



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires  
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr  
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

**OTIF/RID/CE/GTP/2017/6**

19. Juli 2017

Original: Englisch

**RID: 8. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses**  
(Utrecht, 20. bis 24. November 2017)

**Thema: Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe RID/ATMF**

#### **Mitteilung des Sekretariats**

*Anmerkung des Sekretariats: Dieses Dokument wurde unter der Dokumentennummer TECH-16050-RID-ATMF der 10. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen der OTIF (Bern, 13. bis 14. Juni 2017) sowie dem Ausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (Brüssel, 30. Juni 2017) und dem Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit der Europäischen Kommission (Brüssel, 4. bis 7. Juli 2017) vorgelegt. Die insbesondere bei der Tagung des Ausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter der Europäischen Kommission vorgebrachten Kommentare zur deutschen Fassung des Dokuments sind im vorliegenden Dokument berücksichtigt und mit roter Schrift hervorgehoben.*

Die Arbeitsgruppe hat insgesamt viermal getagt (3./4. Februar 2016, 9./10. Juni 2016, 18./19. Oktober 2016 und 8./9. Februar 2017) und die dabei entstandenen Ergebnisse in diesem Dokument festgehalten.

## 1. ZUSAMMENFASSUNG DER ZIELE UND ZUSTÄNDIGKEITEN

Die Arbeitsgruppe ruft Folgendes in Erinnerung:

### Auf Ebene des COTIF

RID	CTE
<p>Das RID beinhaltet Vorschriften für die sichere und effiziente Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter und stellt sicher, dass Gefahrgutbeförderungen zwischen Eisenbahnvertragsparteien und verkehrsträgerübergreifend (mit Verkehrsträgern, die mit dem RID harmonisiert sind) akzeptiert werden. Zu diesem Zweck gleicht der RID-Fachausschuss die von der Gemeinsamen Tagung der OTIF und der UNECE für den Straßen-, Schienen-, und Binnenschiffverkehrsverkehr für den UNECE-Raum im internationalen Verkehr entwickelten harmonisierten Vorschriften an den COTIF-Raum an.</p> <p>Die meisten strukturellen Anforderungen an Kesselwagen betreffen die Tanks; für die Beförderung von bestimmten, besonders gefährlichen Stoffen sind im RID jedoch auch auf Fahrzeugebene zusätzliche Schutzmaßnahmen vorgesehen, mit denen der Tank geschützt werden soll.</p>	<p>Die allgemeine Eisenbahngesetzgebung, d. h. die ATMF und APTU des COTIF, beinhalten die Vorschriften für die Zulassung und Verwendung von Eisenbahnfahrzeugen im internationalen Verkehr.</p> <p>Die technischen Vorschriften für Eisenbahnfahrzeuge und ihre Verwendung sind in ETV enthalten, die vom Fachausschuss für technische Fragen (CTE) verabschiedet werden.</p> <p>Diese Vorschriften müssen kohärent und bewertbar sein und sollten, wo immer möglich, keine exklusiven technischen Lösungen vorschreiben, so dass Raum für Innovationen bleibt.</p> <p>In der Praxis stellen die meisten vom CTE angenommenen ETV Übertragungen der innerhalb der EU als TSI verabschiedeten Eisenbahnanforderungen dar.</p>
<p>Zur Erfüllung der Ziele des RID benötigt der RID-Fachausschuss die Befugnis, für spezifische Gefahrgutladungen zusätzliche Schutzmaßnahmen auf Fahrzeugebene <b>zu treffen</b>.</p>	<p>Zur Erfüllung der Ziele der allgemeinen Eisenbahngesetzgebung ist der Fachausschuss für technische Fragen der OTIF für alle die Zulassung von Fahrzeugen zum internationalen Verkehr betreffenden Vorschriften entscheidungsbefugt.</p> <p>Diese technischen Vorschriften umfassen nicht die Auslegung und Zulassung von Tanks.</p> <p>Um parallel geführte Diskussionen zu vermeiden, hat sich die Arbeitsweise etabliert, dass technische Vorschriften zunächst auf EU-Ebene (in Form von TSI) entwickelt und daraufhin (in Form von ETV) ins COTIF übertragen werden.</p> <p>Zu diesem Zweck arbeitet die OTIF mit der GD MOVE und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (nachstehend als „die Agentur“ oder „ERA“ bezeichnet) zusammen, um sicherzustellen, dass die fahr-</p>

	<p>zeugbezogenen Vorschriften der EU (TSI) sich für die Übertragung in COTIF-Vorschriften (ETV) eignen. Durch diese sehr frühzeitige enge Zusammenarbeit im Rechtsetzungsprozess der EU werden Unterschiede zwischen fahrzeugbezogenen Vorschriften der EU und des COTIF vermieden, so dass der CTE nicht erneut über die technischen Details diskutieren muss.</p> <p>Dies bedeutet, dass der CTE hauptsächlich zwei Arbeitsschwerpunkte hat:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Koordination zwischen Nicht-EU-Mitgliedstaaten einerseits und GD MOVE und ERA andererseits, um sicherzustellen, dass die EU-Vorschriften so entworfen werden, dass sie sich leicht ins COTIF übertragen lassen.</li> <li>2. Die Übertragung der TSI in ETV, wo möglich ohne Änderung der technischen Vorschriften.</li> </ol>
<p>Der RID-Fachausschuss einerseits und der CTE andererseits müssen zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass die Ziele beider Rechtsbereiche weiterhin eingehalten werden. Bislang <b>besteht kein</b> formaler Koordinationsmechanismus zwischen RID-Fachausschuss und CTE.</p>	

#### Auf Ebene der EU-Gesetzgebung:

Ausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter der Kommission (TDG)	Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC)
<p>Der TDG-Ausschuss ist der in Artikel 9 der Richtlinie 2008/68/EG (Weiterführung der früheren Richtlinien 94/55/EG und 96/49/EG) begründete Ausschuss.</p> <p>Der TDG-Ausschuss ist insbesondere am Umsetzungsprozess der auf die Beförderung gefährlicher Güter anwendbaren Gesetzgebung für die drei Landverkehrsträger in der EU beteiligt, und zwar sowohl in Bezug auf den innerstaatlichen als auch auf den zwischen EU-Mitgliedstaaten stattfindenden Verkehr.</p> <p>Die Entwicklung der Vorschriften findet unter Berücksichtigung übergeordneter und auf die gesamte EU-Gesetzgebung anwendbarer Grundsätze statt, wie im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) festgelegt.</p>	<p>Der RISC ist der in Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG begründete Ausschuss.</p> <p>Der RISC ist insbesondere am Umsetzungsprozess der auf EU-Eisenbahnen anwendbaren Gesetzgebung beteiligt. Dies umfasst z. B. die Sicherheitsrichtlinie, die Interoperabilitätsrichtlinie und die Triebfahrzeugführerrichtlinie sowie das davon abgeleitete Recht (CSM, TSI usw.). Dieses Recht gilt für den innerstaatlichen und für den zwischen EU-Mitgliedstaaten stattfindenden Verkehr.</p> <p>Die Entwicklung der Vorschriften findet unter Berücksichtigung übergeordneter und auf die gesamte EU-Gesetzgebung anwendbarer Grundsätze statt, wie im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) festgelegt.</p> <p>Die übergeordneten Grundsätze beziehen sich auf den freien Warenverkehr und den Bedarf an einer effizienten EU-weiten Verkehrspolitik. Diese Grundsätze sind haupt-</p>

