

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

**OTIF/RID/CE/2012-A**

**20. Juni 2012**

Original: Deutsch

**AN DIE REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER OTIF**

---

**Schlussbericht der 51. Tagung des RID-Fachausschusses  
(Bern, 30. und 31. Mai 2012)**

INHALTSVERZEICHNIS

	Absätze	Seite
TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung	1	3
TOP 2: Anwesenheit und Quorum	2 – 3	3
TOP 3: Genehmigung der von der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (Bern, 19. bis 23. März 2012) für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2013 angenommenen Änderungen	4 – 17	3
TOP 4: Sonstige Anträge	18 – 34	5
TOP 5: Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"	35	8
TOP 6: Arbeitsgruppe "Sicherheitspflichten der Beteiligten"	36 – 40	8
TOP 7: Informationen der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA)	41	9
TOP 8: Verschiedenes	42 – 51	9

**Anlage I:** Angenommene Texte

**Anlage II:** Teilnehmerliste

Dokument OTIF/RID/CE/2012-A/Add.1

**TOP 1: GENEHMIGUNG DER TAGESORDNUNG**

*Dokument:* A 81-03/502.2012 (Sekretariat)

*Informelles Dokument:* INF.1 (Sekretariat)

1. Die im Einladungsschreiben A 81-03/502.2012 vom 29. März 2012 enthaltene vorläufige Tagesordnung mit der vom Sekretariat im informellen Dokument INF.1 veröffentlichten Dokumentenliste wird nach der Aufnahme der informellen Dokument INF.17 und 18 unter dem Tagesordnungspunkt 7 bzw. Tagesordnungspunkt 3 und der Streichung des informellen Dokuments INF.6 unter dem Tagesordnungspunkt 3 angenommen.

**TOP 2: ANWESENHEIT UND QUORUM**

2. Das Sekretariat stellt fest, dass von 44 stimmberechtigten Mitgliedstaaten zum Zeitpunkt der Eröffnung der Tagung 18 Staaten anwesend sind und das Quorum gemäß Artikel 20 § 1 der Geschäftsordnung (1/3 der Mitgliedstaaten) damit erreicht ist.
3. Der Vertreter der Europäischen Union wiederholt seine bei der 50. Tagung des RID-Fachausschusses abgegebene Erklärung, dass er 22 EU-Mitgliedstaaten vertrete. Das Sekretariat weist erneut darauf hin, dass regionale Organisationen gemäß Artikel 38 § 2 COTIF nur die Rechte ausüben könnten, die ihren Mitgliedern auf Grund des Übereinkommens zustünden. Das COTIF sehe ein Stimmrecht nur bei physischer Anwesenheit oder bei Stimmrechtsübertragung auf einen anderen Mitgliedstaat vor.

**TOP 3: GENEHMIGUNG DER VON DER GEMEINSAMEN RID/ADR/ADN-TAGUNG (BERN, 19. BIS 23. MÄRZ 2012) FÜR EINE INKRAFTSETZUNG ZUM 1. JANUAR 2013 ANGENOMMENEN ÄNDERUNGEN**

*Dokumente:* [OTIF/RID/NOT/2013] (Sekretariat)  
OTIF/RID/CE/2012/9 (Sekretariat)

4. Der RID-Fachausschuss genehmigt alle im Dokument OTIF/RID/CE/2012/9 enthaltenen, von der Gemeinsamen Tagung (Bern, 19. bis 23. März 2012) für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2013 angenommenen Änderungen mit Ausnahme der Inbezugnahme der Norm EN ISO 7866:2011 in Unterabschnitt 6.2.4.1, die nach Aussage des Vertreters des CEN nicht rechtzeitig veröffentlicht werden wird. Der RID-Fachausschuss beschließt daher, **im Entwurf der Notifizierungstexte [OTIF/RID/NOT/2013] die Änderung betreffend die Inbezugnahme dieser Norm** und alle **verbleibenden** eckigen Klammern zu streichen (siehe Anlage I).

**Von der 92. Tagung der WP.15 (Genf, 8. bis 10. Mai 2012) angenommene Änderungen**

*Informelle Dokumente:* INF.4 (CEN)  
INF.5 (Schweiz)  
INF.7 (Rumänien)  
INF.8 (Sekretariat)  
INF.9 (Irland)  
INF.13 (Sekretariat)

5. Der RID-Fachausschuss genehmigt auch alle im informellen Dokument INF.13 enthaltenen, von der 92. Tagung der WP.15 (Genf, 8. bis 10. Mai 2012) angenommenen Änderungen, die einen Einfluss auf das RID haben. Die diesen Änderungen unter anderem zu Grunde liegenden informellen Dokumente INF.4, INF.5, INF.7, INF.8 und INF.9 werden somit angenommen (siehe Anlage I).

6. Bezüglich der im informellen Dokument INF.13 vorgeschlagenen Änderung der Sondervorschrift für die Verpackung PP 90 bemängelt der Vertreter der Niederlande, dass dieser Antrag nicht zuerst dem UN-Expertenunterausschuss unterbreitet wurde. Rumänien wird gebeten, diesen Änderungsvorschlag nachträglich auch dem UN-Expertenunterausschuss vorzulegen.

