

Economic Commission for Europe

Inland Transport Committee

Working Party on the Transport of Dangerous Goods

Joint Meeting of the RID Committee of Experts and the

Working Party on the Transport of Dangerous Goods

Bern, 18–22 March 2013

Item 8 of the provisional agenda

Any other business

07 January 2013

**Result report of the international survey of implementation
of chapter 1.9 of RID/ADR/ADN by users of risk evaluation
procedures in the field of dangerous goods transport**

Other contributions

Internationaler Fragebogen (INF.19): Zusammenfassung der Antwortbeiträge aus der Schweiz, Schweden, Spanien und dem Vereinigten Königreich

Schweiz:

Die Schweiz hat sehr viel Erfahrung mit der Durchführung von Risikoanalysen. Sie antwortet nicht direkt auf den Fragebogen, sondern verweist auf eine Reihe von Präsentationen, in denen viele der gestellten Fragen beantwortet würden. Vertreter der Schweiz bieten ihre Hilfe an zur Klärung von weiteren Fragen und fachlicher Details.

Allgemeine Informationen aus der Schweiz:

- Anforderungen zur Durchführung von Risikoanalysen unter Anderem beim Gefahrguttransport sind gesetzlich verankert (Störfallverordnung StFV).
- Das Bundesamt für Verkehr ist Vollzugsbehörde für den öffentlichen Verkehr (Eisenbahn, Seilbahnen, Schifffahrt). Beim Straßenverkehr sind durch die föderative Konstruktion der Schweiz die Kantone zuständig.
- Oben genannte Präsentationen befinden sich auf der Webseite der OTIF: <http://www.otif.org/gefaehrliche-gueter/ag-risikoanalyse/berichte.html>
- Die Personenrisiken beim Transport gefährlicher Güter auf der Bahn werden regelmäßig netzweit abgeschätzt. Es wird auf einen Bericht verwiesen, der das Vorgehen und die Ergebnisse der letzten Aktualisierung zusammenfasst: Screening Personenrisiken 2011¹.

Schweden:

Schweden antwortet allgemein auf die einzelnen Abschnitte des Fragebogens:

- Entscheidungen über Beschränkungen für Gefahrguttransporte werden auf lokaler bzw. regionaler Ebene getroffen.
- Es gibt kein einheitlich definiertes Verfahren für Risikoanalysen.
- Es liegen Daten zu Häufigkeiten und Mengen von Gefahrguttransporten vor, aber diese sind nicht aktuell und nicht für alle Regionen im Land verfügbar.
- Als Leitstoffe für Risikoanalysen werden Gefahrgüter mit großen Schadensauswirkungen gewählt, wie z.B. LPG als Leitstoff für entzündliche Gase, Ammoniak oder Schwefeldioxid für toxische Gase, Dieselkraftstoff in umweltgefährdeten Gebieten.
- Unterschiedliche Consultants verwenden für Risikoanalysen unterschiedliche Stoffausbreitungsmodelle bzw. -programme.
- In dem nationalen Informationssystem *Swedish Traffic Accident Data Acquisition* werden Unfalldaten unter Anderem zu Gefahrguttransporten gesammelt.
- Probleme werden gesehen bei der Ermittlung von realistischen Eintrittswahrscheinlichkeiten von z.B. Explosion von Klasse-1-Gütern sowie von Leckagen und Größe von Leckagen.
- Für Risikoanalysen an Umschlagstellen/-bahnhöfen gibt es keine spezifischen Daten. Hier besteht Verbesserungsbedarf.
- Den zuständigen Behörden werden Angaben zu individuellem, gesellschaftlichem und umweltbezogenem Risiko vorgelegt.
- Bei Tunnelrisiken wird in erster Linie die Einsatzfähigkeit der Rettungsdienste im Falle eines Gefahrgutfalls bewertet (nicht mögliche Alternativrouten für Gefahrguttransporte).

¹ <http://www.bav.admin.ch/themen/verkehrspolitik/00709/02277/02609/index.html?lang=d>

- Schweden äußert den Eindruck, dass sich die Umfrage insbesondere auf Abschnitt 1.9.3 b) ADR² bezieht. Eine Harmonisierung von Risikoanalysen im Straßenverkehr scheint in diesem Zusammenhang nicht sinnvoll zu sein, so lange es keine Anforderungen gibt, diese Beschränkungen durch Verkehrszeichen zu kennzeichnen.
- Für den Schienenverkehr (RID) ist der Fragebogen wertvoller.

Spanien:

- Alle Anforderungen nach RID/ADR sowie weitere Anforderungen im Bereich des Gefahrguttransports sind in der Spanischen Gesetzgebung verankert (*Royal Decrees, Ministerial Orders* etc.).
- Zu den ersten Abschnitten des Fragebogens wird auf das *Royal Decree 387/1996* verwiesen: “*Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ate el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril*“:
 - Schwerpunkt dieser Regelung ist die Notfallplanung.
 - Unfälle sind klassifiziert und entsprechende Szenarien festgelegt.
 - Alle im Fragebogen aufgeführten Schadensindikatoren werden dabei berücksichtigt.
 - Statistische Daten für die Notfallplanung sind vorhanden.
 - Daten zu Gefahrguttransportmengen werden von den Unternehmen an die Zivilschutzbehörde geliefert.

Der Antwortbeitrag enthält keine Informationen zur Durchführung von Risikoanalysen (Abschnitte 6 – 11 des Fragebogens).

Vereinigtes Königreich:

- RID/ADR ist in nationales Recht umgesetzt: *Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations (2009)*.
- Die Tunnelkategorisierung erfolgt durch den jeweiligen Tunnelbetreiber.
- Die Tunnelkategorisierung macht nur Sinn, wenn sie für ganz Europa gilt.

Zu allen anderen Abschnitten des Fragebogens sind „no information readily available“.

² **1.9.3 ADR** Die in Abschnitt 1.9.2 genannten ergänzenden Vorschriften sind:

- a) ...
- b) Vorschriften, in denen bestimmte von den Fahrzeugen einzuhaltende Fahrstrecken genannt sind, um Wirtschaftszentren, Wohngebiete oder ökologisch sensible Gebiete oder Industriegebiete mit gefährlichen Anlagen oder Straßen zu umgehen, die bedeutende physische Gefahren aufweisen;