	sächlich als grundlegende Anforderungen bezüglich Sicherheit und Interoperabilität in spezifischen Richtlinien wiedergegeben.
<p>Für die Beförderung gefährlicher Güter in der EU werden die Änderungen des RID in Übereinstimmung mit dem in den Artikeln 8 und 9 § 3 der Richtlinie 2008/68/EG beschriebenen Verfahren übertragen. Sie sind der Richtlinie über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland als Anhang beigefügt (RID-Anhang).</p> <p>Um den Zielen des AEUV zu entsprechen, ist ein Verfahren zur Prüfung der am RID, ADR und ADN vorgenommenen Änderungen vor Ende des Notifizierungsverfahrens eingerichtet worden, mit dem die EU-Mitgliedstaaten Einfluss auf die Ergebnisse nehmen können. Nur wenn ein Ratsbeschluss die Änderungen bestätigt, ist das im vorstehenden Absatz beschriebene Verfahren möglich.</p>	<p>In Übereinstimmung mit seinen Aufgaben, gibt der RISC seine Stellungnahme zu den von der Europäischen Kommission eingereichten Entwürfen von Gesetzgebungsakten ab. Zur technischen Unterstützung der Europäischen Kommission wird die Mehrzahl der dem RISC vorgelegten Texte von Arbeitsgruppen der ERA vorbereitet.</p> <p>Um seinen Zielen gerecht zu werden, muss der RISC sicherstellen, dass die allgemeine Eisenbahngesetzgebung der EU nicht nur für den Personen- und Güterverkehr, sondern auch für die Beförderung gefährlicher Güter gilt.</p>
<p>Der TDG-Ausschuss einerseits und der RISC andererseits müssen zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass die Ziele beider Rechtsbereiche weiterhin eingehalten werden und die einschlägigen Rechtsvorschriften der EU und des COTIF kompatibel bleiben. Diese Koordination wird durch die interne Funktionsweise der Dienste der Europäischen Kommission und die Geschäftsordnungen aller Ausschüsse der Kommission sichergestellt.</p> <p>Die Aufgaben der Agentur werden in der Verordnung (EU) 2016/796 festgelegt und umfassen die technische Unterstützung der Dienste der Europäischen Kommission.</p>	

Zusammenfassend erkennt die Arbeitsgruppe RID/ATMF an, dass der allumfassende Koordinationsprozess zwischen der Gefahrgutgesetzgebung und der allgemeinen Eisenbahngesetzgebung komplex ist und die Beteiligung diverser Akteure erfordert.

Sie erkennt ebenfalls an, dass eine bessere Koordination bei der Entwicklung der beiden Rechtsbereiche (Gefahrgut- und allgemeines Eisenbahnrecht) nötig wäre, angefangen mit einer gewissen Anzahl an Themen (siehe Listen in den Anhängen 1 und 2), denen mehr oder weniger Priorität beigemessen wird.

Zu diesen Themen gehört laut Arbeitsgruppe prioritär auch die Behandlung fahrzeugbezogener Aspekte in beiden Bereichen (RID und TSI/ETV). In Bezug auf die Fahrzeuganforderungen ist die Gruppe beispielsweise der Ansicht, dass ein besseres Koordinationsverfahren **es ermöglichen sollte, die „Schutzziele“ der fahrzeugbezogenen Anforderungen im RID beizubehalten**; diese könnten entweder bleiben, wo sie aktuell sind, oder in einen separaten Teil verschoben werden; technische Spezifikationen sollten dagegen in TSI/ETV formuliert werden. In diesem Zusammenhang ist die Gruppe auch der Ansicht, dass im Rahmen der Umsetzung eines besseren Koordinationsverfahrens die im RID bereits bestehenden technischen Anforderungen nicht entfernt werden sollten, solange sie noch nicht in Form von TSI/ETV vorliegen. Anhand von gegenseitigen Verweisen sollte die Kohärenz sichergestellt und mögliche Abweichungen im Bereich des Geltungsbereiches behoben werden. Die technischen Anforderungen sollten so formuliert werden, dass die Übereinstimmung mit ihnen durch benannte Stellen/Prüforgane zu überprüfen ist.

Die Arbeitsgruppe einigt sich darauf, dass der Koordinationsprozess durch eine aus Fachleuten der Gefahrgutbeförderung und der allgemeinen Eisenbahngesetzgebung zu bildende

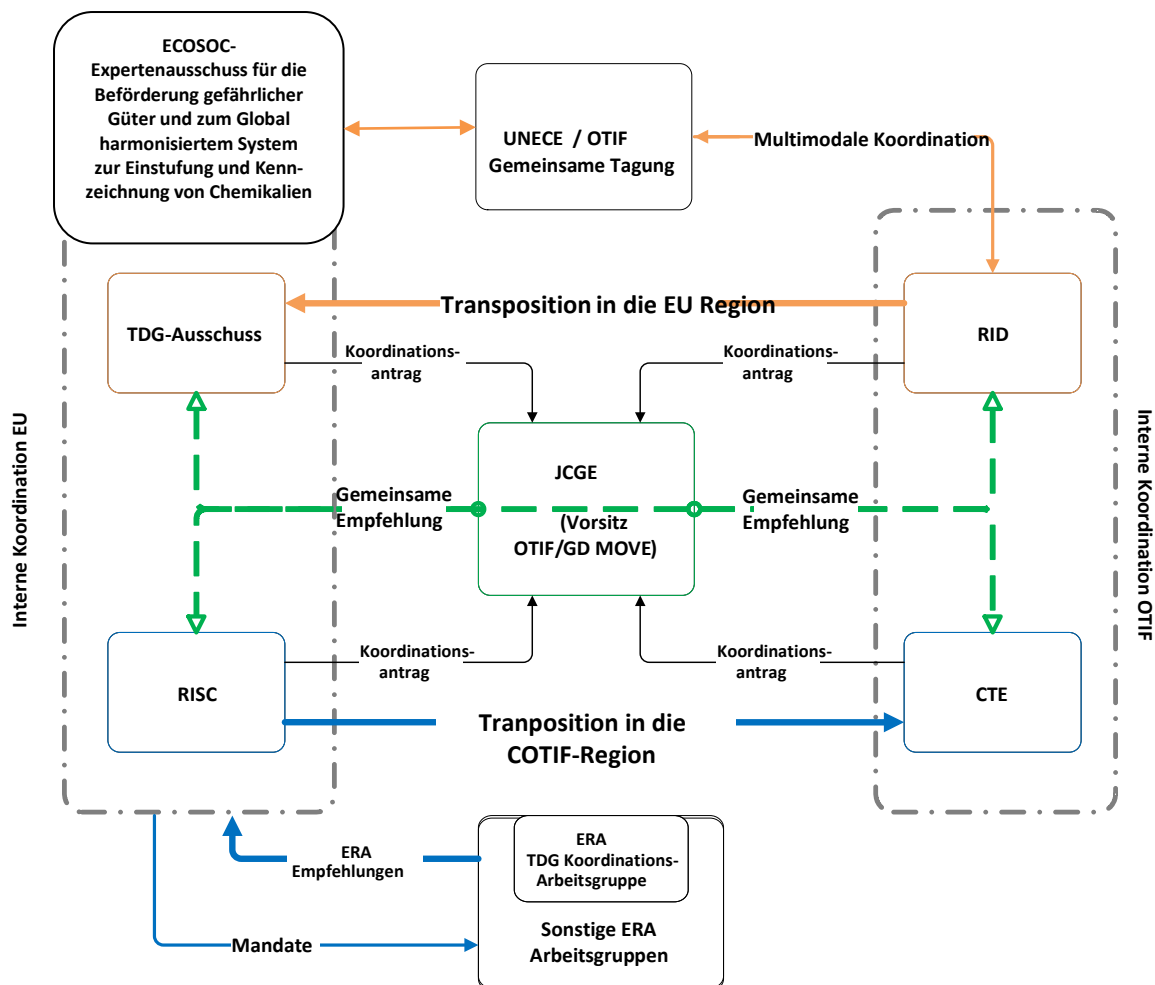
Expertengruppe begleitet werden sollte. Aus diesem Grund empfiehlt die Arbeitsgruppe RID/ATMF für die Umsetzung der in diesem Bericht beschriebenen Verfahren die Einrichtung einer gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (der *Joint Coordinating Group of Experts – JCGE*).