#### **NHM-Codes**

7. Es wird an die bei der 50. Tagung des RID-Fachausschusses geführte Diskussion zur Angabe der NHM-Codes in der Tabelle B des Kapitels 3.2 erinnert (siehe OTIF/RID/CE/2011-A Absätze 11 und 12). Der Vertreter der UIC sichert zu, die NHM-Codes für die in der Tabelle B neu aufzunehmenden Stoffe bis spätestens Ende Juni 2012 nachzuliefern.

#### **Übergangsvorschrift in Absatz 1.6.3.41**

*Dokument:* OTIF/RID/CE/2012/6 (UIP)

8. Der Vertreter der UIP zieht sein Dokument OTIF/RID/CE/2012/6 zurück.

#### **Aufnahme einer Begriffsbestimmung für "ECE-Regelung"**

*Informelles Dokument:* INF.12 (Sekretariat)

9. Der Antrag des Sekretariats, im Zusammenhang mit der Aufnahme der Sondervorschrift 660 für die Beförderung von Gasspeichersystemen von Kraftfahrzeugen in Abschnitt 1.2.1 eine Begriffsbestimmung für "ECE-Regelung" aufzunehmen, wird angenommen (siehe Anlage I).

#### **Entgleisungsdetektion**

*Dokument:* OTIF/RID/CE/GT/2012-A Absätze 5 bis 18

*Informelle Dokumente:* INF.15 (Sekretariat)  
INF.17 Absätze 3 bis 19 (ERA)  
INF.18 (Europäische Union)

10. Das Sekretariat erinnert mit seinem informellen Dokument INF.15 an die bei der 47. Tagung des RID-Fachausschusses (Sofia, 16. bis 20. November 2009) geführten Diskussionen zur Einführung von Vorschriften für Entgleisungsdetektoren und an die im Bericht OTIF/RID/CE/2009-A in eckigen Klammern enthaltenen Vorschriften, die für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2013 vorgesehen waren.
11. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" weist auf die im Bericht der 13. Sitzung der Arbeitsgruppe (OTIF/RID/CE/GT/2012-A Absätze 5 bis 18) wiedergegebenen Diskussionen zur Entgleisungsdetektion hin und betont, dass sich in einer indikativen Abstimmung vier Mitgliedstaaten für eine Umsetzung des von der 47. Tagung des RID-Fachausschusses bekräftigten Beschlusses zur Einführung von Entgleisungsdetektoren ausgesprochen hätten. Zwei Mitgliedstaaten hätten eine Umsetzung auf freiwilliger Basis vorgezogen, während zwei weitere Mitgliedstaaten sich der Stimme enthalten hätten.
12. Der Vertreter der Europäischen Kommission erklärt, dass eine Koordinierung unter den EU-Mitgliedstaaten ergeben habe, dass die Europäische Union zum momentanen Zeitpunkt eine verpflichtende Einführung von Entgleisungsdetektoren nicht unterstütze, hingegen sollte ein Einsatz von Entgleisungsdetektoren auf freiwilliger Basis ermöglicht werden.
13. Der Vorsitzende ergänzt, dass weitere Untersuchungen, insbesondere zur Entgleisungsdetektion mit Hilfe telematischer Anwendungen durchgeführt werden sollen, so dass diese Entscheidung der Europäischen Union als nicht endgültig zu betrachten sei.

14. Der Vertreter der Schweiz erinnert daran, dass sein Land in den vergangenen Jahren maßgeblich an den Diskussionen zur Entgleisungsdetektion teilgenommen habe. Eine negative Entscheidung der Europäischen Union, die erst zu Beginn der Tagung des RID-Fachausschusses **in Form eines informellen Dokuments vorgelegt worden sei**, sei inakzeptabel und stelle die künftige Teilnahme der Schweiz an den Arbeiten des RID-Fachausschusses in Frage. Um die zehn Jahre dauernden Arbeiten wenigstens nachvollziehbar zu Ende zu bringen, fordert er eine namentliche Abstimmung gemäß Artikel 21 § 2 der Geschäftsordnung, damit sich jeder Mitgliedstaat seiner Verantwortung stelle.
15. Der Vorsitzende macht darauf aufmerksam, dass diese Abstimmung nicht zu mehr Klarheit führen würde, da die Stimmrechte der EU-Mitgliedstaaten vom Vertreter der Europäischen Union wahrgenommen würden. Er schlägt vor, die Umsetzung der Entscheidung der 47. Tagung des RID-Fachausschusses um weitere zwei Jahre zu verschieben und bis dahin die freiwillige Verwendung von Entgleisungsdetektoren im RID festzuschreiben.
16. Der RID-Fachausschuss bekräftigt erneut das Ziel, Vorschriften für die Entgleisungsdetektion in das RID aufzunehmen, stimmt jedoch einer nochmaligen zweijährigen Verschiebung der Inkraftsetzung der Vorschriften zu (siehe Anlage I) und geht davon aus, dass die Zeit für weitere Prüfungen genutzt wird. Im Übrigen beschließt er die Aufnahme einer Bemerkung, mit der die freiwillige Verwendung von Entgleisungsdetektoren geregelt wird.
17. Bezüglich der Fundstelle dieser neuen Bemerkung gibt es eine längere Diskussion. Da diese Bemerkung nicht nur Kesselwagen erfassen, sondern für alle Wagen gelten soll, die für die Beförderung gefährlicher Güter verwendet werden, eignen sich die nur für Kesselwagen geltenden Kapitel 4.3 und 6.8 nicht. Es wird schließlich beschlossen, die Bemerkung am Ende von Abschnitt 7.1.1 aufzunehmen (siehe Anlage I).

