

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/2009/3

27. Mai 2009

Original: Deutsch

RID: 10. Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"
(Brüssel, 11. und 12. Juni 2009)

**Thema: Information über den Sachstand der Verhandlungen mit dem Ausschuss
für Interoperabilität der Europäischen Kommission und der Europäi-
schen Eisenbahn-Agentur (ERA)**

Information Deutschlands

Einführung

1. Der RID-Fachausschuss hatte bei seiner 44. Tagung (Zagreb, 19. bis 23. November 2007) vorläufig entschieden, ab dem 1. Januar 2011 für Kesselwagen und Batteriewagen zur Beförderung bestimmter gefährlicher Güter Entgleisungsdetektoren vorzuschreiben. Dieser späte Inkraftsetzungstermin wurde gewählt, um der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA) eine Prüfung zu ermöglichen, ob dieser Antrag mit der Gesetzgebung der Europäischen Gemeinschaft zur Interoperabilität kohärent ist, und eine Folgenabschätzung durchzuführen (siehe auch Bericht der 44. Tagung des RID-Fachausschusses (Zagreb, 19. bis 23. November 2007), Absätze 88 bis 105).

ERA-Berichtsentwurf "Impact Assessment on the Use of Derailment Detection Devices in the EU Railway System"

2. Der von der ERA erstellte Berichtsentwurf über die Folgenabschätzung der Verwendung von Entgleisungsdetektoren im EU-Eisenbahnsystem vom 20. Januar 2009 wurde dem Interoperabilitätsausschuss der Europäischen Kommission (KOM) vorgelegt. Der Entwurf besagt im Wesentlichen, dass die vom RID-Fachausschuss vorläufig beschlossene Einführung von Entgleisungsdetektoren nur einen geringen Nutzen haben würde, da nur eine begrenzte Anzahl von Fahrzeugen damit ausgerüstet wäre. Allerdings könnte – je nach Ausstattungsgrad – und unter Berücksichtigung der vermiedenen Kosten für zerstörte Infrastruktur auch ein deutlich

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.

positives Kosten/Nutzen-Verhältnis bei der Analyse herauskommen. Im Ergebnis hat die ERA jedoch die Absicht, der KOM vorzuschlagen, die Einführung einer Entgleisungsdetektion, wie der RID-Fachausschuss es vorgesehen hat, abzulehnen.

Sitzung des Interoperabilitätsausschusses am 5. März 2009

3. In der Sitzung des Interoperabilitätsausschusses am 5. März 2009 hat die ERA ihren Berichtsentwurf vorgestellt. Herr Rein als Vorsitzender des RID-Fachausschusses hatte anschließend die Gelegenheit, zu diesem Berichtsentwurf Stellung zu nehmen.
4. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass der Berichtsentwurf der ERA einiger Korrekturen bedarf. Hierzu wurde unter anderem vereinbart, diesen Berichtsentwurf in einer Sondersitzung auch mit interessierten Mitgliedern des RID-Fachausschusses zu beraten.

Sondersitzung zur Beratung des Berichtsentwurf am 2. April 2009 bei der ERA in Lille

5. In der Sondersitzung unter Beteiligung von interessierten Mitgliedern des RID-Fachausschusses wurde – neben einer ganzen Reihe von Unzulänglichkeiten im ERA-Bericht – insbesondere das Vorgehen der ERA bei der Erstellung des Berichtsentwurfs in Frage gestellt. Insbesondere wurde darauf hingewiesen, dass der Grundansatz der ERA (die Beförderung mit der Eisenbahn ist per se sicher – jede Veränderung muss vor ihrer Einführung in einem aufwändigen Verfahren durch die ERA geprüft werden) nicht den Bedürfnissen des Gefahrgutrechts Rechnung trägt. Bei der Gefahrgutbeförderung im Schienenverkehr müssen sich alle Beteiligten trotz aller Vorsorge auch in Zukunft mit katastrophalen Unfällen auseinandersetzen. Deshalb muss es weiterhin möglich sein, darauf kurzfristig zu reagieren, um weitere Schäden zu vermeiden.
6. Die ERA hat eine entsprechende Korrektur ihres Berichtsentwurfs zugesagt. Diese korrigierte Fassung liegt jedoch leider noch nicht vor.
7. Im Übrigen wurde darauf hingewiesen, dass diese Frage nicht nur im Interoperabilitätsausschuss, sondern auch im Gefahrgutregelungsausschuss der KOM zu erörtern ist.
