

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR**

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

**INF. 6**

12. November 2007

Original: Deutsch/Französisch

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

**Thema: Entgleisungsdetektoren**

**Stellungnahme der Schweiz zu einer E-Mail der Europäischen Kommission an die Mitgliedstaaten**

Die Schweiz hat von einer E-Mail des Vertreters der Europäischen Kommission vom 7. November 2007 an die Vertreter der Mitgliedstaaten Kenntnis genommen und nimmt zu den darin angeführten Argumenten Stellung. Diese E-Mail fordert von den Teilnehmern der bevorstehenden Tagung des RID-Fachausschusses (RID-FA) die Ablehnung des Antrages OTIF/RID/CE/2007/17 betreffend die Einführung der Entgleisungsdetektion in das RID.

Den nachstehenden Stellungnahmen der Schweiz sind die vom Vertreter der EU-Kommission angeführten Argumente jeweils in Kursivschrift vorangestellt.

1. *“... there seems to be no quantitative or qualitative demonstration that there is a need for such a requirement; ...”*

Die zahlreichen Entgleisungsfälle, die in den letzten Jahren den Vertretern der Mitgliedstaaten zur Kenntnis gebracht wurden, zeigen, dass diese Äußerung falsch ist. Die Unfallanalysen der Schweiz zeigen, dass ein Großteil der Unfälle mit Freisetzungen von Gefahrgut seinen Ursprung in Entgleisungen hat, die nicht festgestellt werden und bei der nächsten Weiche zur Eskalation führen. Deshalb kann niemand in Frage stellen, dass eine Schnellbremsung nach einer Entgleisung deren Konsequenzen entscheidend vermindern kann.

So fällt bei der Entgleisung eines Zuges in Cornaux in der Schweiz im Jahr 2006 auf: Dieser Zug war mit Mineralölprodukten beladen und mit Entgleisungsdetektoren ausgerüstet. Die Katastrophe wurde dank des unmittelbaren Stillstands des Zuges vermieden. Dieser Zwischenfall

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.

wurde anlässlich des Referates der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und der Firma Oerlikon-Knorr Eisenbahntechnik (OKE) im Juni 2007 an der Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" erwähnt (siehe Absatz 5 weiter unten).

In der Schweiz hat im Jahr 1994 in der Nähe von Zürich der Unfall eines Zuges, mit dem Benzin befördert wurde, sehr hohe Schäden angerichtet. Als Folge eines Radsatzbruches wurde ein Wagen über eine Distanz von mehreren Kilometern mitgeschleppt, bevor er umkippte und andere Wagen mitriss. Der verursachte Brand hat Schäden in Höhe von ca. 15 Millionen Euro zur Folge gehabt. Dieser Unfall hätte mit einem System zur Detektion von Entgleisungen vermieden werden können.

Die in den letzten Jahren in verschiedenen Ländern aufgetretenen Unfälle haben bei den Staatenvertretern zu einer Sensibilisierung und zur Bereitwilligkeit geführt, entsprechend zu reagieren.

2. *"... no other alternative measures have been considered ..."*

Die zahlreichen Berichte der Tagungen des RID-FA und der Arbeitsgruppen, zu denen alle Delegationen eingeladen werden, widersprechen dieser Aussage. Sämtliche durchführbaren Maßnahmen sind in diesen Gremien mit voller Aufmerksamkeit erörtert worden. Wenn man sich davon überzeugen will, kann man die Tagungsberichte auf der Webseite der OTIF konsultieren.

3. *"... no impact assessment has been carried out ..."*

Diese Aussage ist falsch. Die Schweiz hatte die Arbeitsgruppe "Standardisierte Risikoanalyse" im April 2007 zur 4. Tagung nach Bern eingeladen. Diese Einladung richtete sich an alle Delegationen, die ihre Kenntnisse der Risikoanalyse mit Präsentationen der Resultate der Risikoanalyse in der Schweiz und der angewandten Methodik vertiefen wollten. Die Schweiz hat in diesem Rahmen quantitativ aufgezeigt, dass die Entgleisungsdetektion zu einer beträchtlichen Reduzierung der Risiken führt. Diese Präsentationen sind ebenfalls auf der Webseite der OTIF verfügbar.