#### **TOP 4: SONSTIGE ANTRÄGE**

##### **Anbringen von Großzetteln (Placards) an Wagen**

*Dokument:* OTIF/RID/CE/2011/10 (Schweden)

*Informelles Dokument:* INF.11 der 50. Tagung des RID-Fachausschusses (Schweiz)

18. Diese beiden Dokumente wurden bereits bei der 50. Tagung des RID-Fachausschusses diskutiert, die weitere Behandlung wurde jedoch auf Antrag der Europäischen Union auf diese Tagung verschoben (siehe OTIF/RID/CE/2011-A Absätze 39 bis 43).
19. In der Diskussion werden die bereits bei der letzten Sitzung des RID-Fachausschusses vorgebrachten Argumente wiederholt. Es besteht Einigkeit, dass in Absatz 5.3.1.7.4 die Möglichkeit der Verkleinerung der Großzettel (Placards) entweder mit der an den Wagen verfügbaren Fläche verknüpft oder vollständig gestrichen werden sollte.
20. Eine erneute Koordinierungssitzung der EU-Mitgliedstaaten fördert ebenfalls kein Ergebnis zu Tage, so dass Schweden gebeten wird, der nächsten Sitzung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (siehe Absätze 46 bis 48) ein überarbeitetes Dokument mit weiteren Argumenten unter Berücksichtigung der Anmerkungen der Delegationen und einer eventuellen Übergangsvorschrift vorzulegen.

**Anbringung von Großzetteln (Placards) gemäß Unterabschnitt 5.3.1.5 an Wagen, in denen nur Versandstücke befördert werden**

*Dokument:* OTIF/RID/CE/2012/1 (Schweiz)

*Informelles Dokument:* INF.11 (UIC)

21. Der Vertreter der Schweiz zieht sein Dokument, das er auf Wunsch der letzten Tagung des RID-Fachausschusses vorbereitet hatte (siehe OTIF/RID/CE/2011-A Absätze 36 bis 38), zurück.

**Aktualisierung des UIC-Merkblatts 201 "Transport gefährlicher Güter – Leitfaden für die Notfallplanung in Rangierbahnhöfen"**

*Dokument:* OTIF/RID/CE/2012/3 (UIC)

*Informelle Dokumente:* INF.2 (UIC)

22. Der Vertreter der UIC stellt in seinem Dokument OTIF/RID/CE/2012/3 und im informellen Dokument INF.2 den Entwurf einer überarbeiteten Fassung des UIC-Merkblatts 201 "Transport gefährlicher Güter – Leitfaden für die Notfallplanung in Rangierbahnhöfen" vor, die notwendig geworden sei, da sich die europäische Gesetzgebung im Eisenbahnbereich seit der Ausgabe 2003 grundlegend geändert habe. Auf Grund von Empfehlungen des Vertreters der ERA habe er im informellen Dokument INF.2 weitere Ergänzungen vorgenommen, so dass die Seveso-Richtlinie nur noch im **Anhang A des UIC-Merkblattes zur Erinnerung an den** historischen Hintergrund erwähnt werde.
23. **Auf eine diesbezügliche Frage erklärt** der Vertreter Frankreichs, dass durch die Begriffsbestimmung für "Beförderung" und durch die Vorschriften des Absatzes 1.4.2.3.1 eine missbräuchliche Verwendung von Beförderungsmitteln zur Lagerung ausgeschlossen sei. Er **bestätigt**, dass **eine gegebenenfalls erforderliche Klarstellung dieses Punktes** auf Ebene der Europäischen Union **vorgenommen werden müsste. Dies betreffe insbesondere** die Abgrenzung zwischen den beiden Regelwerken (Seveso-Richtlinie und Gefahrgut-Rahmenrichtlinie) **und beispielsweise die** Frage, wie die Gütermengen in den Beförderungsmitteln bei der Berechnung der Schwellenwerte einbezogen werden, da dies gegebenenfalls zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern führen könnte.
24. Der Vorsitzende betont, dass die nationale Umsetzung der Seveso-Richtlinie in den verschiedenen Staaten sehr unterschiedlich sei und dass die Abgrenzungsprobleme zum Transportbereich auf EU-Ebene diskutiert werden müssten.
25. Der RID-Fachausschuss nimmt den Entwurf der überarbeiteten Fassung des UIC-Merkblatts zur Kenntnis und beschließt die Anpassung des Verweises in der Fußnote zu Kapitel 1.11 (siehe Anlage I).

