



Zeitschrift

127. Jahr, Nr. 2 2019

OTIF

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

Verknüpfung Europas, Asiens und Afrikas durch ein einheitliches Eisenbahnrecht

ZUSAMMENFASSUNG

NEWS

OTIF

- 4 Neuer Generalsekretär für die OTIF
- 5 Ad-hoc-Ausschuss für Kooperation

COTIF

- 5 20 Jahre Protokoll von Vilnius – Denken, diskutieren, distribuieren

WEITERVERBREITUNG

- 6 CIM-Frachtbrief, ETV TAF und Standards für elektronischen Datenaustausch
- 6 Studierende im Sekretariat der OTIF

ENTWICKLUNGEN IM EISENBAHNRECHT

COTIF-OTIF

- 7 Arbeitsgruppe der Rechtsexperten
- 8 Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen hat Arbeit aufgenommen

EISENBAHNTECHNIK

- 10 Nationale technische Anforderungen an Fahrzeuge im internationalen Verkehr

GEFÄHRLICHE GÜTER

- 13 54. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter (Genf, 26. November bis 4. Dezember 2018)
- 17 Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung (Bern, 18. bis 22. März 2019)

VERANSTALTUNGSKALENDER



Photos
Valerio Compagnone OTIF



Seit dem 08. April 2019 leite ich als neuer Generalsekretär die Geschäfte der OTIF.

Ich freue mich sehr, nach langjähriger Tätigkeit im deutschen Bundesverkehrsministerium, die Zukunft des Eisenbahnverkehrs nun von dieser verantwortungsvollen Position aus weiter mitzugestalten.

Unser gemeinsames Ziel sollte es in Anbetracht der drängenden gesellschaftlichen Fragen wie Klimawandel, Verstädterung und demografischer Wandel sein, die Eisenbahn zum tragenden Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts zu machen.

Der OTIF kommt dabei aus meiner Sicht eine tragende Rolle zu. Mein persönliches Ziel ist es daher, den erfolgreichen Erweiterungsprozess der Organisation fortzusetzen und auf eine noch zügigere Harmonisierung des Eisenbahnrechts zu drängen.

Ich danke den Mitarbeiterinnen und

Mitarbeitern des Sekretariats, vor allem dem Generalsekretär ad interim, Herrn Bas Leermakers, für die enormen Anstrengungen in der zurückliegenden Übergangszeit, die es mir ermöglicht haben, eine gut funktionierende Organisation zu übernehmen.

Danken möchte ich auch meinem Vorgänger, Herrn Francois Davenne, dem es in seiner Amtszeit insbesondere gelungen ist, der OTIF ein zeitgemäßes Erscheinungsbild zu verleihen.

Dem Ziel der Präsentation der OTIF als modernem Anbieter von umfassender rechtlicher und technischer Interoperabilität folgt auch die aktuelle Ausgabe des Bulletins.

Ich wünsche eine anregende Lektüre und freue mich auf eine spannende Zeit!

Wolfgang Küpper
Generalsekretär

NEUER GENERALSEKRETÄRS FÜR DIE OTIF

Die 14. Generalversammlung der OTIF hat am 27. Februar 2019 Herrn Wolfgang Küpper zum Generalsekretär der Organisation gewählt.

Herr Küpper ist Volljurist mit über 28 Jahren Berufserfahrung als Rechtsanwalt, im Rechtsdienst der ehemaligen Deutschen Bundesbahn sowie in der Ministerialverwaltung Deutschlands.

Zuletzt war Herr Küpper als Referatsleiter im deutschen Bundesverkehrsministerium verantwortlich für die gesamte nationale, europäische und internationale Eisenbahnpolitik sowie die Beziehungen zur Eisenbahnindustrie.

Der Generalsekretär ist, genau wie die Generalversammlung, der Verwaltungsausschuss und die übrigen Ausschüsse, ein Organ der OTIF gemäß Artikel 13 COTIF. In dieser Eigenschaft übt er innerhalb der Organisation diverse Funktionen aus. Gemäß Artikel 21 COTIF obliegt ihm so u. a. die Einberufung der Generalversammlung und der übrigen Ausschüsse, die Übermittlung der erforderlichen Tagungsdokumente der verschiedenen Organe an die Mitgliedstaaten, die Ausarbeitung des Arbeitsprogramms, die Führung der Finanzen der Organisation im Rahmen des genehmigten Voranschlags, die Führung des Personals der OTIF und die Vertretung der OTIF nach außen.

Als Depositär des COTIF gemäß Artikel 36 COTIF richten sich seine Depositärfunktionen nach dem Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge.

An der Spitze der OTIF wird Herr Küpper nun die von den Mitgliedstaaten der Organisation beschlossene Strategie weiterentwickeln und insbesondere die Vereinheitlichung des Eisenbahnrechts vorantreiben. Sein am 8. April 2019 angetretenes Mandat endet am 31. Dezember 2021,



AD-HOC-AUSSCHUSS FÜR KOOPERATION

Die Generalversammlung der OTIF hat auf ihrer 13. Tagung im September 2018 gemäß Artikel 13 § 2 COTIF die Einrichtung des Ad-hoc-Ausschusses für Kooperation beschlossen.

Dieser nichtständige Ausschuss wurde für einen Zeitraum von drei Jahren bis zur nächsten ordentlichen Generalversammlung im Jahr 2021 eingerichtet.

Der Ad-hoc-Ausschuss für Kooperation, der sich aus Vertretern der Mitgliedsstaaten der OTIF und der dem COTIF beigetretenen regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration zusammensetzt, ist für Entscheidungen über die Zusammenarbeit mit anderen internationalen Organisationen und Verbänden zuständig. Er kann auch Beschlüsse über die Einrichtung und Auflösung beratender Kontaktgruppen

mit anderen internationalen Organisationen und Verbänden treffen. Alle Tätigkeiten des Ad-hoc-Ausschusses müssen mit den Tätigkeiten der anderen OTIF-Organe koordiniert werden.

Die erste Tagung des Ad-hoc-Ausschusses für Kooperation fand am 27. März 2019 in Bern statt, die zweite ist für Oktober 2019 geplant.



20 JAHRE PROTOKOLL VON VILNIUS – DENKEN, DISKUTIEREN, DISTRIBUIEREN

Im Jahre 1999 hat die 5. Generalversammlung in Vilnius das Protokoll von Vilnius angenommen. Als rechtliche Antwort auf einen veränderten europäischen Eisenbahnmarkt war das Protokoll ein Wendepunkt in der Entwicklung des internationalen Eisenbahnrechts und der OTIF. Es bot eine solide Grundlage für die technischen Vorschriften und hat auch die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter, die Personen- und Güterbeförderungsverträge, die Wagenverwendungsverträge und die Infrastrukturnutzungsverträge modernisiert.

Heute, 20 Jahre nach der Annahme des Protokolls von Vilnius, schlagen der Generalsekretär und die litauische Regierung gemeinsam vor, an diesen Jah-

restag zu erinnern und über die neuen Herausforderungen nachzudenken.

Am 28. und 29. Oktober 2019 werden das Ministerium für Verkehr und Kommunikation sowie das Ministerium für auswärtige Angelegenheiten der Republik Litauen und die OTIF mit Unterstützung der Litauischen Eisenbahn ein Symposium in Vilnius organisieren.

Ministerdelegationen und Vertreter von Partnerorganisationen (CIT, OECD, OSShD, UIC, Unidroit usw.) sind herzlich eingeladen, das Wort zu ergreifen und ihre Standpunkte über die Errungenschaften und Zukunftsperspektiven der OTIF bei der Förderung, Verbesserung und Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs auszutauschen.

SAVE THE DATE

28-29
OCTOBER 2019

Vilnius, LITHUANIA

SYMPOSIUM

20th ANNIVERSARY OF THE VILNIUS PROTOCOL:
OTIF'S ACHIEVEMENTS AND PROSPECTS

JOIN US TO CELEBRATE, REFLECT AND SHARE!

SYMPOSIUM, DISCUSSIONS, VISIT TO KENA RAILWAY BORDER
CROSSING STATION, OFFICIAL DINNER HOSTED
BY LITHUANIAN AUTHORITIES

vilniussymposium2019.otif.org

CIM-FRACHTBRIEF, ETV TAF UND STANDARDS FÜR ELEKTRONISCHEN DATENAUSTAUSCH

Vom 1. bis 5. April 2019 fand im Palais des Nations in Genf, Schweiz, das 33. Forum des Zentrums der Vereinten Nationen für Handelserleichterungen und elektronische Geschäftsprozesse (UN/CEFACT) statt.

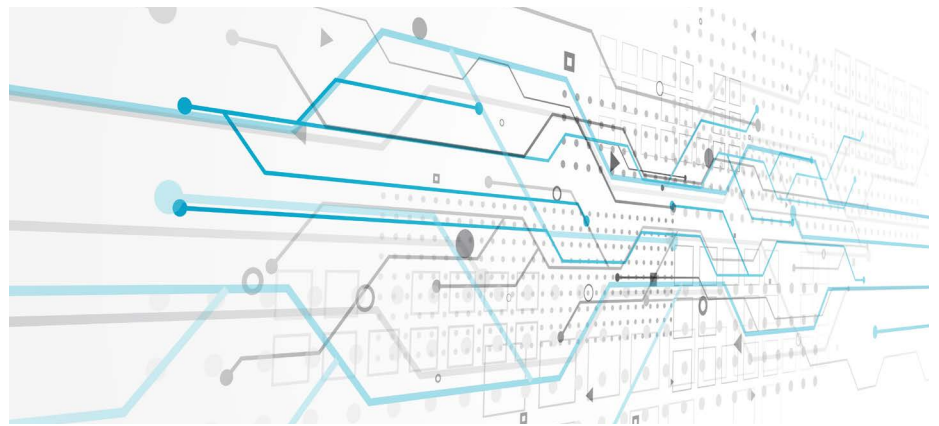
Am Dienstag, den 2. April, stellte Frau Maria Price, eine Expertin aus der Abteilung für technische Interoperabilität der OTIF, die Organisation und ihr Übereinkommen COTIF vor. Insbesondere die technischen und vertraglichen Bestimmungen zum CIM-Frachtbrief und zu den Telematikanwendungen für den Güterverkehr wurden erläutert.

Am Forum nahmen an digitalen Lösungen arbeitende Experten des Internationalen Luftfahrtverbands (IATA) und der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) teil sowie Experten der Binnenschifffahrt und

IT-Entwickler aus China, den USA und Europa.

Im Mittelpunkt der Gespräche standen standardisierte und harmonisierte Lösungen für Datensätze, Daten Nachrichten sowie der Austausch und die Annahme digitaler Beförderungspapiere entlang der gesamten Lieferkette und für alle Verkehrsträger.

Von besonderem Interesse für die Erleichterung des internationalen grenzüberschreitenden Verkehrs waren dabei Informationen über Frachtbriefdaten und Zoll Daten.



