

**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/2011/6**

4. Oktober 2011

Original: Französisch

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

**Thema: Gemeinsame Erklärung aus dem Juni 2002**

### **Mitteilung der Schweiz**

Damit zusammenhängende Dokumente: Schlussbericht der 39. Tagung des RID-Fachausschusses A 81-03/501.2003 Absätze 82 bis 133, informelle Dokumente INF.CH1 und INF.CH2 der 39. Tagung des RID-Fachausschusses

1. Am 27. Juni 2002 unterzeichneten der Leiter des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), der Vertreter der Schweizerischen Gesellschaft für chemische Industrie (SGCI) und der Vertreter der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) eine "Gemeinsame Erklärung", in der die drei Parteien sich auf freiwilliger Basis und mittels konkreter Maßnahmen zur Senkung der immanenten Risiken der Beförderung gefährlicher Güter auf eidgenössischem Territorium verpflichteten.
2. Diese Vereinbarung wurde dem RID-Fachausschuss in zwei auf die Tagesordnung der 39. Tagung gesetzten informellen Dokumenten mitgeteilt: INF.CH1 und INF.CH2 (siehe Anlage).
3. Die in dieser Vereinbarung beschlossenen Maßnahmen haben innerhalb des RID-Fachausschusses für heftigen Diskussionsbedarf gesorgt, siehe hierzu Absätze 82 bis 133 des Schlussberichts zur 39. Tagung des RID-Fachausschusses (Bern, November 2002).

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.

## Wo stehen wir neun Jahre nach der Unterzeichnung?

4. Seit der Unterzeichnung haben sich die Parteien, wie in der Erklärung vereinbart, einmal im Jahr zur Überprüfung der Umsetzung getroffen. Anlässlich des letzten Treffens im Mai 2011 wurde festgestellt, dass die Sicherheitsziele erreicht wurden und die jährlichen Folgetreffen durch ein Monitoring der Beförderung gefährlicher Güter ersetzt werden können.
  5. Die Verringerung der Risiken durch eine Optimierung der Strecken hat sich in der täglichen Umsetzung als nicht realisierbares Wunschdenken entpuppt. Tatsächlich wird die Streckenwahl durch den Eisenbahnbetrieb eingeschränkt.
  6. Dahingegen wurde das Ziel, die Risiken in Zusammenhang mit der Beförderung von Chlor zu senken, durch die Verwendung sichererer Kesselwagen erreicht. Ende 2010 wurden quasi alle Importe in die Schweiz mit Güterwagen durchgeführt, die den seit der Unterzeichnung der Vereinbarung ins RID aufgenommenen Vorschriften entsprechen. Die Fristen für die auf bereits existierende Güterwagen anwendbaren Übergangsvorschriften wurden sogar unterschritten:
    - Energieverzehrelemente gemäß Sondervorschrift TE 22 des Abschnitts 6.8.4 b) RID.  
Frist laut RID: 31.12.2012.
    - Überpufferungsschutzeinrichtung oder Schutz des Tanks gemäß Sondervorschrift TE 25 des Abschnitts 6.8.4 b) RID.  
Frist laut RID: 31.12.2014.
  7. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Dokuments wartet man in Bezug auf die Umsetzung der Entscheidung des RID-Fachausschusses, Entgleisungsdetektoren an allen Kesselwagen anzubringen, die sehr gefährliche Güter transportieren, immer noch auf eine Einigung mit der Europäischen Kommission. Die drei Parteien, die die "Gemeinsame Erklärung" unterzeichnet haben, sind weiterhin von der Wirksamkeit dieser Maßnahme überzeugt. Eine schweizerische Güterwagen-Vermietgesellschaft statet in dem Bewusstsein, dass die Entgleisungsdetektion nunmehr zur technischen Eisenbahnsicherheit gehört, seine Güterwagen bereits freiwillig mit Detektoren aus.
  8. Als positive Folge hat die Unterzeichnung der "Gemeinsamen Erklärung" im Juni 2002 dafür gesorgt, dass die flächendeckende Einführung von sichereren Kesselwagen für die Beförderung von Chlor auf schweizerischem Territorium einige Jahre früher stattfinden konnte und dass die Entgleisungsdetektoren unter sehr schwierigen Eisenbahnbetriebsbedingungen geprüft werden konnten.
-

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

**INF. CH 1**

26. August 2002

Original: Deutsch

**RID-Fachausschuss**

Arbeitsgruppe Tank- und Fahrzeugtechnik  
(Bonn, 5. und 6. September 2002)