## 2. VERFAHREN ZUR VERBESSERUNG DER DERZEITIGEN KOORDINATION

In Übereinstimmung mit den Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe RID/ATMF kann das allgemeine Koordinationsverfahren anhand des folgenden Diagramms dargestellt werden.

Neben den in Teil 1 beschriebenen Koordinationskonzepten ist die Arbeitsgruppe RID/ATMF der Ansicht, dass jegliche zusätzlichen Koordinationsprozesse zwischen RID-Fachausschuss, CTE, TDG-Ausschuss und RISC (nachstehend als „DIE AUSSCHÜSSE“ bezeichnet) so weit wie möglich ohne Auswirkungen auf die bestehenden Entscheidungsverfahren der einzelnen Ausschüsse bleiben sollten. Dies gilt auch für die Agentur, deren Tätigkeiten in der Verordnung (EU) 2016/796 festgelegt sind, so dass die mögliche Anpassung ihrer internen Organisation in diesem Dokument nicht behandelt wird.

Um jedoch anwendbar zu werden, sollte das verbesserte Koordinationsverfahren von den AUSSCHÜSSEN und der Agentur beispielsweise in ihren Geschäftsordnungen förmlich beschrieben werden.



**Vorgeschlagenes Verfahren: Einrichtung einer gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (*Joint Coordinating Group of Experts – JCGE*)**

Die Arbeitsgruppe erkennt an, dass bei den fahrzeugbezogenen Themen (z. B. die in Anhang 1 beschriebenen) schnell für eine verbesserte Koordination gesorgt werden sollte, bemerkt aber ebenso, dass zur Erreichung einer effektiven Verbesserung auch andere Themen betrachtet werden müssen (z. B. die in Anhang 2 beschriebenen).

Zukünftige Themen, die aus von den Ausschüssen gestellten Koordinationsanträgen erwachsen, werden ähnlich zu behandeln sein.

Ein Beispiel einer detaillierten Implementierung des allgemeinen Verfahrens für fahrzeugbezogene Themen ist in Abschnitt 4.1 beschrieben.

### **3. GEMEINSAME KOORDINIERUNGSGRUPPE AUS SACHVERSTÄNDIGEN (JCGE)**

Die Arbeitsgruppe RID/ATMF hält es für sinnvoll, wenn sowohl Experten der Gefahrgutbeförderung als auch solche der Eisenbahntechnik in der JCGE vertreten sind. Zudem sollten Vertreter der relevanten Industriezweige eingeladen werden. Die Beteiligung von Sachverständigen aus EU- wie aus Nicht-EU-Mitgliedstaaten sollte sichergestellt sein.

Mit Blick auf ein effizientes Arbeiten der beteiligten Parteien sollte die Anzahl der Vertreter begrenzt und für ein Gleichgewicht zwischen Gefahrgut- und Eisenbahnexperten gesorgt werden. Wichtig ist darüber hinaus, dass die an der JCGE teilnehmenden Experten über die für die auf der Tagesordnung stehenden Themen die nötige Fachkenntnis verfügen (Ad-hoc-Teilnahme).

Da ein gegebenes Thema mehr als eine TSI/ETV umfassen kann, wird vorgeschlagen, dass OTIF und ERA auf den Tagungen der JCGE je durch einen Gefahrgutexperten und 1 Experten **pro auf der Tagesordnung stehende betroffene TSI/ETV** repräsentiert sein sollten.

In Übereinstimmung mit dem Vorstehenden wird die folgende Zusammensetzung für die JCGE vorgeschlagen.

#### **3.1 MITGLIEDSCHAFT UND VORSITZ**

Die Teilnehmer an den Tagungen der JCGE werden von den Organisationen benannt, die sie vertreten. Auf diese Weise kann sichergestellt werden, dass bezüglich der auf der Tagesordnung stehenden Punkte immer die erforderliche Expertise vorhanden ist.

Auf den JCGE-Tagungen wird die folgende Anzahl Personen aus den beiden Bereichen vertreten sein:

- 1 Gefahrgutexperte und ein Eisenbahnexperte pro vertretener Staat,
- 1 Gefahrgutexperte und ein Eisenbahnexperte pro vertretene Sektororganisation,
- 1 Gefahrgutexperte und 1 Experte pro relevante TSI der ERA,
- 1 Gefahrgutexperte und 1 Experte pro relevante ETV des Sekretariates der OTIF,
- 1 Gefahrgutexperte und ein Eisenbahnexperte der GD MOVE,
- 1 von der OTIF vorgeschlagener Vize-Vorsitzender aus dem Bereich Gefahrgut,
- 1 von der GD MOVE vorgeschlagener Vize-Vorsitzender aus dem Bereich der allgemeinen Eisenbahngesetzgebung,
- Sekretariat der JCGE: gebildet entweder aus dem Experten der GD MOVE oder aus demjenigen des Sekretariates der OTIF. Dies wird von den Vize-Vorsitzenden entschieden.

Die JCGE wird ihre Vize-Vorsitzenden bei der ersten Tagung wählen.

Wichtige Anmerkung:

Da eine reibungslose Funktionsfähigkeit der JCGE mit zu vielen Teilnehmern unwahrscheinlich ist, werden die Organisationen dringend gebeten, die Entsendung ihrer Experten an der von den Vize-Vorsitzenden erstellten Tagesordnung zu orientieren und auf das Nötigste zu beschränken.

### 3.2 ZIELE DER JCGE

Ziel des Koordinierungsprozesses ist es, korrekte Schnittstellen zwischen dem Gefahrgut- und dem allgemeinen Eisenbahnrecht einzurichten und unter der Ägide DER AUSSCHÜSSE durch die Ermittlung allseits annehmbarer Lösungen die Entwicklung eines kohärenten Eisenbahnrechts zu erleichtern.

Zur Erreichung dieses gemeinsamen Ziels haben die Mitglieder der JCGE die folgenden Aufgaben:

- Diskussion der von den Vize-Vorsitzenden vorgeschlagenen Themen,
- Diskussion, ob ein Handeln erforderlich ist oder nicht,
- ggf. Entwicklung von Lösungen, die Sicherheit, Interoperabilität und Kosteneffizienz vereinbaren und Folgendes erzeugen:
  - Empfehlungen zur Änderung der Bestimmungen des RID (Schutzziele),
  - Empfehlungen zur Änderungen der allgemeinen Eisenbahnbestimmungen (z. B. TSI/ETV) (technische Spezifikationen zur Umsetzung der Schutzziele),
  - vorgezogene Anwendbarkeit/Auswirkungen der vorgeschlagenen Änderung im EU- und im COTIF-Recht,
  - ggf. multimodale Aspekte der vorgeschlagenen Änderung,
- Beschreibung der Ergebnisse der technischen Analyse der Themen durch die JCGE in einem kurzen technischen Bericht.

Die Zuständigkeiten der Vize-Vorsitzenden umfassen:

- die Einberufung der JCGE-Tagungen mithilfe des Sekretariates der JCGE,
- die Vorbereitung der Empfehlungen für die nächsten legislativen Schritte (basierend auf dem als Anlage beigefügten technischen Bericht der JCGE) an DIE AUSSCHÜSSE, in denen die mehrheitliche Meinung der JCGE und ggf. abweichende Standpunkte wiedergegeben werden,
- Überwachung des Umgangs mit den Empfehlungen in DEN AUSSCHÜSSEN und Berichterstattung an die JCGE.