STUDIERENDE IM SEKRETARIAT DER OTIF

Das Institut für Europa- und Wirtschaftsvölkerrecht der Universität Bern veranstaltet in Zusammenarbeit mit dem World Trade Institute ein Modul zum Thema „European and International Rail Transport Law“ unter der Leitung

von Herrn Erik Evtimov, ebenfalls Stellvertreter des Generalsekretärs des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT), Herrn Cesare Brand. Mit diesem Kurs soll ein Einblick in das Eisenbahnrecht auf internationaler und europäischer Ebene gegeben werden.

Um diesem theoretischen Rechtslehrgang konkreten Ausdruck zu verleihen, wird für die Studierenden jedes Jahr ein Besuch im Sekretariat der OTIF organisiert.

Diese wurden so am Montag, den 15. April 2019, vom Generalsekretär der Organisation, Herrn Wolfgang Küpper, begrüßt. Dank der Beiträge von Herrn Bas Leermakers, Leiter der Abteilung für technische Interoperabilität, und Herrn Jochen Conrad, Leiter der Abteilung Gefahrgut, konnten sich die Studierenden mit der OTIF vertraut machen und den Ort begutachten, wo das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) regelmäßig angepasst wird.



ARBEITSGRUPPE DER RECHTSEXPERTEN

In Anerkennung der Notwendigkeit, einen kohärenten und homogenen Ansatz für die Entwicklung und Anwendung des Rechtsrahmens der OTIF zu gewährleisten, hat der ehemalige Generalsekretär im Dezember 2018 eine beratende Arbeitsgruppe der Rechtsexperten eingerichtet, die sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten und der dem COTIF beigetretenen regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration zusammensetzt.

Die Einrichtung dieser Arbeitsgruppe wurde von den bestehenden OTIF-Organen unterstützt, d. h. vom Verwaltungsausschuss, vom Revisionsausschuss, vom RID-Fachausschuss, vom Fachausschuss für technische Fragen und schließlich von der Generalversammlung auf ihrer 13. Tagung

im September 2018.

Die Arbeitsgruppe hat die Aufgabe, die übrigen Organe der OTIF im Rechtsbereich zu unterstützen, ihre Funktion zu erleichtern und die wirksame Verwaltung des Übereinkommens sicherzustellen. Die Arbeitsgruppe hat eine rein beratende Funktion im Rechtsbereich. Ihre Aufgaben bestehen in:

- a) der Vorbereitung von Änderungs- oder Ergänzungsentwürfen zum Übereinkommen ;
- b) der Beratung und Unterstützung in Rechtsfragen;
- c) der Förderung und Erleichterung der Anwendung und Umsetzung des COTIF;
- d) der Überwachung und Bewertung der Anwendung und Umsetzung des COTIF;

e) dem Agieren als Forum für Austausch und Reflexion für die OTIF-Mitgliedstaaten, wo relevante Rechtsfragen angesprochen und diskutiert werden können.

Die erste Tagung der Arbeitsgruppe fand am 26. März 2019 in Bern statt. Auf dieser Tagung verabschiedete sie ihre Geschäftsordnung und ihr Arbeitsprogramm für die kommenden Jahre (2019-2021). Sie erörterte ferner eingehend die für die OTIF einzuführende Überwachungs- und Bewertungspolitik. Sie wird die Beratungen zu dieser Überwachungs- und Bewertungspolitik auf ihrer für Oktober 2019 geplanten zweiten Tagung fortsetzen.

Iris Gries

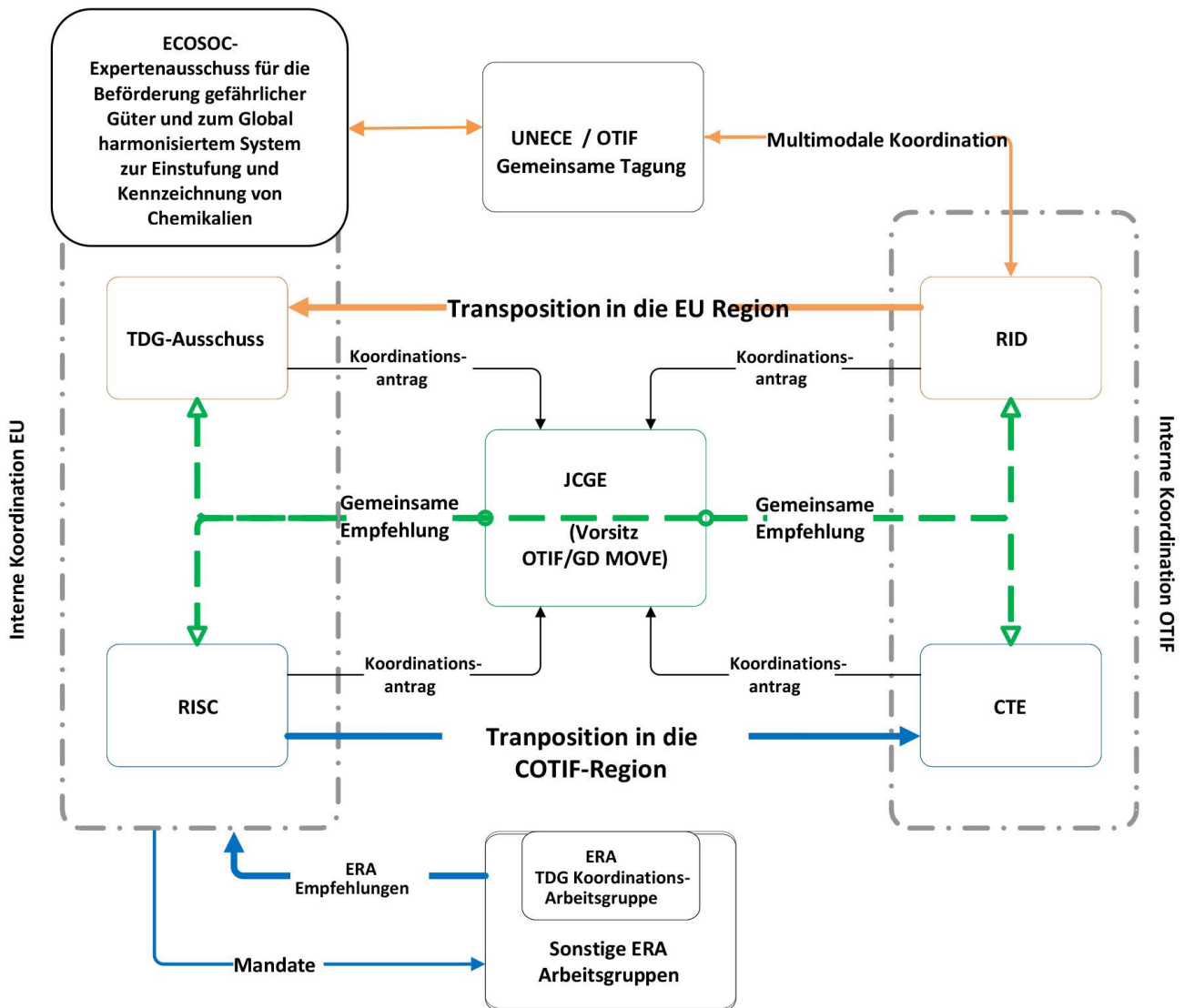
GEMEINSAME KOORDINIERUNGSGRUPPE AUS SACHVERSTÄNDIGEN HAT ARBEIT AUFGENOMMEN

Am 6. und 7. Februar fand in Bern die erste, vorbereitende Tagung der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE) statt. Die JCGE ist eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe mit dem Ziel, zur Kohärenz der rechtlichen Entwicklungen zwischen dem Gefahrgut- und dem allgemeinen Eisenbahnrecht (Eisenbahngesetzgebung zu Interoperabilität und Sicherheit) beizutragen und bei der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter widersprüchliche

Anforderungen für Fahrzeuge und Betrieb zu verhindern.

Die Einrichtung der JCGE war das Ergebnis der über einen Zeitraum von zwei Jahren andauernden intensiven Diskussionen in der RID/ATMF-Arbeitsgruppe, die die Notwendigkeit einer Zusammenarbeit und eines formalisierteren Koordinierungsmechanismus zwischen dem RID-Fachausschuss der OTIF, dem Fachausschuss für technische Fragen der OTIF, dem

Ausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter der Europäischen Kommission und dem Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit der Europäischen Kommission erkannte. Um eine angemessene Koordination auf EU-Ebene zu gewährleisten, wurde die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) beauftragt, der Kommission technische Unterstützung zu leisten.



Die fahrzeugbezogenen Aspekte bilden sowohl im RID als auch in den TSI/ETV weiterhin den Kern der Arbeit und bleiben prioritär. Dies bedeutet, dass sie im RID oder in den TSI/ETV entsprechend wiedergegeben werden müssen. Im RID bereits bestehende technische Anforderungen sollten erst gestrichen werden, wenn sie in die entsprechende TSI/ETV – wo immer erforderlich eins zu eins – übertragen wurden. Mit Querverweisen zwischen RID und TSI/ETV sollen dabei die Kohärenz sichergestellt und etwaige Abweichungen im Anwendungsbereich der Vorschriften umgangen werden. In Übereinstimmung mit den Schlussfolgerungen der RID/ATMF-Arbeitsgruppe vom 13. April 2017 wurde die Einrichtung der JCGE von den folgenden Ausschüssen gebilligt:

- RID-Fachausschuss der OTIF,
- Fachausschuss für technische Fragen der OTIF,
- Ausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter der Europäischen Kommission,
- Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit.

Folgenden Aufgaben wurden ihr zugewiesen:

- Identifizierung der Punkte, bei denen eine Koordinierung zwischen Gefahrgut- und allgemeinem Eisenbahnrecht stattfinden muss;
- Prüfung und Erarbeitung von Lösungsvorschlägen für die Vereinbarkeit von Gefahrgut- und allgemeinem Eisenbahnrecht;
- Beratung der zuständigen Ausschüsse der OTIF (RID-Fachausschuss und Fachausschuss für technische Fragen) und der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission in Bezug auf die ermittelten Punkte und die geeigneten Schnittstellen zwischen dem RID und dem allgemeinen Eisenbahnrecht.

Die JCGE bringt Gefahrgut- und Eisenbahnexperten aus den Mitgliedstaaten sowie Vertreter der relevanten Wirtschaftszweige zusammen. Ihre Koordinierungsfunktion ist von wesentlicher Bedeutung, da so die in den einzelnen Ausschüssen aufgeworfenen Fragen mit Bezug zur Arbeit der

anderen Ausschüsse in einem Forum zusammengeführt werden können.

Auf dieser ersten Vorbereitungsstagung besprach die JCGE ihre Geschäftsordnung, in der der Arbeitsbereich und die Arbeitsmethoden der Gruppe festgelegt sind. Am zweiten und dritten Tag konzentrierten sich die Diskussionen auf die Erarbeitung einer Liste von Punkten und die Festlegung einer Rangordnung der kurz-, mittel- und langfristig zu behandelnden Themen. Sowohl das Sekretariat als auch die ERA brachten hierzu Vorschläge ein. Nach der Einigung auf die Prioritätenliste wurden für jeden Punkt ein oder mehrere Berichtersteller bestimmt und beauftragt, der Gruppe Informationen als Diskussionsgrundlage für die weiteren Beratungen zu liefern.