**Mehr Sicherheit für gefährliche Güter auf der Schiene**

**Medienmitteilung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation (UVEK) vom 27. Juni 2002**

**Mehr Sicherheit für gefährliche Güter auf der Schiene**

Ab 2003 soll Gefahrgut auf der Schiene noch sicherer transportiert werden; untragbar hohe Risiken werden schrittweise bis 2010 eliminiert. Eine entsprechende Erklärung haben heute Umwelt- und Verkehrsminister Moritz Leuenberger, Benedikt Weibel, Vorsitzender der Geschäftsleitung SBB, sowie Beat Moser, Direktor der Gesellschaft für chemische Industrie SGCI, unterschrieben. Die vorgesehenen Maßnahmen umfassen freiwillige Vorkehrungen seitens Chemie und SBB sowie gesetzliche Anpassungen zur Erhöhung der Sicherheit.

Ziel des heute unterzeichneten Maßnahmenpakets ist es, diejenigen Risiken beim Gefahrguttransport auf der Schiene zukünftig möglichst auszuschließen, die als untragbar hoch eingeschätzt werden. Dies trifft auf 34 Kilometer der Schweizer Bahnstrecken zu: Die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls ist hier zwar klein, mögliche Schäden an Mensch und Umwelt sind aber als sehr hoch einzustufen. Das Paket zur Erhöhung der Sicherheit ist im Auftrag des UVEK unter der Leitung des BUWAL erarbeitet worden, zusammen mit Vertretern von Bundesbehörden (Bundesamt für Verkehr, BAV, und Bundesamt für Strassen, ASTRA), den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sowie der Schweizerischen Gesellschaft für chemische Industrie (SGCI).

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.

## Freiwillige Maßnahmen und gesetzliche Anpassungen

Erste Maßnahmen werden so rasch wie möglich ergriffen: Bis zum 1. Januar des nächsten Jahres verzichtet die schweizerische chemische Industrie eigenverantwortlich auf den regelmäßigen Binnentransport von Chlor in Kesselwagen, unter anderem zwischen der Nordwestschweiz und dem Wallis.

Allein dadurch wird der Chlortransport in der Schweiz um etwa 25 Prozent reduziert. Ebenfalls bis zum 1. Januar 2003 rüsten die SBB freiwillig 623 bei ihr eingestellte Kesselwagen mit Entgleisungsdetektoren aus.

Die gesetzlichen Maßnahmen umfassen betriebliche Sonderbehandlungen, verbesserte Kesselwagen sowie Verbote (vgl. gemeinsame Erklärung). Für die beiden toxischen Gase Chlor und Schwefeldioxid werden die Risiken schrittweise reduziert: Ab Anfang 2006 dürfen die erwähnten Gefahrenstoffe nur noch unter verschärften Voraussetzungen (Sonderfahrten oder spezielle Kesselwagen) transportiert werden, ab Anfang 2010 sind ausnahmslos spezielle Kesselwagen einzusetzen, die deutlich sicherer sind. Im Weiteren wird sich die Schweiz auch auf internationaler Ebene für die sicherheitstechnische Verbesserung von Kesselwagen einsetzen. Ein Verbot betrifft Phosgen: Der äußerst giftige chemische Ausgangsstoff wird zurzeit nicht in Kesselwagen transportiert, sondern in Kleinmengen; diese Praxis soll bis spätestens 1. Januar 2004 gesetzlich verankert werden.

Die Gesamtinvestitionen zur Durchführung der Maßnahmen belaufen sich auf etwa 7 Mio. Franken; dabei geht es um die Beschaffung von Entgleisungsdetektoren durch die SBB sowie von sichereren Kesselwagen durch die schweizerische Gütertransport-Wirtschaft.

## Hohes Sicherheitsniveau wird nochmals verbessert

Die gemeinsame Erklärung von SGCI, SBB und UVEK listet die erwähnten Maßnahmen detailliert auf. Sie hält zudem fest: Das Sicherheitsniveau beim Gefahrguttransport auf der Schiene ist im internationalen Vergleich bereits heute sehr hoch - durch die gemeinsamen Anstrengungen kann es aber noch weiter verbessert werden. Die Erklärung sieht auch die Erarbeitung eines Controlings vor sowie von Sanktionsmechanismen.

Im Weiteren sollen flankierende Maßnahmen verhindern, dass sich der Transport von Chlor und Schwefeldioxid auf die Straße verlagert. In großen Mengen werden diese heute ausschließlich in Kesselwagen auf der Schiene transportiert, wo das Unfallrisiko tiefer ist. Deshalb ist vorgesehen, bis Anfang 2004 den Straßentransport der erwähnten druckverflüssigten Gase sowie von Phosgen in Transportbehältern von mehr als 1000 kg Nettogewicht zu verbieten.

