombination See/Straße bereits entsprechende Regelungen im Sinne des Antrages der UIC gibt.
-