



**OTIF/RID/CE/GTDD/2016/1**

11. März 2016

Original: Deutsch

**RID: 5. Sitzung der Arbeitsgruppe "Entgleisungsdetektion" des RID-Fachausschusses**  
(Bern, 19. und 20. April 2016)

**Thema: Weiteres Vorgehen**

### **Antrag der Schweiz**

1. Nach Abschluss der 4. Sitzung der Arbeitsgruppe "Entgleisungsdetektion" (AG DDD) vom Dezember 2015 in Paris können aus den Diskussionen folgende Feststellungen gemacht werden:
  - Sobald Systeme zur autonomen Energieversorgung von Güterwagen verfügbar sind, kann die elektronische Entgleisungsdetektion aus technischer Sicht kurzfristig eingeführt werden.
  - Autonome Energieversorgungssysteme existieren bereits und müssen noch im täglichen Betrieb erprobt werden. Man geht von einem Zeitraum von 6 bis 8 Jahren aus, bis Lösungen zur Stromversorgung von Güterwagen verfügbar sind.
  - Die Ausrüstung sämtlicher Güterwagen mit Entgleisungsdetektion würde deren Wirkung auf die Risikoreduktion wesentlich verstärken. Das Kosten/Nutzen-Verhältnis wäre dabei am höchsten.
  - Die AG DDD unterstützt eine freiwillige Verwendung mechanischer Entgleisungsdetektoren in der Zwischenzeit. Zu diesem Zweck sollen diese in die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität aufgenommen werden, um sicherzustellen, dass ein mit mechanischen Entgleisungsdetektoren ausgerüsteter Güterwagen im gesamten EU- bzw. OTIF-Raum als zugelassen gilt.

2. Unter Berücksichtigung des Vorstehenden lassen sich aus Sicht der Schweiz die weiteren Schritte wie folgt definieren:
  - a) Aufnahme von Anforderungen an die mechanische Entgleisungsdetektion in die TSI (Anwendung freiwillig).
  - b) Erstellung eines Gesamtzeitplans für die schrittweise Einführung der Entgleisungsdetektion.
3. Weiteres Vorgehen zu 2 a) oben: An der 4. Sitzung der AG DDD wurde aufgrund eines Angebots des Vertreters des ERA vereinbart, dass er für die nächste Tagung einen Programmentwurf für die durchzuführenden Arbeiten vorlegt.
4. Weiteres Vorgehen zu 2 b) oben: Die Schweiz schlägt die folgenden Etappen zur Einführung der Entgleisungsdetektion in der Fassung 2019 des RID in Abstimmung mit den Anhängen APTU/ATMF vor:
  - **Vorschlag 1**

Ab 2023: Neue Kesselwagen für besonders gefährliche Güter sollen mit Entgleisungsdetektion ausgerüstet sein. Dazu könnte der Textentwurf 2012 übernommen werden (siehe Anlage).
  - **Vorschlag 2**

Ab 2027: Gefährliche Güter, denen die Sondervorschrift TE xx zugeordnet ist, dürfen nur in Zügen befördert werden, in welchen alle Wagen mit Entgleisungsdetektion ausgerüstet sind. Der Geltungsbereich dieser Bestimmung sollte präzisiert werden (z.B. Beschränkung auf Kesselwagen und Tanks gemäß Kapitel 6.7 bis 6.9 RID oder Festlegung einer Mindestmenge pro Wagen). Ein entsprechender Text ist zu entwerfen.
  - **Vorschlag 3**

Alternativ zu Vorschlag 2 könnte die Ausrüstung sämtlicher Güterwagen in den TSI verpflichtend gemacht werden (z.B. ab 2030 um eine Nachrüstung im Rahmen der normalen Wartungsarbeiten ab 2026 zu ermöglichen).
5. Die vorgeschlagenen Fristen berücksichtigen die nötige Zeit, bis elektronische Entgleisungsdetektoren für Güterwagen auf dem Markt verfügbar sind. Die frühzeitige Einführung der Bestimmungen in die Regelwerke gibt der Industrie ein klares Signal und schafft einen Anreiz für die Weiterentwicklung von möglichst vielfältigen und kostengünstigen Produkten.
6. Parallel dazu sollten die Anforderungen an elektronische Systeme zur Entgleisungsdetektion definiert werden, analog zu den unter 2 a) und 3 erwähnten Arbeiten.
7. Die Schweiz schlägt der AG DDD vor, dem RID-Fachausschuss und dem Fachausschuss für Technik ein entsprechend abgestimmtes Vorgehen zu empfehlen.
8. Aufgrund der erwähnten Feststellungen erscheint die weitere Bearbeitung der vorbereiteten Fragen, die in der Anlage zu den jeweiligen Tagungsberichten aufgeführt sind und zum Teil beantwortet wurden, nicht mehr zweckmäßig. Die Weiterbehandlung dieser Fragen würde noch viel Sitzungszeit in Anspruch nehmen und würde der AG DDD kaum neue Erkenntnisse liefern. Diese Behandlung sollte abgeschlossen werden.

**Angepasster Textentwurf gemäß Schlussbericht der 51. Tagung des RID-Fachausschusses (Bern, 30. und 31. Mai 2012) (OTIF/RID/CE/2012-A, Anlage 1)**

**Änderungen für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar ~~2015~~ 2019**

Folgende neue Übergangsvorschrift hinzufügen:

**["1.6.3.x**

Kesselwagen und Batteriewagen

- für Gase der Klasse 2 mit Klassifizierungs-codes, die den/die Buchstaben F, T, TF, TC, TO, TFC oder TOC enthalten, sowie
- für Stoffe der Klassen 3 bis 8, die in flüssigem Zustand befördert werden und denen in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte (12) die Tankcodierung L10BH, L10CH, L10DH, L15CH, L15DH oder L21DH zugeordnet ist,

die vor dem 1. Januar ~~2015~~ 2023 gebaut wurden, jedoch nicht den Anforderungen ~~der ab 1. Januar 2015 geltenden Vorschriften~~ des Abschnitts 6.8.4 b) Sondervorschrift TE xx entsprechen, dürfen ~~weiter~~ verwendet werden."]

**[Kapitel 3.2  
Tabelle A**

In **Spalte (13)** in folgenden Fällen "TE xx" eintragen:

- bei Tanks für Gase der Klasse 2 mit Klassifizierungs-codes, die den/die Buchstaben F, T, TF, TC, TO, TFC oder TOC enthalten, sowie
- bei Tanks für Stoffe der Klassen 3 bis 8 mit der Tankcodierung L10BH, L10CH, L10DH, L15CH, L15DH oder L21DH.]

**[6.8.4 b)**

Folgende neue Sondervorschrift TE xx aufnehmen (nur linke Spalte):

**"TE xx** Kesselwagen für Stoffe, die in flüssigem Zustand befördert werden, und Gase sowie Batteriewagen müssen mit einer Detektionseinrichtung ausgerüstet sein, die dem Triebfahrzeugführer eine erkannte Entgleisung unverzüglich und eindeutig signalisiert.

Diese Einrichtung muss die Anforderungen der entsprechenden technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und der einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) der OTIF (Güterwagen, Betrieb, Tunnel-sicherheit) erfüllen."]