Diese Ziele werden DEN AUSSCHÜSSEN zur Genehmigung unterbreitet und danach zum Bestandteil der Geschäftsordnung der JCGE, die es bei der ersten Tagung der JCGE zu erstellen gilt.

### 3.3 PRAKTISCHE ORGANISATION DER TREFFEN DER JCGE UND BERICHTE

Zur Vereinfachung der praktischen Organisation der Tagungen, werden in den einzelnen Organisationen die folgenden klaren Kontaktstellen eingerichtet:

- OTIF/TDG: Leiter der Abteilung RID,
- OTIF/CTE: Leiter der Abteilung für technische Interoperabilität,
- GD MOVE/TDG: der für das Gefahrgut-Dossier zuständige Referent,
- GD MOVE/RISC: der für das ATMF-Dossier zuständige Referent,



- ERA: der für das Gefahrgut-Dossier zuständige Projektleiter.

Die Koordinierung der mit der JCGE in Verbindung stehenden Aktivitäten zwischen ERA, GD MOVE und Sekretariat der OTIF wird sich nach Artikel 12 der Verwaltungsvereinbarung richten.

Für die Organisation der Tagungen wird der Grundsatz der auf die Einberufung der Vize-Vorsitzenden der JCGE folgenden Ad-hoc-Koordination, basierend auf den der Gruppe von DEN AUSSCHÜSSEN förmlich angetragenen Themen, gewählt.

Die einzelnen Organisationsschritte sind dabei die Folgenden:

- 1) Bei der ersten Tagung **sollte** eine Liste von Themen, einschließlich Prioritätsstufe, erstellt **werden**, vorzugsweise in Form einer „Tabelle der von der JCGE zu koordinierenden Themen“;
- 2) DIE AUSSCHÜSSE können jederzeit neue Koordinationsanträge stellen;
- 3) zusammenhängende Themen (sofern vorhanden) werden ermittelt;
- 4) Die Vize-Vorsitzenden berufen die Tagungen für eine jeweils zu bestimmende Anzahl an zu koordinierenden Themen ein;
- 5) Die Delegationen kündigen ihre Teilnahme für die Tagungen an, innerhalb der in Abschnitt 3.1 genannten Einschränkungen;
- 6) Die Tagungen finden abwechselnd an vom Sekretariat der OTIF und der GD MOVE bestimmten Orten statt;
- 7) Die Sprachenregelung wird von der JCGE bei ihrer ersten Tagung festgelegt;
- 8) Die technischen Berichte der JCGE werden abwechselnd von den Sekretariaten der OTIF und der GD MOVE unter der Koordination der Vize-Vorsitzenden verfasst;
- 9) Diejenigen Teilnehmer der JCGE, die an den Diskussionen teilgenommen haben, verfassen eine schriftliche Stellungnahme zu den technischen Berichten;
- 10) Die Empfehlungen der JCGE werden von den Vize-Vorsitzenden unter Berücksichtigung der technischen Berichte verfasst;
- 11) DIE AUSSCHÜSSE können verlangen, dass die Empfehlungen an gebührend begründeten Stellen überarbeitet werden. In diesem Fall beginnt das Verfahren erneut mit Punkt 1.

### **3.4 WEITERVERFOLGUNG DER EMPFEHLUNGEN DER JCGE DURCH DIE AUSSCHÜSSE**

Obwohl DIE AUSSCHÜSSE rechtlich nicht an die Empfehlungen gebunden sind, haben sie sie gebührend zu berücksichtigen.

Wenn DIE AUSSCHÜSSE beschließen, den Empfehlungen der JCGE zu folgen, sollten sie dies in Übereinstimmung mit ihren Zuständigkeiten gemäß geltendem Recht und geltenden Arbeitsweisen tun, einschließlich der Delegation von Aufgaben (wo nötig) an bestehende Einrichtungen/Arbeitsgruppen.

Wie in Teil 1 dieses Dokuments beschrieben, findet die Entwicklung technischer Fahrzeugschriften auf EU-Ebene in den Arbeitsgruppen der ERA statt. Von der OTIF benannte Experten nehmen zur Vertretung der Interessen der Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten als Beobachter an diesen ERA-Arbeitsgruppen teil. Nach der Stellungnahme des RISC zu den TSI oder Änderungen daran und ihrer Annahme durch die Europäische Kommission werden die TSI oder Änderungen in Form von ETV oder Änderungen daran in COTIF-Recht übertragen. Aus diesem Grund werden die aus den Empfehlungen der JCGE erwachsenden Änderungen an der allgemeinen Eisenbahngesetzgebung zunächst (z. B. als TSI) in der EU entwickelt



und dann (z. B. als ETV) ins COTIF übertragen. Daraus ergibt sich folgende Abfolge für den Umgang mit den Empfehlungen der JCGE:

- JCGE → (EU) ERA-AG → (EU) RISC → (OTIF) WG TECH → (OTIF) CTE.

Für das RID ist die Abfolge insofern anders, als die Entwicklung auf OTIF-Ebene lanciert und das Ergebnis dann in EU-Recht übertragen wird:

- JCGE → (OTIF) ständige AG des RID-Fachausschusses → (OTIF) RID-Fachausschuss → (EU) TDG-Ausschuss.

Für Bereiche, in denen die intermodale Koordination erforderlich ist, wird der RID-Fachausschuss die Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung der OTIF und der UNECE einbeziehen.

#### 4. VORHERSEHBARE THEMENLISTE FÜR JCGE-TAGUNGEN

Die Arbeitsgruppe RID/ATMF hat sich auf ein allgemeines Koordinationsverfahren basierend auf einer Liste von in der Diskussion herausgearbeiteten potenziellen Themen geeinigt, mit dem 1) der Bedarf an einer verbesserten Kohärenz zwischen bestehenden Gefahrgut- und allgemeinen Eisenbahnvorschriften ermittelt und 2) die effektive Koordination für zukünftige Rechtsentwicklungen gesichert werden sollen.



Als Ausgangspunkt für die „Tabelle der von der JCGE zu koordinierenden Themen“ schlägt die Arbeitsgruppe RID/ATMF die in den Anhängen 1 und 2 aufgelisteten Themen vor.


Anhang 1 beinhaltet eine Liste der bestehenden Fahrzeuganforderungen im RID, die in TSI/ETV übertragen werden müssten. Anhang 2 enthält sonstige Themen, die ebenfalls bereits identifiziert wurden.

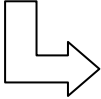

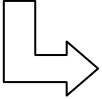
##### 4.1 DAS KOORDINATIONSVERFAHREN IM DETAIL

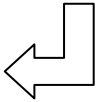
Die Liste der vorgeschlagenen Themen, die praktisch einem vorläufigen Vorschlag für die in Abschnitt 3.3 beschriebene „Tabelle der von der JCGE zu koordinierenden Themen“ entspricht, ist in Anhang 1 enthalten.

Auf diese Themen wird das allgemeine Koordinationsverfahren (in Abschnitt 2 beschrieben) gemäß den in folgender Tabelle dargelegten Abläufen angewendet.

