

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/2008/22

8. Oktober 2008

Original: Deutsch

RID: 46. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
(Hamburg, 21. bis 23. Oktober 2008)

**Thema: Abschnitt 5.4.3 RID – Einführung eines Konzepts der schriftlichen Weisungen
im Eisenbahnverkehr**

Bemerkungen der UIC zum Dokument OTIF/RID/CE/2008/20 Deutschlands

Einleitung

Deutschland schlägt in seinem Antrag OTIF/RID/CE/2008/20 vor, die für das ADR und ADN beschlossenen Vorschriften für die schriftlichen Weisungen mit entsprechenden Anpassungen auch für den Eisenbahnverkehr zu übernehmen.

Die UIC hat den Antrag Deutschlands bei der Sitzung der Expertengruppe Beförderung gefährlicher Güter am 8. Oktober 2008 in Brügge erörtert. Die an der Sitzung teilnehmenden Bahnen waren der Auffassung, dass die von Deutschland vorgeschlagene Einführung eines Konzepts der schriftlichen Weisungen im Eisenbahnverkehr nur zum Teil unterstützt werden kann. Insbesondere wird die vorgeschlagene Ausrüstung, die sich auf dem Triebfahrzeug befinden muss, weder für erforderlich noch für praktikabel gehalten, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Die Eisenbahnen in Europa befördern gefährliche Güter in erheblichem Umfang. Gemessen daran sind Gefahrgutunfälle – sowohl bezogen auf die Verkehrsleistung als auch nach absoluten Zahlen – selten.

Die bisherigen Erfahrungen, die bei der Beförderung gefährlicher Güter gewonnen wurden, zeigen keine Schwachstelle bei den Notfallmaßnahmen auf, die durch eine so prinzipielle Neuregelung im RID behoben werden müsste, wie sie jetzt von Deutschland vorgeschlagen wird.

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.

Insbesondere liegen der UIC keine Erkenntnisse vor, dass die Notfallmaßnahmen nach einem Gefahrgutunfall das von Deutschland vorgeschlagene Konzept, vor allem aber die für den persönlichen und allgemeinen Schutz vorgeschlagene Ausrüstung hätten bisher erforderlich gemacht.

Insofern muss a priori die Frage gestellt werden, welche praktischen Erfahrungen und belastbaren Erkenntnisse Deutschland eigentlich vorbringen kann, die eine derartige Neuregelung für den Eisenbahnverkehr nachweislich begründen.

Derzeit gibt es – ausgenommen für den Huckepackverkehr – keine Regelungen im RID für schriftliche Weisungen im Schienenverkehr. Die Bahnen und die COTIF-Mitgliedstaaten sind also bisher auch ohne derartige Regelungen ausgekommen, zumal die Gefahrenabwehr in erster Linie eine nationale Aufgabe ist und Maßnahmen in diesem Zusammenhang nicht Gegenstand der Gefahrgutrechtsvorschriften sind. Die Regelungen für den Huckepackverkehr sind zudem eingeführt worden, um auf der Empfangsseite für den Straßennachlauf die nach ADR vorgeschriebenen schriftlichen Weisungen zur Verfügung zu haben und nicht, um damit im Schienenhauptlauf Notfallmaßnahmen abdecken zu können.

Selbst in Deutschland, wo seit Jahrzehnten der Beförderer verpflichtet ist, für häufig beförderte gefährliche Güter schriftliche Weisungen vorzuhalten und im Zug mitzuführen, wurde bisher kein Erfordernis gesehen, das Triebfahrzeug z.B. mit einer Schaufel oder einer Augenspülflasche auszurüsten.