**Anpassung des Punktes 5 des UIC-Merkblattes 471-3 "Prüfungen, die bei Sendungen gefährlicher Güter durchzuführen sind"**

*Dokument:* OTIF/RID/CE/2012/4 (UIC)

26. Der RID-Fachausschuss nimmt von der Anpassung des Punktes 5 im UIC-Merkblatt 471-3 Kenntnis und nimmt den Verweis auf die ab 1. Januar 2013 geltende Fassung dieses Merkblatts in der Fußnote zu Absatz 1.4.2.2.1 an (siehe Anlage I).

## RID-Vorschriften zum Huckepackverkehr

*Dokument:* OTIF/RID/CE/2012/5 (Deutschland)

27. Bereits bei der letzten Tagung des RID-Fachausschusses hatte Deutschland in einem informellen Dokument auf das Problem der nationalen Huckepackbeförderung gefährlicher Güter in Zügen hingewiesen, in denen gleichzeitig Personen befördert werden (siehe OTIF/RID/CE/2011-A Absätze 55 bis 57).
28. In der Diskussion des nun vorliegenden offiziellen Antrags OTIF/RID/CE/2012/5 werden insbesondere folgende Punkte erwähnt:
- Das RID unterscheidet zwischen Huckepackverkehr, den es als Beförderung im Güterzug akzeptiert, selbst wenn er begleitet stattfindet (siehe Begriffsbestimmung in Abschnitt 1.2.1) und Mitnahme von gefährlichen Gütern durch Reisende im Sinne von Artikel 12 CIV in Reisezügen. Nur letztere unterliegt gemäß Artikel 5 (2) und Abschnitt 1.1.2 RID den restriktiven Regelungen des Kapitels 7.7. Darüber hinaus gehende internationale Beförderungen gefährlicher Güter sind mit Ausnahme von Beförderungen als Expressgut gemäß Kapitel 7.6 daher in Reisezügen nicht zulässig.
  - Über die Notwendigkeit einer Regelung im RID sind die Meinungen geteilt. Einige Delegierte sehen die Regelung in Artikel 1 § 4 der Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (Gefahrgut-Rahmenrichtlinie) als ausreichend an, die in den EU-Mitgliedstaaten besondere Vorschriften für innerstaatliche Beförderungen in Reisezügen zulässt, soweit sie der Europäischen Kommission notifiziert werden. Andere Delegierte sind der Meinung, dass das RID eine Regelung hinsichtlich der internationalen Beförderung enthalten sollte, wobei neben der Zustimmung der zuständigen Behörde des Ursprungslandes der Beförderung auch eine Zustimmung aller beteiligten Länder erforderlich sei.
  - Die im Antrag geforderte Zustimmung der zuständigen Behörde bezieht sich nur auf das Gefahrgutrecht. Die für die Beförderung in gemischten Zügen geltenden Bedingungen, die sich aus dem allgemeinen Recht für die Eisenbahnsicherheit ergeben können, bleiben davon unberührt.
  - Da das Kapitel 7.7 ursprünglich als Leitlinie für Reisende entwickelt wurde, sollte der neue Aspekt der Huckepackbeförderung in gemischten Zügen besser in einem neuen Abschnitt zu Kapitel 7.7 untergebracht werden, wobei präzisiert werden sollte, dass es sich dabei um begleitete Huckepackverkehre handelt.
  - In der Überschrift und im Einleitungssatz des Kapitels 7.7 müsste entweder der Vermerk "Auto im Reisezug" in Klammern gestrichen oder durch "Huckepackverkehr in gemischten Zügen" ergänzt werden.
  - Eine Regelung für Huckepackverkehre in Kapitel 7.7 birgt jedoch die Gefahr, dass daraus der Schluss gezogen werden könnte, dass auch für andere begleitete Huckepackverkehre eine Zustimmung der zuständigen Behörde erforderlich ist.
29. Der Vorsitzende stellt fest, dass auf Grund der heutigen Fassung des RID und unter Beachtung des Artikels 1 § 4 der Gefahrgut-Rahmenrichtlinie keine unstrittige Aussage über die Zulässigkeit oder das Verbot der Huckepackbeförderung in Personenzügen getroffen werden kann und daher die Thematik zumindest für grenzüberschreitende Beförderungen weiterer Bearbeitung bedarf. Sollten solche Verkehre auf nationaler Ebene stattfinden, so könnten diesbezügliche ergänzende nationale Regelungen auf der Grundlage von Artikel 1 § 4 der Gefahrgut-Rahmenrichtlinie erfolgen und müssten der Europäischen Kommission mitgeteilt werden.

30. Die Vertreterin Deutschlands wird gebeten, auf der Grundlage der bisher geführten Diskussion für die nächste Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (siehe Absätze 46 bis 48) ein überarbeitetes Dokument vorzulegen.