Schritt	RID / TDG	Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE)	CTE / RISC
1	Ermittlung von Themen betreffend die in Anhang 1 aufgelisteten Fahrzeuganforderungen		Ermittlung von Themen betreffend die in Anhang 1 aufgelisteten Fahrzeuganforderungen
2	Koordinationsantrag 	Umsetzung von Abschnitt 3 durch die JCGE  Aktivitäten der JCGE im Einzelnen: - Einigung auf die zu koordinierenden Fahrzeuganforderungen; - Einigung darauf, wie das Ziel im RID und die technischen Spezifikationen/Vorschriften in den TSI zu bestimmen sind; - Bestimmung des <b>Schutzziels</b> für jede bestehende <b>detaillierte Fahrzeuganforderung im RID</b> . [Beispiel für Sondervorschrift TE 25 a): Tankkörper von Kesselwagen müssen im Falle einer Entgleisung oder Kollision gegen die Risiken der Überpufferungen geschützt sein.]; - Festlegung der (übergeordneten) Ziele betreffend die Änderungen an TSI/ETV; - Niederschrift der Ergebnisse in einem technischen Bericht; - Weiterleitung der Empfehlungen durch die Vize-Vorsitzenden an die (Antragsteller) RID-Fachausschuss und RISC und in Kopie an die anderen Ausschüsse.	Koordinationsantrag 

Schritt	RID / TDG	Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE)	CTE / RISC
3	<p>Der RID-Fachausschuss beschließt förmlich den weiteren Umgang mit den Empfehlungen der JCGE, innerhalb der Grenzen seiner Zuständigkeit gemäß COTIF.</p> <p>Zum Beispiel die Hinzufügung der den <b>einzelnen detaillierten Fahrzeuganforderungen des RID</b> übergeordneten <b>Schutzziele</b>. (Hinweis: Die Fahrzeuganforderungen bleiben ebenfalls im RID.)</p>		<p>RISC und CTE beschließen förmlich den weiteren Umgang mit den Empfehlungen der JCGE, innerhalb der Grenzen ihrer Zuständigkeit gemäß EU-Recht bzw. COTIF.</p> <p>Der RISC nimmt beispielsweise einen delegierten Rechtsakt an, mit dem die ERA zur Entwicklung einer TSI in Übereinstimmung mit den von der JCGE beschriebenen technischen Spezifikationen/Vorschriften beauftragt wird.</p> <p>Die Arbeitsgruppen der ERA erarbeiten in Antwort auf einen förmlichen Antrag der Europäischen Kommission gemäß ihrer Geschäftsordnung und internen Verfahrensregelungen einen Entwurf für eine TSI oder Änderungen daran. Von der OTIF benannte Experten nehmen zur Vertretung der Interessen der Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten als Beobachter an diesen ERA-Arbeitsgruppen teil.</p> <p>Die ERA leitet die TSI-Entwürfe oder Änderungen an den RISC weiter, einschließlich der technischen Spezifikationen/Vorschriften für das vom RID-Fachausschuss entwickelte Schutzziel.</p>

Schritt	RID / TDG	Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE)	CTE / RISC
4	<p>Der RID-Fachausschuss informiert die Vize-Vorsitzenden der JCGE über den Umgang mit den Empfehlungen der JCGE.</p> 	<p>Die Vize-Vorsitzenden prüfen den Fortschritt der entwickelten Lösung (übergeordnetes Ziel / TSI-Entwurf oder Änderung) und ihre Übereinstimmung mit der ursprünglichen Empfehlung und stellen gegebenenfalls Anträge auf Klarstellungen oder Korrekturen.</p> <p>Am Ende werden die Ergebnisse dem RID-Fachausschuss und dem RISC zur Entscheidung unterbreitet.</p>	<p>Der RISC informiert die Vize-Vorsitzenden der JCGE über den Umgang mit den Empfehlungen der JCGE.</p> 
5			<p>Der RISC gibt in Bezug auf das im RID definierte Schutzziel in Übereinstimmung mit seinen im EU-Recht festgelegten Prärogativen eine Stellungnahme zu den TSI-Entwürfen oder den Änderungsvorschlägen dazu ab.</p> <p>Die Europäische Kommission nimmt die TSI oder die Änderungen daran an.</p> <p>Der CTE entscheidet über die Transposition der TSI oder der Änderungen daran in eine/die entsprechende ETV.</p> <p>In der TSI/ETV wird auf das im RID befindliche übergeordnete Schutzziel verwiesen.</p>

Schritt	RID / TDG	Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE)	CTE / RISC
6	<p>Sobald die technischen Spezifikationen in Form von TSI und ETV vorliegen, wird im RID als Nachweis der Übereinstimmung mit dem übergeordneten Schutzziel auf die TSI/ETV verwiesen</p> <p>und</p> <p>die <b>(bestehenden) detaillierten Fahrzeuganforderungen</b> werden aus dem <b>RID</b> entfernt.</p>		

## ANHANG 1: LISTE VORGESCHLAGENER THEMEN (KOORDINATION BESTEHENDER FAHRZEUGANFORDERUNGEN IM RID)

Die nachstehende Liste ist von der Arbeitsgruppe ausgearbeitet worden. Auf die hier gelisteten Themen sollte das Koordinationsverfahren angewendet werden.

Thema	Standpunkt der Arbeitsgruppe RID/ATMF
<p><i>1 a - Auslegung und Bau von Fahrzeugen</i></p> <p>Geltungsbereich des RID und der Interoperabilitätsrichtlinie in Bezug auf Fahrzeuganforderungen</p>	<p>Siehe „Zusammenfassung der Ziele und Zuständigkeiten“.</p> <p>Aus Gründen der Effizienz und der Klarheit ist zu wünschen, dass alle Fahrzeuganforderungen im Rahmen der Zulassungs-/Genehmigungsverfahren der Fahrzeuge gemäß ATMF bzw. Richtlinie (EU) 2016/797 geprüft werden. <b>Die Arbeitsgruppe spricht sich daher für die Migration der Fahrzeuganforderungen aus dem RID in TSI/ETV im Rahmen des gemeinsam erarbeiteten Verfahrens aus.</b></p> <p>In Bezug auf die Genehmigung von Fahrzeugen in der EU im Sinne der EU-Interoperabilitätsrichtlinie finden die TSI Anwendung, bevor ein Fahrzeug genehmigt wird (und nicht nach Erteilung der Genehmigung). Vom Grundsatz her gelten die TSI-Anforderungen nur für neue, erneuerte und aufgerüstete Wagen. Sie werden nicht rückwirkend auf bestehende Fahrzeuge angewendet, mit Ausnahme gewisser, klar definierter Sonderfälle.</p> <p>Im RID ist die Festlegung rückwirkender Anforderungen möglich und es wird auch bereits davon Gebrauch gemacht, indem die bestehende Flotte neuen Vorschriften entsprechen muss. Durch sogenannte Übergangsvorschriften kann eine Frist für die Umsetzung (Übergangszeitraum) festgelegt werden.</p> <p>Die ATMF sind insofern mit dem RID kohärent, als in Artikel 19 § 5 darauf verwiesen wird:</p> <p><i>„Unabhängig von dieser Übergangsbestimmung müssen das Fahrzeug und seine Dokumentation den geltenden Vorschriften der ETV hinsichtlich Kennzeichnung und Instandhaltung entsprechen; gegebenenfalls muss die Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften des RID ebenfalls sichergestellt sein. (...)“</i></p> <p>Wenn bestehende Fahrzeuganforderungen aus dem RID in TSI/ETV transferiert werden, muss dabei darauf geachtet werden, dass auch die Möglichkeit einer rückwirkenden Anwendung der Anforderungen der TSI/ETV auf bestehende Fahrzeuge bestehen bleibt.</p>
<p><i>1 b - Auslegung und Bau von Fahrzeugen</i></p> <p>Art der Spezifizierung; funktionale/technische Lösungen</p>	<p>Das in diesem Dokument beschriebene Verfahren sieht die Aufnahme von Schutzziele in das RID und von den zur Erreichung dieser Schutzziele notwendigen technischen Anforderungen in TSI/ETV vor. Das RID könnte dann an den entsprechenden Stellen auf die TSI/ETV verweisen.</p>

