

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

INF. 6

27. Januar 2012

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Bern, 19. bis 23. März 2012)

Tagesordnungspunkt 5 a): Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN – Offene Anträge

Beförderung beschädigter Lithiumbatterien

Antrag Deutschlands

Einleitung

1. Deutschland hatte das informelle Dokument INF.9 für die letzte Gemeinsame Tagung vorgelegt. Das Dokument enthielt einen Vorschlag zur Schaffung einer Regelung für die Beförderung beschädigter Lithiumbatterien. Im Hinblick auf die derzeit beim UN-Expertenunterausschuss laufenden Diskussionen hielt die Gemeinsame Tagung die Schaffung von Regelungen zu diesem Zeitpunkt für verfrüht.
2. Der UN-Expertenunterausschuss hat sich auf seiner Sitzung im Dezember 2011 auf Basis des Dokuments ST/SG/AC.10/C.3/2011/40 erneut mit der Frage befasst. Ein Beschluss konnte aber noch nicht gefasst werden, die Diskussionen werden weiter fortgesetzt. Bei der Diskussion wurde insbesondere deutlich, dass es sehr schwierig werden wird, generelle Verpackungsanforderungen zu beschreiben, weil die Beförderungsfälle und die damit verbundenen Gefahren sehr unterschiedlich sein können. Ein mögliches Differenzierungskriterium könnte nach Auffassung des UN-Expertenunterausschusses unter anderem die Größe der Batterie sein.
3. Da eine Entscheidung des UN-Expertenunterausschusses, welche Grundlage einer multilateralen Sondervereinbarung sein könnte, zeitnah nicht zu erwarten ist, schlägt Deutschland vor, zunächst eine Regelung im RID/ADR/ADN nur für den europäischen Binnenverkehr zu schaf-

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.

fen. Die wesentlichen Beförderungsfälle nach einer solchen Regelung sieht Deutschland zunächst in diesen Verkehren, insbesondere in Zusammenhang mit den zunehmend eingesetzten großen Lithiumbatterien in Fahrzeugen und deren mögliche Beschädigung bei Unfällen.

Antrag

4. (Änderungen gegenüber dem Vorschlag aus INF.9 sind unterstrichen)

Bei UN 3090, UN 3091, UN 3480 und UN 3841 soll jeweils eine neue Zeile mit der gleichen Benennung, Klasse, dem gleichen Klassifizierungscode, den gleichen Gefahrzetteln und Vorschriften für begrenzte und freigestellte Mengen sowie der gleichen Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr (nur RID) in die Tabelle A des Kapitels 3.2 eingefügt werden; in Spalte (2) soll die Beschreibung "beschädigte Batterien" hinzugefügt werden.

5. In Spalte (4) soll keine Verpackungsgruppe angegeben sein.
6. In Spalte (6) soll die neue Sondervorschrift "6xx" angegeben sein.
7. In Spalte (8) soll "P099" eingefügt werden.
8. In Spalte (15) soll anstelle von Beförderungskategorie und Tunnelbeschränkungscode folgender Wortlaut eingefügt werden:

"(siehe Sondervorschrift 6xx)".

9. In Kapitel 3.3 soll die folgende Sondervorschrift eingefügt werden:

"6xx Die Beförderung beschädigter Batterien, die nicht gemäß Sondervorschrift 636 zur Entsorgung gesammelt werden, ist nur gemäß den von der zuständigen Behörde des Ursprungslandes festgelegten Bedingungen zugelassen. Die Genehmigung der zuständigen Behörde muss die jeweils anwendbare Beförderungskategorie und den jeweils anwendbaren Tunnelbeschränkungscode enthalten.

Zu beschädigten Lithiumbatterien zählen insbesondere

- Batterien, bei denen der Hersteller Defekte festgestellt hat, die die Sicherheit beeinträchtigen,
- Batterien mit beschädigten oder in erheblichem Maße verformten Gehäusen,
- auslaufende Batterien oder Batterien mit Gasaustritt,
- nicht diagnosefähige Batterien."

10. Ohne eine Regelung gibt es derzeit keine Möglichkeit, beschädigte Lithiumbatterien nach RID/ADR/ADN zu befördern. Beförderer, die sich regelkonform verhalten wollen, sind auf eine Einzelausnahme angewiesen. Diese Praxis wird durch den steigenden Beförderungsbedarf, z.B. auch wenn Lithiumbatterien aus Fahrzeugen nach Unfall oder wegen Defekten ausgebaut werden müssen, zunehmend schwieriger.
11. Da der Fall der beschädigten Batterien gar nicht im Regelwerk genannt ist, ist die jetzige Rechtslage für die Anwender unklar. Es ist daher zu befürchten, dass aus Unkenntnis viele beschädigte Lithiumbatterien nach den Vorschriften für neue bzw. unbeschädigte Batterien befördert werden, ohne dass erforderliche zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden. Dies ist nach heutigen Erkenntnissen mit einem erheblichen Risiko verbunden, insbesondere der Zwischenfall in den USA nach einem Test eines Elektrofahrzeuges zeigt die Notwendigkeit einer Beförderung unter definierten Bedingungen auf (www.nhtsa.gov).

12. Es sollte daher möglichst schnell eine Regelung gefunden werden. Eine Entscheidung der Gemeinsamen Tagung zum jetzigen Zeitpunkt steht nicht im Widerspruch zu der weiteren Diskussion im UN-Expertenunterausschuss. Es soll eine vorhandene Regelung (Verpackungsanweisung P 099) genutzt werden, diese Lösung kann als Übergangslösung gesehen werden. Wenn der UN-Expertenunterausschuss eine endgültige Lösung entwickelt hat, kann diese im Rahmen einer multilateralen Sondervereinbarung unmittelbar anwendbar gemacht werden.
 13. Auch die Nutzung der Verpackungsanweisung P 099 beinhaltet die Zulassung durch eine zuständige Behörde. Gegenüber einer Einzelausnahme besteht jedoch der Vorteil, dass hier keine Begrenzung auf einzelne Transportvorgänge (vgl. Artikel 6 Absatz 5 der Richtlinie 2008/68/EG) zu beachten ist. Zudem werden die Entscheidungen bei der zuständigen Behörde für Gefahrgutverpackungen gebündelt. Lithiumbatterien und ihre Beschädigungen sind sehr unterschiedlich, das erschwert die Festlegung einer Verpackungsanweisung für alle Fälle. Durch die Nutzung der Verpackungsanweisung P 099 werden die zuständigen Behörden für Gefahrgutverpackungen entsprechende Erfahrungen und Erkenntnisse gewinnen, die für die zukünftige Fortschreibung von Beförderungsbedingungen für beschädigte Lithiumbatterien genutzt werden können.
 14. Auch bei Beförderungen von gebrauchten Batterien gemäß Sondervorschrift 636 in Verbindung mit Verpackungsanweisung P 903b kann nicht ausgeschlossen werden, dass in den Batteriesammlungen beschädigte Batterien enthalten sind. Damit wurde aber der besonderen Situation der Sammlung von Verbraucherbatterien Rechnung getragen, diese Regelung soll durch den obigen Vorschlag nicht berührt werden.
 15. Der Vorschlag umfasst auch Lithiumbatterien mit bzw. in Ausrüstungen, denn gerade bei in Geräten eingebauten Batterien kann auch das Bedürfnis bestehen, diese im Falle eines Batteriedefekts ohne vorigen Ausbau zu befördern.
-