

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

INF. 4

19. Oktober 2012

Original: Französisch

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

**Bemerkungen der UIC zu den Dokumenten OTIF/RID/CE/GTP/2012/1 und
OTIF/RID/CE/GTP/2012/2 Belgiens**

1. Belgien beantragt ein Verbot, bestimmte Ladungen auf Wagen unmittelbar neben Wagen mit Gefahrgut zu befördern, und stützt seinen Antrag auf den Bericht (gemäß Abschnitt 1.8.5 RID) über den Unfall am 11. Mai 2012 in Godinne (Belgien).
2. In diesem Bericht wird ausgeführt, dass der Kesselwagen (26. Wagen) durch Stahlträger perforiert wurde, die auf dem 27. Wagen verladen waren und die aufgrund des Zusammenstoßes ins Rutschen kamen. Die dem Bericht beigefügten Bilder zeigen, dass die Perforation auch durch den Wagen selbst erfolgte. Dies ist vermutlich auf die hohe Geschwindigkeit des Zuges (~ 90 km/h) zum Zeitpunkt des Zusammenstoßes zurückzuführen. Der Bericht entspricht jedoch nicht den Anforderungen des Abschnittes 1.8.5 RID. Er enthält nicht sämtliche dort geforderten Angaben, insbesondere keine Angaben über die Unfallursache. Der Unfall ist offensichtlich auf eisenbahnbetriebliche Gründe zurückzuführen. Es wäre sicherlich nützlich gewesen, über den gemäß Artikel 23 der Richtlinie 2004/49/EG erforderlichen Bericht zu verfügen, um die Unfallursache zu kennen und geeignete Abhilfemaßnahmen definieren zu können.
3. Der belgische Vorschlag betrifft die Regeln der Zugbildung. Diese fallen unter die europäischen Rechtsvorschriften und zwar insbesondere unter 4.2.2.5 der TSI "Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung". Es ist daher notwendig, die Kompatibilität des Vorschlags mit den europäischen Zugbildungsregeln zu prüfen. Die Regeln über die Zugbildung sollen in einem harmonisierten Dokument beschrieben werden.
4. Mit Blick auf die operative Umsetzung hätte die vorgeschlagene Maßnahme bedeutende Auswirkungen auf die Zugbildung und die Durchführung von Transportkonzepten, da eine Vielzahl betrieblicher Aspekte berührt werden, insbesondere Rangierbewegungen im Zusammenhang mit der Bildung und Auflösung von Zügen beim Kunden. So wäre es notwendig:

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.

- zusätzliche Rangierbewegungen zur Zugbildung durchzuführen und somit zusätzliche Risiken insbesondere für Güterwagen mit gefährlichen Gütern zu schaffen,
- Schutzwagen beizustellen (wer stellt sie bei?),
- zusätzliche Fahrten durchzuführen, da bestimmte Wagen nicht mehr gemeinsam in einem Zug befördert werden könnten.

Die neuen Anforderungen müssten außerdem in den Informationssystemen der Produktion der Eisenbahnunternehmen berücksichtigt werden, die die wirtschaftliche Beförderung der Güterwagen gewährleisten. Es müsste eine präzise Identifikation der neuen Anforderungen und der damit verbundenen Restriktionen erfolgen.