<p><i>2 a - Verfahren zur Zulassung/Genehmigung von Fahrzeugen</i></p> <p>Zuständigkeit für die Konformitätsbewertung (benannte Stelle/Prüforgan für Fahrzeuge)</p>	<p>Zweck dieser Umlagerung der Fahrzeuganforderungen aus dem RID in TSI/ETV ist die Harmonisierung der Pflichten und Zuständigkeiten in Bezug auf die Zulassung/Genehmigung von Fahrzeugen. Im angestrebten Endzustand wird die Bewertung des Fahrzeuges von einer benannte Stelle/einem Prüforgan vor dessen Genehmigung/Zulassung durchgeführt.</p> <p>Eine weitere Möglichkeit zur Lösung des Problems bestünde in einer Inbezugnahme <b>der RID-Vorschriften in der TSI WAG</b>, so wie dies auch in den ATMF der Fall ist.</p>
<p><i>2 b - Verfahren zur Zulassung/Genehmigung von Fahrzeugen</i></p> <p>Zulassungs-/Genehmigungsverfahren und Beteiligte (zuständige Behörde)</p>	<p>Auf der Grundlage von nationalem, regionalem und internationalem Recht benennt jeder Staat seine für die Genehmigung/Zulassung von Fahrzeugen und für RID-Angelegenheiten zuständigen Behörden.</p> <p>Im angestrebten Endzustand sollen die für die Fahrzeugzulassung/-genehmigung und die für RID-Angelegenheiten zuständigen Behörden über klarer abgesteckte Zuständigkeiten verfügen.</p>

In Bezug auf die **fahrzeugbezogenen Vorschriften** hat die Arbeitsgruppe im RID die folgenden auf Kesselwagen, abnehmbare Tanks und Batteriewagen anwendbaren Anforderungen gefunden, die für eine Migration in TSI gemäß dem vorgeschlagenen Koordinationsverfahren in Erwägung gezogen werden sollten.

Die JCGE sollte insbesondere die folgenden RID-Vorschriften betrachten:

#### **6.8.2.1.2**

*Die Kesselwagen müssen so gebaut sein, dass sie bei der höchstzulässigen Masse der Füllung den beim Eisenbahnverkehr auftretenden Beanspruchungen standhalten.<sup>1</sup> Hinsichtlich dieser Beanspruchungen ist es angezeigt, sich auf die Versuche zu beziehen, die von der zuständigen Behörde vorgeschrieben sind.*

<sup>1</sup> *Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn*

- die für die Prüfung der Konformität mit der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems «Fahrzeuge – Güterwagen» des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Verordnung (EU) Nr. 321/2013 der Kommission vom 13. März 2013) benannte Stelle oder*
- das für die Prüfung der Konformität mit den einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) zum Teilsystem Fahrzeuge – Güterwagen bestimmte Prüfungsorgan: GÜTERWAGEN – (Ref. A 94-02/2.2012 vom 1. Januar 2014) zusätzlich zu den Anforderungen der oben genannten TSI oder ETV erfolgreich die Konformität mit den Vorschriften des RID bewertet und durch die Ausstellung eines entsprechenden Zertifikats bestätigt hat.*

#### **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 Überpufferungsschutzeinrichtung 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.*

#### **6.8.2.5.2**

*Folgende Angaben müssen auf beiden Seiten des Kesselwagens (auf dem Tank selbst oder auf Tafeln) angegeben sein:*

- Fahrzeughalterkennzeichnung oder Name des Betreibers;*
- Fassungsraum;*
- Eigenmasse des Kesselwagens;*
- Lastgrenzen nach den Eigenschaften des Wagens sowie der zu befahrenden Kategorien von Strecken;*
- für Stoffe gemäß Absatz 4.3.4.1.3 die offizielle Benennung für die Beförderung des (der) zur Beförderung zugelassenen Stoffes (Stoffe);*
- Tankcodierung gemäß Absatz 4.3.4.1.1;*
- für andere als die in Absatz 4.3.4.1.3 genannten Stoffe die alphanumerischen Codes aller Sondervorschriften TC und TE, die in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 13 für die im Tank zu befördernden Stoffe aufgeführt sind, und*
- Datum (Monat, Jahr) der nächsten Prüfung nach den Absätzen 6.8.2.4.2 und 6.8.2.4.3 oder den Sondervorschriften TT des Abschnitts 6.8.4 für die zur Beförderung zugelassenen Stoffe. Wenn die nächste Prüfung eine Prüfung nach Absatz 6.8.2.4.3 ist, ist das Datum durch den Buchstaben «L» zu ergänzen.*

#### **6.8.3.1.6**

*Kesselwagen und Batteriewagen müssen mit Puffern mit einem minimalen dynamischen Arbeitsaufnahmevermögen von 70 kJ ausgerüstet sein. Diese Vorschrift gilt nicht für Kesselwagen und Batteriewagen, die mit Energieverzeherelementen gemäß Definition in Abschnitt 6.8.4 Sondervorschrift TE 22 ausgerüstet sind.*

#### **Sondervorschrift TE 16**

*Kein Teil des Kesselwagens darf aus Holz bestehen, es sei denn, dieses ist mit einem geeigneten Überzug geschützt.*

#### **Sondervorschrift TE 17**

*Für abnehmbare Tanks gelten folgende Vorschriften:*

- a) sie sind auf den Wagengestellen so zu befestigen, dass sie sich nicht verschieben können;*
- b) sie dürfen nicht durch Sammelrohre miteinander verbunden sein;*
- c) wenn sie gerollt werden können, müssen die Ventile mit Schutzkappen versehen sein.*

#### **Sondervorschrift TE 22**

*Um bei einem Auflaufstoß oder Unfall das Schadensausmaß zu reduzieren, müssen Kesselwagen für Stoffe, die in flüssigem Zustand befördert werden, und Gase sowie Batteriewagen eine Energie in Höhe von mindestens 800 kJ je Wagenende durch elastische oder plastische Verformung definierter Bauteile des Untergestells oder ähnliche Verfahren (z.B. Einsatz von Crashelementen) aufnehmen können. Die Ermittlung der Energieaufnahme bezieht sich auf einen Auflauf in einem geraden Gleis.*

*Die Energieaufnahme durch plastische Verformung darf erst bei Bedingungen erfolgen, die außerhalb des normalen Eisenbahnbetriebs (Auflaufgeschwindigkeit ist größer 12 km/h oder die Einzelpufferkraft ist größer als 1500 kN) liegen.*

Bei der Energieaufnahme bis höchstens 800 kJ je Wagenende darf es zu keiner Krafteinleitung in den Tankkörper kommen, die zu einer sichtbaren, bleibenden Verformung des Tankkörpers führen kann.

Die Vorschriften dieser Sondervorschrift gelten als erfüllt, wenn kollisionssichere Puffer (Energieverzehrelemente) gemäß Abschnitt 7 der Norm EN 15551:2009 + A1:2010 (Bahnanwendungen – Schienenfahrzeuge – Puffer) verwendet werden und die Festigkeit der Wagenkästen dem Abschnitt 6.3 und dem Unterabschnitt 8.2.5.3 der Norm EN 12663-2:2010 (Bahnanwendungen – Festigkeitsanforderungen an Wagenkästen von Schienenfahrzeugen – Teil 2: Güterwagen) entspricht.

Die Vorschriften dieser Sondervorschrift gelten für Kesselwagen mit automatischer Kuppelungseinrichtung, die mit Energieaufnahmeelementen ausgerüstet sind, deren Energieaufnahme mindestens 130 kJ je Wagenende beträgt, als erfüllt.

### **Sondervorschrift TE 25**

Tankkörper von Kesselwagen müssen zur Verhinderung von Überpufferungen und Entgleisungen oder notfalls zur Begrenzung der Schäden bei Überpufferungen zusätzlich durch mindestens eine der nachfolgenden Maßnahmen geschützt sein.