## Auf 34 Schienenkilometer ist das Risiko "untragbar" hoch

Der Transport gefährlicher Güter unterliegt der Störfallverordnung (StFV) vom 1.4.1991 - eine Konsequenz des Unfalls von Schweizerhalle bei Basel 1986. Ihr Ziel ist es, Bevölkerung und Umwelt vor schweren Schädigungen durch Störfälle zu schützen. Per August 2001 hatte das BUWAL die auf der StFV basierenden Richtlinien für Verkehrswege erlassen, auf denen Gefahrgut transportiert wird. Damit sind gesamtschweizerisch gültige Kriterien geschaffen worden, um die vorhandenen Risiken einheitlich beurteilen zu können. Diese "Beurteilungskriterien II zur Störfallverordnung" unterscheiden drei Risikoklassen: 1. Untragbar. 2. Übergangsbereich. 3. Tragbar. Mit dem vorliegenden Maßnahmenpaket sollen die untragbar hohen Risiken unter die kritische Schwelle und damit in den Übergangsbereich gesenkt werden. Am risikoreichsten sind jene Strecken, auf denen große Mengen von Gefahrgut durch dicht besiedeltes Gebiet transportiert werden. Die aktualisierte Risikoübersicht zeigt, dass noch 34 Kilometer der Bahnstrecken ein untragbar hohes Risiko aufweisen - eine erste summarische Risikoeinschätzung war von 135 Streckenkilometern ausgegangen. Hauptgrund für diesen Unterschied: Verbessertes Zahlenmaterial belegt, dass es in den letzten Jahren zu einem Rückgang von Unfällen gekommen ist - dank verschiedenen Maßnahmen wie z.B. Zugskontrolleinrichtungen. Zudem liegen heute präzisere Daten zur Art und Menge der transportierten gefährlichen Güter vor.

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

**INF. CH-2**

12. November 2002

Original: Deutsch/Französisch

**RID: 39. Tagung des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter**  
(Bern, 18. bis 21. November 2002)

**Thema: Gemeinsame Erklärung der Schweizerischen Gesellschaft für Chemische Industrie (SGCI) und der Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB AG) sowie des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über die Reduktion der Risiken beim Transport gefährlicher Güter mit sehr großem Schadenspotenzial wie Chlor und Schwefeldioxid**

### **Mitteilung der Schweiz**

Die Eisenbahn ist ein sicheres Verkehrsmittel und eignet sich gut für die Beförderung von großen Mengen gefährlicher Güter. Jedoch können Unfälle mit größten Auswirkungen für die Bevölkerung und die Umwelt nie ganz ausgeschlossen werden. Alle, die an derartigen Transporten beteiligt sind, müssen daher alles Erforderliche zur Vermeidung von Unfällen der erwähnten Art unternehmen. Nur durch gemeinsame Anstrengungen und abgestimmt auf das internationale Umfeld kann ein bereits hohes Sicherheitsniveau verbessert werden. Aus diesen Gründen vereinbaren wir folgendes:

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. Maßnahmen**

### **1.1 Transportwege mit minimalen Risiken**

Die schweizerische chemische Industrie organisiert die Versorgung mit Chlor spätestens ab dem 1.1.2003 so, dass die Risiken beim Transport mit der Bahn minimiert werden. Dazu berücksichtigt sie insbesondere die Transportdistanzen sowie die Eigenschaften und die Umgebung der Transportwege. Die SBB AG unterstützt sie bei der Organisation dieser optimierten Transportwege.

Zur Sicherstellung der erforderlichen Risikoreduktion sind diese Maßnahmen Gegenstand des Controllings gemäß Ziffer 3.

### **1.2. Entgleisungsdetektoren**

Die SBB AG rüstet bis am 1.1.2003 623 bei ihr eingestellte Kesselwagen mit Entgleisungsdetektoren aus. Bei der Auswahl dieser Wagen berücksichtigt sie deren Anteil am Binnenverkehr und die Gefährlichkeit der damit transportierten Stoffe.

### **1.3 Sicherheitstechnisch verbesserte Kesselwagen für Chlor und Schwefeldioxid**

Chlor und Schwefeldioxid in Einheiten über 5 Tonnen sollen wenn möglich ab dem 1.1.2006, spätestens jedoch ab dem 1.1.2010 nur noch in verbesserten Kesselwagen oder anderen Großbehältern mit deutlich erhöhten Sicherheitsanforderungen transportiert werden dürfen.

Das UVEK sorgt dafür, dass spätestens am 1.1.2003 die Sicherheitsanforderungen für verbesserte Kesselwagen und andere Großbehälter für Chlor und Schwefeldioxid bekannt sind. Es ändert die einschlägigen Vorschriften so, dass ab dem 1.1.2010 Chlor und Schwefeldioxid in der Schweiz nur noch in verbesserten Kesselwagen transportiert werden dürfen.

