



OTIF-SEKRETARIAT – EUROPÄISCHE KOMMISSION

ZUSAMMENWIRKEN VON RID UND ATMF

**VERBESSERUNG DER KOHÄRENZ ZWISCHEN DEN COTIF-
ANHÄNGEN C UND G**

EINLEITUNG

Den Anstoß für die Überlegungen in diesem Dokument gab eine Studie mit dem Titel „*Analysis of the interactions and coherence between railway and dangerous goods legislation in the European Union*“¹ (Untersuchung des Zusammenwirkens und der Kohärenz von Eisenbahn- und Gefahrgutvorschriften in der Europäischen Union), die im März 2013 im Auftrag der Europäischen Kommission durchgeführt wurde. Die Studie dient dazu, den Anwendungsbereich der EU-Vorschriften über Eisenbahnsicherheit und Eisenbahninteroperabilität einerseits und der Vorschriften über die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter andererseits sowie deren Überschneidungen zu bestimmen und zu analysieren. Ungeachtet des Fazits, dass keine grundlegenden Widersprüche zwischen diesen Vorschriften bestehen, werden in der Studie einige Bereiche aufgezeigt, in denen durch stärkere Zusammenarbeit Verbesserungen erzielt werden könnten.

Die Studie ist für die OTIF relevant, da beide Rechtsetzungsbereiche auch im Rahmen des COTIF behandelt werden, insbesondere durch

1. die RID-Vorschriften für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID). In der EU wurden die RID-Vorschriften zunächst durch die Richtlinie 1996/49/EG umgesetzt, die nur die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter betraf, und anschließend durch die Richtlinie 2008/68/EG mit dem Ziel, alle drei Landverkehrsträger (Straße, Schiene, Binnenschifffahrt) in einem Rechtsrahmen zusammenzufassen. Durch diese Richtlinie wird der Anwendungsbereich der RID-Vorschriften vom internationalen Verkehr auch auf den Inlandsverkehr in den EU-Mitgliedstaaten ausgeweitet;
2. die Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF). Diese Vorschriften sind zum großen Teil den EU-Interoperabilitätsvorschriften angeglichen und diesen gleichwertig. Insbesondere Artikel 3a ATMF regelt die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung – entweder auf der Grundlage des COTIF oder der EU-Vorschriften – von Genehmigungen/Zulassungen von Fahrzeugen.

Aus diesem Grund sind das in der vorgenannten Studie ermittelte Zusammenwirken und die Kohärenz von Eisenbahn- und Gefahrgutvorschriften in der Europäischen Union auch für die OTIF relevant.

Die RID-Vorschriften stützen sich zum Großteil auf die UN-Empfehlungen über den Transport gefährlicher Güter und deren Anhang (Modellvorschriften), die sich auf alle Verkehrsträger beziehen. Bei den Modellvorschriften handelt es sich um grundlegende Bestimmungen, die so gestaltet sind, dass daraus einheitliche internationale Regelwerke für verschiedene Verkehrsträger wie Land-, See- und Luftverkehr entwickelt werden können.

Da die Gefahrgutvorschriften der verschiedenen Verkehrsträger eng miteinander verflochten sind, kommt es im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsverkehr entscheidend auf die Koordinierung zwischen UNECE und OTIF an, die im Rahmen der „Gemeinsamen Sitzung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter“ stattfindet. Dies gewährleistet zum einen die weitere

¹ <http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/studies/doc/2013-03-10-rail-dangerous-goods.pdf>

Harmonisierung von Aspekten, die nicht unter die UN-Modellvorschriften fallen, und zum anderen können so alle zwei Jahre die Vorschriften auf wirtschaftliche und rationelle Weise dem technischen Fortschritt angepasst werden. Durch diese Angleichung zwischen RID-Vorschriften und anderen Gefahrgutvorschriften kann der Gefahrgutverkehr räumlich und intermodal auf einfache Weise abgewickelt werden. An der Fortsetzung dieser Arbeitsmethode besteht großes Interesse.

