

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/2007/3

4. Juli 2007

Original: Deutsch

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

Thema: Bericht über die vierte Tagung der Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" des RID-Fachausschusses
(Bern-Ittigen 23. und 24. April 2007)

von der Schweiz unterbreitet

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die 4. Tagung der Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalysen" in Bern-Ittigen am 23. und 24. April 2007 veranstaltet.

- Der erste Tag wurde dem Hintergrund zur Risikoanalyse in der Schweiz und der Erklärung der methodischen Grundlagen anhand einer konkreten Risikoermittlung gewidmet.
- Der zweite Tag wurde für die Beurteilung, den Austausch von Erfahrungen und Diskussionen eingesetzt.

1. Einführung der 4. Tagung der Arbeitsgruppe

Die Aufgabe der Arbeitsgruppe wäre mit der Ausgabe des Leitfadens (Dokument A 81-03/501.2006/Add.2 – Schlussbericht der 42. Tagung des RID-Fachausschusses) abgeschlossen.

Vertreter von Staaten, die keine institutionalisierten Risikoanalysen für den Transport gefährlicher Güter kennen, haben an verschiedenen Tagungen den Wunsch geäußert, die Methodik der Risikoanalyse besser kennenlernen zu können. Staaten, die Erfahrungen im Bereich Risikoanalyse haben, sollen einen Austausch von Kenntnissen fördern und ihr Know-how zugänglich machen. Der Vertreter der Schweiz bot seinen Arbeitsgruppen-Kollegen an, ihnen mit einer Einladung der Schweiz die in seinem Land angewandte Methodik der Risikoanalyse näher zu bringen.

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.

2. Ziel

Das Ziel dieser Tagung bestand darin, den Teilnehmern die in der Schweiz angewandte Methodik zu erklären und diese anhand des konkreten Beispiels des Bahnhofs Zürich-Oerlikon zu erläutern. Dabei sollte auch der Bezug zum Leitfaden aufgezeigt werden.

Im Weiteren wollte die Schweiz zeigen, dass man mit dem Instrument der Risikoanalyse nicht nur die Höhe der Risiken unterschiedlicher Gefahrgüter darstellen und vergleichbar machen kann, sondern auch die Wirkung von Sicherheitsmaßnahmen, wie z.B. von sicherheitstechnisch verbesserten Chlor-Kesselwagen oder Entgleisungsdetektoren, aufzeigen kann.

Alle Beteiligten, d.h. Behörden-, Bahn- und Industrievertreter haben bei der Entwicklung und Anwendung der Methodik zur Ermittlung der Risiken des Gefahrguttransportes auf der Schiene mitgearbeitet. Diese waren anwesend und haben offen über ihre Erfahrungen der letzten 10 Jahre berichtet.

3. Präsentationen

3.1 Rechtsgrundlage für Risikoanalysen in der Schweiz (BAFU), siehe Anlage 1:

Der Vertreter des Bundesamts für Umwelt (BAFU) stellte die Störfallverordnung als Hintergrund der Risikoanalysen in der Schweiz vor.

3.2 Erklärung der methodischen Grundlagen anhand einer durchgeführten Risikoermittlung (EBP), siehe Anlage 2:

Bei der Erläuterung der Methodik der Risikoermittlung wurden die verschiedenen Elemente dargelegt und Bezug genommen auf Definitionen, wie sie im Leitfaden des RID-Fachausschusses stehen. Die Präsentation von Ernst, Basler & Partner (EBP) fokussierte auf grundlegende Konzepte und Konventionen sowie auf die Möglichkeiten und Grenzen der Anwendung. Schritte und Inhalte der Risikoanalyse und Risikobewertung wurden anhand des Beispiels des Bahnhofs Zürich-Oerlikon erläutert.

3.3 Erfahrungen mit Risikoanalyse – Standpunkt Behörde (BAV), siehe Anlage 3:

Der Vertreter des Bundesamtes für Verkehr (BAV) vertrat den Standpunkt der Vollzugsbehörde und gab Erläuterungen über:

- Chronologie der Zusammenarbeit mit der Industrie,
- Abhängigkeit von Risikoanalyse und Beurteilungskriterien,
- Bedeutung des Einbezugs der Stakeholder,
- Kommunikation,
- Maßnahmenwirkung (Chlorwagen, Entgleisungsdetektor),
- Risikobeurteilung als dynamischer Prozess,
- Aktueller Stand und Ausblick.

3.4 Erfahrungen aus Sicht des Infrastrukturbetreibers (SBB), siehe Anlage 4:

Der Vertreter der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sprach über Erfahrungen und Nutzen für die Bahn. Er wies auf die Notwendigkeit einer guten Kommunikation bei der Veröffentlichung von Resultaten hin.

3.5 Common Safety Targets and Common Safety Methods for the Railway Systems in Europe (ERA), siehe Anlage 5:

Der Vertreter der Europäischen Eisenbahn-Agentur (ERA) berichtete über die Aktivität der Agentur im Bereich Sicherheitsziele und -methoden.

4. Schluss

Mit Hilfe der Präsentationen und der angeregt geführten Diskussionen zu verschiedenen Themenbereichen konnte ein vertieftes Verständnis für das methodische Vorgehen sowie für die Zusammenhänge zum politischen Umfeld vermittelt werden.

Der Vorsitzende des RID-Fachausschusses, Herr Helmut Rein, hob bei seinem Schlusswort hervor, dass diese Art der Risikoanalyse in Zukunft ein wichtiges Instrument zur risikoorientierten Weiterentwicklung der internationalen Gefahrgutvorschriften sein werde.

Es wurde der Wunsch geäußert, dass die Arbeitsgruppe dank solcher Anlässe bei erfahrenen Staaten einen noch besseren Überblick über verschiedene Vorgehensweisen in der Risikoanalytik erhalten könne. Danach solle im RID-Fachausschuss entschieden werden, ob die Vorgaben des RID – ausgehend vom oben erwähnten Leitfaden – noch detaillierter ausgearbeitet werden sollen oder ob der bestehende Leitfaden eine genügende Tiefe aufweist.
