

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/2011/5

4. Oktober 2011

Original: Französisch

RID: 50. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter
(Malmö, 21. bis 25. November 2011)

Thema: Unfallbericht und Diskussion über die Meldung von Ereignissen mit gefährlichen Gütern gemäß Abschnitt 1.8.5

Antrag der Schweiz

Einführung

1. Das Bundesamt für Verkehr hat als zuständige Behörde der Schweiz vom Infrastrukturbetreiber einen Bericht gemäß Unterabschnitt 1.8.5.1 über einen Unfall erhalten, der sich am 5. Februar 2011 im Rangierbahnhof Chiasso ereignet hat.
2. Ein fertig formierter Güterzug wurde auf einem Gleis des Rangierbahnhofs abgestellt. Auf Grund der nicht angezogenen Bremsen und des leichten Gefälles des Gleises haben sich die 26 Güterwagen des Zuges in Bewegung gesetzt und sind auf einen Güterzug geprallt. Vier leere Gefahrgutwagen sind entgleist; einer dieser Wagen, der vorher Ethylenoxid geladen hatte, ist umgekippt. Vorsorglich mussten 80 Anwohner evakuiert werden. Es kam nicht zu einem Produktaustritt und es wurde niemand verletzt. Der nach dem Muster in Unterabschnitt 1.8.5.4 erstellte Bericht ist als Anlage beigefügt.
3. In Unterabschnitt 1.8.5.2 heißt es, dass der RID-Vertragsstaat, in dem sich ein Unfall oder Zwischenfall ereignet, "erforderlichenfalls seinerseits einen Bericht an das Sekretariat der OTIF zwecks Information der anderen RID-Vertragsstaaten" weiterleitet.

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.

Aktuelle Lage

4. Noch bevor er das Sekretariat der OTIF darüber in Kenntnis gesetzt hat, hat der Experte der Schweiz einen Blick auf die entsprechende Seite der OTIF-Website geworfen und dabei folgende Feststellungen gemacht:
 - Es werden nur wenige Ereignisse gemeldet: sieben seit 2002! Angesicht der hohen Anzahl der von der Europäischen Union jährlich aufgezeichneten Unfälle, bei denen es zu einem Gefahrgutaustritt kommt (2006: 24, 2008: 25, Quelle: ERA, Final Report Impact Assessment on the use of Derailment Detection Devices in the EU Railway System (Schlussbericht über die Folgenanalyse zum Einsatz von Entgleisungsdetektoren im EU-Eisenbahnsystem) vom 7. Mai 2009), erscheint diese Zahl geradezu lächerlich.
 - Drei Staaten haben je zwei Ereignisse gemeldet, ein Staat ein Ereignis.
 - Das letzte richtig schwere Eisenbahnunglück mit zahlreichen Opfern (Viareggio, Juni 2009) erscheint nicht.
5. Der Unterabschnitt 1.8.5.2 des ADR ist identisch. Ein Blick auf die entsprechende Seite der UNO-Website macht die Notwendigkeit einer Überprüfung der Lage noch deutlicher: Dort wurde seit 2006 nur ein einziger Straßenverkehrsfall gemeldet (Belgien, Antwerpen 2004)!
6. Der Wortlaut des Unterabschnitts 1.8.5.2 überlässt den Staaten die Entscheidung, ob die Übermittlung eines Berichts an das Sekretariat der OTIF gerechtfertigt ist.

Diskussionsvorschlag

7. Die Schweiz schlägt dem RID-Fachausschuss eine Diskussion der folgenden Fragen vor:
 - Was ist der Zweck des Abschnitts 1.8.5?
 - Was muss im Hinblick auf eine bessere Anwendung dieses Abschnitts geschehen?
 - Ist es sinnvoll, Mengenangaben zu den ausgetretenen Produkten zu machen, zumal diesen Mengenangaben oft grobe Schätzungen zu Grunde liegen und niedrige Schätzungen von der Meldepflicht befreien können?
 - Sollten gemeinsame Kriterien für die Übermittlung eines Berichts an das Sekretariat der OTIF entwickelt werden?
-

Anlage
(Original: Deutsch/Französisch)

