



INF. 10

16. November 2015

Original: Französisch

RID: 5. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
(Zagreb, 23. bis 27. November 2015)

Thema: Folgemaßnahmen nach der Diskussion der Anträge 3 und 4 im Dokument OTIF/RID/RC/2015/35 – Änderungen in den Schriftlichen Weisungen in Unterabschnitt 5.4.3.4

Bemerkungen des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) zum Dokument OTIF/RID/CE/2015/8 Rumäniens

Einleitung

1. Bei der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im September 2015 wies die UIC die Teilnehmer auf das Risiko von Initiativen zur nicht nur inhaltlichen, sondern auch formalen Harmonisierung der Vorschriften für den Schienen- und Straßenverkehr im Bereich der schriftlichen Weisungen hin. Im Antrag Rumäniens für die ständige Arbeitsgruppe wird betont, er ziele nicht darauf ab, "die Größe des Dokuments mit den schriftlichen Weisungen zu begrenzen oder vorzuschreiben".
2. Im Zuge der 2008 durchgeführten Arbeiten zur Einführung des Konzepts der schriftlichen Weisungen in das RID (Dokument OTIF/RID/CE/2008/20 der 46. Tagung des RID-Fachausschusses in Hamburg) hatte die UIC die eisenbahnspezifischen Besonderheiten erläutert und Argumente ins Feld geführt, die für eine inhaltliche, aber gegen eine formale Harmonisierung dieser Weisungen mit dem ADR sprechen (Dokument OTIF/RID/CE/2008/22). Die UIC erklärte, diese Weisungen, deren Prinzip bereits bei den meisten Eisenbahnunternehmen existiere, ergeben sich "von Natur aus" aus dem Sicherheitsmanagement des Verkehrsträgers Schiene. Die grundlegenden Unterschiede zum Straßenverkehr wurden in ihren wesentlichen Zügen dargestellt.

3. Im Wesentlichen gelten die Argumente aus dem Jahr 2008 immer noch, und die UIC vertritt die Ansicht, es müsse ferner der Eisenbahngesetzgebung im Allgemeinen Rechnung getragen werden, die auf europäischer Ebene verstärkt wurde¹, insbesondere im Güterverkehr. Die Dokumentation, die dem Triebfahrzeugführer zu übergeben ist, sowie die Ausrüstungen auf dem Führerstand sind nunmehr Gegenstand präziser Bestimmungen, und die Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen die für ihre Geschäftstätigkeiten erforderlichen Vorschriften in ihren Sicherheitsmanagementsystemen (SMS) berücksichtigen, um eine Betriebsgenehmigung zu erhalten. Diese Bestimmungen hängen z.B. auch vom Triebfahrzeugtyp ab, und es sei daran erinnert, dass Triebfahrzeuge nur in Ausnahmefällen für einen speziellen Verkehr eingesetzt werden. Die meisten Ausrüstungen und Werkzeuge im Führerstand, die in den aktuellen schriftlichen Weisungen vorgegeben sind, sind ebenfalls in den für die Bahnen geltenden Regelwerken für die Gewährleistung der Bahnsicherheit im Allgemeinen enthalten. Die Warnkleidung des Triebfahrzeugführers gehört zum allgemeinen Schutz des Personals. Besondere arbeits- oder zivilschutzrechtliche Anforderungen können beispielsweise in der nationalen Gesetzgebung vorgegeben sein, so wie dies im aktuellen Muster der schriftlichen Weisungen vorgesehen ist.
4. Ausrüstungen, Bordwerkzeuge oder Dokumente können zum Führerstand des Triebfahrzeugs gehören, jedoch auch dem Triebfahrzeugführer persönlich zugeordnet sein, und in diesem Fall ist er für sie verantwortlich. In einigen Ländern oder Unternehmen können diese Mittel sowohl dem Triebfahrzeug als auch dem Triebfahrzeugführer zugeordnet sein, z.B. Warnkleidung, tragbare Beleuchtungsgeräte. Diese Zuordnung erfolgt allerdings nicht willkürlich, sondern ergibt sich einerseits aus der Anwendung der geltenden Regelwerke und andererseits aus den Bestimmungen, die die Eisenbahnunternehmen im Rahmen ihres jeweiligen Sicherheitsmanagementsystems (SMS) festlegen.
5. Die Ausrüstungen, Bordwerkzeuge und die Dokumentation, die im Führerstand bereitgestellt oder dem Triebfahrzeugführer persönlich zugeordnet sind, sind Gegenstand von Bestandsaufnahmen und werden von den Bahnunternehmen regelmäßig überprüft. Ferner nehmen die zuständigen Behörden im Rahmen von Sicherheitsaudits unangekündigt Stichprobenkontrollen vor.
6. Die schriftlichen Weisungen, die zurzeit im RID vorgegeben sind, stellen de facto das Mindestmaß der Vorschriften dar. Diese können in der Tat von den Eisenbahnunternehmen mit verschiedenen Angaben ergänzt werden, die der Triebfahrzeugführer während des Betriebs benötigen kann: interne Notrufnummer, Maßnahmen zur Sicherung (Kapitel 1.10 RID). Der Inhalt der aktuellen schriftlichen Weisungen wird ferner auch den Sicherheitsweisungen für die anderen betroffenen Mitarbeiter zu Grunde gelegt. Dieser Inhalt wird weitgehend für die unter Kapitel 1.3 vorgesehenen Schulungen verwendet. Die sicherheitstechnischen Weisungen enthalten im Wesentlichen die schriftlichen Weisungen für die Triebfahrzeugführer, können jedoch zusätzlich Anweisungen für bestimmte Fachbereiche oder ortsspezifische Besonderheiten des Bahnbetriebs umfassen.
7. Bezüglich der Form der schriftlichen Weisungen ist die Umsetzung des unbedingt vierseitigen Musters ("müssen" aus dem Antrag Rumäniens statt "sollten") für diejenigen Bahnunternehmen schwierig, die die RID-Bestimmungen bereits in angemessener Form in ihre Unternehmensdokumentation eingearbeitet haben. Wenn die schriftlichen Weisungen dem Triebfahrzeugführer in Papierform übergeben werden, können sie sich in deren persönlichem Ordner befinden oder ihm in Form einer 4-, 6- oder 8-seitigen plastifizierten Unterlage bereitgestellt werden. Im Rahmen des papierlosen Informationsflusses übermitteln immer mehr Eisenbahnunternehmen diese Informationen mit Hilfe tragbarer IT-Geräte. Ein einheitliches 4-seitiges Format würde die Gestaltung der Mensch-Maschine-Schnittstellen, insbesondere unter ergonomischen Aspekten, verkomplizieren. Diese elektronischen Mittel sind nicht speziell für den

