

**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/GT/2010-A]

1. Juli 2010

Original: Französisch

**An die Delegierten der 11. Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik"  
des RID-Fachausschusses**

**Bern, 18. und 19. Mai 2010**

**Bericht (2. Entwurf)**

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.

1. Die 11. Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses fand am 18. und 19. Mai 2010 am Sitz der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr in Bern statt.
2. Folgende Staaten haben an den Beratungen der Sitzung teilgenommen: Belgien, Deutschland, Frankreich, Lettland, Niederlande, Schweiz, Tschechische Republik und Vereinigtes Königreich. Ebenfalls vertreten waren die Europäische Kommission und die Europäische Eisenbahn-Agentur (ERA). Darüber hinaus haben der Internationale Eisenbahnverband (UIC), die Internationale Privatwagen-Union (UIP), der Verband der Europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE) und der Europäische Rat der chemischen Industrie (CEFIC) teilgenommen (siehe Anlage II im Dokument OTIF/RID/CE/GT/2010-A/Add.1).

### **Vorsitz der Arbeitsgruppensitzung**

3. Wie bei der 44. Tagung des RID-Fachausschusses beschlossen (siehe Bericht OTIF/RID/CE/2007-A Absatz 108), führt Herr Rainer Kogelheide (Deutschland) den Vorsitz und Herr Arne Bale (Vereinigtes Königreich) den stellvertretenden Vorsitz dieser Arbeitsgruppe.

### **TOP 1: Genehmigung der Tagesordnung**

4. Die in der Einladung (Dokument A 81-03/501.2010) enthaltene vorläufige Tagesordnung wird genehmigt.

### **TOP 2: Entgleisungsdetektion**

5. Anlässlich seiner 47. Tagung hatte der RID-Fachausschuss auf Antrag der Europäischen Kommission beschlossen, die ursprünglich für die RID-Ausgabe 2011 vorgesehene Aufnahme von Vorschriften zur Entgleisungsdetektion um zwei Jahre zu verschieben. Dieser Aufschub um zwei Jahre sollte von der Europäischen Kommission und der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA) dazu genutzt werden, bis Ende 2011 ihre ~~diesbezüglichen~~ Studien **zur Vorbeugung oder zur Detektion von Entgleisungen** zu Ende zu führen und die Ergebnisse dem RID-Fachausschuss mitzuteilen (siehe auch Absätze 112 bis 117 des Schlussberichtes OTIF/RID/CE/2009-A über die 47. Tagung des RID-Fachausschusses).
6. Der Vertreter der ERA informiert die Arbeitsgruppe darüber, dass die ~~Europäische Kommission und die ERA die in der Anlage zum informellen Dokument INF.9 der 47. Tagung des RID-Fachausschusses aufgeführten Studien in Angriff genommen habe (Einzelheiten dazu sind im informellen Dokument INF.4 der 48. Tagung des RID-Fachausschusses wiedergegeben). Die Studien über den Entscheidungsprozess im Zusammenhang mit den Sicherheits-/Interoperabilitätsrichtlinien und dem RID und über die zum aktuellen Zeitpunkt verschiedene Studien zu diesem Thema durchführen, darunter insbesondere Studien zu Maßnahmen der Entgleisungsprävention, zum Entscheidungsprozess im Rahmen europäischer Richtlinien einerseits und im Rahmen des RID-Fachausschusses andererseits sowie eine Durchführbarkeitsstudie zur Harmonisierung der Kriterien für eine Risikoakzeptanz werden von den Kommissionsdiensten durchgeführt.~~ Er fügt hinzu, dass es bislang noch keine Zwischenergebnisse gebe, die der Arbeitsgruppe mitgeteilt werden könnten.
7. Der Vertreter Deutschland fordert die Europäische Kommission und die ERA auf zu bestätigen, dass die aktuell von der ERA durchgeführten Studien 2013 auch tatsächlich zur Aufnahme von Vorschriften zur Entgleisungsdetektion in das RID führen werden. ~~Der Vertreter der ERA erinnert die Arbeitsgruppe daran, dass die Ergebnisse der Studien 2012 vom Gemeinsamen Ausschuss der Europäischen Kommission für die Eisenbahnsicherheit und für die Beförderung gefährlicher Güter diskutiert werden sollten, um den EU-Standpunkt zu Entgleisungen von Güterzügen, einschließlich Gefahrgutzügen, zu aktualisieren und zu ergänzen. Deshalb könne die ERA weder dem Ergebnis der Studien noch dem Ergebnis dieser Diskussionen vorweggreifen. Dies kann der Vertreter der ERA nicht eindeutig zusichern, zumal die ERA die Ergebnisse der Analysen nicht voraussagen kann.~~ Er weist darauf hin, dass die ERA bezüg-

