

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

OTIF/RID/RC/2013/13
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2013/13)

7. Januar 2013

Original: Deutsch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Bern, 18. bis 22. März 2013)

Tagesordnungspunkt 8: Verschiedenes

Ergebnisbericht zur internationalen Umfrage zur Umsetzung des Kapitels 1.9 RID/ADR/ADN bei Anwendern von Risikobewertungsverfahren im Bereich der Gefahrgutbeförderung

Mitteilung Deutschlands

ZUSAMMENFASSUNG

Erläuternde Zusammenfassung:

Die geringe Anzahl der Antworten zur internationalen Umfrage insgesamt sowie die darunter größtenteils inhaltlich nicht sehr ausführlichen Beiträge helfen nicht, harmonisierte Kriterien für gemeinsame Regelungen zur standardisierten Risikoanalyse zu identifizieren. Aus den Antwortbeiträgen kann kein Harmonisierungswunsch einzelner Länder für eine standardisierte Risikoanalyse explizit abgeleitet werden

Zu treffende Entscheidung:

weiteres Vorgehen zur Entwicklung von harmonisierten Regelungen zur standardisierten Risikoanalyse

Damit zusammenhängende Dokumente:

informelles Dokument INF.19 Deutschlands der Gemeinsamen Tagung im März 2011.

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.

Einleitung

1. Deutschland hatte auf der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung (Bern, 21. bis 25. März 2011) eine internationale Umfrage zur Umsetzung des Kapitels 1.9 RID/ADR/ADN bei Anwendern von Risikobewertungsverfahren im Bereich der Gefahrgutbeförderung initiiert (siehe auch informelles Dokument INF.19).
2. Ziel dieser Aktion war die Fortentwicklung von harmonisierten Regelungen zur standardisierten Risikoanalyse zu unterstützen. Mit dieser Umfrage sollte die derzeitige Umsetzungspraxis und die dabei vorliegenden Erfahrungen in anderen Vertragsparteien/Vertragsstaaten zusammengetragen, transparent gemacht und weiterer internationaler Harmonisierungsbedarf und -möglichkeiten bei Risikokonzepten im Gefahrgutbereich identifiziert werden. Es sollte dabei ermittelt werden,
 - ob und wenn ja, nach welchen Methoden Risikoanalysen im Bereich des Gefahrguttransports der Vertragsparteien/Vertragsstaaten praktiziert werden,
 - welche Annahmen und Festlegungen im Einzelnen für die Durchführung der Risikoanwendungen zugrunde gelegt werden,
 - welche nationalen Besonderheiten in die Risikobewertung einfließen,
 - welche Berechnungs- und Ausbreitungsmodelle verwendet werden,
 - welche Probleme und welcher Verbesserungsbedarf bei der praktischen Anwendung erkannt wurden.

Der Fragenkatalog

3. Der Fragenkatalog (informelles Dokument INF.19 der Gemeinsamen Tagung im März 2011) war in folgende Abschnitte unterteilt:
 1. Umsetzung in nationales Recht
 2. Grundsätzliches zur Risikoanalyse
 3. Clustering der Gefahrstoffe / Definition der Unfallszenarien
 4. Modellierung von Unfallfolgen
 5. Statistische Daten
 6. Durchführung der Risikoanalyse
 7. Rechnergestützter Berechnungsmodelle
 8. Risikobewertung
 9. Risikomanagement
 10. Spezialfall Tunnelkategorisierung
 11. Sonstiges.
4. Die Vertragsparteien/Vertragsstaaten der internationalen Gefahrgutgremien wurden um Beantwortung bis 31. Oktober 2011 gebeten. Die Frist wurde wegen geringer Rückläufe bis 31. Januar 2012 verlängert.

Antwortbeiträge

5. Es haben fünf Länder geantwortet: Niederlande, Schweden, Schweiz, Spanien und Vereinigtes Königreich.
6. Ein konkret auf den Fragebogen bezogener und ausführlicher Antwortbeitrag erfolgte aus den Niederlanden. Die anderen vier Antwortbeiträge sind kürzer und teilweise sehr allgemein gehalten. Der Beitrag aus den Niederlanden ist vollständig im informellen Dokument INF.7 wiedergegeben. Die Beiträge der anderen Länder werden im informellen Dokument INF.8 zusammengefasst.

