

**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/2010/2**

5. März 2010

Original: Deutsch

**RID: 48. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter**  
(Bern, 19. und 20. Mai 2010)

**Thema: Unterabschnitt 1.4.3.6 b)**

**Antrag des Sekretariats**

---

## **Einleitung**

1. In die RID-Ausgabe 2007 wurde der neue Unterabschnitt 1.4.3.6 mit den Pflichten des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur aufgenommen. Gemäß Unterabschnitt 1.4.3.6 b) muss der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur unter anderem sicherstellen, dass er während der Beförderung uneingeschränkter Zugriff zu mindestens folgenden Informationen hat:
  - Zusammensetzung des Zuges,
  - UN-Nummern der beförderten gefährlichen Güter,
  - Einreihung der Wagen im Zug,
  - Masse der Ladung.
2. Diese Entscheidung wurde bei der 42. Tagung des RID-Fachausschusses (Madrid, 21. bis 25. November 2005) auf der Grundlage des Antrags OCTI/RID/CE/42/6a) der Schweiz getroffen (siehe Bericht A 81-03/501.2006 Absätze 80 bis 84).
3. In der informellen Arbeitsgruppe "Telematik" der Gemeinsamen Tagung sind bei der Zusammenstellung von Informationen, die durch telematische Anwendungen zur Verfügung gestellt werden können, folgende Fragen aufgetaucht:
  - a) Worin besteht der Unterschied zwischen den Informationen "Zusammensetzung des Zuges" und "Einreihung der Wagen im Zug"? Nach Ansicht der Arbeitsgruppe ergibt sich aus der Zusammensetzung des Zuges bereits die Information, an welcher Stelle im Zugverband Wagen mit gefährlichen Gütern eingereiht sind.

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.

- b) Bezieht sich die Angabe "Masse der Ladung" auf die Masse jedes gefährlichen Gutes mit unterschiedlicher UN-Nummer, unterschiedlicher offizieller Benennung für die Beförderung oder unterschiedlicher Verpackungsgruppe (siehe Absatz 5.4.1.1.1 f)) oder bezieht sich diese Angabe bei der Zusammenladung gefährlicher Güter mit nicht gefährlichen Gütern auf die Gesamtmasse der Wagenladung?

### Antrag 1

4. Um unterschiedliche Auslegungen zu vermeiden, schlägt das Sekretariat vor, die einzelnen Informationsbestandteile durch Erläuterungen zu ergänzen. Die Spiegelstriche in Unterabschnitt 1.4.3.6 b) sollen folgenden Wortlaut erhalten (die Ergänzungen sind unterstrichen dargestellt). Dabei wurde der letzte Spiegelstrich in eckige Klammern gesetzt, weil bei der Diskussion des Vorläuferdokuments INF.6 bei der 47. Tagung des RID-Fachausschusses die Ansicht vertreten wurde, dass die Angabe der Masse der Gesamtladung für die Einsatzkräfte keinen Nutzen darstellt, da diese auch die Masse der nicht gefährlichen Güter sowie die Masse der Verpackungen und Container umfasst. Sollte diese Information nur zur Berechnung des Bremsgewichts des Zuges benötigt werden, könnte dieser Spiegelstrich entfallen (siehe Bericht OTIF/RID/CE/2009-A Absätze 78 bis 80).

- "– Zusammensetzung des Zuges durch Angabe der Bauart und der Nummern der einzelnen Wagen,
- UN-Nummern der in den einzelnen Wagen beförderten gefährlichen Güter,
  - Position der einzelnen Wagen im Zug (Wagenreihung)],
  - Gesamtmasse der in jedem einzelnen Wagen enthaltenen Güter einschließlich der Masse der Verpackungen und der Container]."

### Antrag 2

5. Bei der 47. Tagung des RID-Fachausschusses wurde auch das informelle Dokument INF.8 Belgiens erörtert, in dem festgestellt wurde, dass gemäß Abschnitt 3.4.1 der RID-Ausgabe 2011 für die Beförderung in begrenzten Mengen auch das Kapitel 1.4 und damit auch der Absatz 1.4.2.2.5 und der Unterabschnitt 1.4.3.6 Anwendung finden. Da der Beförderer im Fall der in begrenzten Mengen beförderten gefährlichen Güter die in Unterabschnitt 1.4.3.6 b) vorgeschriebenen Informationen nicht vollständig zur Verfügung stellen kann, da er nicht über die UN-Nummern verfügt, stellt sich die Frage, ob der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur nicht wenigstens über das Vorhandensein von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern informiert sein muss.
6. Das Sekretariat wurde gebeten, die von Belgien zum zweiten Spiegelstrich des Unterabschnitts 1.4.3.6 b) vorgeschlagene Ergänzung ebenfalls in das vorliegende Dokument aufzunehmen oder alternativ in Abschnitt 3.4.1 die Anwendung des Unterabschnitts 1.4.3.6 b) auszuschließen (siehe Bericht OTIF/RID/CE/2009-A Absätze 84 und 85).

### Option 1

(die Information über das Vorhandensein von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern ist für den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur von Nutzen)

7. Der zweite Spiegelstrich gemäß Absatz 4 erhält folgenden Wortlaut (neuer Text durch **Fett-druck** hervorgehoben):

"– UN-Nummern der in den einzelnen Wagen beförderten gefährlichen Güter **oder bei der Beförderung von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern gemäß Kapitel 3.4 die Angabe, dass in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter vorhanden sind,**".

#### Option 2

(die Information über das Vorhandensein von in begrenzten Mengen verpackten gefährlichen Gütern ist für den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur **nicht** von Nutzen)

8. Der Abschnitt 3.4.1 a) erhält folgenden Wortlaut (neuer Text durch **Fettdruck** hervorgehoben):

"a) Teil 1 Kapitel 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 **mit Ausnahme des Absatzes 1.4.2.2.5 und des Unterabschnitts 1.4.3.6 b)**, 1.5, 1.6, 1.8 und 1.9,".

---