lich der Entgleisungsproblematik eine sehr umfassende Herangehensweise verfolge. Sie prüfe nicht nur die verschiedenen Entgleisungsdetektionssysteme und ihre Wirksamkeit, sondern analysiere ebenfalls die Entgleisungsursachen und **die Möglichkeiten für eine Entschärfung oder Vorbeugung von Entgleisungen mögliche Verbesserungen in der Entgleisungsprävention** von Güterzügen.

8. Der Vertreter Deutschlands weist darauf hin, dass die Aufnahme von Vorschriften zur Entgleisungsdetektion unter anderem deswegen verschoben worden sei, weil **[es der Gemeinsame Ausschuss der Europäischen Kommission für die Eisenbahnsicherheit und für die Beförderung gefährlicher Güter für notwendig erachtet habe, neben den Entgleisungsdetektoren andere Optionen, die zu besseren Ergebnissen der Folgenabschätzung (Interoperabilität, Sicherheit, Kostenrentabilität) führen könnten, und auch Maßnahmen zur Vorbeugung von Entgleisungen zu untersuchen laut Europäischer Kommission und ERA die Funktionalität der existierenden Entgleisungsdetektionssysteme nicht zufriedenstellend sei]**. Er fragt daraufhin, welche Maßnahmen die Europäische Kommission zur Beseitigung der Nachteile der existierenden Systeme und zur Förderung alternativer Systeme zu ergreifen gedenke, und betont nochmals, dass ein erneuter Aufschub der Aufnahme von Vorschriften zur Entgleisungsdetektion, falls bis 2012 noch keine alternativen Systeme vorliegen sollten, um jeden Preis vermieden werden müsse. Der Vertreter der Schweiz teilt die Bedenken Deutschlands und fordert die Europäische Kommission auf, die von Entgleisungsdetektionssystemen zu erfüllenden Vorgaben klar zu definieren. Der Vertreter der UNIFE schließt sich dieser Forderung an und erklärt, dass die Industrie keine neuen Systeme entwickeln werde, solange es keine klar definierten Vorgaben gebe. Außerdem müsse man die für die Durchführung von Tests und Zulassungsverfahren notwendige Zeit berücksichtigen.
9. **[Da nach Ansicht des Vertreters Deutschlands das Aufgrund des leicht positiven Ergebnisses der Kosten-Nutzen-Analyse der ERA bezüglich der zu Entgleisungsdetektoren leicht positiv ist, fordert der Vertreter Deutschlands er die ERA auf zu prüfen, ob die Beschränkung der Anwendung von Entgleisungsdetektoren auf Güterwagen mit sehr gefährlichen Gütern für den Fortgang der Arbeiten nicht eher kontraproduktiv sei und ob die Anwendung nicht vielmehr auf alle Güterwagen mit gefährlichen Gütern ausgedehnt werden sollte. Der Vertreter der ERA erklärt, dass die ERA die Arbeitsgruppe so schnell wie möglich über verfügbare Ergebnisse aus den Entgleisungsstudien informieren werde. Die ERA solle anlässlich der nächsten Tagung des RID-Fachausschusses im November 2010 darüber berichten.]**
10. Die Arbeitsgruppe fordert die Vertreter der Industrie auf zu überprüfen, unter welchen Bedingungen und in welcher Weise das Problem der Zwangsbremmung des Zuges nach einer Entgleisungsdetektion behoben werden könnte. Der Vertreter der UNIFE erklärt, dass man in Güterzügen dieselbe Technologie verwenden müsse, die bereits in den Hochgeschwindigkeitszügen zum Einsatz kommt, wenn der Triebfahrzeugführer unverzüglich über die Entgleisung informiert werden muss, damit er selbst über den am besten geeigneten Ort zum Anhalten des Zuges entscheiden kann. Grundvoraussetzung für die Funktion eines solches Systems sei allerdings die Stromversorgung aller Güterwagen sowie Datenübermittlungssysteme.
11. Der Vorsitzende bittet den Vertreter der ERA, die Arbeitsgruppe und den RID-Fachausschuss über den Fortschritt der Studien zur Entgleisungsdetektion auf dem Laufenden zu halten. Die Industrie bittet er, ihre Überlegungen zu möglichen technischen Alternativen fortzuführen. Der Vertreter der ERA bittet seinerseits die Mitgliedstaaten und die Industrie, sich aktiv in die Beratungen im Rahmen der Studien zur Entgleisungsdetektion einzubringen.