Die nächste JCGE-Tagung findet vom 9. bis 11. September 2019 in Bern statt.

Weitere Informationen zum Sitzungsprotokoll und zu den Arbeitsdokumenten, einschließlich der Prioritätenliste, sind auf der Website der OTIF verfügbar.

Maria Price

1. PRIORITÄT:

Verhinderung weiterer Rechtsungleichheiten

2. PRIORITÄT:

Beseitigung bestehender Probleme bei der Umsetzung des geltenden EU/COTIF-Rechts

3. PRIORITÄT:

Rückstände aufholen

ÄNDERUNGEN:

- Für Punkte, bei denen die Gemeinsame Tagung oder die Ausschüsse kurz- bis mittelfristig rechtliche Änderungen vornehmen können, in der laufenden Diskussion;
- für strategische und langfristige Entwicklungen Empfehlung der gesetzgeberischen Grundrichtung.

BETRIFFT ZUNÄCHST VOR ALLEM FRAGEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER UMSETZUNG DES VIERTEN EISENBAHNPAKETS:

- Fragen betreffend die Fahrzeuggenehmigung,
- Fragen betreffen die einheitliche Sicherheitsbescheinigung,
- weitere gegebenenfalls auftretende Fragen.

Betrifft seit langer Zeit bestehende Ungleichheiten, deren Beseitigung bereits von der RID/ATMF-Arbeitsgruppe diskutiert wurde, die aber derzeit keine größeren Umsetzungsprobleme bereiten.

NATIONALE TECHNISCHE ANFORDERUNGEN AN FAHRZEUGE IM INTERNATIONALEN VERKEHR

Um die technische Kompatibilität zwischen Eisenbahnfahrzeugen und der Vielfalt der Netze, auf denen sie im internationalen Verkehr eingesetzt werden sollen, zu gewährleisten, kann es erforderlich sein, dass diese Fahrzeuge neben den harmonisierten ETV-Anforderungen auch spezifische nationale Anforderungen erfüllen müssen. Das Sekretariat der OTIF untersucht durch Prüfung der ETV, der nationalen technischen Anforderungen und der Sonderfälle sowie ihrer möglichen Auswirkungen auf die Zulassung von Fahrzeugen die in den Anwendungsbereich des COTIF fallenden Anforderungen.

Einheitliche technische Vorschriften

Einheitliche technische Vorschriften (ETV) sind Anforderungen, die für die Erreichung der in den APTU und ATMF festgelegten Ziele erforderlich sind und zwischen den diese einheitlichen Rechtsvorschriften anwendenden Staaten (Vertragsstaaten) harmonisiert sein sollten. ETV können für Teilsysteme wie u. a. Fahrzeuge und Infrastruktur gelten und dienen hauptsächlich der Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zum internationalen Verkehr. Geschichtsbedingt können die Netze in verschiedenen Staaten – oder sogar innerhalb eines Staates – unterschiedliche technische Merkmale aufweisen. Ziel der ETV ist es, die Anforderungen zu harmonisieren, wobei einige zusätzliche oder in einigen Fällen alternative nationale Anforderungen erforderlich bleiben können, um sicherzustellen, dass die Fahrzeuge mit den jeweiligen Netzen kompatibel sind. Die spezifischen nationalen Anforderungen lassen sich in zwei Kategorien unterteilen: nationale technische Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU und Sonderfälle gemäß Artikel 8 § 6 APTU. In beiden Fällen sind sie auf einen spezifischen Staat bezogen. Nationale technische Anforderungen werden auf nationaler Ebene, Sonderfälle in den ETV und (bei Mitgliedern der Europäischen Union) in den TSI¹ dokumentiert.

Nationale Technische Anforderungen

Vorschriften, die den Geltungsbereich

der nationalen technischen Anforderungen oder das anzuwendende Verfahren betreffen, sind auf Fahrzeuge beschränkt und können damit Teilsysteme, die keine Fahrzeugteilsysteme sind, nicht abdecken. Da der Anwendungsbereich des COTIF nur den internationalen Verkehr betrifft, ist damit gleichzeitig auch der Geltungsbereich der nationalen technischen Anforderungen auf Fahrzeuge für den Einsatz im internationalen Verkehr beschränkt. Obwohl sich Geltungsbereich und Ziele der nationalen technischen Anforderungen teilweise mit denen der nationalen Vorschriften des EU-Rechts überschneiden, sind die beiden Konzepte nicht identisch und sollten nicht verwechselt werden. Einer der wesentlichen Unterschiede besteht darin, dass die nationalen Vorschriften des EU-Rechts auch den innerstaatlichen Verkehr abdecken und daher Elemente enthalten müssen, die sich auf spezifische lokale oder regionale Netzmerkmale beziehen.

Im COTIF selbst sind die nationalen technischen Anforderungen nicht beschrieben, jedoch legt Artikel 12 § 2 APTU ihren Zweck und Geltungsbereich fest:

„[...] um die technische Kompatibilität zwischen den Fahrzeugen und seinem betroffenen Netz [dem Netz des Vertragsstaates] sicherzustellen; dies schließt nationale Vorschriften ein, die für „offene Punkte“ in den ETV und für die in der ETV ordnungsgemäß bezeichnete Sonderfälle gelten.“

Artikel 12 APTU basiert auf der Idee,

Mögliche Rechtfertigungen für die Notwendigkeit einer nationalen technischen Anforderung:

- Fehlen einer ETV zum Teilsystem (z. B. fahrzeugseitiger Teil des CCS-Systems).
- Schließung offener Punkte in ETV (unerlässlicher Parameter, für den noch keine harmonisierte Spezifikation festgelegt werden konnte).
- Gewährleistung der technischen Kompatibilität mit den Netzmerkmalen;
- Vorlage (detaillierter) Spezifikationen für einen Sonderfall.

dass nationale technische Anforderungen, wie in § 1 beschrieben, so weit wie möglich durch ETV ersetzt werden sollten:

„[...] Die [nationale technische] Anforderung darf nur so lange in Kraft bleiben, bis sie oder eine analoge Anforderung durch die Annahme von Vorschriften gemäß den obigen Artikeln in Kraft gesetzt worden ist. Der Vertragsstaat kann die vorläufige Bestimmung jederzeit widerrufen und dies dem Generalsekretär mitteilen.“

Darüber hinaus schreibt Artikel 12 § 2 APTU vor, dass die Vertragsstaaten bei jeder Annahme oder Änderung einer ETV die nach dem Inkrafttreten der ETV noch erforderlichen nationalen technischen Anforderungen mitteilen und begründen müssen. Diese Mitteilung muss innerhalb von sechs Monaten

¹ Die ETV befassen sich nicht mit Sonderfällen von Staaten, die auch Mitglieder der Europäischen Union sind, sondern verweisen zu diesem Zweck auf die TSI.

nach Inkrafttreten der ETV erfolgen. Ansonsten werden die nationalen technischen Anforderungen als nicht länger erforderlich angesehen. Die Mitteilung sollte die Methoden und Verfahren zur Gewährleistung der Einhaltung der ETV enthalten, damit Antragsteller und Hersteller sie bei ihren Tätigkeiten berücksichtigen können. Mindestens Titel und Zusammenfassung der nationalen technischen Anforderungen müssen in einer der Arbeitssprachen der OTIF (Deutsch, Englisch oder Französisch) abgefasst sein.

Nationale technische Anforderungen sind in einigen Fällen unerlässlich, um die Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und dem Netz, auf dem sie betrieben werden sollen, sicherzustellen. Gleichzeitig sind sie – da nicht harmonisiert – *per definitionem* für den internationalen Verkehr unerwünscht, so dass das Ziel darin bestehen sollte, sie entweder zu harmonisieren oder die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass sie überflüssig werden.

Die übergeordneten Grundsätze aller nationalen technischen Anforderungen könnten wie folgt zusammengefasst werden:

1. Sie sollten zugänglich und transparent sein, daher auch die Mitteilungsanforderung in Artikel 12 APTU.
2. Sie sollten zurückgezogen werden, sobald sie für die Zwecke der APTU und ATMF nicht oder nicht mehr unbedingt erforderlich sind; daher auch die Bestimmung in Artikel 12 § 2 APTU, wonach nationale technische Anforderungen ungültig werden, wenn sie nicht innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten einer ETV erneut gemeldet werden.
3. Notwendige nationale technische Anforderungen sollten soweit wie möglich, vorzugsweise in Form von ETV, harmonisiert werden.

Sonderfälle

Eine weitere Art der nationalen Bestimmung ist der in Kapitel 7 der ETV

enthaltene Sonderfall. Im Gegensatz zu nationalen technischen Anforderungen sind Sonderfälle nicht auf Fahrzeuge beschränkt, sondern können sich auf jedes Element beziehen, das Gegenstand einer ETV ist.

Gemäß Artikel 8 § 4 APTU müssen für jeden Sonderfall die Verfahren angegeben werden, die zur Bewertung der Konformität mit ihm anzuwenden sind. Artikel 10 § 3a ATMF legt als generelle Regel fest, dass die Konformität mit den ETV (einschließlich Sonderfälle) von einem Prüforgang geprüft werden kann. Wenn die der Konformitätsprüfung mit einem bestimmten Sonderfall nicht von einem Prüforgang durchgeführt werden kann, ist dies für den betreffenden Sonderfall in der ETV anzugeben, wobei berücksichtigt werden muss, dass die Prüforgänge gemäß ETV GEN-E Punkt 3 Zugang zu den Geräten haben müssen, die für außergewöhnliche Prüfungen erforderlich sind.

Anwendung nationaler technischer Anforderungen auf die Fahrzeugzulassung

Gemäß Artikel 7 § 1 ATMF muss ein Fahrzeug, um zum internationalen Verkehr zugelassen zu werden, den anwendbaren ETV und gegebenenfalls den im RID enthaltenen Vorschriften und allen sonstigen, für die Einhaltung der anwendbaren grundlegenden Anforderungen notwendigen Spezifikationen entsprechen.

Auf der Grundlage der ATMF lassen sich drei verschiedene Fälle der Fahrzeugzulassung unterscheiden:

Fall 1: Erstzulassung in allen Vertragsstaaten gültig (in diesem Fall gilt die ursprüngliche Betriebszulassung gemäß Artikel 6 § 3 ATMF direkt in allen Vertragsstaaten für den internationalen Verkehr)

Dies ist nur möglich, wenn alle für das Fahrzeug relevanten Anforderungen in den ETV abgedeckt sind, so dass es keine offenen Punkte für das betreffende Fahrzeug gibt. Ferner darf das Fahrzeug nicht Gegenstand eines Sonder-

Sonderfälle werden in Artikel 2 ATMF wie folgt definiert:

„Sonderfall« jeden Teil des Eisenbahnsystems der Vertragsstaaten, der wegen geographischer, topographischer, städtebaulicher oder die Kompatibilität mit dem bestehenden System betreffender Einschränkungen in den ETV als vorübergehende oder endgültige Sondervorschrift gekennzeichnet ist. Hierzu können insbesondere vom Rest des Netzes abgeschnittene Eisenbahnstrecken und -netze, das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Abstand zwischen Gleisen sowie Fahrzeuge, die ausschließlich für lokale, regionale oder historische Zwecke genutzt werden, und Fahrzeuge aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern zählen;“

falls oder einer nationalen technischen Anforderung sein, der/die Auswirkungen auf die technische Kompatibilität mit dem Netz des betroffenen Vertragsstaates hat. Das Fahrzeug muss darüber hinaus auf alle ETV-Anforderungen hin geprüft worden sein und darf nicht Gegenstand einer Abweichung im Sinne von ATMF-Anlage B sein. Dies ist nach den bestehenden ETV nur für Güterwagen und für diese auch nur dann möglich, wenn sie Abschnitt 7.1.2 der ETV WAG entsprechen.