#### **Betreiber/Halter**

*Dokument:* OTIF/RID/CE/2012/7 (Belgien)

31. Die Vertreterin Belgiens hatte auf der Grundlage der bei der letzten Tagung zu der mit der Instandhaltung beauftragten Stelle (ECM) geführten Diskussion ein Dokument vorbereitet, in dem die Frage der unterschiedlichen Begriffe von Betreiber und Halter betrachtet wird.
32. Der RID-Fachausschuss nimmt die im Dokument dargelegte Alternative 2 an, wonach die Begriffsbestimmung für "Betreiber eines Tankcontainers, eines ortsbeweglichen Tanks oder eines Kesselwagens" unverändert bleibt, jedoch in einer Fußnote auf die Entsprechung mit dem in Anhang G des COTIF und in verschiedenen europäischen Richtlinien verwendeten Begriff "Halter" hingewiesen wird (siehe Anlage I).
33. Bezüglich der weitergehenden Frage, ob die Begriffsbestimmung auch auf Betreiber eines Batteriewagens/Batterie-Fahrzeugs oder eines MEGC ausgedehnt werden müsste, wird die Vertreterin Belgiens gebeten, der Gemeinsamen Tagung einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

#### **Für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)**

*Dokument:* OTIF/RID/CE/2012/8 (Belgien)

34. Die Behandlung dieses Dokuments wird auf die nächste Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (siehe Absätze 46 bis 48) verschoben.

#### **TOP 5: ARBEITSGRUPPE "TANK- UND FAHRZEUGTECHNIK"**

*Dokument:* OTIF/RID/CE/GT/2012-A (Sekretariat)

35. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" gibt auf der Grundlage des Berichts im Dokument OTIF/RID/CE/GT/2012-A einen Überblick über die Arbeiten der Arbeitsgruppe, die zu einem großen Teil dem Unfallbericht von Viareggio gewidmet waren.

#### **TOP 6: ARBEITSGRUPPE "SICHERHEITSPFLICHTEN DER BETEILIGTEN"**

*Informelle Dokumente:* INF.14 (Italien)  
INF.10 (CEFIC)  
INF.16 (UIC)

36. Der Vertreter Italiens stellt auf der Grundlage des im informellen Dokument INF.14 wiedergegebenen Berichts die Ergebnisse der Arbeitsgruppe "Sicherheitspflichten der Beteiligten" vor, die bei den Pflichten des Befüllers und Entladers die Aufnahme einer Bemerkung und bei den Pflichten des Beförderers Prüfungen an allen Wagen anstelle von repräsentativen Stichproben vorsehen.
37. Der RID-Fachausschuss nimmt den im informellen Dokument INF.10 leicht veränderten Wortlaut der bei den Pflichten des Befüllers und des Entladers aufzunehmenden Bemerkung und die ebenfalls leicht geänderten Checklisten, die auf der Website der OTIF veröffentlicht werden, an (siehe Anlage I).



38. Der Vertreter der UIC regt mit seinem informellen Dokument INF.16 an, die Frage der Änderung der Pflichten des Beförderers nochmals intensiver zu erörtern und auch im Rahmen der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung zu behandeln.
39. Die Vertreterin Frankreichs unterstützt teilweise die Bemerkungen der UIC im informellen Dokument INF.16. Im Dokument Schwedens (OTIF/RID/CE/2011/1 – Repräsentative Stichprobenkontrollen in Absatz 1.4.2.2.1 RID im Vergleich zu UIC-Merkblatt 471-3), das dieser Arbeitsgruppe zu Grunde gelegen habe, habe sich die Frage auf Stichprobenkontrollen am Abgangsort bezogen, die von den Eisenbahnbeförderungsunternehmen unterschiedlich interpretiert werden und zu Problemen führen könnte. Die Arbeit der Arbeitsgruppe habe darin bestanden, auf diese Frage zu antworten und in Absatz 1.4.2.2.1 gegebenenfalls die Worte "durch repräsentative Stichproben" zu streichen. Die Frage der Überprüfung während der Beförderung der Sendungen durch repräsentative Stichproben sei hingegen kein Ziel der Arbeitsgruppe gewesen, da zu diesem Punkt kein Dokument vorgelegt worden sei. Es sei daher zweckmäßig, diese Frage auf der Grundlage eines Antrags zu einem späteren Zeitpunkt zu untersuchen.
40. Die Mehrheit der Delegationen ist für die Streichung "durch repräsentative Stichproben" im Einleitungssatz des Absatzes 1.4.2.2.1. Die weitergehenden Vorschläge, bei einem Wechsel des Beförderers zusätzliche stichprobenartige Kontrollen vorzusehen und den Punkt 5 des UIC-Merkblattes 471-3 auch auf der OTIF-Website zu veröffentlichen, werden zu einem späteren Zeitpunkt entschieden.

#### **TOP 7: INFORMATIONEN DER EUROPÄISCHEN EISENBAHN-AGENTUR (ERA)**

*Informelles Dokument:* INF.17 (ERA)

41. Der RID-Fachausschuss nimmt das informelle Dokument INF.17 der ERA zur Kenntnis.

#### **TOP 8: VERSCHIEDENES**

##### **Publikation bezüglich der Beförderung gefährlicher Güter in Reisezügen**

*Dokument:* OTIF/RID/CE/2012/2 (CIT)

42. Der RID-Fachausschuss nimmt zur Kenntnis, dass in den allgemeinen Beförderungsbedingungen des CIT für die Eisenbahnbeförderung von Personen bezüglich der Konditionen zur Beförderung von gefährlichen Gütern im Handgepäck nur noch auf Kapitel 7.7 des RID Bezug genommen wird, nachdem das RID seit dem 1. Januar 2012 auf der Website der OTIF öffentlich zugänglich ist.