### **TOP 3: Tropfleckagen**

Dokument: OTIF/RID/CE/GT/2010/3 (Deutschland)

12. Bei der letzten Sitzung der Arbeitsgruppe hatte Deutschland angekündigt, bei der nächsten Sitzung einen Bericht über die Ergebnisse des vom deutschen Mineralölwirtschaftsverband in Auftrag gegebenen Forschungsprojekts zum Problem der Tropfleckagen vorzulegen.

13. Zwischenzeitlich war das Thema bereits im Rahmen der Gemeinsamen Tagung behandelt worden, wo in der Tank-Arbeitsgruppe verschiedene Lösungsansätze besprochen wurden und ein alternativer Wortlaut für den Unterabschnitt 1.4.3.3 f) und den Absatz 4.3.2.3.3 als Zwischenlösung angenommen wurde.
14. Der Vertreter Deutschlands merkt an, dass diese Wortlautänderung in Unterabschnitt 1.4.3.3 f) und in Absatz 4.3.2.3.3 die Probleme der Tropfleckagen nicht dauerhaft lösen werde. Er bedauert insbesondere, dass die Tank-Arbeitsgruppe vernünftige Lösungsansätze, wie beispielsweise die Einführung einer Arbeitsanweisung (Leitfaden) für die Befüllungs- und Entleerungsstationen, verworfen habe. Deutschland treibe daher die Lösungsfindung zu diesem Problem vorerst nicht weiter voran, werde aber weiterhin jegliche Initiative von Seiten der Mitgliedstaaten und der Industrie in diesem Bereich unterstützen.
15. Mehrere Delegationen sind der Ansicht, dass der neue Wortlaut in Unterabschnitt 1.4.3.3 f) und in Absatz 4.3.3.2.2 keinen Aufschluss über die Vorgehensweise der Befüller zur Gewährleistung der Dichtheit der Verschlüsse liefere. Außerdem seien im Rahmen der Beratungen der Gemeinsamen Tagung die möglichen Auswirkungen auf neue Beteiligte nicht berücksichtigt worden.
16. Der Vertreter der Niederlande weist auf die Wichtigkeit der Suche nach Methoden zur Qualitätssicherung in der gesamten Transportkette hin. Sollten keine angemessenen Lösungen für die Verbesserung der Qualitätssicherung in der Transportkette gefunden werden, müssten erneut technische Lösungsansätze wie die **Prüfung der Dichtheit der Verschlüsse mittels (Unter-)Druck/Unterdruckprüfung** ins Auge gefasst werden.
17. Der Vertreter des CEFIC informiert die Arbeitsgruppe darüber, dass der deutsche Verband der chemischen Industrie auf nationaler Ebene eine Arbeitsgruppe zum Problem der Tropfleckagen ins Leben gerufen habe. Zweck dieser Arbeitsgruppe, die unter anderem aus Vertretern der chemischen Industrie und der Mineralölindustrie besteht, sei es, den Befüllungs- und Entleerungsprozess genauer zu beleuchten. Der Vertreter des CEFIC merkt an, dass die Ergebnisse dieser Untersuchung möglicherweise als Grundlage für die Entwicklung eines Leitfadens für die Befüller dienen könnten.
18. Der Vertreter Deutschlands informiert die Arbeitsgruppe über die Absicht seines Landes, systematische Kontrollen zu einzelnen Aspekten dieser Problematik durchzuführen. Die Vertreterin Frankreichs berichtet über die von den französischen Behörden zur Verbesserung der Lage in diesem Bereich unternommenen Maßnahmen. Durch die Analyse der Berichte über Zwischenfälle mit Tropfleckagen seien die zuständigen Behörden in der Lage gewesen, nicht nur die Ursachen für die Tropfleckagen zu ermitteln, sondern auch den verantwortlichen Befüller ausfindig zu machen und direkt zu kontaktieren, was zu einer Verbesserung der Situation geführt habe. Die Arbeitsgruppe nimmt die von Deutschland und Frankreich ergriffenen Maßnahmen zur Kenntnis. Anlässlich der nächsten Sitzungen soll die Wirksamkeit dieser Maßnahmen analysiert werden.
19. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe bitten um ausführlichere Informationen bezüglich der Ergebnisse des Forschungsprojektes der Deutschen wissenschaftlichen Gesellschaft für Erdöl, Erdgas und Kohle (DGMK). Da der Bericht auf der Internetseite der DGMK nur kostenpflichtig eingesehen werden kann ([http://www.dgmk.de/downstream/link\\_publicationen.html](http://www.dgmk.de/downstream/link_publicationen.html)), wird der Vorsitzende versuchen, ein Gratisexemplar für das Sekretariat der OTIF zu erhalten, das dann an die Mitglieder der Arbeitsgruppe verteilt werden kann.
20. Die Arbeitsgruppe ist sich der Bedeutung der zur Verbesserung der Situation durchgeführten Arbeiten bewusst und ermutigt Deutschland, Frankreich und die Arbeitsgruppe des deutschen Verbandes der chemischen Industrie zur Weiterführung dieser Arbeiten.

