



OTIF/RID/CE/GPT/2015/13

19. Oktober 2015

Original: Französisch

RID: 4. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
(Zagreb, 23.-27. November 2015)

Thema: Arbeitsgruppe "Entgleisungsdetektion"

Mitteilung der Schweiz

1. Die ständige Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses hat bei ihrer 3. Tagung (Bern, 20. und 21. Mai 2014) beschlossen, eine Arbeitsgruppe einzurichten, in der alle Fragen im Zusammenhang mit der Einführung von Entgleisungsdetektoren oder anderen diesbezüglichen Maßnahmen erörtert werden sollen (siehe Bericht OTIF/RID/CE/GTP/2014-A Absätze 20 bis 27). Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Einführung von Entgleisungsdetektoren Einfluss auf die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen hat, wurden alle Einladungen zu den Tagungen der Arbeitsgruppe auch an die Teilnehmer des Fachausschusses für technische Fragen der OTIF versandt. Die Schweiz, die aktuell den Vorsitz dieser Arbeitsgruppe innehat, fasst nachstehend im Namen der Arbeitsgruppe den Stand der Arbeiten zusammen.
2. Die Arbeitsgruppe "Entgleisungsdetektion" des RID-Fachausschusses hat bislang dreimal getagt:
 - 1. Tagung in Rom, vom 13. bis 15. Oktober 2014,
 - 2. Tagung in Bern, vom 24. bis 26. Februar 2015,
 - 3. Tagung in Bern, vom 27. und 28. Mai 2015.

Die 4. Tagung wird am 16. und 17. Dezember in Paris stattfinden.

1. Tagung:

3. Bei der ersten Tagung wurden die Arbeiten, Studien und nationalen Erfahrungen in Zusammenhang mit Entgleisungsdetektionen vorgestellt. Die Präsentationen und bisherigen Arbeitsdokumente können auf der Website der OTIF eingesehen werden:
<http://www.otif.org/gefaehrliche-queter/ag-entgleisungsdetektion/berichte.html>.

4. Die von den Vertretern der Niederlande und Frankreichs eingereichten Arbeitsdokumente OTIF/RID/CE/GTDD/2014/3 und .../2014/4 dienen als Diskussionsgrundlage für die Erstellung einer Liste der von der Arbeitsgruppe zu behandelnden Fragen.

2. Tagung:

5. Aufgrund der Schwierigkeiten, sich auf eine Formulierung für den Bericht über die 1. Tagung zu einigen, und um lange und kontroverse Diskussionen zu vermeiden, entschied die Arbeitsgruppe, dass die Berichte über ihre Tagungen nicht im Internet veröffentlicht und auf die Ergebnisse der Diskussionen beschränkt werden.
6. Die Arbeitsgruppe einigte sich auf der Grundlage eines Vorschlags der Europäischen Kommission in den ersten vier Spiegelstrichen unter Absatz 6 des Dokuments OTIF/RID/CE/GTDD/2015/1 auf eine knappe und präzise Formulierung ihres Mandats geeinigt. Der fünfte Spiegelstrich wurde dagegen nicht beibehalten, da die Risikoakzeptanzkriterien in den Ad-hoc-Arbeitsgruppen der ERA behandelt werden.
7. Gestützt auf das neu formulierte Mandat der Arbeitsgruppe wurden die Fragen in Bezug auf die mechanischen Entgleisungsdetektoren und die sich bereits abzeichnenden sonstigen möglichen Lösungen kategorisiert und werden im Schlussdokument der Arbeitsgruppe an den RID-Fachausschuss als Gerüst dienen.

3. Tagung:

8. Anhand der Dokumente OTIF/RID/CE/GTDD/2015/3 (Vereinigtes Königreich) und .../2015/4 (UIP) konnte die Arbeitsgruppe die Anschaffungs-, Installations- und Instandhaltungskosten der derzeit auf dem Markt befindlichen mechanischen Entgleisungsdetektoren gründlicher diskutieren. Die Vorteile ihrer Einführung wurden auf der Grundlage des Dokumentes OTIF/RID/CE/GTDD/2015/5 (UIP) diskutiert, welches die Schlussfolgerungen der Studie von Det Norske Veritas (DNV) zusammenfasst. Diese Informationen wurden als Antworten in die oben erwähnte Liste der Fragen aufgenommen.
9. Die Arbeitsgruppe beschäftigte sich mit den technischen und eisenbahnbetrieblichen Aspekten, insbesondere mit dem Verhalten des Zuges bei Zwangsbremungen, das im ersten Teil des Dokumentes OTIF/RID/CE/GTDD/2015/2 der Schweiz angesprochen wird und sich auf die bei der ersten Tagung vorgestellte Studie von Herrn Bing stützt. Diese Modellierungsarbeit des dynamischen Verhaltens eines Güterzuges klärt die Frage des Risikos, das sich aus einer an irgendeiner Stelle des Zuges ausgelösten Notbremung ergibt. Aufgrund der Tatsache, dass dieses Dokument ausschließlich in Deutsch und in Papierform vorlag, was für einige Delegationen problematisch war, verpflichtete sich die ERA und Mitwirkung des Sekretariats der OTIF, eine Übersetzung ins Englische anzufertigen. Diese sollte den Experten rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden, um bei der nächsten Tagung diskutiert werden zu können.
10. Aufgrund der unterschiedlichen Natur der in den Vorschriften bestimmten Anwendungsbereiche regte das Sekretariat der OTIF in einer Präsentation an, die Zuständigkeiten der einzelnen Ausschüsse klar festzulegen. Der RID-Fachausschuss würde demnach vorschreiben, welcher Wagentyp für die Beförderung welchen Gefahrguts verwendet werden darf, während RISC und CTE für die Bestimmung der technischen Anforderungen und der Schnittstellen in Bezug auf den Bau, die Prüfung und die Zulassung der Wagen zuständig wäre. Dieser Vorschlag wurde positiv aufgenommen.

(bevorstehende) 4. Tagung:

11. Die Arbeitsgruppe wird mit der Behandlung des von der Schweiz zur letzten Tagung eingereichten Dokumentes OTIF/RID/CE/GTDD/2015/2 fortfahren und dabei insbesondere den Fragen betreffend Entgleisungen in Tunneln, Verlässlichkeit der Entgleisungsdetektoren und Einsatzbedingungen der Detektoren im Winter besondere Aufmerksamkeit schenken.

12. Sie wird auch die zur dritten Tagung eingereichten Dokumente OTIF/RID/CE/GTDD/2015/6 (Italien) und .../2015/7 (Finnland) diskutieren, die aus Zeitmangel nicht behandelt werden konnten.
 13. Sie wird die Informationen und Empfehlungen bestimmen, die für die Tagung des RID-Fachausschusses im Mai 2016 in Bern formuliert werden könnten.
-