

**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/GT/2009-A**

**27. August 2009**

**Original: Deutsch**

**AN DIE REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER OTIF**

---

**Bericht der 10. Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"  
des RID-Fachausschusses**

(Brüssel, 11. und 12. Juni 2009)

Anmerkung des Sekretariats: Zum Entwurf des Berichts sind von der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA) umfangreiche Änderungswünsche eingegangen, die einerseits zwar teilweise zu einer Präzisierung des Berichts beitragen, andererseits jedoch einen starken Einfluss auf die Ausgewogenheit des Berichts haben, da der Bericht nicht als Wortprotokoll abgefasst ist. Aus diesem Grund hat das Sekretariat diejenigen Änderungsvorschläge der ERA, durch die ganze Absätze neu formuliert werden, in der Anlage 1 dargestellt.

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.

1. Am 11. und 12. Juni 2009 fand auf Einladung des belgischen Service Public Fédéral Mobilité et Transports in Brüssel die 10. Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses statt.
2. Folgende Staaten haben an den Beratungen dieser Sitzung teilgenommen: Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Niederlande, Schweiz, Spanien, Tschechische Republik und Vereinigtes Königreich. Die Europäische Kommission und die Europäische Eisenbahn-Agentur (ERA) waren ebenfalls vertreten. Darüber hinaus haben **der Europäische Rat der chemischen Industrie (CEFIC)**, der Internationale Eisenbahnverband (UIC), die Internationale Privatwagen-Union (UIP) und der Verband der europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE) teilgenommen (siehe Anlage 3 im Dokument OTIF/RID/CE/GT/2009-A/Add.1).

### **Leitung der Arbeitsgruppensitzung**

3. Wie bei der 44. Tagung des RID-Fachausschusses beschlossen (siehe Bericht OTIF/RID/CE/2007-A Absatz 108), führt Herr Rainer Kogelheide (Deutschland) den Vorsitz und Herr Arne Bale (Vereinigtes Königreich) den stellvertretenden Vorsitz dieser Arbeitsgruppe.

### **TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung**

4. Die in der Einladung (Dokument A 81-03/501.2009) enthaltene vorläufige Tagesordnung wird angenommen.

### **TOP 2: Entgleisungsdetektion**

Information über den Sachstand der Verhandlungen mit dem Ausschuss für **Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit** der Europäischen Kommission und der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA)

Dokument: OTIF/RID/CE/GT/2009/3 (Deutschland)

Informelles Dokument: INF.3 (Knorr-Bremse)

5. Herr Dr. Walter (Fa. Knorr-Bremse) informiert mit seiner im informellen Dokument INF.3 wiedergegebenen Präsentation über die Tests des Entgleisungsdetektors EDT 101, die auf Wunsch Schwedens und Finnlands zwischen Januar und April 2009 bei tiefen Umgebungstemperaturen durchgeführt worden seien. Dabei seien fünf Kesselwagen mit Entgleisungsdetektoren und einer GPS/GSM-Einheit ausgerüstet worden. Während der Tests herrschten Durchschnittstemperaturen von -15 °C, Temperaturen von  $\leq -25$  °C wurden im Testzeitraum nur an drei Tagen erreicht. Ein schriftlicher Bericht über die Tests, bei denen keine Fehlauflösung festgestellt wurde, wird im Herbst 2009 fertig gestellt sein und dem RID-Fachausschuss unterbreitet werden.
6. Der Vertreter Deutschlands informiert im Dokument OTIF/RID/CE/GT/2009/3 über die Diskussionen im Ausschuss für **Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit** der Europäischen Kommission zum Thema Entgleisungsdetektion und über die Beratung des von der ERA vorgelegten Berichtsentwurfs mit Mitgliedern des RID-Fachausschusses. Er bemängelt, dass der Vorsitzende des RID-Fachausschusses nicht für die abschließende Sitzung des Ausschusses für **Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit** am Freitag, dem 12. Juni 2009 **eingeladen** worden sei.
7. Der Vertreter der ERA weist darauf hin, dass bei der am 2. April 2009 in Lille abgehaltenen Sitzung mit Vertretern der Europäischen Kommission, der ERA und des RID-Fachausschusses der allgemeine Ansatz der Untersuchung der ERA nicht in Frage gestellt worden sei, während unterschiedliche Ansichten zur Empfehlung der ERA bestanden hätten. Er erklärt, dass die bei dieser Sitzung geäußerten Bemerkungen und die von verschiedenen Staaten auf dem Schriftweg eingereichten Kommentare in der endgültigen Fassung des Berichts berück-