**TOP 4: Übergangsvorschriften in Abschnitt 1.6.3 RID**

Dokument: OTIF/RID/CE/GT/2010/4 (Deutschland)

21. Bei der 47. Tagung des RID-Fachausschusses wurde der Arbeitsgruppe der Auftrag erteilt, diejenigen Übergangsvorschriften in Abschnitt 1.6.3 des RID zu prüfen, aus denen nicht klar hervorgeht, von welchen Bauvorschriften abgewichen werden darf. Die Arbeitsgruppe wurde um Prüfung gebeten, welche Übergangsvorschriften gestrichen werden könnten, weil sie zwischenzeitlich überholt sind oder aber weil die betroffenen Kesselwagen oder Batteriewagen das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht haben (siehe auch Absätze 22 bis 24 des endgültigen Berichts OTIF/RID/CE/2009-A über die 47. Tagung des RID-Fachausschusses).
22. Um den Auftrag der Arbeitsgruppe zu erfüllen, hatte der Vertreter Deutschlands in seinem Dokument OTIF/RID/CE/GT/2010/4 die Ergebnisse einer Analyse der kesselwagen- und batteriewagenspezifischen Übergangsvorschriften zusammengestellt.
23. Da die in diesem Dokument vorgestellten Anpassungs- oder Streichungsvorschläge auch Auswirkungen auf festverbundene Tanks (Tankfahrzeuge), Aufsetztanks, Batterie-Fahrzeuge und Tankcontainer haben könnten und da bestimmte untersuchte Übergangsvorschriften für beide Verkehrsträger (RID und ADR) gelten, äußert die Arbeitsgruppe den Wunsch, dass diese Frage zunächst durch die Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung geprüft werden sollte. Der Vertreter Deutschlands erklärt sich bereit, für die nächste Sitzung der Tank-Arbeitsgruppe ein Dokument mit Erläuterungen der Grundsätze, die den vorgeschlagenen Änderungen zugrunde liegen, vorzubereiten. Gleichzeitig bittet der Vertreter Deutschlands diejenigen Staaten, die mit den vorgeschlagenen Grundsätzen nicht einverstanden sind, der nächsten Tagung der Tank-Arbeitsgruppe ihre Argumente im Rahmen informeller Dokumente vorzustellen.