5. Der neue Schutzabstand im Rahmen der Bestimmungen des Abschnitts 7.5.3 RID ist nicht mit dem Schutzabstand vergleichbar, der für Wagen mit Gefahrgütern der Klasse 1 vorgeschrieben ist. Die letztere Maßnahme betrifft nur Wagen mit Gefahrgut und die Anzahl der Fälle ist extrem begrenzt. Eine neue Schutzabstandsregel, die durch einen einzustellenden Wagen gewährleistet wird, wird die Tatsache jedoch nicht verhindern, dass dieser Schutzwagen selbst dieselbe Wirkung haben kann, wie die Gegenstände, die der Länge nach rutschen können, insbesondere im Falle hoher Geschwindigkeit und/oder großer Masse, wie dies offensichtlich in Godinne der Fall war. Die alternative Verwendung von Wagen mit einer höheren Bordwand als die Ladungshöhe reduziert das Risiko. Es ist jedoch nicht sicher, dass damit bei einem Zusammenstoß mit 90 km/h, das Rutschen der Ladung verhindert werden kann.
6. Die UIC erinnert daran, dass die allgemeine Problematik des Schutzabstandes und der Zugbildung bereits im Jahr 2007 im RID Fachausschuss diskutiert wurde (siehe Dokumente OTIF/RID/CE/2007/9 und OTIF/RID/CE/2007-A, Absätze 79 bis 83). Eine Vielzahl von Schlussfolgerungen der damals von der UIC vorgestellten Studie ist auch im vorliegenden Fall gültig, selbst wenn der Unfall von Godinne nicht gänzlich der in dieser Studie behandelten Problematik entspricht. Die damalige Studie betraf die Trennung der Wagen aufgrund der von ihrer gefährlichen Ladung ausgehenden Gefahr. Die Studie belegt jedoch ein sehr ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis derartiger Maßnahmen.
7. Die im Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2012/2 vorgeschlagenen Maßnahmen sind nicht ausreichend begründet. Sie stützen sich nicht auf umfassende und ausführliche Nachforschungen. Die im Dokument enthaltenen Informationen und Argumente können die Durchführbarkeit und Angemessenheit der für Abschnitt 7.5.3 RID vorgeschlagenen Änderungen nicht ausreichend belegen. Außerdem kann man sich die Frage stellen, ob es richtig ist, im RID Maßnahmen zu definieren, die Wagen betreffen, die keine gefährlichen Güter befördern. Die vorgeschlagenen Maßnahmen Belgiens zielen nur darauf ab, die Folgen derartiger Ereignisse zu minimieren. Es muss aber vorrangig darum gehen, deren Ursachen zu beseitigen.
8. Die UIC ist daher der Auffassung, dass zunächst der gemäß Artikel 23 der Richtlinie 2004/49/EG zu erstellende Unfallbericht vorliegen muss, damit fundiert über die notwendigen Maßnahmen zur Verhinderung/Vorbeugung ähnlicher Ereignisse entschieden werden kann. Sofern aufgrund dieses Berichts auch Maßnahmen im Bereich Zugbildung im Zusammenhang mit Gefahrgut empfohlen werden, muss zunächst deren Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie deren Auswirkung auf die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs untersucht werden. Das Ergebnis einer eventuellen Untersuchung im Bereich Zugbildung im Zusammenhang mit Gefahrgut sollte dem RID-Fachausschuss mitgeteilt werden, damit entschieden werden kann, ob die Maßnahmen geeignet erscheinen und ob sie im internationalen Eisenbahnrecht (z.B. TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung) oder im internationalen Gefahrgutrecht (RID) aufzunehmen sind.

9. Die TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung enthält bereits heute in 4.2.2.4 allgemeine Anforderungen hinsichtlich der Ladungssicherung bei Güterzügen und in 4.2.2.5 allgemeine Anforderungen an die Zugbildung. In Punkt 4.2.2.5 ist auch festgelegt, dass die Zugbildung in einem harmonisierten Dokument beschrieben sein muss. Dieses Dokument ist jedoch derzeit noch nicht verfügbar.
10. Zusammenfassend ist die UIC der Auffassung, dass ohne Kenntnis der Ursache des Eisenbahnbetriebsunfalls und ohne fundierte Kosten/Nutzen- sowie Risikoanalyse keine verlässliche Basis für die Einführung der von Belgien vorgeschlagenen Maßnahmen besteht. Nach den bisher vorliegenden Erkenntnissen handelt es sich primär um eine Angelegenheit der allgemeinen Eisenbahnsicherheit.
11. Die UIC bittet daher die ständige Arbeitsgruppe den belgischen Vorschlag nicht weiterzuverfolgen.