Fall 2: Erstzulassung in einem Staat gültig (in diesem Fall gilt die ursprüngliche Betriebszulassung gemäß Artikel 6 § 4 ATMF nicht direkt in allen Vertragsstaaten und bedarf daher in jedem Staat, in dem das Fahrzeug betrieben werden soll, einer ergänzenden Betriebszulassung)

Gegenwärtig unterliegen alle anderen Fahrzeuge als Abschnitt 7.1.2 der ETV WAG entsprechende Güterwagen, einschließlich aller Lokomotiven, Triebwagenzüge usw., diesem Fall.

Diese Fahrzeuge müssen alle ETV-Anforderungen erfüllen, einschließlich der anwendbaren Sonderfälle und der nationalen technischen Anforderungen

des Staates, in dem das Fahrzeug (zuerst) zum internationalen Betrieb zugelassen wurde.

Fall 3: Ergänzende Zulassung gemäß Artikel 6 § 4 ATMF (betrifft eine zusätzliche Zulassung für ein Fahrzeug, das bereits in mindestens einem anderen Vertragsstaat zum internationalen Verkehr zugelassen wurde)

Die zuständige(n) Behörde(n), die die zusätzliche(n) Zulassung(en) erteilt/erteilen, kann/können vom Antragsteller zusätzliche technische Informationen wie etwa Risikoanalysen und/oder Fahrzeugprüfungen verlangen, einschließlich - aber nicht unbedingt beschränkt auf - Informationen und Prüfungen im Zusammenhang mit nationalen technischen Anforderungen. Die Überprüfungen derjenigen Fahrzeugteile, die einer ETV entsprechen, sind ohne zusätzlichen Nachweis anzuerkennen.

Nationale und internationale Zulassungen

Anwendungsbereich des COTIF ist der internationale Eisenbahnverkehr. Folglich regeln die ATMF lediglich die technische Zulassung und den Einsatz von Eisenbahnfahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr. Die meisten Fahrzeuge werden jedoch nicht ausschließlich im internationalen Verkehr eingesetzt, sondern zumindest von Zeit zu Zeit auch im innerstaatlichen Verkehr betrieben. Demnach müsste ein Fahrzeug, zumindest im Staat der Erstzulassung, sowohl gemäß ATMF zum internationalen Verkehr zugelassen als auch nach nationalen Regeln zur Verwendung im innerstaatlichen Verkehr genehmigt werden. Da die Verfahren oder technischen Anforderungen an die Genehmigung von Fahrzeugen zur Verwendung im Inlandsverkehr im COTIF nicht geregelt bzw. harmonisiert sind, sind nationale und internationale Zulassungen rein rechtlich gesehen zwei separate Verfahren.

Frühere, gegenwärtige und zukünftige Situation

Zum Zeitpunkt der Entwicklung der APTU und ATMF gab es noch keine ETV. Bis zu ihrer Einführung erfolgte die Fahrzeugzulassung somit auf der alleinigen Grundlage nationaler technischer Vorschriften. Die Auflistung und Kategorisierung der nationalen technischen Anforderungen der verschiedenen Vertragsstaaten wurde als wichtiger Schritt zur Harmonisierung der Regeln angesehen. Die Idee war, alle nationalen technischen Anforderungen zu erfassen, zu kategorisieren, Überschneidungen zwischen den Anforderungen der verschiedenen Vertragsstaaten zu ermitteln und sie, wenn möglich, für gleichwertig zu erklären. Im Laufe der Zeit sollten die nach und nach entwickelten ETV für die von ihnen abgedeckten Parameter an die Stelle der nationalen technischen Anforderungen treten.

Nicht von ETV abgedeckte Teilsysteme sind zwangsläufig durch nationale technische Anforderungen geregelt, ob nun als solche mitgeteilt oder nicht. Die Tatsache, dass ein Vertragsstaat seinen Verpflichtungen nach Artikel 12 APTU zur Mitteilung seiner nationalen Anforderungen aus welchem Grund auch immer nicht nachkommt, bedeutet nicht, dass es keine anwendbaren Anforderungen gibt. Signalgebungssysteme sind beispielsweise bisher von keiner ETV abgedeckt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass jeder Vertragsstaat vor der Zulassung einer Lokomotive nachweisen muss, dass die Lokomotive mit dem Signalgebungssystem seines Netzes sicher betrieben werden kann. Aus diesem Grund erlaubt Artikel 6 § 4 ATMF den Vertragsstaaten, vor der Erteilung einer ergänzenden Betriebszulassung vom Antragsteller zusätzliche technische Informationen, wie Risikobewertungen und Fahrzeugprüfungen, anzufordern zu dürfen.

Obwohl Staaten von der Mitteilung ihrer nationalen technischen Anforderungen keinen direkten Nutzen haben, sind sie dennoch dazu verpflichtet. Bei Nichtmitteilung der Anforderungen

können mangelnde Sichtbarkeit der betreffenden Vorschriften und mangelnde Klarheit mögliche Folgen sein und das Geschäft der Hersteller, Fahrzeughalter, Eisenbahnunternehmen usw. weniger berechenbar und risikoreicher machen. Langzeitfolgen könnten eine geringere Effizienz im Eisenbahnsektor und Ressourcenverschwendung sein. Transparente Vorschriften bieten diesen Parteien mehr Rechtssicherheit und Vorhersehbarkeit in ihren Projekten und damit geringere Risiken und mehr Effizienz. Aus diesen Gründen ist die Mitteilung der Anforderungen durch die Mitgliedstaaten so wichtig.

Ziel ist es, die nationalen Anforderungen und Sonderfälle nach und nach zu reduzieren. Eine Anforderung kann aufgehoben werden, wenn sie entweder durch eine harmonisierte Anforderung in einer ETV ersetzt oder das Eisenbahnnetz in einem Staat so geändert wird, dass die Anforderung nicht mehr erforderlich ist. Erst wenn keine technischen Hindernisse für die Interoperabilität mehr bestehen, können die Eisenbahnunternehmen ihr Potenzial als wettbewerbsfähiger internationaler Landverkehrsträger voll ausschöpfen.

Bas Leermakers

Die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften und die Verbindlicherklärung von Normen liegen in der Zuständigkeit des Fachausschusses für technische Fragen, einem der Organe der OTIF. Der Ausschuss tagt in der Regel einmal jährlich im Juni und wird von seiner ständigen Arbeitsgruppe Technik vorbereitet, die üblicherweise im Februar, September und November zusammentritt. Zu den Tagungen sind alle Mitgliedstaaten, die Europäische Union und eine Vielzahl von Sektorverbänden eingeladen

54. TAGUNG DES UN-EXPERTENUNTERAUSSCHUSSES FÜR DIE BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER (GENF, 26. NOVEMBER BIS 4. DEZEMBER 2018)

Die 54. Tagung des UN-Expertenunterausschusses war die letzte Sitzung des Bienniums 2017/2018, deren Beschlüsse die gemeinsame Grundlage für alle verkehrsträgerspezifischen Gefahrgutvorschriften bilden. Im Rahmen der Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit den UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter werden diese Beschlüsse auch in die Ausgaben 2021 des RID, des ADR und des ADN übernommen.

Vom 26. November bis 4. Dezember 2018 fand unter dem Vorsitz von Herrn Duane Pfund (Vereinigte Staaten von Amerika) die 54. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter statt, bei der 18 stimmberechtigten Staaten, 3 Beobachterstaaten, 6 Regierungsorganisationen und 32 Nichtregierungsorganisationen vertreten waren. Da alle Beschlüsse des UN-Expertenunterausschusses Auswirkungen auf die Gefahrgutvorschriften der einzelnen Verkehrsträger haben, war auch die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) als Verkehrsträgerorganisation vertreten.

Klassifizierung

UN 0222 Ammoniumnitrat

In den UN-Modellvorschriften und im RID/ADR existieren mehrere UN-Nummern für Ammoniumnitrat, z. B. UN 0222 der Klasse 1 sowie UN 1942, UN 2426 und UN 3375 der Klasse 5.1. Innerhalb des UN-Expertenunterausschusses bestand Einigkeit, dass Ammoniumnitrat der UN-Nummer 0222 nicht kommerziell hergestellt wird und dass die Eintragung aus diesem Grund eigentlich nicht erforderlich wäre. Allerdings wurde eine Beibehaltung der Eintragung schließlich befürwortet, weil sie beispielsweise für kontaminiertes Ammoniumnitrat oder für Ammoniumnitrat unbekannter Klassifizierung verwendet werden kann.

Die Sondervorschrift 370 präzisiert

die Kriterien des Ammoniumnitrats, das der UN-Nummer 0222 zugeordnet werden kann. Es hat sich herausgestellt, dass Gemische von Ammoniumnitrat, die eigentlich einer anderen UN-Nummer zugeordnet werden müssten, die Kriterien der Sondervorschrift 370 ebenfalls erfüllen.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied, in der Sondervorschrift 370 eine Einschränkung aufzunehmen, die präzisiert, für welche Stoffe die UN-Nummer 0222 nicht verwendet werden darf.

Technische Benennung für umweltgefährdende Stoffe

Farben und Druckfarben werden auf weltweiter Ebene in großen Mengen befördert. Diese sind wegen des in ihnen enthaltenen Lösungsmittels den UN-Nummern 1210, 1263, 3066, 3469 und 3470 zugeordnet. Da viele Farben mittlerweile auf Wasserbasis hergestellt werden und andere Farbprodukte überhaupt kein Lösungsmittel enthalten (z. B. Pulverlacke), werden diese aufgrund ihrer Umweltgefahren den n.a.g.-Eintragungen der UN-Nummern 3077 und 3082 (Umweltgefährdender Stoff, fest/flüssig, n.a.g.) der Klasse 9 zugeordnet. Für diese beiden UN-Nummern ist wie für andere n.a.g.-Eintragungen die Sondervorschrift 274 anzuwenden, so dass im Beförderungspapier neben der offiziellen Benennung für die Beförderung auch eine technische Benennung angegeben werden muss. Dies führt nach Ansicht des internationalen Farben- und Druckfarbenverbands zu Problemen, weil weder die

offizielle Benennung der UN-Nummern 3077 und 3082 noch die oft unverständlichen technischen Benennungen einen Rückschluss auf die beförderten Farben zulassen.