**TOP 5: Zusammensetzung von Gefahrgutzügen zur Verhinderung eines BLEVE**

Dokument: OTIF/RID/CE/GT/2010/1 (Niederlande)  
OTIF/RID/CE/GT/2010/1/Add.1 (Niederlande)

24. Der Vertreter der Niederlande informiert die Arbeitsgruppe über die Absicht seiner Regierung, ein (Eisenbahn-)Grundnetz für die (Eisenbahn-)Beförderung gefährlicher Güter zu schaffen, basierend auf einer die Zusammensetzung von Gefahrgutzügen zur Verhinderung eines "heißen" BLEVE berücksichtigenden Risikoabschätzung. Die Analyse der niederländischen Risikokalkulation habe gezeigt, dass das höchste Risiko eines "heißen" BLEVE, dessen Folgen verheerender seien als die eines "kalten" BLEVE, in Zügen bestehe, in denen sich Kesselwagen mit entzündbaren verflüssigten Gasen und Kesselwagen mit leicht entzündbaren flüssigen Stoffen direkt nebeneinander befinden. Die niederländische Regierung habe die bei der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten in der Selbstverpflichtung unterstützt, die Züge so zusammenzustellen, dass zwischen Kesselwagen mit entzündbaren verflüssigten Gasen und Kesselwagen mit leicht entzündbaren flüssigen Stoffen ein Abstand von mindestens 18 Metern besteht ("Zusammensetzung zur Vermeidung eines heißen BLEVE"). Da eine große Anzahl Kesselwagen mit entzündbaren verflüssigten Gasen in den Niederlanden aus dem Ausland kommen, bittet der Vertreter der Niederlande die Mitglieder der Arbeitsgruppe, über den internationalen Aspekt dieser Problematik nachzudenken.
25. Die Vertreter der UIC und der Schweiz weisen darauf hin, dass das Risiko eines BLEVE nicht überschätzt werden dürfe, da es bislang auf dem europäischen Schienennetz noch keine Unfälle mit diesem Phänomen gegeben habe. Der Vertreter der Schweiz vertritt darüber hinaus die Ansicht, dass das Risiko eines "heißen" BLEVE durch die Ausdehnung der Vorschrift zur Ausrüstung von Kesselwagen mit Energieverzehrelementen auf Kesselwagen mit entzündbaren ~~verflüssigten Gasen~~ flüssigen Stoffen vermindert werden könne.

26. Mehrere Delegationen stellen die Wirksamkeit einer solchen Maßnahme im Hinblick auf die Verbesserung der Sicherheit in Frage. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe befürchten vielmehr, dass häufigere Rangierbewegungen zusätzliche Unfall- und Zwischenfallrisiken bergen könnten.
27. Der Vertreter der UIC weist ~~darauf hin, dass eine Änderung der Regeln für die Zusammenstellung von Zügen gegebenenfalls unter den Anwendungsbereich der auf die notwendige Klärung der Frage hin, ob die Zusammensetzung der Züge unter die~~ Verordnung 352/2009 der Europäischen Kommission über die Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken fallen kann. ~~Diese Verordnung gilt ab 1. Juli 2012 (bis zu diesem Datum kann sie freiwillig angewendet werden) für alle entscheidenden technischen Änderungen im Eisenbahnverkehrssystem eines Mitgliedstaates. Ab dem 19. Juli 2010 ist die Verordnung für alle bedeutenden technischen Änderungen an Fahrzeugen und für alle bedeutenden Änderungen an strukturellen Teilsystemen anzuwenden. In Bezug auf betriebliche oder organisatorische Änderungen kann die Verordnung bis 1. Juli 2012 auf freiwilliger Basis angewendet werden.~~
28. Die Arbeitsgruppe beschließt, sich dieses Themas erneut anzunehmen, sobald die Arbeitsergebnisse der informellen Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung zur Verringerung des Risikos eines BLEVE vorliegen.

