

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

**INF. 6**

5. November 2012

Original: Deutsch

**RID: 1. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses**  
(Riga, 12. bis 15. November 2012)

**Thema: Beförderung von Steinkohle in loser Schüttung als Gefahrgut im Schienengüterverkehr**

#### **Information des internationalen Eisenbahn-Verbands (UIC)**

#### **Hintergrund**

1. Ende des Jahres 2011 ist es in der Binnenschifffahrt auf dem Rhein in Deutschland zu einigen wenigen Zwischenfällen gekommen, in denen sich Kohle (Steinkohle), die in loser Schüttung mit offenen Binnenschiffen befördert wurde, selbst entzündet hat. Die Untersuchung von Proben aus einem der betroffenen Schiffe durch die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) ergab, dass bei einigen der Proben unter Anwendung des Prüfverfahrens N.4 gemäß "Handbuch über Prüfungen und Kriterien" der Vereinten Nationen die Klassifizierungskriterien der Klasse 4.2 Verpackungsgruppe III erfüllt waren.
2. Eine durch das deutsche Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung veranlasste und durch die Akteure der Steinkohleindustrie mit der BAM koordinierte, umfangreichere Untersuchungsreihe in Anwendung des Prüfverfahrens N.4 führte zu dem Ergebnis, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass (Import-)Steinkohle die Eigenschaften als gefährliches Gut der Klasse 4.2 Verpackungsgruppe III aufweist. Untersucht wurden Steinkohlen aus unterschiedlichen Provenienzen und unterschiedlichen Stationen entlang der Transportkette.
3. Etwa 70 % der untersuchten Proben von (Import-)Steinkohle reagierten positiv auf den N.4-Test. Auf Grundlage weiterer Untersuchungen unter Anwendung des N.4-Tests kann jedoch ausgeschlossen werden, dass Steinkohle die Klassifizierungskriterien der Klasse 4.2 Verpackungsgruppe II erfüllt.

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.

## Situation im Schienengüterverkehr

4. Die Regelungen des RID erlauben den Transport von Steinkohle (als UN 1361) im Schienengüterverkehr in loser Schüttung als Gefahrgut der Klasse 4.2 Verpackungsgruppe III unter den Bedingungen der Sondervorschrift VW 4.
5. Steinkohle wird seit vielen Jahrzehnten im Schienengüterverkehr in loser Schüttung transportiert, ohne dass irgendwelche besonderen Probleme aufgetreten wären. Daher ist bisher kein Fall aufgetreten, in dem ein Verlader Steinkohle für den Transport auf der Schiene als Gefahrgut deklariert hat. Dementsprechend wird Steinkohle heute im Schienengüterverkehr europaweit ausschließlich in offenen Güterwagen transportiert. Darüber hinaus vertritt die Schienengüterverkehrsbranche die Ansicht, dass der Transport von Steinkohle, z.B. in Wagen mit Decken oder mit öffnungsfähigem Dach die Gefahr einer Verpuffung erzeugen könnte.
6. Demgegenüber spielt die Gefahr der Selbstentzündung von Steinkohle während des Transports im Schienengüterverkehr eine extrem geringe Rolle. Anhand von vorliegenden Daten aus Deutschland konnten im Zeitraum seit 1997 lediglich fünf Wagen dokumentiert werden, bei denen es zu einem Schwelbrand infolge der Selbstentzündung von Steinkohle gekommen war. Da sich außerdem drei dieser fünf Wagen in einem einzigen Zug befanden, kann Selbstentzündung von Steinkohle als singuläres Ereignis aufgefasst werden.
7. Bezogen auf die Gesamtzahl der beförderten, mit Steinkohle beladenen Güterwagen in diesem Zeitraum ergibt sich ein Risiko in der Größenordnung von etwa 1:2,5 Millionen. Der Transport von Steinkohle als Gefahrgut gemäß den Vorschriften des RID würde daher das bestehende, extrem geringe Risiko einer Selbstentzündung während des Transports zwar möglicherweise noch weiter verringern, andererseits aber ein wahrscheinlich deutlich größeres, zusätzliches Risiko erzeugen. Ferner verfügen weder die Unternehmen des Schienengüterverkehrs über die erforderlichen Güterwagen mit öffnungsfähigem Dach für den Transport von Steinkohle als Gefahrgut, noch die Verlader über die erforderlichen Planen zur Bedeckung der eingesetzten offenen Güterwagen.

## Weiteres Vorgehen

8. In der August-Sitzung des ADN-Sicherheitsausschusses wurde von der European Barge Union (EBU) ein Vorschlag für besondere Beförderungsbedingungen für die Beförderung von Steinkohle in loser Schüttung als UN 1361 in der Binnenschifffahrt vorgelegt. Aus Gründen fairer Wettbewerbsbedingungen und insbesondere der sehr geringen Zahl der Fälle von Selbstentzündung von Steinkohle während des Transports im Schienengüterverkehr ist eine analoge Einführung von besonderen Beförderungsbedingungen im RID für Steinkohle als UN 1361 vorzusehen.
9. Die Ausgestaltung dieser besonderen Beförderungsbedingungen hat den spezifischen Gegebenheiten der Beladung und des Transports im Schienengüterverkehr Rechnung zu tragen. Darüber hinaus könnten auf Grundlage weiterer Tests unter Anwendung des N.4-Tests bestimmte Kohlesorten oder -provenienzen (z.B. Kokskohle oder deutsche Steinkohle) von den Regelungen des RID ausgenommen werden.
10. Bis zur Umsetzung dieser besonderen Beförderungsbedingungen im RID ist die Beförderung von Steinkohle in loser Schüttung im Schienengüterverkehr als Gefahrgut durch eine multilaterale Sondervereinbarung der betroffenen Staaten rechtlich abzusichern.