Die UN-Modellvorschriften decken allerdings nicht alle für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter erforderlichen Elemente ab. Das RID enthält daher spezifische Vorschriften für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, die mit anderen Eisenbahnvorschriften, die ebenfalls den Gefahrguttransport betreffen, koordiniert werden sollten.

In diesem gemeinsam erarbeiteten Papier werden insbesondere die Möglichkeiten diskutiert, eine stärkere Kohärenz zwischen RID und ATMF herzustellen. Die Kommission und das OTIF-Sekretariat sehen beide in der OTIF das geeignete Forum, in dem die meisten der in der Studie untersuchten Aspekte behandelt werden könnten.

Abgesehen von einigen Bauvorschriften für Fahrzeuge gibt es noch weitere Unstimmigkeiten zwischen RID und EU-Recht, die zwar in der Studie ebenfalls ausführlich erörtert werden, aber erst zu einem späteren Zeitpunkt konkret behandelt werden sollten, da dabei auch Fragen der Sicherheit und Risikobewertung eine Rolle spielen, die nicht Gegenstand der geltenden ATMF-Vorschriften sind.

RID UND ATMF

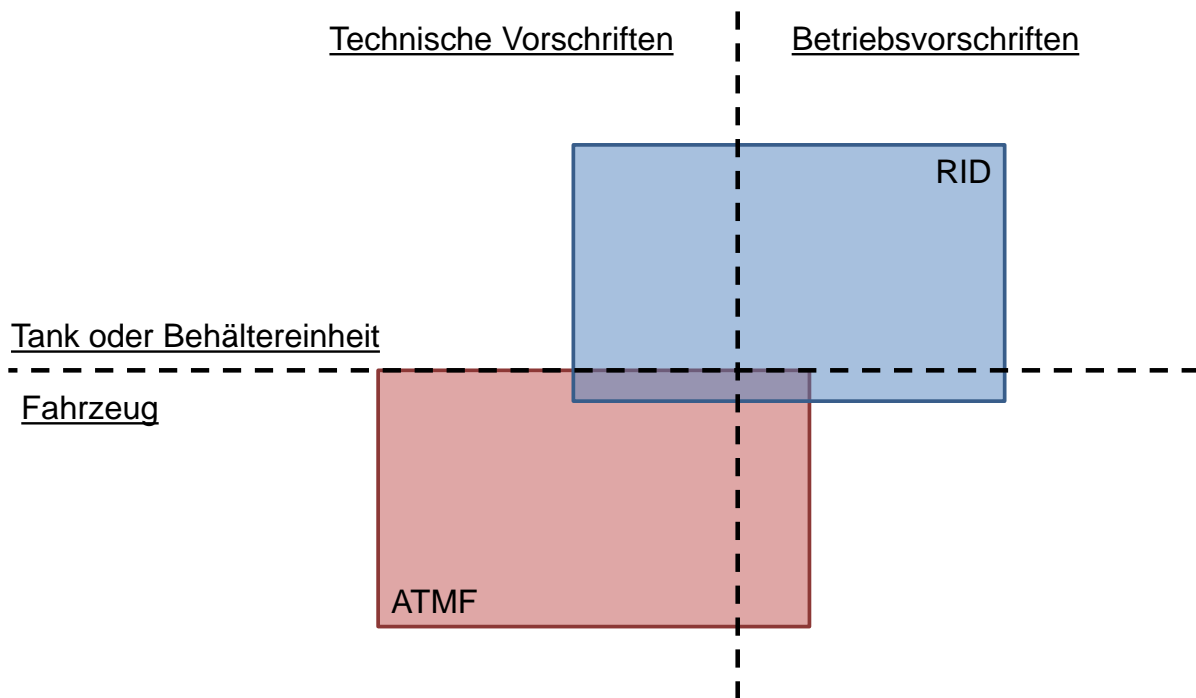
Die RID-Vorschriften (Anhang C des COTIF) regeln die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter. Sie betreffen insbesondere die Klassifizierung von Gütern, die Verwendung von Verpackungen und Tanks, Vorschriften für den Versand, Anforderungen an den Bau, die Prüfung und die Zulassung von Verpackungen und Tanks sowie den Einsatz von Beförderungsmitteln. Außerdem enthält das RID noch eine Reihe von Konstruktionsvorschriften für Güterwagen, die für die Beförderung bestimmter Gefahrgüter eingesetzt werden.

