

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

INF. 5

29. Oktober 2013

Original: Französisch

RID: 2. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
(Kopenhagen, 18. bis 22. November 2013)

Betreff: Bericht über Ereignisse bei der Beförderung gefährlicher Güter gemäß Ab-
schnitt 1.8.5 RID – Godinne (Belgien), 11. Mai 2012 – Fortsetzung

Von Belgien eingereicht

Zusammenfassung

Erläuternde Zusammenfassung: Zusatzinformationen zum Unfall von Godinne (11. Mai 2012)

**Damit in Zusammenhang
stehendes Dokument:** OTIF/RID/CE/GPT/2012/1

Zu treffende Entscheidung: Keine (dient nur der Information)

Einleitung

1. Bei der ersten Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses im November 2012 in Riga hatte Belgien in Dokument OTIF/RID/CE/GPT/2012/1 einen Unfallbericht gemäß Abschnitt 1.8.5 über das Zugunglück in Godinne vom 11. Mai 2012 eingereicht. Dieses Dokument befindet sich in der Anlage.
2. Der Untersuchungsbericht ist nun unter folgendem Link verfügbar:
http://www.mobilit.belgium.be/fr/traficferroviaire/organisme_enquete/cloturees/

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.

3. Dieses Informationsdokument fasst die Unfallursachen zusammen und macht den RID-Fachausschuss gleichzeitig auf die Empfehlung Nr. 6 des Berichts zu Gefahrgutzügen aufmerksam.

Vergegenwärtigung der Fakten

4. Am Freitag, dem 11. Mai 2012, ist der Güterzug E44785 um 11:32 Uhr auf der Strecke 154 auf das Ende des Güterzuges E44883 aufgefahren, der in Höhe des Bahnhofs Godinne angehalten hatte.

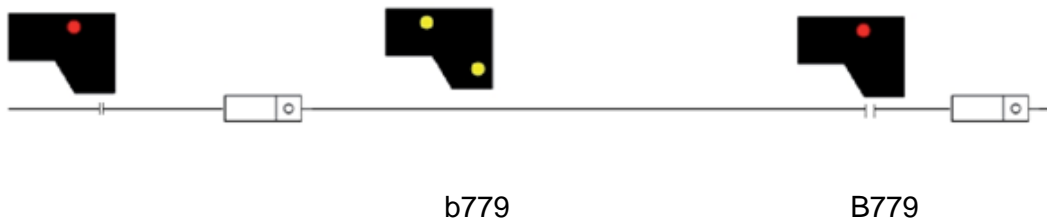
Dabei entstanden erhebliche Sachschäden.

Im hinteren Teil des gerammten Zuges befanden sich 4 Kesselwagen mit gefährlichen Gütern. Zwei dieser Kesselwagen wurden stark beschädigt. Es sind zwar keine gefährlichen Güter ausgetreten, dennoch wurde aber während 5 Tagen eine Sicherheitszone eingerichtet und eine Massenevakuierung vorgenommen.

Unfallursachen

5. Unfallursächlich war ein signaltechnisches Problem. Das Achtungssignals b779 war grün (statt 2 gelben Lichtern), gefolgt von dem roten Signal B779.

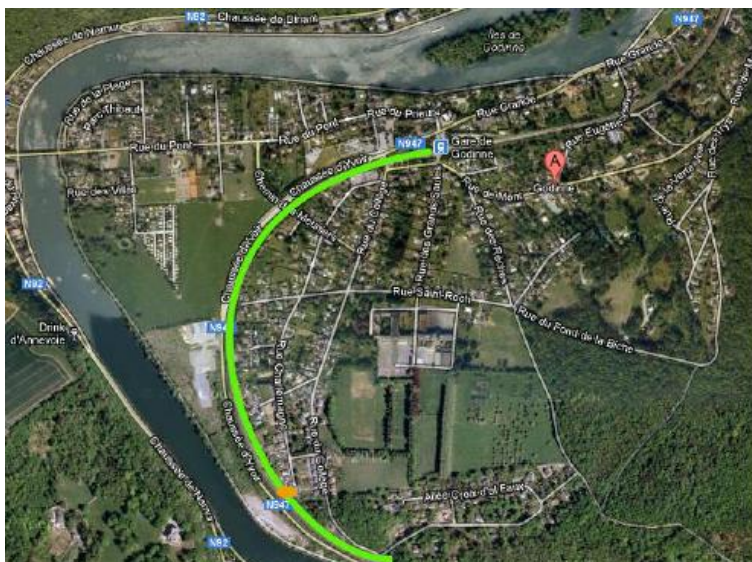
Hier die Normalsituation:



Am Unfalltag war das Signal b779 grün:



6. Aufgrund der topografischen Gegebenheiten konnte der Triebfahrzeugführer in Höhe des Signals b779 weder das folgende rote Haltesignal B779 noch das Ende des vorausfahrenden Zuges sehen. Als er dieses erkannte, konnte er einen Aufprall nicht mehr verhindern, zum Anhalten war es bei einer Geschwindigkeit des Zuges von ca. 85 km/h bereits zu spät.