sichtigt worden seien.<sup>1</sup> Die endgültige Entscheidung der Europäischen Kommission über den Bericht falle nun auf politischer Ebene, und zwar zum Einen im Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (12. Juni 2009) und zum Anderen im Gefahrgutregelungsausschuss (6. Juli 2009).<sup>2</sup>

8. In der anschließenden Diskussion werden unter anderem folgende Punkte hervorgehoben:
  - Da es nur wenige Entgleisungen mit Gefahrgut gibt, ist die verwendete Datenbasis für eine verlässliche Statistik nicht ausreichend.
  - Es wird ein gewisser Widerspruch darin erkannt, dass für eine Entgleisungsdetektion bei der Beförderung gefährlicher Güter seitens der ERA keine Empfehlung erteilt wird, gleichzeitig aber in der TSI Hochgeschwindigkeitsverkehr eine schnelle Feststellung einer Entgleisung gefordert wird.
  - Es sollten parallel die Ursachen für Entgleisungen untersucht werden (z.B. Zustand der Infrastruktur, Zustand des Wagenmaterials, menschliches Versagen). Dies geht aber über den Kompetenzbereich des RID-Fachausschusses und seiner Arbeitsgruppe hinaus.
  - Es ist unverständlich, warum eine ausgereifte Technik nicht europaweit zum Einsatz kommen kann, obwohl bereits der Nachweis geführt werden konnte, dass diese Technik das Ausmaß von Unfällen verringern kann (Cornaux/Schweiz).
  - Neben der Fa. Knorr-Bremse gibt es zwischenzeitlich zwei weitere Anbieter von Entgleisungsdetektoren, die aber noch keine UIC-Zulassung haben. Darüber hinaus beabsichtigt ein vierter Anbieter, einen Entgleisungsdetektor zu entwickeln, der anstelle der Messung der Vertikalausschläge eine Messung der Geometrie der Gleise und der Räder vornimmt. Diese entstehende Konkurrenzsituation kann zu sinkenden Preisen und zu einer früheren als in der Studie angenommenen Amortisation führen.
9. Der Vertreter der ERA erklärt, dass die ERA in ihrem Bericht den Entgleisungsdetektor nicht in Frage gestellt, jedoch betont habe, dass vor einer zwingenden Einführung von Entgleisungsdetektoren die Prävention einer Entgleisung besser untersucht werden müsste. Da die Eisenbahnunternehmen eine Risikoevaluierung durchführen müssten, könnte dies auf nationaler Ebene zu einer freiwilligen Ausrüstung mit Entgleisungsdetektoren führen. Dies sei unter den von der nationalen Sicherheitsbehörde festzulegenden Bedingungen möglich. Er weist darauf hin, dass der Untersuchung der ERA eine Amortisationsdauer von sieben Jahren zu Grunde gelegt worden sei, während Kosten für Revision und Fehlauflösung nicht berücksichtigt worden seien.<sup>2</sup>
10. Die Arbeitsgruppe ist sich einig, dass in der Arbeitsgruppe keine weitere technische Diskussion mehr geführt werden muss, um die politische Entscheidung des RID-Fachausschusses vorzubereiten.

---

<sup>1</sup> Die Empfehlung der ERA zu Entgleisungsdetektoren kann unter [http://www.era.europa.eu/core/Safety/Documents/our\\_products/nsr/Agency%20recommendation%20on%20Derailment%20Detection%20Devices.pdf](http://www.era.europa.eu/core/Safety/Documents/our_products/nsr/Agency%20recommendation%20on%20Derailment%20Detection%20Devices.pdf) und der dazugehörige Bericht über die Folgeabschätzungen unter [http://www.era.europa.eu/core/Safety/Documents/our\\_products/nsr/ERA-REP-03-2009-SAF%20Public.pdf](http://www.era.europa.eu/core/Safety/Documents/our_products/nsr/ERA-REP-03-2009-SAF%20Public.pdf) abgerufen werden.

