

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/2007/xx

25. September 2007

Original: Deutsch

RID: 44. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
(Zagreb, 19. bis 23. November 2007)

Thema: Sicherheitseinrichtung zur Detektion von Entgleisungen von Eisenbahn-
kesselwagen

Antrag Deutschlands (Stand: 25.09.2007)

Einleitung

In der 41. Tagung des RID-Fachausschusses (Meiningen, 15. bis 18. November 2004) wurde folgender Grundsatzbeschluss zum zukünftigen Einsatz von Entgleisungsdetektoren angenommen (siehe auch Dokument A 81-03/511.2004, Absatz 15):

"Der RID-Fachausschuss ist von der Notwendigkeit von Maßnahmen zur Verhinderung von Entgleisungen bei der Beförderung gefährlicher Güter überzeugt. Er wird mit den übrigen zuständigen Stellen, die das Thema der Entgleisung behandeln, in Kontakt treten, um am besten geeignete Maßnahmen zu erarbeiten. In diesem Zusammenhang soll im RID eine allgemeine Zielbeschreibung aufgenommen werden, deren Inkrafttreten für das Jahr 2009 in Abhängigkeit von der Lösung technischer Probleme beabsichtigt ist."

In den folgenden Sitzungen der Arbeitsgruppe "Tank und Fahrzeugtechnik" (Bonn, 21./22. April 2005, London, 6./7. April 2006 und München, 14./15. Juni 2007) wurde das Thema weiter behandelt [siehe auch Dokumente A 81-03/503.2005 – TOP 2a), A 81-03/504.2006 – TOP 2a) und OTIF/RID/CE/GT/2007-A – TOP 2a)].

Im Rahmen der letzten Arbeitsgruppensitzung hat sich auch ein Vertreter der ERA zum Thema der Entgleisungsdetektion und dem Stand einer entsprechenden europäischen Normung geäußert. In seinem Vortrag erläuterte er, dass es in den TSI für Güterwagen bisher keine Normung für diesen Bereich gibt, aber es dem RID-Fachausschuss freigestellt ist, für den Bereich der Beförderung gefährlicher Güter eine besondere Regelung im RID einzuführen (siehe auch Absätze 5 bis 6 des Schlussberichts OTIF/RID/CE/GT/2007-A).

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.

Als Ergebnis der letzten Sitzung in München empfiehlt die Arbeitsgruppe dem RID-Fachausschuss, eine eingeschränkte Einführung von Vorschriften für die Ausrüstung von Kesselwagen/Batteriewagen mit Entgleisungsdetektoren in das RID aufzunehmen. Damit könnte im Rahmen eines verbindlichen "Pilotprojekts" die notwendigen Erfahrungen für eine umfassende Anwendung gewonnen werden (siehe auch Absatz 12 des Schlussberichts OTIF/RID/CE/GT/2007-A).

Folgende Randbedingungen sollten dabei eingehalten werden:

- Es ist kein bestimmtes System (mechanisch-pneumatisch oder elektronisch) vorzuschreiben.
- Der Triebfahrzeugführer muss ein eindeutiges Signal erhalten, dass eine Entgleisung stattgefunden hat. Das Entleeren der Hauptluftleitung wird als eindeutiges Signal angesehen.
- Der Entgleisungsdetektor muss bei Geschwindigkeiten zwischen 35 und 40 km/h zuverlässig auslösen.
- Die Maßnahme ist nur für Neubauten vorgesehen.
- Die Stoffgruppen sind festzulegen.
- In zwei bis vier Jahren sind die Auswirkungen dieses Pilotprojekts in der Praxis und die Stoffgruppen, für die die Entgleisungsdetektoren jetzt vorgeschrieben werden, zu überprüfen.

Aus Sicht Deutschlands sollte die Aufnahme einer entsprechenden Vorschrift in das RID und der Zeitpunkt des Inkrafttretens gegebenenfalls nochmals diskutiert werden. Denkbar wäre es zum Beispiel auch, die Vorschrift zum 1. Januar 2009 in das RID aufzunehmen, aber diese Regelung erst ab 1. Januar 2011 zur Anwendung zu bringen. Damit könnte eine problemlose Einführung gewährleistet werden, weil der Industrie und den Zulassungsbehörden durch den späteren Zeitpunkt des Inkrafttretens ausreichend Vorlaufzeit für eine entsprechende Ausstattung bleibt und durch die Aufnahme in das RID 2009 Planungssicherheit gegeben ist.

Antrag

Entsprechend dem Votum der Arbeitsgruppe "Tank und Fahrzeugtechnik" aus der Sitzung vom 14. und 15. Juni 2007 in München unterbreitet Deutschland folgende Anträge:

- In Abschnitt 6.8.4 b) folgende neue Sondervorschrift TE xx aufnehmen (nur linke Spalte):

"TE xx Kesselwagen und Batteriewagen müssen mit einer Einrichtung zur Detektion von Entgleisungen ausgerüstet sein. Diese Einrichtung muss dem Triebfahrzeugführer eine erkannte Entgleisung unverzüglich und eindeutig signalisieren. Das Entleeren der Hauptluftleitung wird als eindeutiges Signal angesehen.

Die Anforderungen werden als erfüllt angesehen, wenn die Einrichtung gemäß UIC-Merkblatt 541-08 (Stand November 2006, 3. Ausgabe) zugelassen ist."

- In Kapitel 3.2 Tabelle A 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.

- In Abschnitt 1.6.3 eine neue Übergangsvorschrift mit folgendem Wortlaut aufnehmen:

"1.6.3.x Kesselwagen und Batteriewagen, die vor dem 1. Januar [2009 / 2011] gebaut wurden, jedoch nicht den Anforderungen der ab 1. Januar [2009 / 2011] geltenden Vorschriften des Abschnitts 6.8.4 b) bezüglich der Sondervorschrift TE xx entsprechen, dürfen weiter verwendet werden."

Entwurf