

Rathaus - Stadt Emmerich am Rhein
Geistmarkt 1
46446 Emmerich am Rhein

z. Hd. Herrn Dr. Wachs

DB Netz AG
I.NG-W-A(4) - ABS 46/2
Regionalbereich West
Mülheimer Straße 50
47057 Duisburg
www.dbnetze.com/fahrweg

Thomas Nadrowski
Tel.: 0203 3017-4935
thomas.nadrowski@deutschebahn.com
Zeichen: I.NG-W-A TN

30.10.2018

ABS 46/2 Emmerich - Oberhausen

Sehr geehrter Herr Dr. Wachs,

mit Bezug auf die E-mail von Herrn Fiedler an Herrn Yalcin, mit den von Ihnen gestellten Fragen, vom 18.Oktober, nehmen wir wie folgt Stellung:

Frage

Welche verbindlichen internationalen wie nationalen Regelungen bestehen für Gefahrguttransporte auf der Schiene, - und gibt es möglicherweise besondere bzw. davon abweichende Regelungen in den Niederlanden?

Gemäß § 14 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) sind Eisenbahninfrastruktur-unternehmen (EIU) verpflichtet, die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihnen betriebenen Eisenbahninfrastruktur zu gewähren. Damit ist auch der Transport von Gefahrgütern zuzulassen. Zu berücksichtigen ist, dass die Gesetzgebung für den Gefahrguttransport vom Vorsorgegrundsatz geprägt ist. Auf der Grundlage des Gefahrgutbeförderungsgesetzes (GGBefG) sind Vorschriften erlassen worden, die ein anerkannt hohes Sicherheitsniveau gewährleisten und Unfälle nach Möglichkeit ausschließen bzw. Unfallfolgen minimieren. Auf die einzelnen Vorschriften wird im folgendem eingegangen:

Grenzübergreifend geben Richtlinien der EU die Mindeststandards für die Sicherheit im innereuropäischen Eisenbahnverkehr vor. Die konkrete Ausgestaltung durch die nationale Gesetzgebung ist jedoch Sache der Mitgliedsstaaten und unterscheidet sich von Land zu Land.

...

DB Netz AG
Stz Frankfurt am Main
Registergericht
Frankfurt am Main
HRB 50 879
USt-IdNr.: DE199861757

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Ronald Pofalla

Vorstand:
Frank Sennhenn,
Vorsitzender

Jens Bergmann
Dr. Volker Hentschel
Ute Plambeck
Prof. Dr. Dirk Rompf
Dr. Thomas Schaffer

Unser Anspruch:



**Profitabler Qualitätsführer
Top-Arbeitgeber
Umwelt-Vorreiter**

Frage

Welche Vorkehrungen müssen alle auf dem deutschen Schienennetz verkehrenden Unternehmen einhalten, wenn sie hier Gefahrgüter transportieren wollen und gelten diese auch für Gefahrgüter niederländischer Herkunft, die ja die Hauptmasse der Verkehre ausmachen werden? - Hier interessieren insbesondere Massnahmen (wie z.B. die alternierende Reihung von Waggons mit gefährlichen und ungefährlichen Gütern; Anordnung des Einzelzugverkehrs, Geschwindigkeitsbeschränkungen), die ein Unfallrisiko grundsätzlich minimieren sollen bzw. die sicherstellen sollen, dass im ‚Bleve‘ – Fall nicht gleich mehrere Güterwaggons / Kesselwagen von der Gefahr einer Explosion betroffen sind.

Die jeweiligen Vorkehrungen ergeben sich aus den nationalen und internationalen gesetzlichen Vorgaben, wie z. B. dem RID und der GGVSEB und sind selbstverständlich von allen in Deutschland verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen einzuhalten bzw. umzusetzen.

Allgemeine Sicherheitsvorsorge - RID (Schiene) // ADR (Straße)

Die an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten haben die nach Art und Ausmaß der vorhersehbaren Gefahren erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um Schadensfälle zu verhindern und bei Eintritt eines Schadens dessen Umfang so gering wie möglich zu halten. Sie haben jedenfalls die für sie jeweils geltenden Bestimmungen des ADR/RID* einzuhalten.

*RID - Ordnung über die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter sowie die Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und Binnengewässern (GGVSEB)

Das europaweit gültige Regelwerk RID betrifft in Verbindung mit der GGVSEB

in erster Linie die EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen), denn es beinhaltet Vorschriften zur Klassifizierung,

Verpackung, Kennzeichnung und Dokumentation gefährlicher Güter beim Transport auf der Schiene. Zudem wird darin festgelegt, wie Waggons und Tankwagen konstruiert sein müssen, welche Zertifikate das verantwortliche Unternehmen beizubringen hat und welche Ausbildung und Schutzkleidung für die begleitenden Personen verpflichtend sind.