## **TOP 6: Unfallberichte**

### Bericht über einen Unfall in Barendrecht (Niederlande)

Dokument: OTIF/RID/CE/GT/2010/2 (Niederlande)  
OTIF/RID/CE/GT/2010/2/Add.1 (Niederlande)

29. Die Arbeitsgruppe nimmt den vorläufigen Bericht über den Unfall vom 24. September 2009 in Barendrecht in der Nähe von Rotterdam zur Kenntnis. Unfallursächlich für die Frontalkollision zweier Güterzüge war die Nichtbeachtung eines Halt zeigenden Signals durch einen der beiden Triebfahrzeugführer. In einem der beiden Züge waren sieben mit UN 1268 (Erdöldestillate oder Erdölprodukte) befüllte Kesselwagen mit Energieverzehrelementen ausgerüstet, obwohl dies im RID für diese Gefahrgüter nicht vorgeschrieben ist.
30. Auf eine Bemerkung des Vertreters der UIC stellt der Vertreter der Niederlande klar, dass der Tod einer Person und die Verletzungen einer weiteren Person nicht auf die beförderten Gefahrgüter zurückzuführen seien und dass der Unfallbericht demzufolge korrigiert werden müsse.
31. Basierend auf den Informationen des Vertreters der Niederlande kommt der Vorsitzende zur Schlussfolgerung, dass die Energieverzehrelemente ordnungsgemäß funktioniert haben, d.h., dass sie erst bei einer Auflaufgeschwindigkeit von mehr als 12 km/h angesprochen haben (siehe Sondervorschrift TE 22 in Abschnitt 6.8.4 b)). Er stellt darüber hinaus fest, dass dieser Unfall keine direkten Auswirkungen auf das RID hat.
32. Der Vertreter der Niederlande merkt an, dass die niederländischen Behörden ihre Untersuchungen zu diesem Unfall fortsetzen werden und die endgültigen Ergebnisse dieser Untersuchungen im Laufe dieses Jahres vorliegen sollten.

### Bericht über einen Unfall in der Nähe von Stewarton (Vereinigtes Königreich)

Informelles Dokument: INF.1 (Vereinigtes Königreich)

33. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs informiert die Arbeitsgruppe über den Unfall vom 27. Januar 2009 in der Nähe von Stewarton. Nach dem Einsturz einer Eisenbahnbrücke waren einige Wagen eines Güterzuges mit Gasöl, Dieselmotortreibstoff und Kerosin (UN-Nummern 1202

und 1223) entgleist und umgekippt. Ca. 220 000 Liter Diesel und Kerosin waren aus ~~vier der den~~ entgleisten Wagen ausgelaufen, was zu erheblichen Umweltschäden geführt hat. Aus der Unfallanalyse geht hervor, dass infolge von Überpufferungen Kupplungshaken die Tankkörper ~~von drei~~ der benachbarten Wagen durchbohrt haben.

34. Der Vorsitzende weist darauf hin, dass das UIC-Merkblatt 573 einen Mindestabstand von 300 mm zwischen der Pufferbohle und dem am weitesten vorstehenden Punkt am Tankboden des Kesselwagens vorsehe. Da dieser Sicherheitsabstand im Vereinigten Königreich aufgrund des geringeren Lademaßes nicht eingehalten werden könne, müssten alternative Schutzmaßnahmen gegen eine Überpufferung getroffen werden. ~~Der Vorsitzende stellt die Frage, ob derartige alternative Maßnahmen im Vereinigten Königreich etabliert sind.~~
35. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs erklärt, dass die Vorschrift zur Ausrüstung mit Überpufferungsschutzeinrichtungen im Jahre 1980 für neue Kesselwagen in die Verordnung aufgenommen worden sei, die in diesen Unfall verwickelten Kesselwagen aber in den 60er Jahren gebaut worden seien. Bei den vor 1980 gebauten Kesselwagen mussten nur diejenigen, die für die Beförderung ~~entzündbarer~~ verflüssigter Gase ~~bestimmt waren~~, und ~~diejenigen, die für die Beförderung~~ leicht entzündbarer flüssiger Stoffe ~~bestimmt waren~~ umgebaut wurden, mit Überpufferungsschutzeinrichtungen ausgerüstet werden.
36. Das Verkehrsministerium des Vereinigten Königreichs ~~sei habe~~ von der Abteilung zur Untersuchung von Eisenbahnunfällen ~~beauftragt worden~~ die Empfehlung erhalten, ~~die Möglichkeit den Fall~~ einer Ausdehnung der Anwendung der Sondervorschrift TE 25 in Abschnitt 6.8.4 b), die aktuell nur für sehr gefährliche Güter gilt, auf andere Gefahrgüter ~~zu evaluieren zu prüfen~~. ~~Der Vertreter des Vereinigten Königreichs~~ Einige Delegierte und der Vorsitzende betonen die Notwendigkeit einer Kosten-Nutzen-Analyse, ~~die sich durch die Erwägung einer für eine solche~~ möglichen Ausdehnung ~~des Anwendungsbereichs dieser Sondervorschrift ergebe~~.
37. Der Vertreter der Niederlande bemerkt, dass ~~die jede~~ Prüfung einer künftigen Ausdehnung der Sondervorschrift TE 25 auf andere Gefahrgüter in Zusammenhang mit ~~der einer~~ möglichen Ausweitung der Anwendung anderer technischer Maßnahmen wie Entgleisungsdetektion und Energieverzehrelemente ~~geprüft werden~~ betrachtet werden sollte. [Er erklärt auch, dass die derzeitigen Vorschriften im RID erst vor kurzem verabschiedet worden seien und eine ausreichende Eingewöhnungszeit eingeräumt werden sollte, bevor eine Überarbeitung erfolgt.]
38. ~~Zu der Frage, ob die Sondervorschrift TE 25 auf andere gefährliche Güter ausgedehnt werden sollte, äußert sich keine andere Delegation. Der Vorsitzende stellt fest, dass der derzeitige Wortlaut der Sondervorschrift TE 25 nach sorgfältiger Betrachtung im Rahmen der Arbeitsgruppe und des RID-Fachausschusses verabschiedet worden sei und wenig Anhaltspunkte vorgelegt worden seien, die eine Änderung rechtfertigen würden.~~