1. Verkehrsträger	
<input checked="" type="checkbox"/> Schiene Wagen-Nummer (Angabe freigestellt):	<input type="checkbox"/> Straße Fahrzeugkennzeichen (Angabe freigestellt):
2. Datum und Ort des Ereignisses	
Jahr: ..2011..... Monat: ..02..... Tag: ..05..... Stunde: ...04:51.....	
<input type="checkbox"/> Bahnhof <input checked="" type="checkbox"/> Rangierbahnhof/Zugbildungsbahnhof <input type="checkbox"/> Belade-/Entlade-/Umschlaganlage Ort / Staat: oder <input type="checkbox"/> freie Strecke Streckenbezeichnung: Kilometer:	Straße <input type="checkbox"/> innerorts <input type="checkbox"/> Belade-/Entlade-/Umschlaganlage <input type="checkbox"/> außerorts Ort / Staat:
3. Topographie	
<input checked="" type="checkbox"/> Steigung/Gefälle <input type="checkbox"/> Tunnel <input type="checkbox"/> Brücke/Unterführung <input type="checkbox"/> Kreuzung	
4. Besondere Wetterbedingungen	
<input type="checkbox"/> Regen <input type="checkbox"/> Schneefall <input type="checkbox"/> Glätte <input type="checkbox"/> Nebel <input type="checkbox"/> Gewitter <input type="checkbox"/> Sturm Temperatur: ... °C	
5. Beschreibung des Ereignisses	
<input checked="" type="checkbox"/> Entgleisung / Abkommen von der Fahrbahn <input type="checkbox"/> Kollision (Zusammenstoß/Aufprall) <input checked="" type="checkbox"/> Umkippen / Überrollen <input type="checkbox"/> Brand <input type="checkbox"/> Explosion <input type="checkbox"/> Leckage <input type="checkbox"/> technischer Mangel Zusätzliche Beschreibung des Ereignisses: Ein fertig formierter Güterzug wurde als gezogene Rangierfahrt (Infra SBB) von Chiasso SM (Gleis 01) in Richtung Chiasso Vg (Gleis 51) verschoben. Dabei blieben ungewollt 26 Wagen ungebremst im Gleis 01 stehen. Durch das leichte Gefälle in diesem Bereich (Gleis 01) rollten die zurückgebliebenen, ungebremsten Wagen anschliessend selbständig in Richtung Chiasso VG. Im Gleis 31 prallten die entlaufenen Wagen auf die abgestellte Last eines anderen, abgestellten Güterzuges. Dabei entgleisten von den entlaufenen Wagen vier leere Gefahrgutwagen, wovon einer umkippte (letztes Ladegut: Ethylenoxid UNO-Code 263/1040)	

6. Betroffene gefährliche Güter						
UN-Nummer ¹⁾	Klasse	Verpackungsgruppe	geschätzte Menge des ausgetretenen Produktes (kg oder l) ²⁾	Art der Umschließung ³⁾	Werkstoff der Umschließung	Art des Versagens der Umschließung ⁴⁾
1040	2	---	0	7		---
1965	2	---	0	7		---
¹⁾ Bei gefährlichen Gütern, die unter eine Sammeleintragung fallen, für die die Sondervorschrift 274 gilt, ist zusätzlich die technische Benennung anzugeben.				²⁾ Für radioaktive Stoffe der Klasse 7 sind die Werte gemäß den Kriterien in Unterabschnitt 1.8.5.3 anzugeben.		
³⁾ Es ist die entsprechende Nummer anzugeben: 1 Verpackung 2 Großpackmittel (IBC) 3 Großverpackung 4 Kleincontainer 5 Wagen 6 Fahrzeug 7 Kesselwagen 8 Tankfahrzeug 9 Batteriewagen 10 Batterie-Fahrzeug 11 Wagen mit abnehmbaren Tanks 12 Aufsetztank 13 Großcontainer 14 Tankcontainer 15 MEGC 16 ortsbeweglicher Tank				⁴⁾ Es ist die entsprechende Nummer anzugeben: 1 Leckage 2 Brand 3 Explosion 4 strukturelles Versagen		
7. Ereignisursache (falls eindeutig bekannt)						
<input type="checkbox"/> technischer Mangel <input type="checkbox"/> nicht ordnungsgemäße Ladungssicherung <input checked="" type="checkbox"/> betriebliche Ursache (Eisenbahnbetrieb) <input type="checkbox"/> Sonstiges:						
8. Auswirkungen des Ereignisses						
<u>Personenschaden in Zusammenhang mit den betroffenen gefährlichen Gütern:</u> <input type="checkbox"/> Tote (Anzahl:) <input type="checkbox"/> Verletzte (Anzahl:) <u>Produktaustritt:</u> <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> unmittelbare Gefahr eines Produktaustritts <u>Sach-/Umweltschaden:</u> <input checked="" type="checkbox"/> geschätzte Schadenhöhe ≤ 50.000 Euro <input type="checkbox"/> geschätzte Schadenhöhe > 50.000 Euro <u>Behördenbeteiligung:</u> <input checked="" type="checkbox"/> ja → <input checked="" type="checkbox"/> durch die betroffenen gefährlichen Güter bedingte Evakuierung von Personen für eine Dauer von mindestens drei Stunden <input type="checkbox"/> durch die betroffenen gefährlichen Güter bedingte Sperrung von öffentlichen Verkehrswegen für eine Dauer von mindestens drei Stunden <input type="checkbox"/> nein						

Falls erforderlich, kann die zuständige Behörde weitere sachdienliche Auskünfte anfordern.