<sup>2</sup> Siehe auch die vom Vertreter der ERA in der Anlage 1 vorgeschlagene neue Formulierung dieses Absatzes.

### **TOP 3: Tropfleckagen**

Informelles Dokument: INF.1 (Deutschland)

11. Der Vertreter Deutschlands fasst in seinem informellen Dokument den Sachstand des Forschungsvorhabens des deutschen Mineralölwirtschaftsverbandes (MWV) zusammen. In einem zweiten Teil dieses Projekts sollten die im ersten Teil aufgezeigten Lösungsmöglichkeiten hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit bewertet werden. Er kündigt an, dass er der Arbeitsgruppe konkrete Änderungsvorschläge unterbreiten werde, sobald der zweite Teil des Forschungsvorhabens auf nationaler Ebene ausgewertet worden sei.

### **TOP 4: Überwachung der Hauptluftleitung/Bremsluftkontrolle**

Dokument: OTIF/RID/CE/GT/2009/4 (Deutschland)

Informelles Dokument: INF.2 (Knorr-Bremse)

12. Herr Dr. Walter (Fa. Knorr-Bremse) stellt in einer Präsentation (informelles Dokument INF.2) verschiedene Unfälle vor, die ihre Ursache in einer mangelhaften oder nicht durchgeführten Bremsprobe hatten.
13. Er erläutert, dass es momentan mehrere technische Möglichkeiten gebe, menschliches Fehlverhalten an dieser Stelle auszuschließen:
  - a) Anbringen eines an die Hauptluftleitung angeschlossenen Zugschlussgerätes am letzten Wagen, das insbesondere den Druck der Hauptluftleitung misst und im Notfall auch vom Triebfahrzeugführer ausgelöst werden kann, um die Hauptluftleitung zu entlüften. Probleme stellen hierbei das Gewicht des Gerätes (ca. 15 kg), die Rücksendung und die Diebstahlgefahr dar;
  - b) Sensoren im Bremssystem der Lok, die den Volumenstrom in der Hauptluftleitung beim Einbremsen und Lösen messen, und ein Softwarealgorithmus, der aus diesem Messergebnis die Länge der Hauptluftleitung bzw. die Anzahl der Wagen schätzt;
  - c) elektronisch gesteuerte Güterwagenbremse, die in Nord- und Südamerika, in Südafrika und in Australien bereits eingeführt ist, die aber eine elektrische Versorgung der Güterwagen voraussetzt.
14. Wegen der vorgenannten Probleme, sei zum jetzigen Zeitpunkt nach seiner Ansicht die Messung des Volumenstroms in der Hauptluftleitung vorzuziehen.
15. Um dem Auftrag des RID-Fachausschusses an die Arbeitsgruppe nachzukommen (siehe auch Absätze 44 und 45 des Berichts OTIF/RID/CE/2008-B der 46. Tagung des RID-Fachausschusses) hat der Vertreter Deutschlands in seinem Dokument OTIF/RID/CE/GT/2009/4 die bisherigen Erkenntnisse der Arbeitsgruppe zur Überwachung der Hauptluftleitung zusammengestellt. In der Anlage 2 zu diesem Dokument sind darüber hinaus Unfälle in Deutschland in den Jahren 1997 bis 2008 zusammengestellt, deren Ursachen in einer fehlerhaften Bremsprobe begründet waren.
16. Er hebt insbesondere hervor, dass zum Zeitpunkt der Erstellung des Abschlussberichts der nationalen Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" im Jahr 2002 noch keine technischen Möglichkeiten zur Lösung der Problematik bestanden hätten. Nach der 5. Sitzung der internationalen Arbeitsgruppe (Duisburg-Wedau, 24. und 25. Juni 2004) sei die Zeitmessung des Druckabfalls für die Überprüfung der Durchgängigkeit der Hauptluftleitung nicht weiterverfolgt worden, da die UIC der Ansicht war, dass dieses Verfahren wegen der unterschiedlichen Bauweise der Wagen zu ungenau ist.