2. Die UIC ist der Meinung, dass die Initiative Deutschlands deshalb auch ausschließlich auf das Anliegen zurückzuführen ist, eine Harmonisierung der Gefahrgutrechtsvorschriften auf dem Gebiet der schriftlichen Weisungen und der Ausrüstung verkehrsträgerübergreifend herbeizuführen. Harmonisierung darf jedoch nach Auffassung der UIC kein Selbstzweck sein, sondern muss vorrangig dem übergeordneten Ziel dienen, die Sicherheit weiter zu verbessern. Hierzu gehört auch die Verbesserung der Notfallmaßnahmen nach einem Unfall. Es ist aber nicht ersichtlich, dass dieses Ziel durch den Antrag Deutschlands erreicht wird. Insbesondere wird nicht aufgezeigt, was konkret verbessert werden muss bzw. verbessert werden soll und warum die vorgeschlagene Ausrüstung für erforderlich gehalten wird.
3. Der Antrag Deutschlands lässt die tatsächlichen Abläufe nach einem Gefahrgutunfall im Schienenverkehr außer Betracht. Der Ordnungsgeber in Deutschland hat sich schon vor Jahren bei einer Diskussion über die Neukonzeption der schriftlichen Weisungen im Schienenverkehr in Deutschland selbst dahingehend geäußert, dass die Gegebenheiten des Straßenverkehrs nicht einfach auf den Eisenbahnverkehr übertragen werden können.

Beispielsweise dürfte auch nach Auffassung des deutschen Ordnungsgebers der Triebfahrzeugführer in aller Regel nicht in der Lage sein, Maßnahmen einzuleiten, die über den Selbstschutz, die Abgabe von Meldungen, die Warnung Betroffener und die Absperrung der Unfallstelle hinausgehen (z. B. Not- und Hilfsmaßnahmen).

Die UIC schließt sich dieser Auffassung an und hält deshalb die von Deutschland vorgeschlagene Ausrüstung für nicht erforderlich. Der Triebfahrzeugführer muss insbesondere an den Selbstschutz denken, so dass in der Regel die Flucht aus der Gefahrenzone die einzige erste Maßnahme sein kann. Die Bekämpfung von Unfällen oder größerer Leckagen muss den Gefahrenabwehrbehörden (z.B. Feuerwehr) überlassen bleiben. Der Triebfahrzeugführer greift auch weder bei Ladungsbränden noch bei geringfügigen Undichtigkeiten ein. Hierfür ist er auch nicht geschult.

Eine in Deutschland mit Zustimmung der zuständigen Behörde praktizierte Regelung für die Beseitigung von sogenannten "Kleinstleckagen für bestimmte gefährliche Güter" im Schienenverkehr wurde kürzlich sogar wieder aufgehoben, da sie sich in der Praxis nicht bewährt hat.

4. Mit dem Antrag sollen – mit ganz geringen Abweichungen - die Regelungen der Straße übernommen werden, obwohl die Verhältnisse im Schienenverkehr nicht mit den Verhältnissen im Straßenverkehr vergleichbar sind.

Im Schienenverkehr müsste jedes Triebfahrzeug, das im Güterverkehr eingesetzt wird, mit der gesamten Ausrüstung ausgestattet werden, da der Einsatz der Triebfahrzeuge mit Blick auf eine hohe Einsatzbereitschaft ständig wechselt und sich in einem Zug sehr unterschiedliche gefährliche Güter, in der Regel verteilt auf mehrere Fahrzeuge (gedeckte Wagen, offene Wagen mit Plane, Kesselwagen usw.), befinden können.

Dagegen ist es im Straßenverkehr in der Regel nicht erforderlich, die einzelnen Fahrzeuge mit der gesamten Ausrüstung auszustatten, da ein Tankfahrzeug für den Mineralöltransport z.B. eben nur Benzin oder Dieselkraftstoff oder beides befördert.