#### Maßnahmen zur Verhinderung von Überpufferungen

##### a) Überpufferungsschutzeinrichtung

Die Überpufferungsschutzeinrichtung muss sicherstellen, dass die Untergestelle der Wagen auf der gleichen horizontalen Ebene verbleiben. Folgende Anforderungen müssen erfüllt sein:

- Die Überpufferungsschutzeinrichtung darf den normalen Betrieb der Wagen nicht beeinträchtigen (z.B. Durchfahrt von Kurven, Berner Raum, Rangierer-Handgriff). Die Überpufferungsschutzeinrichtung muss die freie Ausrichtung eines anderen mit einer Überpufferungsschutzeinrichtung ausgerüsteten Wagens in einem Kurvenradius von 75 m ermöglichen.
- Die Überpufferungsschutzeinrichtung darf die normale Funktion der Puffer nicht beeinträchtigen (elastische und plastische Verformung) (siehe auch Abschnitt 6.8.4 b) Sondervorschrift TE 22).
- Die Überpufferungsschutzeinrichtung muss unabhängig vom Lastzustand und dem Verschleißzustand der betroffenen Wagen funktionieren.
- Die Überpufferungsschutzeinrichtung muss einer vertikalen Kraft (nach oben und nach unten) von 150 kN standhalten.
- Die Überpufferungsschutzeinrichtung muss wirksam sein, unabhängig davon, ob der andere betroffene Wagen mit einer Überpufferungsschutzeinrichtung ausgerüstet ist. Eine gegenseitige Behinderung von Überpufferungsschutzeinrichtungen muss ausgeschlossen werden.
- Die Zunahme des Überhangs für die Befestigung der Überpufferungsschutzeinrichtung muss geringer als 20 mm sein.
- Die Breite der Überpufferungsschutzeinrichtung muss mindestens so groß sein wie die Breite des Puffertellers (ausgenommen an der Stelle des linken Trittbretts, wo die Überpufferungsschutzeinrichtung den freien Raum des Rangierers nicht überschneiden darf, wobei jedoch die maximale Breite des Puffers abgedeckt werden muss).
- Über jedem Puffer muss sich eine Überpufferungsschutzeinrichtung befinden.
- Die Überpufferungsschutzeinrichtung muss die Anbringung von Puffern, die in den Normen EN 12663-2:2010 Bahnanwendungen – Festigkeitsanforderungen an Wagenkästen von Schienenfahrzeugen – Teil 2: Güterwagen und EN 15551:2009 +

*A1:2010 Bahnanwendungen – Schienenfahrzeuge – Puffer vorgesehen sind, ermöglichen und darf für Wartungsarbeiten kein Hindernis darstellen.*

- *Die Überpufferungsschutzeinrichtung muss so gebaut sein, dass die Gefahr der Penetration des Tankbodens bei einem Aufstoß nicht vergrößert wird.*

#### Maßnahmen zur Begrenzung der Schäden durch Überpufferungen

- b) *Erhöhung der Wanddicke der Tankböden oder Verwendung anderer Werkstoffe mit einem höheren Arbeitsaufnahmevermögen*

*Die Wanddicke der Tankböden muss in diesem Fall mindestens 12 mm betragen.*

*Bei Tanks zur Beförderung der Gase UN 1017 Chlor, UN 1749 Chlortrifluorid, UN 2189 Dichlorsilan, UN 2901 Bromchlorid und UN 3057 Trifluoracetylchlorid muss die Wanddicke der Böden in diesem Fall jedoch mindestens 18 mm betragen.*

- c) *Sandwich-Cover an den Tankböden*

*Wenn der Schutz aus einem Isolierungsaufbau (Sandwich-Cover) besteht, muss dieser den gesamten Bereich der Tankböden abdecken und ein spezifisches Arbeitsaufnahmevermögen von mindestens 22 kJ (entsprechend 6 mm Wanddicke) aufweisen, das entsprechend der in der Anlage B zur Norm EN 13094 «Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter – Metalltanks mit einem Betriebsdruck von höchstens 0,5 bar – Auslegung und Bau» beschriebenen Methode bewertet wird. Wenn eine Korrosionsgefahr nicht durch bauliche Maßnahmen ausgeschlossen werden kann, müssen Möglichkeiten zu einer Beurteilung der äußeren Wand der Tankböden, z.B. durch ein abnehmbares Cover, gegeben sein.*

- d) *Schutzschild an jedem Wagenende*

*Wenn ein Schutzschild an jedem Wagenende verwendet wird, gelten folgende Anforderungen:*

- *der Schutzschild muss die jeweilige Tankbreite in der jeweiligen Höhe abdecken. Die Breite des Schutzschildes muss darüber hinaus auf der gesamten Höhe des Schildes mindestens gleich groß sein wie der durch die Außenkanten der Pufferteller begrenzte Abstand;*
- *der Schutzschild muss in der Höhe, gemessen ab Oberkante Pufferbohle,*
  - *entweder zwei Drittel des Tankdurchmessers abdecken oder*
  - *mindestens 900 mm abdecken und zusätzlich an der oberen Kante mit einer Fangvorrichtung für aufsteigende Puffer ausgerüstet sein;*
- *der Schutzschild muss eine Wanddicke von mindestens 6 mm haben;*
- *der Schutzschild und seine Befestigungspunkte müssen so beschaffen sein, dass die Möglichkeit einer Penetration der Tankböden durch den Schutzschild selbst minimiert wird.*

- e) *Schutzschild an jedem Ende von Wagen, die mit automatischen Kupplungseinrichtungen ausgerüstet sind*

*Wenn ein Schutzschild an jedem Wagenende verwendet wird, gelten folgende Anforderungen:*

- *der Schutzschild muss den Tankboden bis zu einer Höhe von mindestens 1100 mm, gemessen ab Oberkante Pufferbohle, abdecken, die Kupplungseinrichtungen müssen mit Wanderschutzeinrichtungen ausgerüstet sein, um ein unbeabsichtigtes Entkuppeln zu verhindern, und der Schutzschild muss auf der gesamten Höhe eine Breite von mindestens 1200 mm haben;*
- *der Schutzschild muss eine Wanddicke von mindestens 12 mm haben;*

- *der Schutzschild und seine Befestigungspunkte müssen so beschaffen sein, dass die Möglichkeit einer Penetration der Tankböden durch den Schutzschild selbst minimiert wird.*

*Die in den Absätzen b), c) und d) angegebenen Wanddicken beziehen sich auf Bezugsstahl. Bei Verwendung anderer Werkstoffe muss außer bei der Verwendung von Baustahl die gleichwertige Dicke nach der Formel in Absatz 6.8.2.1.18 ermittelt werden. Dabei sind für Rm und A Minimalwerte nach Werkstoffnormen zu verwenden.*

#### **7.1.1 Bem.**

*Wagen dürfen mit Detektionseinrichtungen ausgerüstet sein, welche das Auftreten einer Entgleisung anzeigen oder darauf reagieren, vorausgesetzt, die Vorschriften für die Zulassung der Inbetriebnahme solcher Wagen werden erfüllt.*

*Durch die Vorschriften für die Inbetriebnahme von Wagen darf die Verwendung solcher Detektionseinrichtungen nicht untersagt oder auferlegt werden. Der Verkehr von Wagen darf aufgrund des Vorhandenseins oder des Fehlens solcher Einrichtungen nicht eingeschränkt werden.*

## ANHANG 2: SONSTIGE FÜR DIE JCGE RELEVANTE THEMEN

Die nachstehende Liste ist von der Arbeitsgruppe ausgearbeitet worden. Diese Liste beinhaltet mit während der Tagungen der Arbeitsgruppe RID/ATMF angesprochenen Themen oder Fragen in Verbindung stehende Elemente. Es handelt sich dabei nicht notwendigerweise um Probleme und auch die Wichtigkeit der einzelnen Elemente kann variieren.

