

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/GTP/2014/10

4. April 2014

Original: Deutsch

RID: 3. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
(Bern, 20. und 21. Mai 2014)

Thema: Beförderung von UN 1361 Kohle in loser Schüttung;
Kommentar Deutschlands zum Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2014/5 von
EURACOAL

Antrag Deutschlands

Einleitung

1. Deutschland unterstützt grundsätzlich die Änderungsvorschläge von EURACOAL im Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2014/5.
2. Aufgrund eines aktuellen Zwischenfalls in Deutschland und nach Diskussion mit den Sachverständigen und der Kohleindustrie wurde jedoch einvernehmlich vereinbart, dass der von EURACOAL vorgeschlagene Text für eine neue Sondervorschrift 665 noch an verschiedenen Stellen geändert werden muss.

Änderungsvorschläge

3. Die Änderungen gegenüber dem Textvorschlag für eine neue Sondervorschrift 665 im Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2014/5 von EURACOAL sind fett und unterstrichen dargestellt:

"665 Steinkohle, Koks und Anthrazitkohle, die der Klasse 4.2 Verpackungsgruppe III und der UN-Nummer 1361 KOHLE oder RUSS zuzuordnen sind und in loser Schüttung befördert werden, unterliegen nur den folgenden Bestimmungen und dürfen abweichend von den Sondervorschriften für die Beförderung in loser Schüttung VW 4 auch

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.

in offenen Wagen befördert werden, wenn

- a) die Temperatur des gesamten Haufwerks der für die nächsten sieben Tage zur Beförderung vorgesehenen Ladung 60°C nicht überschreitet ~~oder~~ **und** die Temperatur der Ladung während oder unmittelbar nach der Befüllung des ~~Laderaums~~ **Wagens** 60 °C nicht überschreitet oder
- b) diese Kohle per Binnenschiff angeliefert wurde, eine Temperaturmessung bereits durchgeführt wurde und die Lagerzeit nach der Binnenschiffsentladung nicht mehr als 7 Tage beträgt ~~oder~~ **und die Temperatur während oder unmittelbar nach der Befüllung des Wagens 60 °C nicht überschreitet oder**
- c) die Kohle aus der frischen Förderung direkt ~~und ohne Temperaturmessung~~ in den Wagen gefördert wird.

Der Befüller hat **mittels geeigneter Messmethoden** sicherzustellen und zu dokumentieren, dass die maximal zulässige Temperatur der Ladung in folgenden Fällen nicht überschritten wird:

- a) vor der Beladung bezogen auf die Menge (das Haufwerk), die innerhalb der nächsten sieben Tage zur Eisenbahnbeförderung vorgesehen ist,
- b) ~~oder,~~ **und während (soweit technisch möglich)** oder unmittelbar nach dem Befüllen von Wagen.

Dokumente im Zusammenhang mit der Beförderung müssen folgende Angabe enthalten: «Beförderung gemäß Sondervorschrift 665».

Die übrigen Vorschriften des RID gelten nicht."

Anmerkung des Sekretariats: In Zusammenhang mit der Überarbeitung der Vorschriften für die Beförderung in loser Schüttung muss im ersten Satz "VW 4" ersetzt werden durch: "VC 1 VC 2 AP 1".

Hintergrunderläuterungen und Begründung

4. Am 31.01.2014 wurde vor Heidelberg bei einem Kohleganzzug, eine Rauchentwicklung an einem oben offenen Schüttgutwagen festgestellt (Schwelbrand). Als Ursache wird von Seiten der Bundespolizei "Selbstentzündung" oder "bei der Beladung unentdeckt aufgenommene Brandnester" vermutet.
5. Laut Einsatzbericht der Feuerwehr Heidelberg befand sich der Schwelbrand im Innern zweier räumlich getrennter Wagen. Während an der Oberfläche der beladenen Wagen mittels Wärmebildkamera nur eine geringe Temperaturerhöhung festgestellt wurde, ist an den Außenwänden eine starke Temperaturerhöhung zu verzeichnen gewesen. Bei dem Wagen mit der leichten Rauchentwicklung wurde mittels Wärmebildkamera an einer der Außenwände, etwas oberhalb der Entladeklappe eine Temperatur zwischen 500 °C und 600 °C gemessen. An dem zweiten Wagen wurde eine Temperaturerhöhung von ca. 100-150 °C festgestellt.
6. Bei dem Ladegut handelte es sich um kolumbianische Calentur-Kohle aus einem Seeschiff. Die Calentur-Kohle ist bereits zu einem früheren Zeitpunkt hinsichtlich ihrer Klassifizierung untersucht worden: Aufgrund eines positiven N4-Tests im 100 mm-Korb und eines negativen N4-Tests im 25 mm-Korb wurde sie als Gefahrgut "UN 1361, Klasse 4.2, VG III" eingestuft.

7. Die Kohle wurde vom 28.-30.12.2013 in Rotterdam aus dem Seeschiff direkt auf mehrere Binnenschiffe umgeschlagen. Die Temperatur der Kohle wurde während des Umschlags mit Wärmebildkameras überwacht. Die vorgelegten Protokolle belegen, dass die Kohle die Temperatur von 60 °C nicht überschritten hat.
8. Die Kohle wurde dann mit Binnenschiffen nach Deutschland weiterbefördert. Dort wurden die Binnenschiffe im Zeitraum 29.-30.12.2013 bzw. 02.-03.01.2014 gelöscht.
9. Im Zwischenlager Orsoy wurde die Temperatur der Kohle täglich mit Stechlanzen kontrolliert. Auch hier zeigen die vorgelegten Protokolle, dass die Kohle die Temperatur von 60 °C nicht überschritten hat.
10. Die Beladung des betroffenen Zuges nach Heilbronn erfolgte am 31.01.2014 zwischen 2:00 und 04:00 Uhr. Nach Auskunft des Betreibers des Zwischenlagers wurde nur Kohle verladen, deren Haldentemperatur unter 60 °C lag. Die Fahrzeit für die Strecke Orsoy Rheinhafen – Heilbronn beträgt ca. 6 Stunden. Die Ladung betrug 61,4 bzw. 62,75 t/Wagen. Die Anzahl der Wagen im Zug betrug insgesamt 24 Wagen.
11. In der anschließenden Diskussion mit den Untersuchungsbehörden und der Kohleindustrie wurde festgestellt, dass offenbar ein Glutnest trotz der Überwachung der Kohle im Zwischenlager die Ursache für die Selbstentzündung während des Schienentransports war.
12. Das bedeutet, dass es trotz der Haldenüberwachung auch einer effizienten Temperaturüberwachung während oder sofort nach dem Verladevorgang bedarf, um gegebenenfalls bisher nicht erkannte Glutnester zu erkennen.
13. Eine Aussage über die Anwendung der Sondervorschrift 665 in Dokumenten im Zusammenhang mit der Beförderung erscheint ebenfalls erforderlich, um im Beförderungsverlauf zu wissen, ob die Kohle vom Absender als Nicht-Gefahrgut eingestuft wird oder grundsätzlich unter Anwendung des RID (UN 1361, Klasse 4.2, VG III) befördert wird.