Außerdem führt gerade der "unbegleitete" Transport im Schienenverkehr und die Transportdurchführung in Zügen mit z.T. über 20 Einzelwagen zu einer ganz anderen räumlichen Distanz zwischen dem Triebfahrzeugführer und der jeweiligen gefährlichen Ladung. Während beim Straßentransport im günstigsten Fall eine Distanz von wenigen Metern zwischen dem Fahrzeugführer und der Ladung besteht, so sind es im Schienenverkehr im ungünstigsten Fall mindestens die Länge eines Triebfahrzeuges und im günstigsten Fall fast 700 m, falls der letzte Wagen eines Zuges betroffen wäre.

Insofern mag im Straßenverkehr durch die Nähe des Fahrzeugführers zum Gefahrgut und die unmittelbare Gefährdung der Fahrzeugbesatzung die Ausrüstung in der Fahrzeugkabine durchaus sinnvoll sein, im Schienenverkehr wegen der größeren Entfernungen zwischen dem vorderen Führerstand eines Triebfahrzeuges und der gefährlichen Ladung sowie der Einwirkungsmöglichkeiten des Triebfahrzeugführers dagegen nicht.

Die komplette Ausrüstung eines Triebfahrzeuges im Schienenverkehr würde gegenüber heute weiterhin zu erheblichen Kostenbelastungen führen, ohne dass damit ein tatsächlicher Nutzen in der Transportpraxis verbunden wäre. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es notwendig wäre, bei vielen Triebfahrzeugen sowohl den vorderen als auch den hinteren Führerstand komplett auszurüsten.

Im Übrigen ist zu erwähnen, dass Unregelmäßigkeiten (z.B. kleinere Leckagen) in der Regel nicht während der Zugfahrt von A nach B, sondern bei der rangierdienstlichen Behandlung oder wagentechnischen Untersuchung festgestellt werden, wo nicht immer ein Triebfahrzeug in der Nähe ist. Auch deshalb ist die Ausrüstung der Triebfahrzeuge nicht sinnvoll.

5. Zusammenfassend kommt die UIC zu der Auffassung, dass die von Deutschland im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Einführung eines Konzepts der schriftlichen Weisungen im Eisenbahnverkehr angedachte Ausrüstung der Triebfahrzeuge weder erforderlich ist noch praktikabel wäre. Die Einführung des Konzepts wird von Deutschland lediglich mit dem Hinweis auf die geänderten Vorschriften bei der Straße und der Binnenschifffahrt begründet. Die UIC ist jedoch der Auffassung, dass geänderte Vorschriften bei anderen Verkehrsträgern allein keine hinreichende Begründung sind, ähnliche Vorschriften auch im Eisenbahnverkehr einzuführen. Unabdingbare Voraussetzung für die Einführung des von Deutschland vorgeschlagenen Konzepts wäre der Nachweis, dass sich die Einführung aufgrund von konkreten Notfallsituationen im Eisenbahnverkehr als zwingend notwendig erwiesen hätte. Diesen Nachweis bleibt Deutschland in seinem Antrag jedoch schuldig.

Zudem müssten die europäischen Bahnen bei Realisierung des Vorschlags allein für die Erstausrüstung der Triebfahrzeuge einen zweistelligen Millionenbetrag aufbringen, ohne dass damit ein messbarer Beitrag zur Verbesserung der Notfallmaßnahmen verbunden wäre. Dadurch würde die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene weiter geschwächt.









Die UIC ist daher der Auffassung, dass die Vorschriften des ADR nur in dem Maße übernommen werden sollten, in dem es für den Eisenbahnverkehr notwendig und praktikabel ist. Die UIC schlägt daher vor, die Regelungen des ADR grundsätzlich zu übernehmen, jedoch nur die Ausrüstung vorzuschreiben, die heute bereits zur bewährten Ausrüstung der Triebfahrzeuge gehört, da für eine Erweiterung kein Erfordernis nachgewiesen werden kann. Um dieses Ziel zu erreichen, hat die UIC die für das ADR beschlossenen Änderungen überarbeitet und an die Gegebenheiten des Eisenbahnverkehrs angepasst (siehe Anlage).