In Bezug auf einige Punkte ist womöglich eine kurze Erläuterung ausreichend, um die Frage zu beantworten bzw. den Koordinationsbedarf zu klären. Andere Punkte bedürfen dagegen einer gründlichen Analyse oder Handlung und auch ein Tätigwerden der JCGE ist nicht ausgeschlossen.

Thema	Standpunkt der Arbeitsgruppe RID/ATMF
<p><i>3 a - Auslegung und Bau von Fahrzeugen</i></p> <p>Entscheidungsprozess/-kriterien für neue Vorschriften, Folgenabschätzung und Konsultationsverfahren. Analyse der Schnittstellen zwischen Teilsystemen innerhalb des Eisenbahnsystems</p>	<p>Siehe „Zusammenfassung der Ziele und Zuständigkeiten“.</p> <p>Die Gruppe erkennt an, dass die Ausschüsse RID/TDG und CTE/RISC ihre jeweils eigenen Entscheidungsverfahren haben, einschließlich Folgenabschätzung, Konsultationsverfahren usw. Diese Verfahren werden nicht in Frage gestellt.</p> <p>Es besteht aktuell – und möglicherweise auch in Zukunft – ein Koordinationsbedarf zu gewissen Themen. Aus diesem Grund werden in diesem Dokument zwei Prioritätsstufen vorgeschlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Prioritäre Themen: Die einvernehmliche Migration der fahrzeugbezogenen Anforderungen aus dem RID in TSI/ETV, die eine spezifische Umsetzung des in Abschnitt 2 beschriebenen allgemeinen Koordinationsverfahrens darstellt,</li> <li>– Themen mit geringerer Priorität: Die Behandlung dieser Themen im Rahmen des in Abschnitt 2 beschriebenen allgemeinen Koordinationsverfahrens könnte in Zukunft erforderlich werden.</li> </ul> <p>Das Entscheidungsverfahren zur Harmonisierung wird in einem anderen Rahmen (TDG Roadmap) mit Beteiligung von Gefahrgutexperten von der Agentur bereits behandelt. Das Thema wird bereits koordiniert; die Ergebnisse dieser Arbeiten könnten, sobald sie vorliegen, der JCGE eine Hilfe sein.</p>
<p><i>4 a - Betrieb und Instandhaltung</i></p> <p>Zugbildung: RID und Anwendung der TSI OPE</p>	<p>Das RID enthält keine Vorschriften zur Zugbildung, lediglich Sicherheitsabstände für Wagen, die mit gefährlichen Gütern beladen sind. Derartige Anforderungen können Auswirkungen auf die Zugbildung haben.</p> <p>In Übereinstimmung mit der TSI OPE und der ETV WAG<sup>1</sup> liegt die Verantwortung für die Zugbildung beim Eisenbahnunternehmen.</p> <p>Bei diesem Thema könnte in Zukunft Koordinationsbedarf entstehen, ein Verfahren dafür wird in diesem Dokument bereits vorgeschlagen.</p>

<sup>1</sup> Da es zum Zeitpunkt der Annahme der ETV WAG keine ETV OPE gab, wurden einige Zuständigkeiten bezüglich der Zugbildung, die auf EU-Ebene in der TSI OPE geregelt sind, in einen Anhang zur ETV WAG übernommen.

<p><i>4 b - Betrieb und Instandhaltung</i></p> <p>Beteiligte und Terminologie: z. B. Beförderer vs. EVU, Betreiber eines Kesselwagens vs. Halter</p>	<p>Manche Begriffe des RID sind die gleichen wie die bei der Beförderung gefährlicher Güter durch andere Verkehrsträger verwendeten. Dies erklärt, warum die Terminologie des RID teilweise von derjenigen der allgemeinen Eisenbahngesetzgebung abweicht.</p> <p>Dieser Punkt wird nicht als kritisch erachtet, da die Terminologie im RID erklärt wird, so dass sie auch für die Zwecke der allgemeinen Eisenbahngesetzgebung verständlich ist.</p> <p>Beispiele:</p> <p>Beförderer: Das <i>Unternehmen</i>, das die <i>Beförderung</i> mit oder ohne Beförderungsvertrag durchführt. Der Beförderer gemäß RID ist das Eisenbahnunternehmen, das die Beförderung tatsächlich ausführt.</p> <p>Im RID wird erklärt, dass der Begriff „Betreiber eines Kesselwagens“ äquivalent zum Begriff des „Fahrzeughalters“ ist.</p> <p>Es könnte eine Entsprechungstabelle, wo nötig mit Erklärungen, entwickelt werden, um beiden Seiten das Verständnis der jeweiligen Rollen und Zuständigkeiten zu erleichtern.</p>
<p><i>4 c - Betrieb und Instandhaltung</i></p> <p>Telematik und die TSI TAF</p>	<p>Mögliche Wechselwirkungen zwischen der TSI TAF und den Abschnitten 1.4.2.2.5, 1.4.3.6 b) und 5.4.0 des RID → zu untersuchen.</p>
<p><i>4 d - Betrieb und Instandhaltung</i></p> <p>Instandhaltungsverfahren und -vorschriften</p>	<p>Die Einführung des Konzepts der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM) ins RID 2017 ist ein gutes Beispiel für gute Koordination zwischen beiden Rechtsbereichen.</p> <p>Bei diesem Thema könnte in Zukunft Koordinationsbedarf entstehen, ein Verfahren dafür wird in diesem Dokument bereits vorgeschlagen.</p>
<p><i>4 e - Betrieb und Instandhaltung</i></p> <p>Sicherheitspflichten</p>	<p>Sicherheitspflichten der Beteiligten gemäß Richtlinie 2008/68/EG und Kapitel 1.4 RID, in Bezug auf die neue Sicherheitsrichtlinie (EU) 2016/798.</p>
<p><i>5 a - Koordinationsverfahren zwischen RID und allgemeiner Eisenbahngesetzgebung</i></p> <p>Bei Änderungen am Eisenbahnsystem. Dies kann viele Aspekte betreffen, wie Fahrzeuge, die Art des Zugbetriebs usw.</p>	<p>Siehe Punkt 2 dieses Dokuments.</p>

<p><i>5 b - Koordinationsverfahren zwischen RID und allgemeiner Eisenbahngesetzgebung</i></p> <p>Zur Meldung von Unfällen/Zwischenfällen und für die Statistik</p>	<p>Die Agentur organisiert Workshops zum Risikomanagement im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland. Es besteht kein direkter Bedarf an zusätzlicher Koordination.</p>
<p><i>5 c - Koordinationsverfahren zwischen RID und allgemeiner Eisenbahngesetzgebung</i></p> <p>Für nationale Vorschriften und ihre Rechtsgrundlage (RID/Eisenbahnsicherheitsrichtlinie) und Möglichkeiten für ihre Harmonisierung oder Abschaffung</p>	<p>Nationale Vorschriften treten in unterschiedlichen Formen auf und sind teilweise nicht sehr transparent. Neben nationalen Vorschriften kann es auf nationaler Ebene zudem Vorkehrungen in Form von privaten Absprachen geben.</p> <p>Diese nationalen Anforderungen sind dem internationalen Verkehr i. d. R. nicht zuträglich und sollten daher weitestgehend harmonisiert oder entfernt werden.</p> <p>Die in diesem Dokument vorgeschlagene neue Koordinierungsgruppe könnte zur Harmonisierung nationaler Vorschriften, die ihren Ursprung in beiden Rechtsbereichen (z. B. RID und Sicherheitsrichtlinie / nationale Sicherheitsvorschriften) haben, beitragen oder Empfehlungen für ihre Abschaffung auf der Grundlage eines der beiden Rechtsbereichs aussprechen.</p>