Das UVEK arbeitet beim Erlass dieser Vorschriften mit den anderen Parteien dieser Erklärung zusammen.

### **1.4 Transport von Chlor und Schwefeldioxid in Sonderzügen**

Wird ab dem 1.1.2006 bis zum Inkrafttreten der in Ziff. 1.3 hiervoor erwähnten Vorschriften (d.h. bis zum 1.1.2010) Chlor und Schwefeldioxid in Einheiten über 5 Tonnen in Kesselwagen oder anderen Großbehältern transportiert, die noch nicht den erhöhten Sicherheitsanforderungen entsprechen, muss der Transport nur in kurzen Sonderzügen (maximal drei Chlorwagen plus allfällige Schutzwagen), mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h und vornehmlich in der Nacht durchgeführt werden.

Das UVEK sorgt dafür, dass die maßgeblichen Vorschriften entsprechend geändert werden.

### **1.5 Transport von Phosgen**

Die im Einflussbereich der SBB AG geübte Praxis, wonach Phosgen nicht in Kesselwagen oder anderen Großbehältern transportiert wird, soll in der Schweiz und möglichst auch europaweit für verbindlich erklärt werden.

Das UVEK ändert die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RSD) derart, dass der Transport von Phosgen in Kesselwagen oder anderen Großbehältern ab dem 1.1.2004 verboten ist. Zudem beantragt es eine entsprechende Änderung der Ordnung über die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID).

Die SBB AG verpflichtet sich, ab sofort in ihrem Einflussbereich keine Phosgentransporte in Kesselwagen oder anderen Großbehältern durchzuführen.

## **1.6 Flankierende Maßnahmen für die Straße**

Die vorstehenden Maßnahmen sollen nicht dazu führen, dass Transporte von Chlor, Schwefeldioxid und Phosgen, die bisher auf der Schiene erfolgten, auf die Straße verlagert werden.

Das UVEK beantragt dem Bundesrat fristgerecht eine Änderung der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (SDR) mit dem Ziel, den Straßentransport von Chlor, Schwefeldioxid und Phosgen in Transportbehältern über 1'000 kg Nettoinhalt ab dem 1.1.2004 zu verbieten.

## **1.7 Internationale Vorschriften für den Transport von weiteren Gefahrgütern**

Die internationalen sicherheitstechnischen Vorschriften für Kesselwagen, in denen weitere Gefahrgüter transportiert werden, sollen verschärft werden.

Das UVEK beantragt bei den internationalen Gremien (z.B. Gemeinsame Tagung RID/ADR), welche für den Erlass von Vorschriften für Kessel und andere Großbehälter zuständig sind, sicherheitstechnische Verbesserungen für Kessel und Großbehälter (z.B. Wandstärke), in denen risikorelevante toxische und brennbare Gefahrgüter transportiert werden.

Die SBB AG und die SGCI unterstützen die entsprechenden Anträge des UVEK auf ihren Kanälen.

Die SBB AG beantragt bei der Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), welche für die internationalen Normen für den Unterbau von Kesselwagen verantwortlich ist, sicherheitstechnische Verbesserungen am Unterbau von Kesselwagen, in denen risikorelevante toxische und brennbare Gefahrgüter transportiert werden.

## **2. Revision**

Diese Erklärung beruht auf der Annahme, dass das heutige sicherheitsrelevante Recht unverändert bleibt, soweit diese Erklärung nicht explizit selber Änderungen postuliert. Wird dieses Recht weitergehend geändert, soll die vorliegende Erklärung überprüft und wenn nötig angepasst werden.

## **3. Controlling**

Die Parteien treffen sich regelmäßig (mindestens einmal pro Jahr) zur Kontrolle der Umsetzung der in dieser Erklärung vorgesehenen Maßnahmen.

Stellt das UVEK fest, dass eine der anderen Parteien bestimmte Maßnahmen im Sinne dieser Erklärung nicht bzw. nicht rechtzeitig trifft, behält es sich das Recht vor, diese Maßnahmen vorzuschreiben oder den damit bezweckten sicherheitspolitischen Nutzen auf andere Weise sicher zu stellen.

3003 Bern, 27. Juni 2002

### **Schweizerische Gesellschaft für Chemische Industrie**

Dr. Beat Moser, Direktor

Richard Gamma, Vizedirektor

### **Schweizerische Bundesbahnen AG**

Dr. Benedikt Weibel, Vorsitzender der Geschäftsleitung

### **Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**

Moritz Leuenberger, Bundesrat