

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

INF. 17

31. August 2004

Original: Deutsch

RID/ADR

Gemeinsame Tagung des RID-Sicherheitsausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (Genf, 13. bis 17. September 2004)

Kapitel 1.10: Vorschriften für die Sicherung

Antrag der Internationale Privatwagen-Union (UIP)

Bei der letzten Sitzung des RID-Fachausschusses wurden zum Thema "Sicherung" in Kapitel 1.10 Formulierungen aufgenommen, die weitgehend aus den Beschlüssen der Gemeinsamen RID/ADR-Tagung übernommen wurden und einer kritischen Hinterfragung durch die mit der Umsetzung beschäftigten Stellen nicht standhalten. Wir bitten die hier genannten Problemstellungen zu diskutieren, um noch vor Inkrafttreten dieser Texte gegebenenfalls Lösungen zu finden.

Sicherungspläne

Nach Absatz 1.10.3.2.1 müssen alle Beteiligten nach den Abschnitten 1.4.2 und 1.4.3 bei der Beförderung hochgefährlicher Güter Sicherheitspläne vorhalten, die mindestens die Anforderungen nach Absatz 1.10.3.2.2 erfüllen.

Hier wäre auch der Betreiber (Einsteller) eines Kesselwagens in der Pflicht, einen Sicherheitsplan zu erstellen, obwohl er zu den Punkten nach Absatz 1.10.3.2.2 kaum aussagefähig ist und mit Blick auf die Zielsetzung dieses Kapitels auch nicht in der Pflicht sein kann.

Maßnahme:

Hier sollten die Beteiligten, die Einfluss auf die Sicherung nehmen können, explizit genannt werden.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Das Zentralamt verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

Diebstahlschutz

Nach Unterabschnitt 1.10.3.3 müssen Züge oder Wagen mit Vorrichtungen, Ausrüstungen oder Systemen zum Schutz vor Diebstahl des Zuges oder des Wagens bzw. der Ladung ausgestattet sein.

Der Diebstahl eines Eisenbahnzuges oder -wagens und die nachfolgende unabgestimmte Beförderung auf einer Trasse muss wohl nicht wirklich mit Blick auf das Schutzziel unterstellt werden. Auch wäre jede Vorrichtung am Wagen im Vergleich zu den Schwierigkeiten des nachfolgenden Transportes mit Leichtigkeit zu überwinden und daher wirkungslos.

Textvorschlag für Unterabschnitt 1.10.3.3

"Es müssen Maßnahmen getroffen werden, um Züge oder Wagen, die gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotential (siehe Tabelle...) befördern, gegen Diebstahl zu sichern."

Eine solche allgemeine Formulierung würde auch betriebliche Maßnahmen des Beförderers oder der Infrastruktur einschließen und nicht die Forderung nach einer materiellen Vorrichtung (Kette, Schloss) aufkommen lassen.

Hinsichtlich des Schutzes der Ladung vor Diebstahl ist über die Mengen in der Tabelle quasi jeder Mineralöltransport zu schützen. Nach unserer Ansicht könnte man wohl für die bekannten besonders gefährlichen Stoffe (Nullmenge nach Abschnitt 1.10.1) über Zugriffserschwerungen zum Produkt nachdenken. Allerdings kommt man hier schnell mit der Forderung in Konflikt, wonach die Reaktion in Notfällen nicht beeinträchtigt sein darf. Würde man also alle Hauben über Bedienungsausrüstungen mit Schlössern sichern, so müsste vorher gesichert sein, dass neben Be- und Entladepersonal auch die Feuerwehren und Rettungsdienste über entsprechende Schlüssel oder Spezialwerkzeuge verfügen. Für die Gesamtheit des Mineralöltransports sind solche Vorstellungen nicht realistisch umsetzbar.

Tabelle nach Abschnitt 1.10.1

Die Mengenangabe > 3000 Liter macht 100 % aller Schienentransporte zu Transporten mit hohem Gefahrenpotential, obwohl mit Blick auf die vom Produkt ausgehende Gefahr hier doch eine Stufung dringend notwendig erscheint. Auch könnte die Angabe bei den wirklich gefährlichen Stoffen < 0 so verstanden werden, dass auch leere ungereinigte Wagen entsprechend zu sichern sind, was ebenfalls unangemessen erscheint.

Hier bedürfte es der Klarstellung in einer Fußnote, dass leere aber ungereinigte Tanks hier nicht gemeint sind.

Allgemeine Vorschriften

Nicht unmittelbar den Einsteller treffen die Forderungen nach Unterabschnitt 1.10.1.3. Eine vollinhaltliche Umsetzung erscheint uns innerhalb von 6 Monaten völlig undenkbar, und wir sehen hier auch mit Blick auf die obigen Ausführungen zum Diebstahl die Ausgangslage anders, als sie sich beispielsweise für Straßenfahrzeuge darstellt. Hier wären die Anforderungen für den Bahnbetrieb anzupassen.

Zusammenfassung

Die gefassten Beschlüsse zu Kapitel 1.10 sind im Eisenbahnbereich in der jetzigen Form nicht realistisch umsetzbar. Selbst bei dem Versuch einer Umsetzung würden immense Kosten entstehen, denen in keiner Weise ein Sicherheitsgewinn entgegensteht. Für Kesselwagen ist, anders als im Straßentransport, nicht der Diebstahl des Wagens oder des Produkts das Risiko, sondern beispielsweise die Ortsdurchfahrt selbst. Dieser Thematik gehört aber nach unserer Überzeugung zum Arbeitsgebiet der Gruppe "Standardisierte Risikoanalysen".

Wir beantragen die Umsetzung dieser Forderungen mit Blick auf die obigen Ausführungen zu überdenken und einen Weg zu suchen, im Eisenbahnbereich als nicht zielführend lokalisierte Beschlüsse vor dem 1. Januar 2005 zu stoppen.