#### Maßnahmen der italienischen Behörden nach dem Unfall von Viareggio (Italien)

39. Da der Unfallbericht von Viareggio noch nicht vorliegt und die Vertreter Italiens ihre Teilnahme kurz vor der Sitzung abgesagt hatten, ist die Arbeitsgruppe nicht in der Lage, über mögliche Folgeänderungen für das RID diskutieren.
40. Der Vertreter der UIC weist die Arbeitsgruppe jedoch auf die von der italienischen Eisenbahnsicherheitsbehörde (ANSF) getroffenen Maßnahmen wie zusätzliche Kontrollen der Verschlusseinrichtungen an Kesselwagen in den italienischen Grenzbahnhöfen hin, die den Eisenbahnunternehmen Probleme bereiten.
41. Die Vertreterin Frankreichs informiert die Arbeitsgruppe über die von der ANSF für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter zwischen Italien und Frankreich getroffenen Entscheidungen. Sie bittet die Mitglieder der Arbeitsgruppe um eine Stellungnahme bezüglich der Rechtmäßigkeit dieser Beschlüsse und der Vorgehensweise Italiens. Sie erachtet es als notwendig zu prüfen, ob die Art und Weise, mit der die zusätzliche Maßnahmen zur Anwendung

gebracht wurden (nahezu unmittelbare oder sehr kurzfristige Anwendung) nicht in Widerspruch zu Artikel 5 der Richtlinie 2008/68/EG und zum Abschnitt 1.9.4 RID steht. Auch weist sie darauf hin, dass der Wortlaut der Beschlüsse auf verschiedene Absätze des RID Bezug nehme, sie aber nicht richtig auslege (z.B. Absatz 6.8.2.4.4). Der von der Vertreterin Frankreich zu diesem Thema verfasste Text zu den verschiedenen Entscheidungen der ANSF ist in der Anlage I zu diesem Bericht enthalten.

42. Der Vertreter der Europäischen Kommission informiert die Arbeitsgruppe über die bereits von der Europäischen Kommission angestellte Untersuchung zur Prüfung der Frage, ob Italien mit diesen zusätzlichen Maßnahmen gegen europäisches Recht verstößt. Er bedauert, dass die Vertreter Italiens bei dieser Sitzung nicht anwesend sind, um die Beweggründe für diese Beschlüsse zu erläutern.

#### **TOP 7: Handbuch Kesselwagen**

43. Bei der letzten Sitzung der Arbeitsgruppe waren die Mitgliedstaaten und Organisationen gebeten worden, die Einrichtung einer Internetplattform mit Informationen zur Ausrüstung und Bedienung von Kesselwagen zu prüfen (siehe auch Absatz 21 des Berichts über die 10. Sitzung der Arbeitsgruppe (OTIF/RID/CE/GT/2009-A)). Keine Delegation ergreift das Wort zu diesem Thema.
44. Die Arbeitsgruppe stellt fest, dass die Arbeiten zum Handbuch Kesselwagen stagnieren, und beschließt, dieses Thema erneut zu behandeln, sobald ein konkreter Vorschlag vorliegt.