Der ursprüngliche Vorschlag, neue Eintragungen für umweltgefährdende Farben und ähnliche Stoffe aufzunehmen, fand bei der letzten Tagung des UN-Expertenunterausschusses keine Mehrheit, weil die Ansicht geäußert wurde, dass das Problem besser durch die Sondervorschrift 274 gelöst werden könnte. Außerdem wurde bemerkt, dass bereits heute die Bezeichnung chemischer Gruppen als technische Benennung zugelassen sei.

Es wurde festgestellt, dass die UN-Nummern 3077 und 3082 häufig für bestimmte Stoffe verwendet werden, die unter einer anderen UN-Nummer erscheinen, wenn sie einer anderen Gefahrenklasse als der Klasse 9 angehören (z. B. Klasse 3 für Farben und Parfümerieerzeugnisse). Nach einer vorherigen Diskussion in einer Arbeitsgruppe entschied der UN-Expertenunterausschuss, dass für die UN-Nummern 3077 und 3082 die passende technische Benennung anhand der in Großbuchstaben erscheinenden Benennungen in Tabelle A ermittelt werden darf. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass die gewählte Eintragung nicht selbst eine n.a.g.-Eintragung ist und dass der gewählten Eintragung nicht die Sondervorschrift 274 zugeordnet ist.

Freistellung von
Ladungsortungseinrichtungen und
Datensammlern

Der UN-Expertenunterausschuss hatte bei seiner Tagung im Juli 2017 vorläufig eine Freistellungsvorschrift für Ladungsortungseinrichtungen und Datensammler angenommen. Mit dieser Freistellungsvorschrift soll vermieden werden, dass diese Geräte, die mit Lithiumbatterien betrieben werden, der UN-Nummer 3091 Lithium-Metall-Batterien in Ausrüstungen oder 3481 Lithium-Ionen-Batterien in Ausrüstungen zugeordnet werden müssen (siehe Zeitschrift 4/2017, S. 20).

Seit dieser Entscheidung wurden im UN-Expertenunterausschuss Diskussionen geführt, wie für eine breitere Palette von Produkten und Technologien dieselbe Klarstellung herbeigeführt werden könnte, um spätere Sonderregelungen für andere während der Beförderung verwendete Geräte zu reduzieren.

Das Kapitel 5.5 enthält bereits Sondervorschriften für Güterbeförderungseinheiten, in denen keine gefährlichen Güter befördert werden, die aber wegen ihrer Begasung eine Gefahr darstellen. Der UN-Expertenunterausschuss entschied, in Kapitel 5.5 einen neuen Abschnitt für gefährliche Güter in Geräten, die während der Beförderung verwendet werden oder für eine Verwendung während der Beförderung bestimmt sind, aufzunehmen. In diesem neuen Abschnitt wird festgelegt, dass die in Geräten enthaltenen gefährlichen Güter (z. B. Lithiumbatterien, Brennstoffzellen-Kartuschen) den gleichen Bau- und Prüfvorschriften entsprechen müssen, die bei der Beförderung als Sendung gefordert werden. Diese Vorschriften gelten für alle Geräte, die gefährliche Güter enthalten und die an Versandstücken, Umverpackungen, Containern oder Ladeabteilen angebracht sind, auch wenn in diesen keine gefährlichen Güter befördert werden.

Verpackung

Aktualisierung der LC₅₀-Werte in der
Verpackungsanweisung P 200

In der für Gase geltenden Verpackungsanweisung P 200 sind die für bestimmte Gase geltenden LC₅₀-Werte aufgeführt. Der LC₅₀-Wert ist definiert als diejenige Konzentration, die bei kontinuierlichem Einatmen während einer Stunde durch junge, erwachsene männliche und weibliche Albino-Ratten mit der größten Wahrscheinlichkeit den Tod der Hälfte der Tiergruppe innerhalb von 14 Tagen herbeiführt. Diese LC₅₀-Werte wurden auf der Grundlage der Ausgabe 1995 der Norm ISO 10298 in die UN-Modellvorschriften und in das RID/ADR aufgenommen.

Der LC₅₀-Wert von Gasen wird beispielsweise benötigt für die Zuordnung von Gasgemischen, für die Ermittlung bestimmter Anforderungen an die Gasgefäße und für den Abschluss bestimmter Druckgefäße.

In der Ausgabe 2018 dieser Norm wurden die neuesten toxikologischen Daten dieser Gase berücksichtigt. Der Vertreter der ISO empfahl, die Werte in der Verpackungsanweisung P 200 an diese aktualisierten Werte der Norm anzupassen.

Nachdem der Vertreter der ISO Quellen für die vorgeschlagenen geänderten LC₅₀-Werte vorgelegt hatte und die Delegierten die Gelegenheit hatten, diese Quellen zu prüfen, entschied der UN-Expertenunterausschuss die LC₅₀-Werte von fünf Gasen anzupassen. Da die Werte für drei andere Gase nicht auf der Grundlage von Versuchen, sondern durch Ableitung von

anderen Werten ermittelt wurden, war der UN-Expertenunterausschuss nicht in der Lage, hierzu eine Entscheidung zu treffen.

Chemikalien unter Druck, die als
Löschmittel verwendet werden

Chemikalien unter Druck der UN-Nummer 3500 werden auch in gasbasierten Löschsystemen verwendet. Gemäß der Sondervorschrift 225 können diese Chemikalien nicht unter der UN-Nummer 1044 FEUERLÖSCHER befördert werden.

Die meisten Produkte, die in gasbasierten Löschsystemen verwendet werden, sind der UN-Nummer 1956 VERDICHETES GAS, N.A.G. zugeordnet, da es sich dabei ausschließlich um Gase und Gasgemische handelt. Für Druckgefäße, in denen Gase der UN-Nummer 1956 befördert werden, gilt eine höchstzulässige Frist zwischen den wiederkehrenden Prüfungen von 10 Jahren. Für Chemikalien unter Druck, die flüssige, pastöse oder pulverförmige Stoffe enthalten, die mit einem Treibmittel unter Druck gesetzt werden, gilt gemäß der Verpackungsanweisung P 206 jedoch eine Prüffrist von 5 Jahren. Bevor die UN-Nummern für Chemikalien unter Druck in die Vorschriften aufgenommen wurden, wurden diese Stoffe auch der UN-Nummer 1956 zugeordnet, so dass sich mit der Aufnahme der neuen UN-Nummern die Prüffrist um 50 % verkürzt hat.

In der Praxis werden diese Löschmittel in geschützten Lagerbereichen mit minimalem Handhabungsaufwand eingesetzt, so dass negative Einflüsse, wie Innenkorrosion, mechanischer Verschleiß der Ventile, äußere Beschädi-



gungen, deutlich reduziert werden.

Der UN-Expertenunterausschuss nahm einen Antrag des Verbands der europäischen chemischen Industrie an, die Frist für die wiederkehrende Prüfung von Druckgefäßen, die für Feuerlöschmittel der UN-Nummer 3500 verwendet werden, auf 10 Jahre zu erhöhen. Darüber hinaus wird neben der Beförderung in Flaschen und Druckfässern auch eine Beförderung in Großflaschen mit einem Fassungsraum von höchstens 450 Litern zugelassen.

Verpackungsanweisungen P 400 und P 404

Die Verpackungsanweisungen P 400 und P 404 enthalten Vorschriften, mit denen ein luftdichter Verschluss während der Beförderung sichergestellt werden soll. So wird für Innenverpackungen aus Glas oder Metall von zusammengesetzten Verpackungen vorgeschrieben, dass diese einen Schraubverschluss mit einer Dichtung haben müssen.

Auch wenn die praktischen Erfahrungen zeigen, dass die beiden Verpackungsanweisungen eine angemessene Sicherheit bei der Beförderung gewährleisten, wurden Probleme in Zusammenhang mit der Arbeitssicherheit festgestellt. Bei einer teilweisen Produktentnahme können Rückstände pyrophorer Stoffe, die in diesen Verpackungen befördert werden, an den Gewinden anhaften und kritisch auf Reibung reagieren, die durch Wiederanbringen des Verschlusses verursacht wird.

Es wurde festgestellt, dass die Verpackungsanweisungen P 601, P 602 und P 804 einen flexibleren Ansatz für technische Lösungen bieten, die ein Abschlagen oder ein Lösen des Verschlusses durch Schlag oder Vibration während der Beförderung verhindern. Der UN-Expertenunterausschuss entschied, eine Anpassung der Verpackungsanweisungen P 400 und P 404 vorzunehmen und in der Verpackungsanweisung P 404 zusätzlich Fässer aus Aluminium mit abnehmbarem Deckel (1B2) zuzulassen.

Verpackungsanweisung LP 101

Für die Verpackung von explosiven Stoffen dürfen Großverpackungen der Verpackungsanweisungen LP 101 und LP 102 verwendet werden, sofern eine dieser beiden Verpackungsanweisungen bei dem jeweiligen Stoff in Spalte (8) der Tabelle A angegeben ist.

Im Rahmen eines Klassifizierungstests hat das Vereinigte Königreich festgestellt, dass für explosive Stoffe, denen die Verpackungsanweisung P 134 zugeordnet ist, auch Großverpackungen der Verpackungsanweisung LP 102 verwendet werden dürfen. Hingegen ist nicht allen Stoffen, für die die Verpackungsanweisung P 130 angegeben ist, gleichzeitig die entsprechende Verpackungsanweisung für Großverpackungen LP 101 zugeordnet.

Nachdem der UN-Expertenunterausschuss keine Gründe dafür finden konnte, warum verschiedenen explosiven Stoffen bisher keine Verpackungsanweisung für Großverpackungen zugeordnet ist, stimmte er der Aufnahme der Verpackungsanweisung LP 101 bei 35 UN-Nummern zu.

Beförderung von Abfall-Gaspatronen

In den UN-Empfehlungen und im RID/ADR/ADN sind seit einigen Jahren Vorschriften für Abfall-Druckgaspackungen enthalten, welche eine Beförderung zu Wiederaufarbeitungs- oder Entsorgungszwecken unter erleichterten Bedingungen ermöglichen. Bei-

spielsweise sagt die Sondervorschrift 327 aus, dass Abfall-Druckgaspackungen unter der für neue Druckgaspackungen anwendbaren UN-Nummer 1950 befördert werden dürfen. Sie müssen dabei nicht gegen Bewegung und unbeabsichtigtes Entleeren geschützt werden, vorausgesetzt, es werden Maßnahmen getroffen, um einen gefährlichen Druckaufbau und die Bildung einer gefährlichen Atmosphäre zu verhindern. Die Sondervorschriften für die Verpackung PP 87 und L 2 in den Verpackungsanweisungen P 207 und LP 200 legen darüber hinaus fest, dass die Verpackungen saugfähiges Material enthalten müssen, welches in der Lage ist, eventuell frei werdende Flüssigkeit aufzunehmen. Auch wird in diesen Sondervorschriften vorgeschrieben, dass die Verpackungen ausreichend belüftet sein müssen, um die Bildung einer entzündbaren Atmosphäre und einen Druckaufbau zu verhindern.