Die Beteiligten haben im Fall einer möglichen unmittelbaren Gefahr für die öffentliche Sicherheit unverzüglich die Einsatz- und Sicherheitskräfte zu verständigen und mit den für den Einsatz notwendigen Informationen zu versehen.

Schutzabstand (RID 2017 – Kapitel 7.5.3)

Jeder Wagen oder Großcontainer, der Stoffe oder Gegenstände der Klasse 1 (Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosionsstoff) enthält und mit Großzetteln (Placards) nach Muster 1, 1.5 oder 1.6 versehen ist, muss im selben 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.

Damit wird der Gefahr eines *Bleve (boiling expanding vapor explosion) entgegengewirkt.

**(Erläuterung Bleve - Gasexplosion einer expandierenden siedenden Flüssigkeit. Dazu kann es kommen, wenn ein Kesselwagen mit einer brennbaren Flüssigkeit an einen Ort gerät, an dem es brennt. Die Flammen des Umgebungsbrandes, vor allem wenn brennbare Flüssigkeit unter den Kesselwagen gerät, sich entzündet und das Metall des Kesselwagens erhitzt. Diese Wärme überträgt sich auf die geladene Flüssigkeit. Die Flüssigkeit beginnt zu siedern, der Druck im Tank steigt. Durch das an der Tankoberseite angebrachte Überdruckventil entweicht Gas. Das Gas entzündet sich und verstärkt die Hitze in der Umgebung, bis es schließlich zur Explosion des gesamten Tanks kommt.)*

Frage

Darüber hinaus interessiert, was die Deutsche Bahn beim Transport von Gefahrgütern unternimmt, um die örtlichen Feuerwehren im Ernstfall zielgerichtet darüber zu informieren, welche Materialien der betroffene Güterzug in welcher Menge geladen hat, und welche Waggons / Kesselwagen an welcher Stelle in den 700 m langen Zügen explosive oder anderweitig gefährliche Güter geladen haben. Stehen diese Informationen spätestens mit Eintritt des Unfallereignisses der örtlich zuständigen Feuerwehr an der Strecke in elektronischer Form zur Verfügung?

Einsätze mit Gefahrgut auf der Schiene unterscheiden sich von denen auf der Straße lediglich dadurch, dass die Eintrittswahrscheinlichkeit eines möglichen Austritts zwar größer sein kann, die Eintrittswahrscheinlichkeit eines solchen Ereignisses jedoch erheblich geringer ist. Für die Feuerwehren gelten die für Gefahrguteinsätze gültigen Grundsätze, wie sie z. B. in der Feuerwehrdienstvorschrift (FwDV) 500 verankert sind.

Informationen über vorhandenes Gefahrgut in Zügen lässt sich auf unterschiedliche Art gewinnen. An erster Stelle steht hier der Kontakt zur Notfalleitstelle der DB Netz AG durch die kommunale Leitstelle der Feuerwehr. Der Mitarbeiter der Notfalleitstelle verfügt

über die Informationen bzw. kann sie kurzfristig zur Verfügung stellen. Hierfür ist er jedoch auf die Bereitstellung der Informationen seitens des Beförderers angewiesen, der hierzu gemäß GGVSEB verpflichtet ist.

Weitere Möglichkeiten der Informationsgewinnung entsprechen denen bei Gefahrgutunfällen auf der Straße, d. h. sichten der Beförderungspapiere und Auswertung der Gefahrgutkennzeichnung an den Wagen bzw. Frachtstücken.

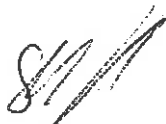
Generell empfehlen wir die frühzeitige Beteiligung und Einbeziehung von TUIS (Transport-Unfall-Informations- und Hilfeleistungssystem).

Für weitere Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

i. V.


Stefan Ventzke

i. A.


Thomas Nadrowski

Anlage

hier die Quellen zum Gefahrgutrecht:

Fundstelle unter 1.3:

<https://www.tes.bam.de/de/regelwerke/gefahrgutvorschriften/index.htm>

dort:

RID 2015:

http://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/99_geschuetzt/RID_2015_d/RID%202015%20D.pdf

RID 2017:

http://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3B-RID/RID_2017_D.pdf