##### **Niederländische Eisenbahn-Grundnetz für die Beförderung gefährlicher Güter**

*Informelle Dokumente:* INF.3 (Niederlande)  
INF.19 (Niederlande)  
INF.20 (Frankreich)

43. Die Vertreterin der Niederlande erläutert anhand der Präsentation im informellen Dokument INF.19 die neue niederländische Gesetzgebung zu einem Eisenbahn-Grundnetz für die Beförderung gefährlicher Güter, das zum Einen die Erreichbarkeit der Industriegebiete, aber auch die Sicherheit der in der Nähe der Eisenbahninfrastruktur wohnenden Bevölkerung gewährleisten soll. Sie erklärt, dass eine unveränderte Politik unter Berücksichtigung von Risikoberechnungsmodellen, Marktentwicklungsaussichten für den Verkehr und Bebauungsplänen auf bestimmten Strecken zu inakzeptablen Einzelrisiken und gesellschaftlichen Risiken führen würde.

44. Das akzeptable Risikoniveau basiere auf den für das Jahr 2020 prognostizierten Mengen gefährlicher Güter, wobei im Rahmen dieses Risikoniveaus ein weiterer Anstieg der Mengen durch zusätzliche Maßnahmen möglich sei. Zusätzliche Maßnahmen sollten vorzugsweise vom Infrastrukturbetreiber und der Industrie unter Berücksichtigung der internationalen Gesetzgebung selbst ergriffen werden. Als ultimative Maßnahme könne der Minister für Infrastruktur und Umwelt aber auch die Benutzung bestimmter Strecken vorschreiben.
45. Von den Delegierten werden eine Reihe kritischer Fragen, insbesondere zu den Bewertungskriterien zur Ermittlung des Risikoniveaus, gestellt. Eine Verbesserung der internationalen Datenlage zum Unfallgeschehen wird als notwendig erachtet. Der Vertreter Frankreichs weist auf eine Präsentation hin, die im informellen Dokument INF.20 enthalten ist.

### **Änderung der Arbeitsweise des RID-Fachausschusses**

46. Wegen der Probleme bei der EU-internen Koordinierung der Sitzungen des RID-Fachausschusses schlägt der Vorsitzende vor, die für November 2012 und November 2013 vorgesehenen Tagungen in Form von Arbeitsgruppen im Sinne von Artikel 22 § 1 der Geschäftsordnung durchzuführen, wobei für diese Arbeitsgruppen dieselbe Sprachenregelung wie für den RID-Fachausschuss gelten sollte. Lediglich die letzte Sitzung des Bienniums im Mai 2014 sollte als Sitzung des RID-Fachausschusses durchgeführt werden, bei der alle von der Arbeitsgruppe vorbereiteten Beschlüsse für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2015 verabschiedet werden sollen.
47. Dieses vom Vorsitzenden vorgeschlagene Verfahren, das im Übrigen dem bei anderen internationalen Organisationen für die Entwicklung der Gefahrgutvorschriften geltenden Verfahren entspricht, wird vom RID-Fachausschuss einhellig begrüßt und angenommen. Diese Verfahrensweise ermöglicht eine offene Diskussion in der Arbeitsgruppe, welche die Europäische Union zwar nicht abschließend bindet, aber zu einem von der Mehrheit unterstützten Text der RID-Änderungen 2015 führt.
48. Auf Vorschlag des Sekretariats wird vereinbart, den Erfolg dieser neuen Arbeitsweise am Ende des Bienniums zu bewerten. Wegen des geringen Zeitraums zwischen der Tagung des RID-Fachausschusses und der Notifizierung der Änderungen im Mai/Juni 2014 könnten darüber hinaus neben den Änderungen, die sich aus den letzten Beschlüssen der Gemeinsamen Tagung und der WP.15 ergeben, keine neuen Dokumente mehr behandelt werden.

### **Verabschiedung von Herrn François Le Fort (Schweiz) in den Ruhestand**

49. Der Vorsitzende dankt Herrn François Le Fort (Schweiz) für seine langjährige aktive Teilnahme an den Arbeiten des RID-Fachausschusses. Er hebt hervor, dass die verpflichtende Einführung des Entgleisungsdetektors eines seiner Hauptanliegen gewesen sei, das zumindest im Rahmen einer Freiwilligkeit im RID verankert werden konnte. Im Namen des RID-Fachausschusses wünscht der Vorsitzende Herrn Le Fort einen langen, gesunden und glücklichen Ruhestand.

### **Dank**

50. Im Namen aller Delegationen dankt die stellvertretende Vorsitzende dem Vorsitzenden für seine Verhandlungsführung und bringt ihre Hoffnung zum Ausdruck, dass er diese Funktion trotz aller momentanen Widrigkeiten weiterhin ausübe.

**Nächste Tagung**

51. Wie in den Absätzen 46 bis 48 näher ausgeführt, wird die nächste Sitzung des RID-Fachausschusses erst im Mai 2014 abgehalten. In der Zeit vom 12. bis 15. November 2012 wird die Tagung der neu eingerichteten ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses auf Einladung Lettlands in Riga stattfinden. Ein Teil dieser Sitzung wird gemeinsam mit den Experten für die Anlage 2 zum SMGS abgehalten, um die Frage der Harmonisierung von RID und Anlage 2 SMGS zu behandeln.
-

Von der 51. Tagung des RID-Fachausschusses angenommene TexteA. Dokument [OTIF/RID/NOT/2013] mit folgenden Änderungen angenommen

Alle fett gedruckten eckigen Klammern streichen.