17. Er bittet die übrigen Staaten, ihre Unfalldaten nachzuliefern, und bittet die ERA, sich dieser Frage anzunehmen. Vor dem Hintergrund, dass technische Lösungen existierten und in anderen Teilen der Welt eingesetzt würden, sei es politisch nicht vermittelbar, wenn eine entsprechende Technik in Europa nicht zum Einsatz käme.
18. Der Vertreter der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA) erklärt, dass für sicherheitstechnische Weiterentwicklungen des europäischen Eisenbahnsystems die Anforderungen der Sicherheitsrichtlinie zu beachten seien. Danach müssten die Eisenbahnbeförderungsunternehmen und der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ein Sicherheitsmanagementsystem betreiben, mit dem sie die Sicherheit selbst überwachen. Auf nationaler Ebene müssten sich die Sicherheitsbehörde und die Stelle für Unfalluntersuchungen auf der Grundlage der jährlich zu erstellenden Berichte über die Sicherheit Gedanken darüber machen, wie die Sicherheit auf nationaler Ebene weiterentwickelt werden kann.
19. Diejenigen Staaten, die eine neue Maßnahme zur Erhöhung des europäischen Sicherheitsniveaus einführen wollten, müssten ein bestimmtes Verfahren beachten. Die ERA habe den Auftrag, sich zur Opportunität neuer Sicherheitsmaßnahmen zu äußern. Für die Erfüllung dieses Auftrages verfüge sie über eine sehr detaillierte Datenbasis über alle Eisenbahnunfälle. Neue Maßnahmen zur Erhöhung des europäischen Sicherheitsniveaus müssten wirtschaftlich tragbar sein und dürften nicht zu einer Benachteiligung des Eisenbahnverkehrs führen.<sup>2</sup>
20. Aus der weiteren Diskussion geht hervor, dass der ERA offenbar ein mehrheitliches Votum des für die Sicherheit der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter zuständigen RID-Fachausschusses und der darin vertretenen EU-Mitgliedstaaten nicht als Auftrag für weitere Untersuchungen ausreicht. **Gemäß ihren Regelungen benötige die ERA dazu ein Mandat der Europäischen Kommission oder, da es sich um eine Frage des Eisenbahnsystems handelt, des Ausschusses für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit.** Die Mitgliedstaaten werden daher **durch den Vorsitzenden** aufgerufen, über ihre Vertreter im Gefahrgutregulierungsausschuss die Weiterverfolgung technischer Maßnahmen zur Verhinderung menschlicher Fehler bei der Bremsprobe zu fordern.

**TOP 5: Handbuch Kesselwagen**

21. Die Arbeitsgruppe ist der Ansicht, dass Informationen über die Ausrüstung und die Bedienung von Kesselwagen am besten auf einer Internet-Plattform zusammengetragen werden sollten. Die Staaten und Organisationen werden aufgerufen, die Einrichtung einer entsprechenden Plattform zu prüfen.

**TOP 6: Inbezugnahme der Norm prEN 15551 (Bahnanwendungen – Güterwagen – Puffer) im RID**

Dokument: OTIF/RID/CE/GT/2009/2 (Deutschland)

Informelles Dokument: INF.4 (Belgien)

22. Da verschiedene Bestimmungen aus den UIC-Merkblättern 526-1 und 573 in europäische Normen überführt worden sind, schlägt der Vertreter Deutschlands in seinem Dokument vor, den Verweis in der Sondervorschrift TE 22 des Abschnitts 6.8.4 b) anzupassen. Dabei soll hinsichtlich der kollisionssicheren Puffer auf die Norm EN 15551 (Bahnanwendungen – Güterwagen – Puffer) verwiesen werden, während bezüglich der Fahrzeugeignung ein Verweis auf die Anlage F des UIC-Merkblattes 573 solange beibehalten wird, bis eine entsprechende Regelung in der Norm EN 12663-2 enthalten sein wird.
23. Die Vertreterin Belgiens unterstützt den Antrag Deutschlands im Grundsatz, wünscht aber in ihrem informellen Dokument INF.4 auch einen Verweis auf Vorschriften für die Kennzeichnung des Kopfstücks, die dem Rangierer anzeigt, dass der Berner Raum eingeschränkt sein kann. Da es sich aber dabei um eine allgemeine Eisenbahnkennzeichnung handelt, die aus Arbeitsschutzgründen anzubringen ist, und Crash-Puffer nicht nur bei Gefahrgut-Fahrzeugen einge-

setzt werden, ist die Arbeitsgruppe der Meinung, dass ein diesbezüglicher Verweis im RID nicht erforderlich ist.