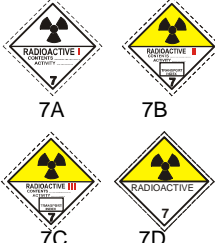



Der Vorschlag der UIC berücksichtigt nicht nur die bisherigen Erfahrungen bei der Beförderung gefährlicher Güter im Eisenbahnverkehr, sondern trägt auch der von Deutschland angestrebten Harmonisierung Rechnung, ohne allerdings auf die zu den anderen Verkehrsträgern notwendigen Differenzierungen zu verzichten.

SCHRIFTLICHE WEISUNGENMaßnahmen bei einem Unfall oder Notfall

Bei einem Unfall oder Notfall, der sich während der Beförderung ereignen kann, müssen die Mitglieder der Triebfahrzeugbesatzung folgende Maßnahmen ergreifen, sofern diese sicher und praktisch durchgeführt werden können:

- ggf. Verbrennungsmotor abstellen;
- Zündquellen vermeiden bzw. beseitigen, insbesondere nicht rauchen und keine elektrischen Geräte einschalten;
- die den Gefahren aller betroffenen Güter in der nachfolgenden Tabelle zugeordneten zusätzlichen Hinweise beachten. Die Gefahren entsprechen bei der Beförderung dem Stoff oder Gegenstand zugeordneten Nummer der Gefahrzettelmuster;
- die entsprechende Meldestelle oder die entsprechenden Einsatzkräfte verständigen und dabei soviel wie möglich Informationen über den Unfall oder Notfall und die betroffenen Stoffe liefern;
- ggf. Beförderungspapiere für die Ankunft der Einsatzkräfte bereit halten;
- bei Aufenthalt im Gleisbereich vorgeschriebene Warnkleidung tragen;
- sich aus der unmittelbaren Umgebung des Unfalls oder Notfalls entfernen, andere Personen auffordern sich zu entfernen und die Weisungen der Einsatzkräfte befolgen;
- nicht in ausgetretene Stoffe treten oder berühren und das Einatmen von Dunst, Rauch, Staub und Dämpfen durch Aufhalten in der Wind zugewandten Seite vermeiden;
- kontaminierte Kleidung ausziehen und sicher entsorgen.

Zusätzliche Hinweise für die Triebfahrzeugführer über die Gefahreigenschaften von gefährlichen Gütern nach Klassen und über die in Abhängigkeit von den vorherrschenden Umständen zu ergreifenden Maßnahmen		
Gefahrzettel und Großzettel (Placards), Bezeichnung der Gefahren	Gefahreigenschaften	Zusätzliche Hinweise
(1)	(2)	(3)
Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff  1 1.5 1.6	Kann eine Reihe von Eigenschaften und Auswirkungen wie Massendetonation, Splitterwirkung, starker Brand/Wärmefluss, Bildung von hellem Licht, Lärm oder Rauch haben. Schlagempfindlich und/oder stoßempfindlich und/oder wärmeempfindlich.	Schutz abseits von Fenstern suchen.
Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff  1.4	Leichte Explosions- und Brandgefahr.	Schutz suchen.
Entzündbare Gase  2.1	Brandgefahr. Explosionsgefahr. Kann unter Druck stehen. Erstickungsgefahr. Kann Verbrennungen und/oder Erfrierungen hervorrufen. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung explodieren.	Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten.
Nicht entzündbare, nicht giftige Gase  2.2	Erstickungsgefahr. Kann unter Druck stehen. Kann Erfrierungen hervorrufen. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung explodieren.	Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten.
Giftige Gase  2.3	Vergiftungsgefahr. Kann unter Druck stehen. Kann Verbrennungen und/oder Erfrierungen hervorrufen. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung explodieren.	Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten.
Entzündbare flüssige Stoffe  3	Brandgefahr. Explosionsgefahr. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung explodieren.	Schutz suchen. Nicht in tief liegenden Bereichen aufhalten.
Entzündbare feste Stoffe, selbstzersetzliche Stoffe und desensibilisierte explosive Stoffe  4.1	Brandgefahr. Entzündbar oder brennbar, kann sich bei Hitze, Funken oder Flammen entzünden. Kann selbstzersetzliche Stoffe enthalten, die unter Einwirkung von Hitze, bei Kontakt mit anderen Stoffen (wie Säuren, Schwermetallverbindungen oder Amininen), bei Reibung oder Stößen zu exothermer Zersetzung neigen. Dies kann zur Bildung gesundheitsgefährdender und entzündbarer Gase oder Dämpfe führen. Umschließungen können unter Hitzeeinwirkung explodieren.	
Selbstentzündliche Stoffe  4.2	Gefahr der Selbstentzündung bei Beschädigung von Versandstücken oder Austritt von Füllgut. Kann heftig mit Wasser reagieren.	