**Teil 1****Kapitel 1.4**

**1.4.3.3 f)** Den Verweis auf die Fußnote \*) und den Text der Fußnote \*) streichen und am Ende folgende Bem. hinzufügen:

**"Bem.** Der Befüller muss Verfahren für die Überprüfung der richtigen Funktionsweise der Verschlüsse des Kesselwagentanks und die Gewährleistung der Dichtheit der Verschlusseinrichtungen vor und nach dem Befüllen erarbeiten. Richtlinien in Form von Checklisten für Kesselwagen für flüssige Stoffe, die vom Europäischen Verband der chemischen Industrie (CEFIC) herausgegeben wurden, sind auf der Website der OTIF ([www.otif.org](http://www.otif.org)) eingestellt."

[Referenzdokument: INF.14 in der durch INF.10 abgeänderten Fassung]

**1.4.3.7.1** Die Änderungsanweisung erhält folgenden Wortlaut:

**"1.4.3.7.1** Am Ende des Absatzes d) (ii) folgende Bem. hinzufügen:

**"Bem.** Der Entlader muss Verfahren für die Überprüfung der richtigen Funktionsweise der Verschlüsse des Kesselwagentanks und die Gewährleistung der Dichtheit der Verschlusseinrichtungen vor und nach dem Entladen erarbeiten. Richtlinien in Form von Checklisten für Kesselwagen für flüssige Stoffe, die vom Europäischen Verband der chemischen Industrie (CEFIC) herausgegeben wurden, sind auf der Website der OTIF ([www.otif.org](http://www.otif.org)) eingestellt."

[Referenzdokument: INF.14 in der durch INF.10 abgeänderten Fassung]

**Kapitel 1.6**

**1.6.1.27** "der Sondervorschrift 363" ändern in:

"des Absatzes a) der Sondervorschrift 363".

[Referenzdokumente: INF.5 + INF.13]

## Kapitel 1.10

**1.10.4** Die Änderungsanweisungen werden wie folgt ersetzt:

"**1.10.4** erhält folgenden Wortlaut:

"**1.10.4** Mit **Ausnahme der** UN-Nummern 0029, 0030, 0059, 0065, 0073, 0104, 0237, 0255, 0267, 0288, 0289, 0290, 0360, 0361, 0364, 0365, 0366, 0439, 0440, 0441, 0455, 0456 und 0500 und mit Ausnahme der UN-Nummern 2910 und 2911, sofern der Aktivitätswert den A<sub>2</sub>-Wert überschreitet, gelten die Vorschriften der Abschnitte 1.10.1, 1.10.2 und 1.10.3 nicht, wenn die in einem Wagen oder Großcontainer in Versandstücken beförderten Mengen die in Absatz 1.1.3.6.3 aufgeführten Mengen nicht überschreiten. Darüber hinaus gelten die Vorschriften der Abschnitte 1.10.1, 1.10.2 und 1.10.3 nicht, wenn die in einem Wagen oder Container in Tanks oder in loser Schüttung beförderten Mengen die in Absatz 1.1.3.6.3 aufgeführten Mengen nicht überschreiten. Darüber hinaus gelten die Vorschriften dieses Kapitels nicht für die Beförderung von UN 2912 RADIOAKTIVE STOFFE MIT GERINGER SPEZIFISCHER AKTIVITÄT (LSA-I) und UN 2913 RADIOAKTIVE STOFFE, OBERFLÄCHENKONTAMINIERTE GEGENSTÄNDE (SCO-I)."

[Referenzdokumente: INF.9 + INF.13]

## Teil 3

### Kapitel 3.3

**SV 363** Absatz c) erhält am Anfang folgenden Wortlaut:

"die Maschine oder das Gerät ist so ausgerichtet, dass ...".

[Referenzdokument: INF.13]

**SV 661** Am Ende des ersten Unterabsatzes "gemäß dem RID und dem ADR anwendbaren Verfahren" ändern in:

"gemäß dem RID oder dem ADR anwendbaren Verfahren".

[Referenzdokument: INF.13]

## Teil 4

### Kapitel 4.1

#### 4.1.4.1

**P 003** In der Sondervorschrift für die Verpackung PP 90 "unabhängig von der Lage des Versandstücks" ändern in:

"unabhängig von der Lage oder Ausrichtung des Versandstücks".

[Referenzdokumente: INF.7 + INF.13]

[Die zweite Änderung in der französischen Fassung hat keine Auswirkungen auf den deutschen Text.]

## Teil 6

### Kapitel 6.2

- 6.2.4.1 Die siebzehnte Änderungsanweisung zu Abschnitt "für die Auslegung und den Bau" der Tabelle (Aufnahme der Norm "EN ISO 7866:2011") streichen.

[Referenzdokument: INF.13]

- 6.2.4.2 Den gestrichenen Text betreffend die Aufnahme der Norm EN 15888:2011" löschen.

