

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

INF. 6a)

3. November 2005

Original: Deutsch/Französisch

RID: 42. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
(Madrid, 21. bis 25. November 2005)

Thema: Vorschläge für zukünftig zu prüfende Maßnahmen

Diskussionsdokument der Schweiz

Einführung

In den vergangenen Jahren sind sich die Mitgliedstaaten der Gefahr von Transporten großer Mengen sehr gefährlicher Produkte wie Chlor bewusst geworden und haben in das RID neue Vorschriften eingeführt:

Zusammenstoß: Crash-Elemente, RID 6.8.4 b) Sondervorschrift TE 22, Inkraftsetzung zum 01.01.2005 (01.01.2007), für alte Wagen zum 01.01.2011.

Überpufferungsschutz: Erhöhung der Wanddicke der Tankböden, Sandwich-Cover oder Schutzschild, RID 6.8.4 b) Sondervorschrift TE xx, Inkraftsetzung vorgesehen zum 01.01.2007, [für alte Wagen zum 01.01.2015].

Befestigungen von angeschweißten Anbauteilen: RID 6.8.2.2.1, Inkraftsetzung zum 01.01.2005.

Entgleisungsdetektion: Annahme eines Grundsatzbeschlusses durch die 41.Tagung des RID-Fachausschusses, Schlussbericht A 81-03/511.2004 Absatz 15.

Der Vertreter der Schweiz möchte eine Diskussion zu zwei weiteren Maßnahmen anstoßen und die Meinung der anderen Delegationen kennen lernen.

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.

1. Stellung des Wagens im Zug

Analog zur Beförderung von Stoffen der Klasse 1 könnte man sich vorstellen, die Bestimmung des Abschnitts 7.5.3 bezüglich Schutzwagen auf die sehr gefährlichen Stoffe, für welche der RID-Fachausschuss die Sondervorschriften TE 22 und TE xx eingeführt hat, zu erweitern.

Der Abschnitt 7.5.3 könnte wie folgt ergänzt werden (neuer Text unterstrichen):

- "= Jeder Wagen oder Großcontainer, der Stoffe oder Gegenstände der Klasse 1 enthält und mit Großzetteln (Placards) nach Muster 1, 1.5 oder 1.6 versehen ist,
- = jeder Tank (oder Gruppe von Tanks) für Gase der Klasse 2 mit Klassifizierungscode, die den/die Buchstaben T, TF, TC, TO, TFC oder TOC enthalten,
- = jeder Tank (oder Gruppe von Tanks) für Stoffe der Klassen 3 bis 8, denen in Kapitel 3.2 Tabelle A Spalte 12 die Tankcodierung L15CH, L15DH oder L21DH zugeordnet ist,

muss in Gleisrichtung von Wagen oder Großcontainern mit Großzetteln (Placards) nach Muster 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 oder 5.2 durch einen Schutzabstand getrennt sein.

(Rest des Textes unverändert)"

Begründung

Bei Unfällen stellt die Produktfreisetzung aus Wagen, die gefährliche Güter der Klassen 2 (entzündbare Gase), 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 oder 5.2 befördern, ein echtes Brandrisiko für benachbarte Wagen dar, die sehr gefährliche Produkte befördern.

Diese Maßnahme würde den Rangieraufwand erhöhen, was theoretisch mit einer Erhöhung des Risikos verbunden wäre. Jedoch werden gerade die Kesselwagen, die sehr gefährliche Stoffe befördern, so ausgerüstet, dass die Risiken des Zusammenstosses im Rangierbetrieb vermindert werden. So betrachtet erscheint diese Maßnahme für die Schweiz sinnvoll.

2. Vierachsige Wagen

Bei zweiachsigen Wagen ist das Entgleisungsrisiko grundsätzlich höher als bei Drehgestell-Wagen. Eine Untersuchung der UIC-ERRI in den Jahren 1999 und 2000 hat diese Frage genauer geprüft. Anscheinend liegen nicht genügend statistische Angaben vor, um dieses Risiko einschätzen zu können.

Nach Informationen der Schweiz wurden seit der Untersuchung der UIC-ERRI drei neue Federungstypen auf über 100.000 km getestet. Bei diesen Versuchen wurde festgestellt, dass gewisse geprüfte Federungen zuverlässiger sind als die UIC-Federung mit zwei Ringen, mit der die Wagen derzeit ausgerüstet sind. Die neuen Federungen lassen ein Gewicht von 22,5 Tonnen pro Achse bei 120 km/h zu.

Ohne das Verbot zweiachsiger Wagen zu fordern, schlägt die Schweiz vor, eine Diskussion anzustoßen und die Frage zu erörtern, welcher Wagentyp unter Berücksichtigung der oben erwähnten Verbesserungen bei der Federung in Zukunft für die Beförderung sehr gefährlicher Stoffe wie Chlor zugelassen werden sollen. Eine vertiefte Untersuchung des heutigen Wagenparks wäre ebenfalls interessant.