Die ATMF (Anhang G des COTIF) enthalten einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird. Sie umfassen Fahrzeugvorschriften, Zulassungsverfahren sowie Anforderungen und Zuständigkeiten im Zusammenhang mit dem Einsatz der Fahrzeuge im internationalen Verkehr. Die ATMF gelten für sämtliche Fahrzeuge, die im internationalen Verkehr eingesetzt werden, einschließlich derer, die zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt sind. Die ATMF stehen mit den Grundsätzen der EU-Rechtsvorschriften für den Eisenbahnsektor im Einklang, insbesondere den Grundsätzen der Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG sowie Teilen der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit 2004/49/EG². In den Anwendungsbereich dieser EU-Richtlinien sowie sekundärer EU-Rechtsvorschriften (z. B. technische Spezifikationen für die Interoperabilität) fallen auch Güterwagen, die für die Beförderung gefährlicher Güter verwendet werden.

² Insbesondere die Bestimmungen bezüglich der für die Instandhaltung zuständigen Stelle.

Die gemäß ATMF geltenden Fahrzeuganforderungen sind in so genannten „einheitlichen technischen Vorschriften“ (*Uniform Technical Prescriptions, UTP*) enthalten, die auf der Grundlage der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der EU erarbeitet werden. Damit Fahrzeuge sowohl in der EU wie auch in OTIF-Vertragsstaaten, die nicht der EU angehören, zugelassen bzw. genehmigt werden können, müssen die UTP und die TSI absolut gleichwertig sein.

Zwischen RID und ATMF gibt es (begrenzte) Überschneidungen, was die Konstruktionsvorschriften für Fahrzeuge sowie die betrieblichen Aufgaben und Zuständigkeiten bei deren Einsatz im internationalen Verkehr anbelangt. Dieser Sachverhalt ist in nachstehender Grafik dargestellt.



TECHNISCHE FAHRZEUGVORSCHRIFTEN

Die in den ATMF enthaltenen Vorschriften für Güterwagen gelten für alle Wagentypen, einschließlich derer, die zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt sind. Die meisten ATMF-Fahrzeugvorschriften sind entweder direkt oder indirekt mit der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs verbunden und damit auch für die Sicherheit der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter von Bedeutung. So tragen beispielsweise die Fahrzeugfestigkeit und das Bremssystem zur allgemeinen Eisenbahnsicherheit bei. Im RID werden solche allgemeinen Vorschriften nicht wiederholt, sondern vielmehr eine Reihe spezifischer Anforderungen für Wagen hinzugefügt, die zur Beförderung (sehr) gefährlicher Güter bestimmt sind. Die ATMF enthalten einen Verweis auf das RID³ und schreiben vor, dass die darin gegebenenfalls enthaltenen Fahrzeugvorschriften einzuhalten sind.

Das RID ergänzt somit, was die Fahrzeugvorschriften anbelangt, die in den ATMF festgelegten Anforderungen an das allgemeine Eisenbahnsystem. Dies ist insofern sinnvoll, als die Ziele der Gefahrgutvorschriften sich von denen der allgemeinen Eisenbahnvorschriften