Vergleichbare Regelungen für UN 2037 Gefäße, klein, mit Gas (Gaspatronen), ohne Entnahmeeinrichtung, nicht nachfüllbar existieren momentan nicht. Da Gaspatronen von ihrem Aussehen den Druckgaspackungen sehr ähnlich sind (siehe Abbildung), ist davon auszugehen, dass Privatpersonen nicht in der Lage sind, diese zu unterscheiden, und sowohl Druckgaspackungen als auch Gaspatronen in denselben Sammelbehältern auf öffentlichen Recyclinghöfen entsorgen.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied, für die Beförderung von Abfall-Gaspatronen der UN-Nummer



2037 dieselben Erleichterungen vorzusehen wie für Abfall-Druckgaspackungen. Abfall-Gaspatronen, die mit nicht entzündbaren und nicht giftigen Gasen befüllt waren und durchstochen wurden, unterliegen jedoch nicht den Vorschriften, weil von ihnen keine Gefahr mehr ausgeht. Der UN-Expertenunterausschuss erkannte aber auch, dass eine Detailbehandlung von Fragen im Zusammenhang mit der Beförderung von leeren Druckgaspackungen und Gaspatronen zur Wiederaufarbeitung oder Entsorgung erforderlich sein könnte. Diese Diskussion sollte jedoch auf Ebene der Verkehrsträger geführt werden. Im Anschluss daran könnte der UN-Expertenunterausschuss prüfen, ob weitere Bestimmungen in die UN-Modellvorschriften aufgenommen werden müssen.

Mindestwanddicke von metallenen Großpackmitteln (IBC)

Das Kapitel 6.5 sieht für alle Großpackmittel die Durchführung bestimmter Bauartprüfungen, wie Hebeprüfung, Stapeldruckprüfung, Dichtheitsprüfung, hydraulische Innendruckprüfung, Fallprüfung, Vibrationsprüfung, vor. Im Gegensatz zu anderen IBC-Bauarten werden in Kapitel 6.5 präzise Anforderungen an die Wanddicke von metallenen Großpackmitteln gestellt.

Nach Ansicht des internationalen Verbands für rostfreie Stahlcontainer behindern die Vorschriften für die Mindestwanddicke von metallenen IBC Innovationen, die zu einer Verringerung des Verpackungsgewichts führen könnten. Ausreichend sollte sein, dass metallene IBC die geforderten Bauartprüfungen erfolgreich bestehen. Der Verband untermauerte dies mit Prüfungen, die beim TÜV Rheinland in Halle mit einem IBC durchgeführt wurden, dessen Wanddicke 0,97 mm (Oberseite), 0,98 mm (Seitenwände) und 1,42 mm (Unterseite) gegenüber den geforderten 1,5 mm betrug. Dieser IBC war in der Lage, alle Bauartprüfungen des Kapitels 6.5 zu bestehen. Als weiteres Argument wurde angeführt, dass me-

tallene IBC in Zeitabständen von 2,5 Jahren geprüft werden müssen, so dass Korrosionsschäden festgestellt werden könnten.

Dieser Antrag wurde im UN-Expertenunterausschuss kontrovers diskutiert. Die Vertreterin Australiens wies darauf hin, dass es in ihrem Land wegen der Straßenverhältnisse und der extremen Hitze mehrere Zwischenfälle mit metallenen IBC gegeben habe. Obwohl die IBC alle erforderlichen Prüfungen bestanden und den geltenden Bauvorschriften entsprochen hätten, sei es zu Undichtheiten gekommen. Andere Delegierte forderten, dass zunächst Durchstoßprüfungen und Korrosionsbeständigkeitsprüfungen an metallenen IBC mit reduzierter Wanddicke durchgeführt werden sollten.

Die Mehrheit der Delegationen unterstützte jedoch den Antrag, da er mit dem technologischen Fortschritt der Industrie vereinbar sei und das Sicherheitsniveau nicht beeinträchtige. Der UN-Expertenunterausschuss nahm den Antrag der Industrie an, eine Mindestwanddicke nur noch für metallene IBC mit einem Fassungsraum von mehr als 1500 Litern vorzusehen.

Kennzeichnung von Innenbehältern von Kombinations-IBC

In Absatz 6.5.2.2.4 wird gefordert, dass die auf dem Innenbehälter vorgeschriebenen Kennzeichen, wie zugelassene Verpackungsgruppen, Datum der Herstellung, Name des Herstellers, an einer Stelle angebracht sein müssen, die gut sichtbar ist, wenn der Innenbehälter in die äußere Umhüllung eingesetzt wird.

Bereits bei der letzten Sitzung wurde die Frage erörtert, ob die Kennzeichen nur während des Zusammenbaus oder auch nach dem Einsetzen des Innenbehälters in die äußere Umhüllung sichtbar sein müssen. Der Expertenunterausschuss bestätigte, dass die Kennzeichen auch nach dem Einsetzen des Innenbehälters in die äußere Umhüllung gut sichtbar sein

müssen. Sollte dies aus Gründen der Konstruktion der äußeren Umhüllung nicht möglich sein, muss ein Duplikat der Kennzeichen auf der äußeren Umhüllung angebracht werden.

Größe des Kennzeichens für Lithiumbatterien

Die UN-Modellvorschriften und das RID/ADR/ADN sehen für das Kennzeichen für Lithiumbatterien eine Mindestgröße von 120 mm × 110 mm vor. Wenn es die Größe des Versandstücks erfordert, dürfen die Abmessungen auf 105 mm × 74 mm reduziert werden. Nach Aussage der Industrie ist es schwierig, diese Vorschrift einzuhalten, weil Lithiumbatterien wegen ihrer Größe in kleinen Verpackungen befördert werden und abhängig vom Verkehrsträger noch weitere Kennzeichen auf diesem Versandstück angebracht werden müssen (Gefahrzettel der Klasse 9, das Kennzeichen „Cargo Aircraft Only“, Angabe der UN-Nummer und der offiziellen Benennung für die Beförderung). Dies würde dazu führen, dass für den Versand größere Verpackungen als unbedingt erforderlich verwendet werden müssten, was zu unnötigem Abfall führen würde.

Der UN-Expertenunterausschuss nahm den Antrag der Industrie an, die Abmessungen des Kennzeichens an die Abmessungen des Kennzeichens für umweltgefährdende Stoffe und für begrenzte Mengen anzupassen und auf 100 mm × 100 mm zu reduzieren. Der weitergehende Vorschlag, eine Verkleinerung des Kennzeichens auf bis zu 50 mm × 50 mm zu ermöglichen, falls dies die Größe des Versandstücks erfordert, fand jedoch keine Mehrheit, da die Warnwirkung verloren gehen könnte. Eine Verkleinerung des Kennzeichens auf kleinen Verpackungen wird auf 100 mm × 70 mm begrenzt.

Ortsbewegliche Tanks

Korrosionszuschlag bei der Wanddicke von ortsbeweglichen Tanks

Bei der Tagung des UN-Expertenunterausschusses im Juni 2018 wurde über den Korrosionszuschlag diskutiert, der für ortsbewegliche Tanks zur Beförderung bestimmter Stoffe vorgeschrieben ist. Der UN-Expertenunterausschuss legte dabei fest, dass der Korrosionszuschlag sicherstellen muss, dass die geforderte Mindestwanddicke zu keinem Zeitpunkt unterschritten wird. Diese Auslegung wurde durch eine Veränderung des Wortlauts der Sondervorschrift für ortsbewegliche Tanks TP 19 deutlich gemacht (siehe Zeitschrift 4/2018, S. 21 und 22).

Der UN-Expertenunterausschuss nahm bei dieser Tagung noch eine weitere Verbesserung des Wortlauts der Sondervorschrift TP 19 vor, um hinsichtlich der Mindestwanddicke auf die Berechnungsvorschriften des Unterabschnitts 6.7.3.4 zu verweisen.

Darüber hinaus stimmte er einer Textergänzung in Absatz 6.7.3.4.1 zu, mit der klargestellt wird, dass neben den in Unterabschnitt 6.7.3.4 dargestellten Berechnungsvorschriften auch die Vorschriften bestimmter Sondervorschriften zu beachten sind.

Ortsbewegliche Tanks mit abgelaufener Prüffrist

Der Vertreter des Vereinigten Königreichs wies den UN-Expertenunterausschuss auf zwei Punkte hin, die seiner Ansicht nach in Kapitel 6.7 nicht abgedeckt sind. Der erste Punkt betrifft die Bedingungen für die Weiterverwendung von ortsbeweglichen Tanks für die Beförderung gefährlicher Güter, wenn die vorgeschriebenen Prüffristen abgelaufen sind. Der zweite Punkt betrifft die Bedingungen, die für ortsbewegliche Tanks gelten sollten, die zunächst für nicht gefährliche Güter verwendet wurden und später für die Beförderung gefährlicher Güter eingesetzt werden sollen. Nach Auskunft des Vertreters des Vereinigten Königreichs werden einige ortsbewegliche

Tanks erstmalig für die Beförderung gefährlicher Güter geprüft und zugelassen, anschließend aber dann für die Beförderung ungefährlicher Stoffe eingesetzt.

Der UN-Expertenunterausschuss entschied, dass für solche ortsbeweglichen Tanks eine vollständige 5-Jahres-Prüfung durchgeführt werden muss, die eine innere und äußere Untersuchung sowie eine Wasserdruckprüfung umfasst.

Nächste Tagung

Die 55. Tagung wird vom 1. bis 5. Juli 2019 in Genf stattfinden und mit den Arbeiten an der 22. überarbeiteten Ausgabe der UN-Modellvorschriften beginnen.

Jochen Conrad

GEMEINSAME RID/ADR/ADN-TAGUNG (BERN, 18. BIS 22. MÄRZ 2019)

Vom 18. bis 22. März 2019 fand in Bern die dritte Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung des Bienniums 2018/2019 statt. 21 Staaten, die Europäische Union und das Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD) sowie 11 Nichtregierungsorganisationen waren an dieser Tagung vertreten. Die Gemeinsame Tagung hatte wie gewöhnlich sehr viele tankspezifische Themen und Interpretationsfragen zu behandeln. Die Arbeiten einer informellen Arbeitsgruppe für die Prüfung und Zertifizierung von Tanks, die im März 2015 eingerichtet wurde, können vermutlich bei der nächsten Gemeinsamen Tagung abgeschlossen werden.

