

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/GTP/2012/2

29. August 2012

Original: französisch

RID: 1. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
(Riga, 12. - 15. November 2012)

Betreff: Schutzabstand zwischen mit gefährlichen Gütern beladenen Wagen und Wa-
gen, deren Ladung sich in Längsrichtung verschieben kann

Antrag Belgiens

Zusammenfassung:

Verbot gewisser Ladungen auf Nachbarwagen von mit gefährlichen Gütern beladenen Wagen.

Zu treffende Entscheidung:

Hinzufügen einer Vorschrift zum Sicherheitsabstand in Abschnitt 7.5.3 des RID.

Damit in Zusammenhang stehende Dokumente:

Bericht gemäß Abschnitt 1.8.5 über den Unfall in Godinne vom 11. Mai 2012 (Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2012/1)

Einleitung

1. Bei einer Kollision auf einer Hauptstrecke am 11. Mai 2012 in Belgien wurde ein Tank L10BH von Stahlträgern perforiert:

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.



Godinne, 11. Mai 2012. Der Kesselwagen war nicht mit gefährlichen Gütern befüllt.

2. Auch bei einem früheren Unfall am 5. März 2010 in Glons hatten sich Stahlbleche verschoben:



Glons, 5. März 2010 – zwischen dem mit den Blechen beladenen Wagen und dem Kesselwagen befand sich ein leerer Flachwagen

3. Diese Art von Ladung unterliegt wie jede andere Ladung den Verlade- und Ladungssicherungsvorschriften. Jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen kann seine eigenen Vorschriften entwickeln, die meisten EVU halten sich aber an die im AVV (Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen) in Bezug genommenen Vorgaben der UIC – Art. 29 AVV: *Die EVU sind verpflichtet dafür zu sorgen, dass Verlader die geltenden UIC-Verladerichtlinien einhalten.*
4. In Band 1 Punkt 5.5 dieser Richtlinien sind die Grundsätze für die Verladung von Frachtgütern, die sich in Längsrichtung verschieben können, festgelegt. Band 2 gibt Aufschluss über die Verlademodalitäten für die verschiedenen Güterarten.
5. Diese Verladevorschriften sollen das Verschieben der Ladung unter normalen Beförderungsbedingungen verhindern, können aber nicht garantieren, dass es bei Betriebsunfällen, wie einer Kollision auf einer Hauptstrecke, nicht zu einem Verschieben der Ladung kommt.
6. Belgien ist der Ansicht, dass die Beförderung von Wagen ohne stirnseitige Bordwand, deren Ladung sich in Längsrichtung verschieben kann (wie Stahlblöcke, Stahlstangen und anderer abgepackter Profilstahl, Stahlbrammen, ...), neben mit gefährlichen Gütern befüllten Kesselwagen aufgrund des Perforationsrisikos des Tanks bei Unfällen verboten werden sollte.

7. Diese sich verschiebenden Gegenstände können alternativ beispielsweise in Flachcontainern befördert werden (Container mit stirnseitiger Bordwand oder mit Sondereinrichtungen für die Beförderung von Gegenständen aus Eisen und Stahl (Brammen, Bleche, ...)).

Antrag

8. Abschnitt 7.5.3 wie folgt ändern und ergänzen (die Änderungen sind unterstrichen):

"7.5.3 Schutzabstand

7.5.3.1 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, muss in demselben Zugverband 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.

Die Bedingung dieses Schutzabstandes ist erfüllt, wenn der Zwischenraum zwischen dem Pufferteller eines Wagens oder der Wand eines Großcontainers und dem Pufferteller eines anderen Wagens oder der Wand eines anderen Großcontainers

a) mindestens 18 Meter beträgt oder

b) durch zwei zweiachsige oder einen vier- oder mehrachsigen Wagen ausgefüllt ist.

7.5.3.2 Jeder mit gefährlichen Gütern befüllte Kesselwagen muss in demselben Zugverband von Wagen, deren Ladung sich bei einem unfallbedingten Aufstoß in Längsrichtung verschieben und dadurch den Tank perforieren kann, durch mindestens einen Wagen getrennt sein."

Begründung

Auswirkung auf die Sicherheit

9. Ungeachtet der Einhaltung der bestehenden Ladungssicherungsvorschriften zielt diese Maßnahme darauf ab, im Kollisionsfall mit der sich in Längsrichtung verschiebenden Ladung eines benachbarten Wagens die Perforation eines Tanks zu vermeiden. Sie trägt so zur Verbesserung der Sicherheit bei.

Durchführbarkeit

10. Die von dieser Maßnahme betroffenen Ladungen sind hinreichend spezifisch. Es handelt sich im Allgemeinen um Gegenstände aus Eisen und Stahl. Die Einführung organisatorischer Maßnahmen zur Sicherstellung der Einhaltung dieser neuen Vorschrift bei der Zugbildung erfordert einen Dialog zwischen dem Beförderer und seinen Kunden. Die allgemeine sechsmonatige Übergangsvorschrift sollte für die Umsetzung dieser organisatorischen Maßnahmen ausreichen.
11. Alternativ können diese Gegenstände in Wagen oder Containern befördert werden, deren stirnseitige Bordwand höher als die Ladung ist.

Anwendbarkeit

12. Die Anwendung dieser neuen Maßnahme kann durch die Beförderer und die Kontrollbehörden überprüft werden.