#### **Verschiedenes**

45. Das Datum der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe ist abhängig vom Ausgang der Beratungen der Gemeinsamen Tagung über die Übergangsvorschriften, vom Fortschritt der ERA-Studien zur Entgleisungsdetektion und von der Verfügbarkeit detaillierterer Berichte über die Eisenbahnunfälle von Barendrecht und Viareggio.
-

## Anlage I

**Von italienischen Behörden verhängte Maßnahmen für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter zwischen Italien und Frankreich**

(Mitteilung Frankreichs)

Frankreich fordert Informationen und Erläuterungen bezüglich der Vereinbarkeit der geltenden Vorschriften (RID und andere) mit den von italienischen Behörden, insbesondere der italienischen Eisenbahnsicherheitsbehörde (ANSF), gefassten Beschlüssen zur Beförderung gefährlicher Güter.

Im Rahmen der Tagesordnungspunkte 3 und 6 der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" äußert Frankreich den Wunsch, zu einem Informationsaustausch mit den anderen, bei der Sitzung anwesenden Mitgliedstaaten zu kommen.

Diese Beschlüsse haben seit Anfang 2010 Auswirkungen auf die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter zwischen Frankreich und Italien gezeigt.

Frankreich wurde inoffiziell sowohl von Güterwagenhaltern als auch von Eisenbahnverkehrsunternehmen darüber in Kenntnis gesetzt, die sich über derartige Beschlüsse wunderten und in den geltenden Vorschriften weder Grund noch Rechtfertigung dafür finden konnten.

Die im Anschluss an den Unfall von Viareggio gefassten Beschlüsse sind (die Liste ist nicht vollständig):

- Zukünftig wird eine Rückverfolgung der Achsen gefordert. Andernfalls dürfen die Güterwagen eine Geschwindigkeit von 60 km/h nicht überschreiten.
- Unter dem Vorwand des Absatzes 6.8.2.4.4 werden in Zukunft außerordentliche Prüfungen an den Grenzen eingeführt.
- Alle Betreiber müssen ab dem 21. April 2010 bei allen Beförderungen von Stoffen der Klassen 2, 3, 4, 5, 6, 8 und 9 im Rahmen der Be- und Entladung eine "Checkliste" erstellen.

Die "Checklisten", die in Papierform vorliegen, müssen den CIM-Frachtbriefen beigelegt werden, "Checklisten" in elektronischer Form müssen dem Triebfahrzeugführer in einem Umschlag übergeben werden. Andernfalls werden die Züge nicht akzeptiert. Die "Checkliste" wird unter dem Vorwand des Kapitels 1.4 des RID gefordert.

Frankreich erbittet eine Stellungnahme der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" und vermutlich auch des RID-Fachausschusses bezüglich dieser Beschlüsse, die mit den geltenden Vorschriften unvereinbar erscheinen, aber in Italien dennoch nahezu unmittelbar angewendet werden sollen oder bereits angewendet werden.

Ebenfalls möchte Frankreich von den anderen Mitgliedstaaten wissen, ob auch sie bereits mit derartigen Forderungen konfrontiert wurden.

Schließlich stellt Frankreich die Frage, welche Verfahren verabschiedet werden könnten, falls neue Beschlüsse dieser Art rechtsverbindlich eingeführt würden.

Müssten diese Beschlüsse gemäß Abschnitt 1.9.4 des RID nicht im Voraus dem Sekretariat der OTIF mitgeteilt werden, damit dieses dann die anderen Mitgliedstaaten in Kenntnis setzen kann, und müsste gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2008/68 über die Beförderung gefährlicher Güter der Kommission nicht alle geplanten Maßnahmen mitgeteilt werden, damit diese die Maßnahmen dann für einen begrenzten Zeitraum zulassen kann oder nicht?

Eine Klärung dieser Sachlage wäre äußerst förderlich.