Hauptursache:

7. Die Signalstörung war durch eine zu hohe Spannung im Steuerstromkreis der Signalanlage aufgrund eines von einem Triebwagen beschädigten Kabels hervorgerufen worden.



Empfehlung Nr. 6 des Untersuchungsberichtes

8. Die Empfehlung Nr. 6 hat folgenden Inhalt:

Die Sicherheitsbehörde (NSA) sollte dafür sorgen, dass unter den betroffenen Akteuren des Eisenbahnsektors Überlegungen über die Risiken der Zugbildung angestellt werden, wobei auch wirtschaftliche, organisatorische und betriebliche Beschränkungen in einem vom europäischen Wettbewerb zwischen Eisenbahnunternehmen und zwischen Verkehrsträgern geprägten Umfeld berücksichtigt werden müssen.

9. Dieser Empfehlung folgend hat die nationale Sicherheitsbehörde (für den Eisenbahnverkehr) Belgiens verschiedene Akteure aufgefordert, sich dieser Frage anzunehmen, konkret waren dies Infrabel (belgischer Infrastrukturbetreiber), SNCB Logistics (in den Unfall verwickeltes Eisenbahnunternehmen), Essenscia (Verband der chemischen Industrie Belgiens) und die UIC.

Die diesbezüglichen Überlegungen laufen noch.

Schlussfolgerungen

10. Infolge dieses Unfalls und des Unfalls in Wetteren vom 4. Mai 2013 (siehe informelles Dokument INF.6) wurden in Belgien verschiedene Initiativen ergriffen (oder verstärkt); unter anderem ist die Erstellung von Risikokarten für den Vergleich der verschiedenen Strecken und Verkehrsträger geplant.
 11. Beim *Workshop on risk evaluation and assessment in the context of inland transport of dangerous goods* im Oktober 2013 in Valenciennes wurde die in Flandern entwickelte Methodik für Risikoanalysen betreffend die Beförderung gefährlicher Güter vorgestellt.
 12. Diskussionen über die am besten geeignete Rechtsgrundlage und die praktischen Modalitäten für die Umsetzung und die Verwaltung dieser Risikoanalysen finden zurzeit noch statt.
-

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/2012/1

23. August 2012

Original: französisch

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

**Betreff: Bericht über Ereignisse bei der Beförderung gefährlicher Güter gemäß Ab-
schnitt 1.8.5 RID – Godinne (Belgien), 11. Mai 2012**

Eingereicht von Belgien

Zusammenfassung

1. Am 11. Mai 2011 ist in Godinne (Belgien) ein Güterzug mit ca. 90 km/h auf einen stehenden Güterzug aufgefahren. Der gerammte Zug setzte sich aus 28 Güterwagen zusammen, wovon 4 mit gefährlichen Gütern beladen waren (die Wagen Nr. 22, 23, 24 und 28). Der 27. Wagen war ein mit Stahlträgern beladener Flachwagen. Der 26. Wagen war ein ungereinigter leerer Kesselwagen L10BH, in dem vorher ein nicht dem RID unterstelltes Gut befördert worden war.
2. Folgen des Aufpralls:
 - Der 28. Wagen (letzter mit Kohlenstoffdisulfid 336/1131 befüllter Kesselwagen) erleidet einen starken Aufprall. Er entgleist, aber es kommt nicht zu einem Freiwerden des Inhalts. Vor der Aufgleisung wird der Tank geleert.
 - Der 26. Wagen (mit nicht gefährlichen Gütern befüllter Kesselwagen) entgleist und der Tank L10BH wird von den Stahlträgern des 27. Wagens perforiert.
 - Der 24. Wagen (mit Butylacrylat, stabilisiert, 39/2348 befüllter Kesselwagen) erleidet einen weniger starken Aufprall. Er entgleist, aber es kommt nicht zu einem Freiwerden des Inhalts. Vor der Evakuierung wird der Tank geleert.

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.

3. Konsequenzen des Ereignisses:

- Einrichtung einer Sicherheitszone (~ 350 Meter). Infolgedessen mussten Wohnhäuser, zwei Schulen, ein Seniorenwohnheim und ein Pflegeheim 5 Tage lang evakuiert werden. Insgesamt mussten mehr als 900 Personen evakuiert werden.
 - Streckensperrung für einen Zeitraum von 10 Tagen (am Unfallort waren 5 Tage lang gefährliche Güter vorhanden).
 - Schwierigkeiten bei der Umfüllung der Tanks (Instabilität der Wagen, durch die Verkeilung der Wagen und Stahlträger erschwerter Zugang).
-

Annexe 3: photos de l'accident de Godinne