Tanks

Informelle Arbeitsgruppe für die Prüfung und Zertifizierung von Tanks

Die informelle Arbeitsgruppe für die Prüfung und Zertifizierung von Tanks wurde bereits im März 2015 von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zur Festlegung eines gemeinsamen Ansatzes der gegenseitigen Anerkennung von administrativen Kontrollen und Verfahren für Konformitätsbewertungen, Bauartzulassungen und Prüfungen von Tanks eingerichtet. Hauptgrund für die Einrichtung der Arbeitsgruppe waren Mängel bei der Zertifizierung und dem Bau von Tankfahrzeugen, die in das Vereinigte Königreich importiert wurden. Insbesondere die damals festgestellten Mängel bei den Schweißnähten waren so schwerwiegend, dass die Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen werden mussten. Hauptziele dieser Arbeiten sind:

- Die Prüfstellen sollen auf der Grundlage der Norm EN ISO/IEC 17020 zugelassen werden, um eine Anerkennung durch andere RID-Vertragsstaaten/ADR-Vertragsparteien zu ermöglichen;
- Die Prüfstellen sollen für die Überprüfung der Konformität des vollständigen Tanks verantwortlich sein, und zwar unabhängig davon, wo die verschiedenen Bauteile hergestellt werden. Diese Prüfstelle muss ihren Sitz entweder im Herstellungsland oder im Land der ersten Registrierung des ersten nach dieser Bauart

hergestellten Tanks haben.

- Einführung von Inbetriebnahmeprüfungen, die auf Verlangen der zuständigen Behörde durchzuführen sind, um sicherzustellen, dass die Vorschriften des RID/ADR erfüllt werden.

Unter Mithilfe der Vertreterin Frankreichs und des Sekretariats der OTIF konnten vor der Gemeinsamen Tagung die von der informellen Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Änderungen zu den Abschnitten 1.8.6 und 1.8.7 und zu Kapitel 6.8 in allen drei Arbeitssprachen veröffentlicht werden, um eine detaillierte Diskussion in der Tank-Arbeitsgruppe zu ermöglichen. Nach Ansicht der Teilnehmer ist nur noch eine Tagung der informellen Arbeitsgruppe notwendig, um die Arbeiten rechtzeitig vor der Gemeinsamen Tagung im Herbst 2019 abschließen zu können.

Zulassung ortsbeweglicher Tanks als Tankcontainer

Weltweit und intermodal einsetzbare Tankcontainer, die im RID/ADR als ortsbewegliche Tanks bezeichnet werden, haben zuweilen neben der Zulassung als ortsbeweglicher Tank auch eine Zulassung als RID/ADR-Tankcontainer. Diese doppelte Zulassung kann zu Unsicherheiten bei der Verwendung führen, da die Spezifikationen der Anweisungen für ortsbewegliche Tanks nicht immer deckungsgleich mit den Spezifikationen der Tankcodierungen von RID/ADR-Tankcontainern sind. Beispielsweise kann bei Tankcontainern eine

Bodenentleerung zugelassen sein, während bei ortsbeweglichen Tanks eine Obenentleerung vorgeschrieben ist. Auch ist bei Tankcontainern in der Regel ein höherer Füllungsgrad als bei ortsbeweglichen Tanks zugelassen. Zudem gibt es Eintragungen im RID/ADR, bei denen eine Beförderung in ortsbeweglichen Tanks ausgeschlossen, in RID/ADR-Tankcontainern aber zugelassen ist.

Um Unsicherheiten bei der Verwendung von Tanks mit doppelter Zulassung auszuräumen, schlug der Vertreter der Niederlande vor, ausschließlich für die Verwendung im Landverkehr geltende Tankanweisungen für ortsbewegliche Tanks auszuarbeiten und in die Tabelle A des Kapitels 3.2 aufzunehmen. Da dieses Projekt einige Arbeit erfordert, wollte der Vertreter der Niederlande zunächst eine grundsätzliche Einigung für dieses Vorgehen in der Tank-Arbeitsgruppe erzielen.

Mehrere Experten waren der Ansicht, dass durch diesen Ansatz keine Notwendigkeit von Doppelzulassungen mehr bestehen würde. Die meisten Delegationen äußerten jedoch den Standpunkt, dass von Seiten der Prüfstellen grundsätzlich keine Doppelzulassungen mehr erteilt werden sollten. Der Vertreter der Niederlande teilte mit, dass er zusammen mit dem Vertreter Belgiens an einer Lösung des Problems arbeiten werde.

Heizeinrichtungen an FVK-Tanks

In den Vorschriften für die Auslegung und den Bau von Tanks aus faserverstärkten Kunststoffen (FVK-Tanks) ist die Bestimmung enthalten, dass „Heizeinrichtungen in FVK-Tanks nicht zugelassen sind“. Gemäß der englischen und französischen Fassung dieser Bestimmung „dürfen Heizeinrichtungen in FVK-Tanks nicht verwendet werden“.

Auf die von Deutschland eingereichte Interpretationsfrage, ob die Ausrüstung zwar zugelassen, der Betrieb aber ausgeschlossen ist, vertrat die Mehrheit die Auffassung, dass diese Tanks nicht mit Heizelementen ausgerüstet werden dürfen, da diese Anforderung im Kapitel über die Auslegung und den Bau dieser Tanks erscheint.

Die Gemeinsame Tagung forderte die Delegationen auf zu prüfen, ob der Wortlaut der Bestimmung klargestellt werden muss.

Sonstige Anträge

Benennung und Beschreibung der UN-Nummer 1010 (Butadiene, stabilisiert)

Die Vertreterin Spaniens machte auf einen in allen Sprachfassungen existierenden Unterschied zwischen der Benennung und Beschreibung der UN-Nummer 1010 in den UN-Modellvorschriften und im RID/ADR aufmerksam.

Während in den UN-Modellvorschriften in der Beschreibung ein Mindestanteil von Butadienen im Gemisch von 40 % gefordert wird, wird im RID/ADR/ADN vorgeschrieben, dass das Gemisch bei 70 °C einen Dampfdruck von nicht mehr als 1,1 MPa (11 bar) haben muss und die Dichte des Gemisches bei 50 °C den Wert von 0,525 kg/l nicht unterschreiten darf. Da die beiden Beschreibungen nicht äquivalent sind, können unter der UN-Nummer 1010 unterschiedliche Gemische befördert werden, je nachdem ob man der Beschreibung der UN-Modellvor-

schriften oder derjenigen des RID/ADR folgt.

In den Diskussionen war die Frage aufgetaucht, welchen UN-Nummern Gemische mit weniger als 40 % Butadienen zuzuordnen wären. Es wurde festgestellt, dass die dafür verwendbaren Eintragungen UN 1965 KOHLENWASSERSTOFFGAS, GEMISCH, VERFLÜSSIGT, N.A.G. und UN 3161 VERFLÜSSIGTES GAS, ENTZÜNDBAR, N.A.G. in der Tabelle A nahezu die gleichen Beförderungsbedingungen aufweisen. Allerdings ist diesen beiden Eintragungen nicht die Sondervorschrift 386 zugeordnet, welche Hinweise zur Stabilisierung enthält. Hingegen ist in jedem Fall der Absatz 2.2.2.1 RID/ADR zu berücksichtigen, der notwendige Vorsichtsmaßnahmen im Falle chemisch instabiler Gase festlegt.

Die Gemeinsame Tagung nahm die Anpassung der Beschreibung der UN-Nummer 1010 an die Beschreibung in den UN-Modellvorschriften an.

Online-Auffrischungsschulung für Führer von Fahrzeugen, mit denen gefährliche Güter befördert werden

Das Kapitel 8.2 ADR regelt die Schulung von Führern von Fahrzeugen, mit denen gefährliche Güter befördert werden. Neben einem Basiskurs können Aufbaukurse für die Beförderung in Tanks, für die Beförderung von explosiven Stoffen der Klasse 1 und von radioaktiven Stoffen der Klasse 7 erforderlich sein.

Über die erfolgreiche Schulung muss eine Schulungsbescheinigung ausgestellt werden, die eine Gültigkeit von 5 Jahren hat. Vor Ablauf der Geltungsdauer der Schulungsbescheinigung muss der Fahrzeugführer an einer Auffrischungsschulung teilnehmen, um seine Kenntnisse auf den aktuellen Stand zu bringen. Die Dauer der Auffrischungsschulung, einschließlich der praktischen Einzelübungen, beträgt zwei Tage zu je acht Unterrichtseinheiten, wobei eine Unterrichtseinheit 45 Minuten dauert.

Die Internationale Straßentransport-Union (IRU) hatte zunächst der WP.15 und anschließend der Gemeinsamen Tagung Anträge unterbreitet, um zumindest den theoretischen Teil der Auffrischungsschulungen unter Nutzung neuer Schulungsmethoden, wie Online- oder Videokonferenzkurse, durchführen zu können. In einigen ADR-Vertragsparteien sei dies bereits möglich.

Der nun der Gemeinsamen Tagung vorgelegte Antrag sieht die Möglichkeit vor, einen Tag der theoretischen Auffrischungsschulung als Online-Schulung durchzuführen, wobei die Schulungsbestandteile, die online vermittelt werden dürfen, eingegrenzt sind.

Die meisten Delegationen sprachen sich nicht grundsätzlich gegen Online-Schulungen aus, hielten jedoch den von der IRU vorgeschlagenen Text für zu offen. Obwohl im Dokument die Schwierigkeiten bei Online-Schulungen dargestellt worden seien, seien keine Maßnahmen aufgezeigt worden, wie diese überwunden werden könnten. Bestimmungen zu Online-Schulungen im ADR sollten den zuständigen Behörden eine klare Orientierungshilfe bieten, um eine gemeinsame Herangehensweise der Vertragsparteien zu gewährleisten.

Der Vertreter der IRU wurde gebeten, seinen Antrag zu überarbeiten und dabei insbesondere

- a) zu prüfen, ob ähnliche Bestimmungen wie für die Online-Schulung von ADR-Fahrzeugführern auch für die Online-Schulung von ADN-Sachkundigen (siehe Kapitel 8.2 ADN) entwickelt werden könnten,
- b) Bestimmungen aufzunehmen, die sicherstellen, dass Online-Schulungen nur in einer einzigen Sitzung und während der Arbeitszeit (d. h. außerhalb der Ruhezeiten) durchgeführt werden können,
- c) eine Kombination aus Unterricht mit physischer Anwesenheit und Online-Unterricht zu ermöglichen,

- d) Einzelheiten über die Art der von der zuständigen Behörde auszustellenden Bescheinigung oder Genehmigung zu liefern,
- e) die vorgeschlagene Begriffsbestimmung zu Online-Schulung und E-Learning zu vereinfachen und den Umfang und die Art des Online-Lernens klarzustellen,
- f) die Aufnahme von bestimmten Voraussetzungen, wie sie der Vertreter der IRU selbst beschrieben hatte (z. B. Prüfung der Schulungsinhalte der Online-Schulung vor Absolvierung des praktischen Teils der Schulung) in die Vorschriften des Kapitels 8.2 in Betracht zu ziehen.

Sondervorschrift CW 36/CV 36

Den meisten Gasen der Klasse 2 ist die Sondervorschrift CW 36/CV 36 zugeordnet, die festlegt, dass Versandstücke mit diesen Gasen vorzugsweise in offene oder belüftete Wagen/Fahrzeuge oder in offene oder belüftete Container zu verladen sind. Wenn dies nicht möglich ist und die Versandstücke in anderen gedeckten Wagen/Fahrzeugen oder anderen geschlossenen Containern befördert werden, muss an den Ladetüren ein Warnzeichen angebracht werden, das auf die fehlende Belüftung hinweist. Der Vertreter der Schweiz wies darauf hin, dass eine Beförderung auch in gedeckten Straßenfahrzeugen erfolgen könnte, deren Ladeabteil nicht vom Fahrerhaus getrennt ist. Reisezugwagen können auch ein Ladeabteil haben, in dem Gase als Expressgut befördert werden. In diesem Fall sei es notwendig, nicht nur beim Öffnen der Türen, sondern auch während der Beförderung von Gasen, denen die zusätzliche Vorschrift CW 36/CV 36 zugeordnet ist, eine Belüftung sicherzustellen.