³ Artikel 7 §1 ATMF

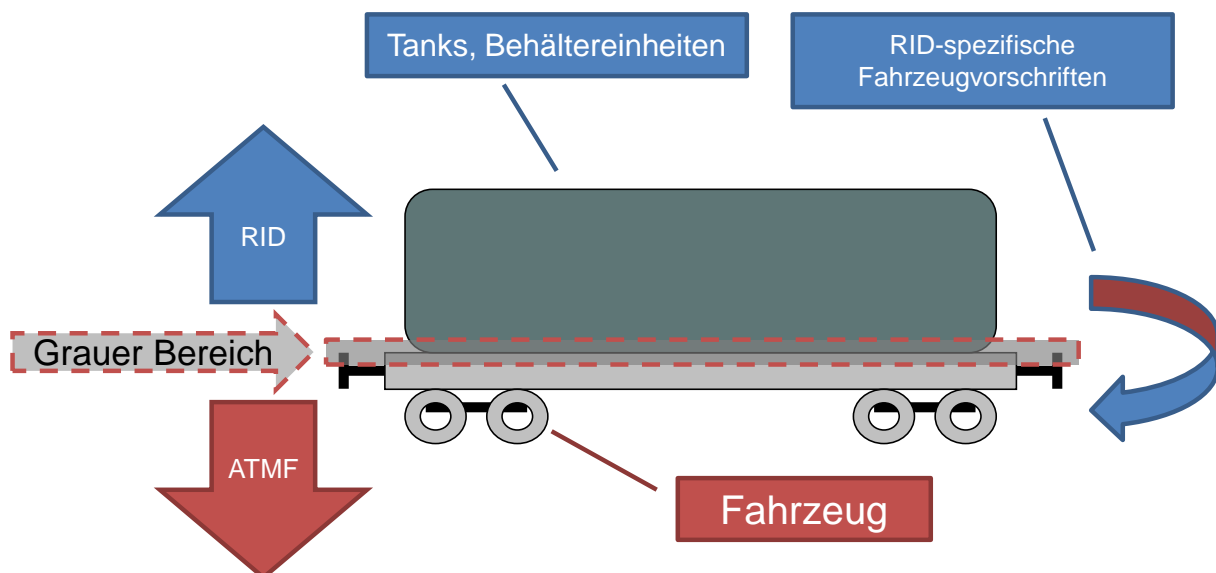
unterscheiden, da Gefahrgutbehälter einen höheren Schutz erfordern und den katastrophalen Folgen eines Unfalls vorgebeugt werden muss. Für gefahrgutspezifische Fahrzeugvorschriften ist deshalb einschlägiges Fachwissen ausschlaggebend, vor allem wenn diese Vorschriften sich nach der Art der Güter richten und für spezifische Listen gefährlicher Güter gelten.

Heutzutage können Wagen so konstruiert werden, dass sie sämtliche ATMF- und RID-Anforderungen erfüllen, wobei allerdings sowohl bei der technischen Kompatibilität wie auch der sicheren Integration innerhalb des Fahrzeugs die Kohärenz sichergestellt werden muss. Diese Kohärenz gilt es nicht nur heute, sondern auch in Zukunft zu gewährleisten.

Gemäß den Artikeln 18 und 20 des COTIF können der RID-Fachausschuss und der ATMF-Fachausschuss für technische Fragen (CTE) in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich Entscheidungen zur Änderung des Übereinkommens treffen. Die beiden Ausschüsse sind rechtlich nicht zur Koordinierung verpflichtet, was theoretisch dazu führen kann, dass einander widersprechende oder redundante Vorschriften beschlossen werden.

Die ATMF-Vorschriften gelten, wie oben ausgeführt, für alle Fahrzeuge, einschließlich derer, die zur Beförderung gefährlicher Güter eingesetzt werden. Sie müssen deshalb sowohl mit den allgemeinen Vorschriften wie auch den spezifischen Fahrzeugvorschriften des RID im Einklang stehen. Bisher wurde dies im Rahmen einer informellen Zusammenarbeit erreicht, die allerdings noch verbessert werden könnte, indem eine Grundlage für die Koordinierung bestimmter Themenbereiche geschaffen wird.