24. Die Arbeitsgruppe ist der Ansicht, dass der zweite Satz des von Deutschland vorgeschlagenen Absatzes a) ("Die kollisionssicheren Puffer dürfen hierbei mit Federsystemen der Kategorie A oder C ausgerüstet sein;") einerseits Puffer der Kategorie B ausschließt, andererseits aber auch zu einschränkend sein könnte, wenn Puffer verwendet werden, deren Anforderungen über die Anforderungen eines Puffers der Kategorie C hinausgehen. Da bereits der Absatz 6.8.3.1.6 eine Aussage zum minimalen dynamischen Arbeitsaufnahmevermögen von Puffern trifft, wird vereinbart, diesen zweiten Satz zu streichen (siehe Anlage 2).
25. Der Text in Absatz b) wird vorerst beibehalten. Sollte die Norm EN 12663-2 bis Mai 2010 in ihrer endgültigen Fassung vorliegen, könnte der RID-Fachausschuss dann noch einen Verweis auf diese Norm vornehmen.

### **Sonstiges**

Dokument: OTIF/RID/CE/GT/2009/1 (Belgien)

26. Die Vertreterin Belgiens stellt den im Dokument OTIF/RID/CE/GT/2009-1 enthaltenen Unfallbericht über eine am 9. Juli 2008 erfolgte Entgleisung vor. Unfallursächlich sei unter anderem die falsche Stellung des Bremshebels eines Wagens ("LEER" statt "BELADEN") gewesen. Sie erinnert dabei an den Unfallbericht Schwedens über eine Entgleisung am 28. Februar 2005 in Ledsgård, bei der ebenfalls die falsche Stellung des Bremshebels unfallursächlich gewesen sei (siehe informelles Dokument INF.2 der 9. Sitzung der Arbeitsgruppe und Bericht OTIF/RID/CE/GT/2008-A Absätze 20 bis 24).
27. Sie ergänzt, dass **die durch** die Entgleisung zweier Wagen **entstandenen Schäden** durch einen Entgleisungsdetektor **vermindert** worden wären.

---

## Vom Vertreter der ERA eingebrachte Änderungsvorschläge

7. soll folgenden Wortlaut erhalten:

"7. Der Vertreter der ERA vertritt die Ansicht, dass das Dokument OTIF/RID/CE/GT/2009/3 und insbesondere dessen Absätze 2, 4, 5 und 6 die Diskussionen und/oder Schlussfolgerungen der am 2. April 2009 in Lille abgehaltenen informellen Sitzung mit Vertretern der Europäischen Kommission, der ERA und des RID-Fachausschusses (Deutschland, Frankreich, Spanien, Vereinigtes Königreich, CEFIC, UIC, UIP und UNIFE) nicht richtig wiedergeben. Im Gegensatz dazu hebt er folgende Punkte hervor:

- Die Methodologie der Folgenabschätzung sei nicht in Frage gestellt worden, jedoch hätten Klarstellungen zur Folgenabschätzung dazu geführt, dass alle Beteiligten von der guten Qualität dieser Einschätzung, einschließlich der Erläuterungen zur Erstellung und Verwendung von Statistiken unter Berücksichtigung von Unsicherheiten, überzeugt gewesen seien. Insbesondere sei anerkannt worden, dass die potenziellen Vorteile eines Entgleisungsdetektors in der Studie überschätzt worden seien.
- Die Kosten-Nutzen-Analyse der vorgeschlagenen RID-Vorschrift führe zu negativen Schlussfolgerungen, da es notwendig sei, die quantitativen Rohergebnisse zu interpretieren, um zusätzliche Kosten, die in den Rohergebnissen nicht einberechnet wurden, zu berücksichtigen.
- Alle bei der ERA eingegangenen Kommentare seien der Europäischen Kommission im Konsultationsbericht mitgeteilt worden. Im mittlerweile fertig gestellten Bericht über die Folgenabschätzung seien unter gebührender Berücksichtigung aller bei der ERA eingegangener Kommentare nur Klarstellungen wiedergegeben worden. Auf dieser Grundlage sei die Empfehlung der ERA zur RID-Vorschrift bestätigt worden.