Die Gemeinsame Tagung nahm eine Ergänzung der Sondervorschrift CW 36/CV 36 an, wonach während der Beförderung zugängliche Abteile von den Ladeabteilen getrennt werden müssen, wenn letztere nicht belüftet

sind. Grundlage für diese Änderung bildeten die im RID/ADR bereits enthaltenen Vorschriften zur Gewährleistung der Sicherheit des Fahrers bei der Beförderung von Stoffen, die ein Erstickungsrisiko darstellen können.

Beförderung von Gasen in Übereinstimmung mit der Sondervorschrift 653

Die Sondervorschrift 653 erlaubt die Beförderung von vier erstickend wirkenden Gasen (UN 1006 Argon, verdichtet; UN 1013 Kohlendioxid, UN 1046 Helium, verdichtet; UN 1066 Stickstoff, verdichtet) in Flaschen unter erleichterten Bedingungen. Zu den Mindestanforderungen zur Gewährleistung der Sicherheit während der Beförderung gehören Anforderungen an den Bau, die Prüfung und die Verpackung der Gasflaschen.

Die Vertreterin der Schweiz vertrat die Ansicht, dass für die Inanspruchnahme der erleichterten Beförderungsbedingungen auch die Vorschriften für die Befüllung der Gasflaschen, einschließlich in Bezug auf die Qualifikation und die Ausbildung des Befüllpersonals, erfüllt werden müssten, um die Sicherheit während der Beförderung zu gewährleisten.

Sie begründete ihren Antrag damit, dass bei nicht qualifiziertem Personal eine höhere Wahrscheinlichkeit gegeben sei, Gasflaschen mit CO₂ (verflüssigtes Gas) zu überfüllen. Ein aktueller Zwischenfall in der Schweiz habe gezeigt, dass auch eine Gasflasche, die den Bau- und Prüfvorschriften entspricht, während der Beförderung undicht werden könne. Der Druck des CO₂ könne bei geringem Temperaturanstieg, z. B. durch die Erwärmung eines Fahrzeugs, schnell ansteigen. Bei diesem Zwischenfall habe der Überdruck, der sich während der Beförderung in einem Personenkraftwagen in einer überfüllten 2-Liter-Gasflasche bildete, zum Bersten des Sicherheitsventils, zur schnellen Ausbreitung von gasförmigem CO₂ im Fahrzeug und zur Bewusstlosigkeit der vier Insassen geführt.

Die Gemeinsame Tagung stimmte der Aufnahme der zusätzlichen Bedingung in der Sondervorschrift 653 zu, dass die Vorschriften für die Befüllung der Flaschen eingehalten werden müssen.

Beförderungskategorie für UN 3316 CHEMIE-TESTSATZ oder ERSTE-HILFE-AUSRÜSTUNG

Für die Eintragung UN 3316 CHEMIE-TESTSATZ oder ERSTE-HILFE-AUSRÜSTUNG wird die Beförderungskategorie in Abhängigkeit von der Verpackungsgruppe bestimmt (siehe Sondervorschrift 671). Nach der Sondervorschrift 251 entspricht die im Beförderungspapier anzugebende Verpackungsgruppe der strengsten Verpackungsgruppe, die einem der im Testsatz oder der Ausrüstung enthaltenen Stoffe zugeordnet ist. Die Sondervorschrift 251 sagt auch aus, dass im Beförderungspapier keine Verpackungsgruppe angegeben werden muss, wenn der Testsatz oder die Ausrüstung nur gefährliche Güter enthält, denen keine Verpackungsgruppe zugeordnet ist. Die Sondervorschrift 671 trifft momentan keine Aussage, unter welche Beförderungskategorie Testsätze oder Ausrüstungen fallen, die Stoffe enthalten, denen keine Verpackungsgruppe zugeordnet ist.

Da das wahrscheinlichste gefährliche Gut ohne zugeordnete Verpackungsgruppe in einem Testsatz oder einer Ausrüstung ein Aerosol oder ein anderer Gegenstand ist und die Verpackungsanweisungen für Gegenstände auf der Grundlage der Verpackungsgruppe II festgelegt werden, nahm die Gemeinsame Tagung eine Ergänzung für die Sondervorschrift 671 an, dass in diesem Fall im Beförderungspapier die Beförderungskategorie 2 anzugeben ist.

Container-/Fahrzeugpackzertifikat

Gemäß Abschnitt 5.4.2 RID/ADR/ADN muss dem Beförderungspapier ein Container-/Fahrzeugpackzertifikat beigefügt werden, wenn einer Beförderung gefährlicher Güter in einem

Container oder Fahrzeug eine Seebeförderung folgt. Mit diesem Zertifikat bescheinigt der Verloader, dass der Vorgang des Verladens der gefährlichen Güter in Übereinstimmung mit dem IMDG-Code durchgeführt wurde. Da dieses Dokument für den Landtransport keine sicherheitstechnische Bedeutung hat, wurde von den Niederlanden die Frage aufgeworfen, ob es wirklich erforderlich ist, dieses Zertifikat dem Beförderungspapier beizufügen, oder ob es nicht auch möglich sein sollte, das Zertifikat direkt an den Seefrachtführer weiterzuleiten.

Die Gemeinsame Tagung stimmte dem Vorschlag der Niederlande grundsätzlich zu, die Verpflichtung, das Container-/Fahrzeugpackzertifikat während der Landbeförderungsstrecke einer Containerbeförderung zusammen mit dem Beförderungspapier vorzulegen, zu streichen. Der Vertreter der Niederlande kündigte an, einen diesbezüglichen offiziellen Antrag vorzulegen.

UN 3536 Lithiumbatterien in Güterbeförderungseinheiten

Unter die UN-Nummer 3536, die 2019 neu in die Vorschriften aufgenommen wurde, fallen Güterbeförderungsein-

heiten, die zur Speicherung elektrischer Energie, die beispielsweise in Windparks gewonnen wird, eingesetzt werden. Diese Güterbeförderungseinheiten enthalten große Mengen Lithiumbatterien, die elektrisch miteinander verbunden, mit Batteriemanagementsystemen ausgerüstet und in Gestellen befestigt sind. Die geschlossene Ladeinheit selbst bildet das Gehäuse für diese großen Lithiumbatterien. Neben den Lithiumbatterien können in diesen Güterbeförderungseinheiten auch Feuerlöschanlagen und Kühlsysteme installiert sein, die auf Grund der Tatsache, dass sie Gase enthalten, selbst als Gefahrgut gelten.

Für diese neue UN-Nummer sind nur wenige Vorschriften des RID/ADR/ADN anwendbar. Die wichtigste dabei ist, dass die Güterbeförderungseinheiten mit Großzetteln nach Muster 9 und mit orangefarbenen Kennzeichen versehen sein müssen.

Nachdem an das Sekretariat der OTIF verschiedene Anfragen hinsichtlich der Interpretation der Sondervorschrift 389 auch in Zusammenhang mit dem ADR gestellt worden waren, legte das Sekretariat der OTIF einen Antrag vor, wie die Sondervorschrift 389, in der die Anbringung von Groß-

zetteln (Placards) und die orangefarbene Kennzeichnung für Zwecke des RID/ADR geregelt wird, eindeutiger formuliert werden könnte.

Die Gemeinsame Tagung bat das Sekretariat, die Problematik dem UN-Expertenunterausschuss zur Kenntnis zu bringen und insbesondere die Frage aufzuwerfen, ob der Ausdruck „Güterbeförderungseinheit“ für diese Elektrospeicher angemessen ist.

Nächste Tagung

Die nächste Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung wird vom 17. bis 27. September 2019 in Genf stattfinden. Hauptaufgabe dieser Tagung wird die Harmonisierung des RID/ADR/ADN mit der 21. Ausgabe der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter sein. Diese Arbeit wurde von einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe vorbereitet, die vom 24. bis 26. April 2019 ebenfalls in Genf getagt hat.

Jochen Conrad

VERANSTALTUNGSKALENDER 2019

DATUM	TAGUNGEN	ORG.	ORT
19.-20. Juni	Informelle Arbeitsgruppe zur Verbesserung des Unfallberichts	Frankreich und Niederlande	Den Haag - Niederlande
25.-26. Juni	131. Tagung des Verwaltungsausschusses		Bern - Schweiz
19.-23. August	RID/ADR-Redaktions- und Übersetzungskonferenz		Locarno - Schweiz
9.-11. September	Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE), 2. Tagung		Bern - Schweiz
11.-12. September	Arbeitsgruppe WG TECH, 38. Tagung		Bern - Schweiz
17.-27. September	Gemeinsame RID/ADR/ADN-Tagung		Genf - Schweiz

VERANSTALTUNGEN MIT BETEILIGUNG DER OTIF 2019

DATUM	TAGUNGEN	ORG.	ORT
20. Juni	14. Tagung der Expertengruppe zur Umsetzung des technischen Pfeilers des 4. Eisenbahnpakets	Europäische Kommission – GD MOVE C	Brüssel - Belgien
20.-21. Juni	14. Tagung der Leiter der Eisenbahnbehörden der ECO / 8. Tagung des Eisenbahnausschusses der TTCC	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit	Duschanbe - Tadschikistan
25.-26. Juni	Arbeitsgruppe CIM	CIT	Bern - Schweiz
27. Juni	IPA Project "Task Force for the cleaning up of national rules"	ERA	Istanbul - Türkei
1.-5. Juli	UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (55. Tagung)	UNECE	Genf - Schweiz
9.-11. Juli	Expertengruppe „Einheitliches Eisenbahnrecht“ (GEURL)	UNECE	Genf - Schweiz
11. Juli	Präsentation- European Training Centre for Railways (ETCR)	ETCR, Europakolleg Eisenbahngentur der EU	Brügge - Belgien
20.-23. August	Expertengruppe zur Anlage 2 zum SMGS „Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter“	OSShD	Warschau - Polen
11.-12. September	International Liaison Group of Government Railway Inspectorates ILIGGRI		Bern - Schweiz

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wenn Sie sich für die vierteljährlich erscheinende Veröffentlichung der OTIF, die Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr, anmelden möchten, senden Sie uns bitte eine E-Mail an folgende Adresse: media@otif.org

Es ist ebenfalls möglich, die Zeitschrift auf der Website der OTIF (www.otif.org) unter „Medien“ einzusehen. Wir bedanken uns für Ihre Treue und wünschen viel Spaß beim Lesen!

Die Redaktion

Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Bern

Tel. : + 41 (0)31 359 10 10 | Fax : + 41 (0)31 359 10 11 | info@otif.org | www.otif.org