Auswertung der Antworten

7. Die geringe Anzahl der Antworten insgesamt sowie die darunter größtenteils inhaltlich nicht sehr ausführlichen Beiträge helfen aus unserer Sicht noch nicht, harmonisierte Kriterien für gemeinsame Regelungen zur standardisierten Risikoanalyse zu identifizieren oder gar zu erarbeiten.
8. Möglicherweise bedarf folgende Interpretation der eingegangenen Antworten noch der Klärung oder Richtigstellung:
 - Aus den Antwortbeiträgen kann unseres Erachtens kein Harmonisierungswunsch einzelner Länder für eine standardisierte Risikoanalyse explizit abgeleitet werden.
 - Es wird allerdings ein Interesse an einem fachlichen Austausch zu einzelnen nationalen spezifischen Problemfeldern in Zusammenhang mit Risikoanalysen (siehe unten) vermutet.
9. Einige Probleme bzw. Defizite, die in den Antwortbeiträgen genannt werden, sind im Folgenden aufgelistet:
 - Daten im Bereich der Risikoanalyse bei Gefahrguttransporten (Gefahrgutunfälle, Transportaufkommen, Transportrouten etc.) sind wesentlich für Risikoanalysen im Bereich des Abschnitts 1.9.5 RID/ADR/ADN. Die Niederlande stellen generell fest, dass hier ein großes Defizit besteht. Schweden sieht insbesondere ein Defizit an spezifischen Daten für Risikoanalysen an Umschlagstellen/-bahnhöfen.
 - Diskussionen zu folgenden fachlichen Aspekten der Risikoanalyse scheinen in den Antwortbeiträgen von Interesse: Schadensindikatoren, Unfallszenarien etc. (vgl. Abschnitt 4 des Fragebogens) (Niederlande), Ermittlung von realistischen Eintrittswahrscheinlichkeiten von z.B. Explosion von Klasse-1-Gütern, von Leckagen und Größe von Leckagen (Schweden).
 - Schweden äußert den Eindruck, dass sich die Umfrage insbesondere auf Abschnitt 1.9.3 b) ADR¹ bezieht. Eine Harmonisierung von Risikoanalysen im Straßenverkehr scheint in diesem Zusammenhang nicht sinnvoll zu sein, so lange es keine Anforderungen gibt, mögliche Beschränkungen durch Verkehrszeichen zu kennzeichnen. Für den Schienenverkehr (RID) ist der Fragebogen wertvoller.

Anmerkungen aus Deutschland

10. Aus den Antwortbeiträgen kann zwar kein Harmonisierungswunsch einzelner Länder für eine standardisierte Risikoanalyse explizit abgeleitet werden (siehe oben). Die Tatsache, dass unter anderem Tunnelbeschränkungen in internationale Vorschriften wie das ADR aufgenommen wurden, lässt allerdings vermuten, dass eine Harmonisierung für eine standardisierte Risikoanalyse in Europa langfristig angestrebt werden sollte oder muss.

Vorschlag: Um den Sinn und Zweck der internationalen Vorschriften in diesem Bereich zu verdeutlichen und damit die Motivation zur weiteren Zusammenarbeit zu erhöhen, sollten aus unserer Sicht die konkreten Nutzungspotenziale und tatsächlich zu erwartenden Sicherheitsgewinne, die aus den Ergebnissen einer standardisierten Risikoanalyse ableitbar sind, von den internationalen Regelungsgremien klar herausgearbeitet und aufgezeigt werden.

¹ **1.9.3 ADR** Die in Abschnitt 1.9.2 genannten ergänzenden Vorschriften sind:

- a) ...
- b) Vorschriften, in denen bestimmte von den Fahrzeugen einzuhaltende Fahrstrecken genannt sind, um Wirtschaftszentren, Wohngebiete oder ökologisch sensible Gebiete oder Industriegebiete mit gefährlichen Anlagen oder Straßen zu umgehen, die bedeutende physische Gefahren aufweisen;

11. In einigen Antwortbeiträgen wird der Mangel an Gefahrgutdaten als Problem deutlich aufgezeigt (siehe oben). In Deutschland wird ebenfalls festgestellt, dass der vorhandene Mangel an Daten das Hauptproblem bei der Durchführung von Risikoanalysen darstellt. Es wäre daher wünschenswert, wenn bereits existierende nationale Unfalluntersuchungen für alle Interessierte zugänglich und zudem möglichst in Englisch registriert wären, um sie einsehen und auswerten zu können. Für eine international harmonisierte Risikoanalyse im Gefahrguttransport wäre jedoch darüber hinaus eine allgemein zugängliche Unfallstatistik von großer Bedeutung. Die statistischen Daten sollten dabei auf harmonisierten und gesicherten Erhebungsverfahren beruhen.

Antrag zum weiteren Vorgehen

12. Um ein klares Meinungsbild zu schaffen und gegebenenfalls auch Richtigstellungen zur vorliegenden Auswertung der Fragebogenrückläufe zu treffen, werden die Vertragsparteien/Vertragsstaaten nochmals gebeten, auf der Gemeinsamen Tagung im März 2013 über ein weiteres Vorgehen zur Entwicklung von harmonisierten Regelungen zur standardisierten Risikoanalyse zu beraten und, wenn möglich, zu entscheiden:
- Sind weitergehende internationale Regelungen für eine standardisierte Risikoanalyse gewünscht?
 - Wenn ja, in welchem Umfang?
 - Wie kann das erreicht werden?
-