Die Diskussionen der ERA-Empfehlung im Rahmen der Europäischen Kommission würden nun auf politischer Ebene stattfinden, und zwar zum Einen im Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (12. Juni 2009) und zum Anderen im Gefahrgutregelungsausschuss (6. Juli 2009)."

9. soll folgenden Wortlaut erhalten:

"9. Der Vertreter der ERA bekräftigt erneut, dass die Folgenabschätzung gezeigt habe, dass bei Anwendung der EU-Grundsätze und -Anforderungen die Annahme der RID-Vorschrift für Entgleisungsdetektoren nicht notwendig sei und zu rechtlichen Problemen führen würde. Als Ergebnis der Abschätzung habe die ERA vorgeschlagen, zuerst die Möglichkeiten einer besseren Prävention von Entgleisungen von Güterzügen zu untersuchen, insbesondere sei auch eine potenzielle Bedeutung für den Eisenbahnbereich gezeigt worden. Die Frage der generellen Reduzierung von Entgleisungen von Güterzügen durch Entgleisungsdetektoren falle jedoch nicht unter den Verantwortungsbereich des RID-Fachausschusses und sei von der ERA wegen nicht gelöster Probleme des Entgleisungsdetektors nicht als mögliche Option betrachtet worden."

19. Der zweite und dritte Satz sollen wie folgt ersetzt werden:

"Teil des Auftrags der ERA sei es, gegenüber der Kommission oder den entsprechenden EU-Ausschüssen Empfehlungen zu möglichen neuen EU-weit harmonisierten Sicherheitsmaßnahmen abzugeben. Zu diesem Zweck könne die ERA auf besondere Konsultationen der EU-Mitgliedstaaten oder auf die von den EU-Mitgliedstaaten gesammelten Informationen über

schwerwiegende Unfälle, die in der öffentlichen Datenbank der ERA zusammengetragen sind, zurückgreifen."

19. Am Ende soll hinzugefügt werden:

"Momentan vertrete die ERA die Ansicht, dass mögliche Verbesserungen zuerst im Zusammenhang mit dem Sicherheitsmanagementsystem der Eisenbahnunternehmen gefunden werden müssten, da von Deutschland berichtet wurde, dass in einigen Fällen vor Abfahrt des Zuges überhaupt keine Bremsprobe durchgeführt worden sei. Diese Information sei für die Abgabe einer Empfehlung durch die ERA nicht ausreichend, da dieses Problem nur von Deutschland berichtet worden sei. Um dieses Thema auf EU-Ebene zu untersuchen, müsste der ERA zuerst von mehreren nationalen Eisenbahnsicherheitsbehörden oder nationalen Unfalluntersuchungsbehörden über ähnliche Probleme berichtet werden, was momentan nicht der Fall sei. Im Falle einer solchen Mitteilung und nach Erteilung eines Mandats durch den Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit würde eine detaillierte Abschätzung in Angriff genommen werden. Momentan enthalte das Dokument OTIF/RID/CE/GT/2009/4 keine ausreichenden Begründungen und Ziele für den Gefahrgutbeförderungsbereich, die eine neue Vorschrift auf EU-Ebene empfehlen würden (z.B. welches Risikoniveau soll zukünftig erreicht werden)."

### Von der Arbeitsgruppe angenommene Texte

**6.8.4 b)**  
**TE 22**

Der letzte Unterabsatz erhält folgenden Wortlaut:

"Die Vorschriften dieser Sondervorschrift gelten als erfüllt, wenn:

- a) kollisionssichere Puffer gemäß Punkt 7 der Norm EN 15551 (Bahnanwendungen – Güterwagen – Puffer) verwendet werden; und
- b) für den Nachweis der **Wageneignung** die Vorschriften der Anlage F des UIC-Merkblattes 573<sup>19)</sup> (Technische Bedingungen für den Bau von Kesselwagen) eingehalten werden.

---