### Kapitel 6.8

- 6.8.2.3.1 Der neue Unterabsatz erhält am Anfang folgenden Wortlaut:

"Die zuständige Behörde oder eine von ihr bestimmte Stelle muss auf Wunsch des Antragstellers eine getrennte Baumusterzulassung ...".

[Referenzdokument: INF.13]

## **B. Neue Änderungen für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2013**

### Teil 1

#### Kapitel 1.2

- 1.2.1 In der Begriffsbestimmung für "**Betreiber eines Tankcontainers, eines ortsbeweglichen Tanks oder eines Kesselwagens**" vor dem Doppelpunkt einen Verweis auf Fußnote 5) einfügen. Die Fußnote 5) erhält folgenden Wortlaut:

"5) Im Falle von Kesselwagen entspricht der Begriff «Betreiber» dem in Artikel 2 n) des Anhangs G des COTIF (ATMF) sowie in Artikel 3 s) der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit (Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung) und in Artikel 2 s) der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft definierten Begriff für «Halter»."

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2012/7]

Folgende neue Begriffsbestimmung einfügen:

"**ECE-Regelung:** Eine Regelung als Anlage zum Übereinkommen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt werden (Übereinkommen von 1958 in der jeweils geänderten Fassung)."

[Referenzdokument: INF.12]

## Kapitel 1.4

### 1.4.2.2.1

Im Einleitungssatz streichen:

"durch repräsentative Stichproben".

[Referenzdokument: INF.14]

In der Fußnote 13) (bisherige Fußnote 11)) "2011" ändern in:

"2013".

[Referenzdokument: OTIF/RID/CE/2012/4]

### 1.4.3.3

Am Ende von Absatz a) folgende Bem. hinzufügen:

**Bem.** Der Befüller muss Verfahren für die Überprüfung der richtigen Funktionsweise der Verschlüsse des Kesselwagentanks und die Gewährleistung der Dichtheit der Verschlusseinrichtungen vor und nach dem Befüllen erarbeiten. Richtlinien in Form von Checklisten für Kesselwagen für flüssige Stoffe, die vom Europäischen Verband der chemischen Industrie (CEFIC) herausgegeben wurden, sind auf der Website der OTIF ([www.otif.org](http://www.otif.org)) eingestellt."

[Referenzdokument: INF.14 in der durch INF.10 abgeänderten Fassung]

### 1.4.3.7.1

Am Ende von Absatz b) folgende Bem. hinzufügen:

**Bem.** Der Entlader muss Verfahren für die Überprüfung der richtigen Funktionsweise der Verschlüsse des Kesselwagentanks und die Gewährleistung der Dichtheit der Verschlusseinrichtungen vor und nach dem Entladen erarbeiten. Richtlinien in Form von Checklisten für Kesselwagen für flüssige Stoffe, die vom Europäischen Verband der chemischen Industrie (CEFIC) herausgegeben wurden, sind auf der Website der OTIF ([www.otif.org](http://www.otif.org)) eingestellt."

[Referenzdokument: INF.14 in der durch INF.10 abgeänderten Fassung]

## Kapitel 1.11

Die Fußnote 23) (bisherige Fußnote 21)) erhält folgenden Wortlaut:

"<sup>23)</sup> Fassung vom 1. Juli 2012."

[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/2012/3 + INF.2]

## Teil 4

### Kapitel 4.1

#### 4.1.4.3

#### LP 02

Folgende neue Sondervorschrift für die Verpackung "L 3" hinzufügen:

**L 3 Bem.** Für die UN-Nummern 2208 und 3486 ist eine Seebeförderung in Großverpackungen nicht zugelassen."

[Referenzdokumente: INF.8 + INF.13]

## Teil 7

### Kapitel 7.1

7.1.1 Am Ende eine Bem. mit folgendem Wortlaut hinzufügen:

**"Bem.** Wagen dürfen mit Detektionseinrichtungen ausgerüstet sein, welche das Auftreten einer Entgleisung anzeigen oder darauf reagieren, vorausgesetzt, die Vorschriften für die Zulassung der Inbetriebnahme solcher Wagen werden erfüllt.

Durch die Vorschriften für die Inbetriebnahme von Wagen darf die Verwendung solcher Detektionseinrichtungen nicht untersagt oder auferlegt werden. Der Verkehr von Wagen darf aufgrund des Vorhandenseins oder des Fehlens solcher Einrichtungen nicht eingeschränkt werden."

[Referenzdokument: INF.18 in der geänderten Fassung]

### C. Änderungen für eine Inkraftsetzung zum 1. Januar 2015

Folgende neue Übergangsvorschrift hinzufügen:

["1.6.3.x Kesselwagen und Batteriewagen

- für Gase der Klasse 2 mit Klassifizierungscode, 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 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."]

[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/2007/17 + INF.9 RID CE 11/09 + INF.15 RID CE 05/12]

### [Kapitel 3.2 Tabelle A

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

- bei Tanks für Gase der Klasse 2 mit Klassifizierungscode, 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.]

[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/2007/17 + INF.9 RID CE 11/09 + INF.15 RID CE 05/12]



[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."]

[Referenzdokumente: OTIF/RID/CE/2007/17 + INF.9 RID CE 11/09 + INF.15 RID CE 05/12]

---