MÖGLICHES KOORDINIERUNGSSZENARIO



Aus konzeptioneller Sicht könnte am Beispiel eines Kesselwagens die Grenze zwischen RID-Spezifikationen und ATMF-Vorschriften durch einen grauen Bereich zwischen dem Tank (mit zugehöriger Ausrüstung) und dem übrigen Fahrzeug definiert werden. Dieses Konzept wird in folgender Abbildung veranschaulicht.

Deshalb sollte bei der Annahme von Bestimmungen, die fahrzeugspezifische Maßnahmen im Zusammenhang mit der Sicherheit der internationalen Eisenbahnbeförderung gefährlicher

Güter betreffen, eine Koordinierung zwischen dem RID-Fachausschuss und dem Fachausschuss für technische Fragen (CTE) stattfinden, um die Übereinstimmung von fahrzeugspezifischen Gefahrgutvorschriften und allgemeinen Fahrzeugvorschriften zu prüfen.

Der Koordinierungsprozess zwischen den beiden Ausschüssen sollte weiter erörtert und so abgestimmt werden, dass die Effizienz sichergestellt und den Ausschüssen keine zu große zusätzliche Belastung auferlegt wird.

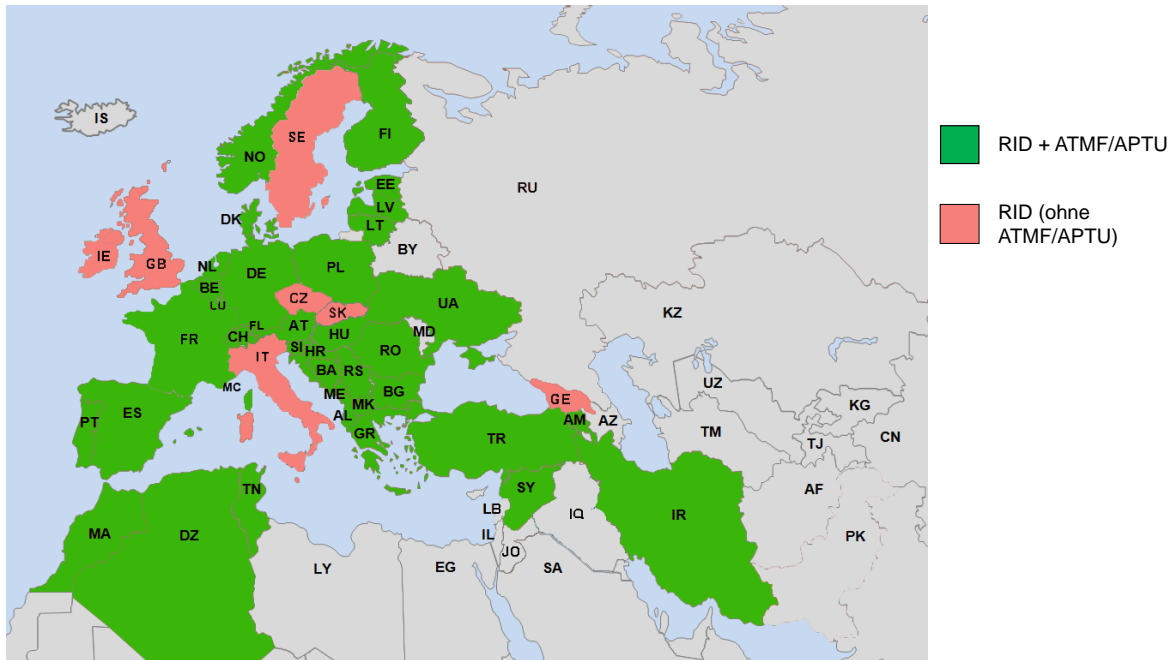
Als weiterer Schritt könnte die Übernahme aller fahrzeugspezifischen Vorschriften in die ATMF untersucht werden. Bei einer Übernahme von RID-Vorschriften in die UTP und TSI müssten diese Vorschriften mit der EU koordiniert werden. An den Änderungen der TSI wäre auch die Europäische Eisenbahnagentur beteiligt, und es bedürfte einer Stellungnahme des RISC⁴, bevor die Kommission die Vorschriften erlassen könnte. Auf Kommissionsebene wäre es im Hinblick auf die Meinungsbildung ebenfalls ratsam, dass zwischen dem RISC und dem RID-Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter eine Koordinierung stattfindet.