¹ Siehe insbesondere Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 bzgl. der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität, Teilsystem "Fahrzeuge", insbesondere 4.2.9.4 zu den Bordwerkzeugen und tragbaren Ausrüstungen.

Gefahrgutverkehr bestimmt, und daher ist es auch wichtig, dass diese Information homogen ausgelegt ist.

8. Die Begründung am Ende des rumänischen Dokuments ist ebenfalls zu erörtern. Es wird kein Nachteil erwähnt und gesagt, dass ein klarer Text die Sicherheit erhöht. Liegt der Grund dieser Initiative nicht vielmehr im Wesentlichen darin, dass die schriftlichen Weisungen des Schienenverkehrs an das Muster des Straßenverkehrs angepasst werden sollen? Die UIC ist grundsätzlich im Sinne der Förderung der Intermodalität für eine verkehrsträgerübergreifende Harmonisierung. Hier geht es jedoch nicht um intermodale Belange, da der kombinierte Verkehr Schiene-Straße besonderen Regeln unterliegt (schriftliche Weisungen des Straßenverkehrs unterliegen dem ADR).
9. Im Lichte der oben aufgeführten Aussagen wünscht die UIC nicht, dass die Debatte aus dem Jahr 2008 erneut aufgerollt wird. Vielmehr geht es ihr darum, zur Klarheit der Diskussion im Zusammenhang mit dem rumänischen Antrag beizutragen. Verkehrsträgerübergreifende Harmonisierung ist in geeigneten Bereichen anzustreben, allerdings muss den betrieblichen Besonderheiten des Schienenverkehrs im Allgemeinen und des Güterverkehrs im Besonderen Rechnung getragen werden.

Anträge

10. Nach Dafürhalten der UIC ist bezüglich der Anträge Rumäniens
 - die vorgeschlagene Änderung (Antrag 3, Absatz 16) nicht gerechtfertigt;
 - die Ergänzung "zur persönlichen Verwendung" (Antrag 4, Absatz 18) näher zu erläutern. Wie bereits oben ausgeführt, befinden sich verschiedene Bordwerkzeuge, Ausrüstungen und Dokumente im Führerstand, und die Bedingungen für ihre Verwendung sind weitgehend vom Triebfahrzeugführer zu beurteilen, insbesondere bei der Bewertung der Risiken während der Ausführung seiner Tätigkeit. Zu betonen, dass die Ausrüstungen sich zu seiner persönlichen Verwendung im Führerstand befinden müssen, kann logisch erscheinen, allerdings sind diese Ausrüstungen per definitionem nicht persönlich. Der Triebfahrzeugführer kann sich dieser Ausrüstungen zur persönlichen Verwendung bedienen, und in diesem Fall ist es überflüssig zu betonen, dass er sie verwenden muss.
 - Die Alternative "für die Verwendung bei einem Unfall oder Zwischenfall", die am Ende des Dokuments vorgeschlagen wird (Antrag, Absatz 6) erscheint realistischer, jedoch kann man sich auch hier fragen, inwieweit sich daraus ein echter Mehrwert ergibt. Die Ausrüstungen können auch verwendet werden, wenn kein Unfall oder Zwischenfall vorliegt. Dies ist insbesondere der Fall für die Warnkleidung, die vom Triebfahrzeugführer anzulegen ist, wenn er sich auf das Gleis begibt. Das Gleiche gilt für tragbare Beleuchtungsgeräte bei Nacht.