4. *"... consistency with other TSI requirements need to be assessed ..."*

Diese Äußerung überrascht. Zur Erinnerung: Der Vertreter der ERA wurde zur 43. Tagung des RID-FA im November 2006 nach Helsinki eingeladen (siehe Schlussbericht OTIF/RID/CE/2006-A, Absätze 82 und 83). Seine Teilnahme wurde von den Delegationen als Garantie für eine harmonische Entwicklung der neuen Eisenbahn-Vorschriften begrüßt. Der Vertreter der ERA hat auch an der 8. Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" teilgenommen. Dabei hat er ausgeführt, dass, wenn der RID-FA beschliesse, Anforderungen für die Entgleisungsdetektion an Gefahrgutwagen im RID festzulegen, diese Güterwagen diese Anforderungen erfüllen müssten (siehe Schlussbericht OTIF/RID/CE/GT/2007-A).

5. *"... there is no evidence that the market can offer equipments able to fulfil the proposed requirements with a sufficient level of safety, reliability, availability and at reasonable cost ..."*

Seit 2002 führt die Schweiz Tests im Eisenbahnbetrieb mit Wagen durch, die mit pneumatischen Entgleisungsdetektoren ausgerüstet sind. Der Vertreter der Schweiz hat regelmäßig seine Kollegen im RID-FA informiert. Die Berichte der Tagungen des RID-FA und der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" beinhalten all diese Informationen.

Am Ende der Testperiode haben die SBB als Betreiberin und OKE als Hersteller bei der 8. Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" im Juni 2007 in München einen positiven Bericht abgegeben. Alle Teilnehmer des RID-FA und der Arbeitsgruppe waren zu dieser Arbeitsgruppen-Sitzung eingeladen.

Aufgrund dieses positiven Berichtes hat der Vertreter Deutschlands die Absicht seines Landes zum Ausdruck gebracht, bei der nächsten Tagung des RID-FA im November in Zagreb einen Antrag für die Einführung der Entgleisungsdetektion in das RID zu unterbreiten. Er hat jedoch vom Hersteller verlangt, die Funktionstüchtigkeit des Detektors bei höheren Geschwindigkeiten nachzuweisen. Nach Kenntnis der Schweiz wurde kein Einwand zu diesem Vorgehen geäußert. Der Hersteller hat daraufhin im Oktober 2007 in Berlin aufwändige Tests durchgeführt, die die Auslösung bei höheren Geschwindigkeiten nachgewiesen haben. Es ist aber noch hinzuzufügen, dass diese Tests mit hohem finanziellem Aufwand verbunden waren und dass für diese Tests ein sehr renommiertes Universitätsinstitut beauftragt wurde.

Auch die Bemerkung über den fehlenden Nachweis, dass der Markt geeignete Produkte liefern kann, überrascht. Dieser Überlegung liegt eine verkehrte Chronologie zu Grunde: Der Markt wird erst nach Einführung der Entgleisungsdetektion in das Regelwerk entstehen. Wer ist heute bereit, das Risiko der Neuentwicklung eines konkurrierenden Produktes einzugehen, wenn er nicht sicher ist, dass die Maßnahme auch tatsächlich eingeführt wird?

6. *“... The Community should propose that RID experts, with the assistance of ERA, further discuss the above mentioned difficulties before the proposal is submitted again to the RID Committee of Experts ...”*

Seit mehr als 10 Jahren wird über diese Maßnahme diskutiert. Der Vorschlag zur Aussetzung der Einführung der Entgleisungsdetektion mit dem Vorwand der ungelösten Schwierigkeiten diskreditiert all diejenigen, die sich seit Jahren für die Einführung dieser Maßnahme zu Gunsten der Erhöhung der Sicherheit bei der Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter eingesetzt haben.

---