Durch die vorgeschlagene Vorgehensweise würde sichergestellt, dass fahrzeugspezifische Bestimmungen, die die Sicherheit der internationalen Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter betreffen, zusammen mit allen übrigen Fahrzeugvorschriften, die in den UTP/TSI festgelegt sind, im Rahmen desselben Genehmigungs-/Zulassungsverfahrens geprüft würden, einschließlich einer Konformitätsbewertung durch eine benannte Stelle oder ein Prüforgan.

GEOGRAFISCHER ANWENDUNGSBEREICH

Die geografischen Anwendungsbereiche des RID und der ATMF sind nicht deckungsgleich. Mehrere Staaten, die auf der Karte rot dargestellt sind, wenden zwar das RID, nicht aber die ATMF an. Bei den Staaten, die das RID, aber nicht die ATMF anwenden, handelt es sich überwiegend um EU-Mitgliedstaaten, die als solche die TSI und somit gleichwertige technische Vorschriften anwenden müssen wie die Staaten, in denen die ATMF Anwendung finden.

⁴ Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit



Im Falle der Staaten, die nicht der EU angehören und nicht die ATMF anwenden (zum Zeitpunkt der Abfassung nur Georgien), sollte sichergestellt werden, dass dort weiterhin die fahrzeugspezifischen RID-Vorschriften gelten.

SONSTIGE ANGLEICHUNGEN ZWISCHEN ATMF UND RID

Zwischen RID und ATMF bestehen keine größeren Diskrepanzen. Dennoch gibt es einige Elemente, bei denen Verbesserungen möglich sind oder bereits realisiert werden.

Zum Zeitpunkt der Abfassung wird der Begriff „für die Instandhaltung zuständige Stelle“⁵ (ECM) im RID nicht verwendet, obwohl die ECM-Verordnung sich auf Wagen für den Transport gefährlicher Güter bezieht. Eine entsprechende Angleichung, über die in den RID-Arbeitsgruppen bereits beraten wird, ist für die RID-Ausgabe 2017 vorgesehen.

Die ATMF beruhen auf dem Konzept einer unabhängigen Bewertung, wonach der Antragsteller für ein bestimmtes Zertifikat durch ein unabhängiges Prüfgorgan oder eine benannte Stelle prüfen lassen kann, ob das betreffende Fahrzeug den UTP/TSI-Anforderungen entspricht. Die zuständige Behörde sollte anschließend die Ergebnisse dieser Bewertung übernehmen und dem Antragsteller die Genehmigung/Zulassung erteilen. In der RID-Ausgabe von 2013 wird das Konzept der unabhängigen Bewertung durch Bezugnahme auf die benannten Stellen in der EU⁶ eingeführt; das entsprechende OTIF-Äquivalent „Prüfgorgan“⁷ wird hingegen nicht erwähnt.

⁵ ATMF Anlage A

⁶ Z. B. in der Fußnote in Abschnitt 6.8.2.1.2.

⁷ Gemäß UTP GEN-E: Prüfgorgan - Qualifikationen und Unabhängigkeit

WEITERE SCHRITTE

Auf OTIF-Ebene sollte dieses Dokument dem CTE/RID-Fachausschuss und auf EU-Ebene dem RISC- und dem TDG-Ausschuss vorgelegt werden.

Es wird vorgeschlagen, dass eine Arbeitsgruppe mit Sachverständigen beider Ausschüsse eine erste Analyse etwaiger Unstimmigkeiten oder Überschneidungen vornimmt und anschließend eine auf die Ergebnisse dieser Arbeitsgruppe gestützte politische Diskussion geführt wird.