Gefahrzettel und Großzettel (Placards), Bezeichnung der Gefahren	Gefahreneigenschaften	Zusätzliche Hinweise
(1)	(2)	(3)
<p>Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln</p>  <p>4.3</p>	<p>Bei Kontakt mit Wasser Brand- und Explosionsgefahr.</p>	
<p>Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe</p>  <p>5.1</p>	<p>Zünd- und Explosionsgefahr. Gefahr heftiger Reaktion bei Kontakt mit entzündbaren Stoffen.</p>	
<p>Organische Peroxide</p>  <p>5.2</p>	<p>Gefahr exothermer Zersetzung bei erhöhten Temperaturen, bei Kontakt mit anderen Stoffen (wie Säuren, Schwermetallverbindungen oder Aminen), Reibung oder Stößen. Dies kann zur Bildung gesundheitsgefährdender und entzündbarer Gase oder Dämpfe führen.</p>	
<p>Giftige Stoffe</p>  <p>6.1</p>	<p>Vergiftungsgefahr. Gefahr für Gewässer und Kanalisation.</p>	
<p>Ansteckungsgefährliche Stoffe</p>  <p>6.2</p>	<p>Ansteckungsgefahr. Gefahr für Gewässer und Kanalisation.</p>	
<p>Radioaktive Stoffe</p>  <p>7A 7B 7C 7D</p>	<p>Gefahr der Aufnahme und der äußeren Bestrahlung.</p>	<p>Expositionszeit beschränken.</p>
<p>Spaltbare Stoffe</p>  <p>7E</p>	<p>Gefahr nuklearer Kettenreaktion.</p>	
<p>Ätzende Stoffe</p>  <p>8</p>	<p>Verätzungsgefahr. Kann untereinander, mit Wasser und mit anderen Stoffen heftig reagieren. Gefahr für Gewässer und Kanalisation.</p>	
<p>Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände</p>  <p>9</p>	<p>Verbrennungsgefahr. Brandgefahr. Explosionsgefahr. Gefahr für Gewässer und Kanalisation.</p>	

- Bem. 1.** Bei gefährlichen Gütern mit mehrfachen Gefahren und bei gemischten Ladungen muss jede anwendbare Eintragung beachtet werden.
- 2.** Die oben angegebenen zusätzlichen Hinweise können angepasst werden, um die Klassen der zu befördernden gefährlichen Güter und die Beförderungsmittel wiederzugeben.

**Ausrüstung¹⁾ für den persönlichen und allgemeinen Schutz
für die Durchführung allgemeiner und gefahrenspezifischer Notfallmaßnahmen,
die sich auf dem Führerstand befinden muss**

Die folgende Ausrüstung muss sich für alle Gefahrzettel-Nummern auf dem Führerstand befinden:

- ein tragbares Beleuchtungsgerät;

für den Triebfahrzeugführer

- entsprechende Warnkleidung gemäß EN 471.

¹⁾ Die vorzuhaltende Ausrüstung ist ggf. an bestehende nationale Vorgaben anzupassen.