



Europäische Eisenbahnagentur (ERA)

## Europäisches Aktionsprogramm für die Güterwagensicherheit

Im Juni 2009 kam es in Viareggio (Italien) zu einem tragischen Unfall eines Güterzuges mit der Explosion von Kesselwagen, unter anderem verursacht durch einen Radsatzwellenbruch an einem Wagen mit nachfolgender Entgleisung. Die Europäische Eisenbahnagentur (ERA), die nationalen Sicherheitsbehörden und der Eisenbahnsektor (Privat- und Staatsbahnen, Wagenhalter und Hersteller) haben daraufhin bei der ERA eine Taskforce für Güterwageninstandhaltung eingerichtet, die eu-

ropäische Lösungen für europäische Probleme erarbeiten sollte, hier zunächst für die Radsatzwellenthematik. Die fachlichen Vorschläge werden dabei von der Joint Sector Group (JSG) erarbeitet, die den gesamten Eisenbahnsektor vereinigt, und in der Taskforce mit den Sicherheitsbehörden abgestimmt. Bereits im Dezember 2009 wurde der von der JSG entwickelte Aktionsplan von der EU und den nationalen Behörden genehmigt. Eine der wesentlichen Auflagen der Behörden war dabei die konse-

quente und vollständige Umsetzung dieses Plans als Selbstverpflichtung des Sektors.

### Welche Maßnahmen beinhaltet der Aktionsplan?

Neben den JSG-Arbeiten zur allgemeinen Harmonisierung von Kriterien der Radsatzinstandhaltung, die noch in Diskussion sind, bestehen drei wesentliche Säulen:

#### Maßnahme 1: Sichtprüfung aller europäischen Radsatzwellen gemäß EVIC (European Visual Inspection Catalogue)

Der EVIC ist seit dem 1. April 2010 verbindlich anzuwenden. Die Prüfung erfolgt bei der betrieblichen Instandhaltung von Güterwagen in einer Werkstatt, wenn der Wagen auf einer Arbeitsgrube steht oder angehoben wird. Radsätze mit Radsatzwellen, die hierbei gemäß EVIC unzulässige mechanische oder Schäden am Korrosionsschutz aufweisen, sind außer Betrieb zu nehmen und der Aufarbeitung mit zerstörungsfreier Prüfung zuzuführen. Für alle untersuchten Radsatzwellen sind Mindestdatensätze zu erfassen. Standardwagen müssen innerhalb von sechs Jahren, Gefahrgutwagen und Wagen, die in korrosiven Umgebungen eingesetzt werden, in-



Schulung in Delitzsch

nerhalb von vier Jahren vollständig überprüft sein.

Der EVIC muss von den Haltern, die auch die damit verbundenen Kosten tragen, bei den Vertragswerkstätten angewiesen werden, die wiederum die Halter über die Ergebnisse der EVIC-Prüfungen informieren. Hierfür hat die JSG ein spezifisches Da-tenmerkblatt entwickelt. Wichtig ist dabei, dass der EVIC die bisherigen Instandhaltungsverfahren nicht ersetzt, sondern nur ergänzt.

Zur Einführung und Kontrolle des Programms hat die JSG nationale EVIC-Gremien eingerichtet. Sie übersetzen den EVIC in die jeweilige Landessprache und organisieren nationale Schulungen für alle Verbände, Halter und Werkstätten. Ab Start des Programms sind sie ebenfalls verantwortlich für die Prüfung der Umsetzung des EVIC in den Unternehmen und die Sammlung der nationalen Daten aus den EVIC-Prüfungen. Auf Basis dieser Daten wird die JSG in der Taskforce regelmäßig eine europäische Auswertung vorlegen.

Der EVIC ist bereits in neun Sprachen übersetzt und wird planmäßig seit Anfang April in 14 Ländern der EU angewandt. Es fanden bereits über 40 Ausbildungsseminare mit über 560 Trainern und Werkstattmitarbeitern statt. Die Datenauswertungen durch die JSG beginnen Mitte Mai.

### Maßnahme 2: Vertiefte Untersuchung von Stichproben von Radsätzen aus definierten Betriebsbereichen

Ziel des Programms ist der Beweis, dass die visuelle Inspektion der Radsatzwellen mögliche Betriebsrisiken zufriedenstellend eliminiert. Dazu werden europaweit 24.000 Radsatzwellen aus bestimmten Betriebsbereichen in einem Analyseprogramm vertieft zerstörungsfrei untersucht, die jeweils zu 50 Prozent die EVIC-Prüfung bestanden beziehungsweise nicht bestanden haben. Auf Basis der Vergleiche und Auswertungen wird die JSG weitere Maßnahmen entwickeln.

Die Durchführung des auf zwölf

## Straßenkontrollen zeigen:

# Mängel an jedem fünften Gefahrgut-Transporter

Im Rahmen der Gefahrgutüberwachung führen die Polizeibehörden der Länder und das Bundesamt für Güterverkehr regelmäßig Kontrollen des Gefahrgutverkehrs auf der Straße durch. Das Ergebnis ist erschreckend: 2005 wurden 18,5 Prozent der kontrollierten Fahrzeuge beanstandet. Gefahrgüter bedrohen die anderen Verkehrsteilnehmer, die Anwohner und die Umwelt in besonderem Maße. Umso erstaunlicher, dass die meisten Gefahrgüter immer noch über die Straße transportiert werden: 2005 wurden mit 156 Millionen Tonnen fast dreimal so viele Gefahrgüter auf der Straße transportiert wie auf der Schiene. Hier ist die Politik gefordert, die Weichen für eine Verlagerung auf die sicherere Schiene zu stellen.

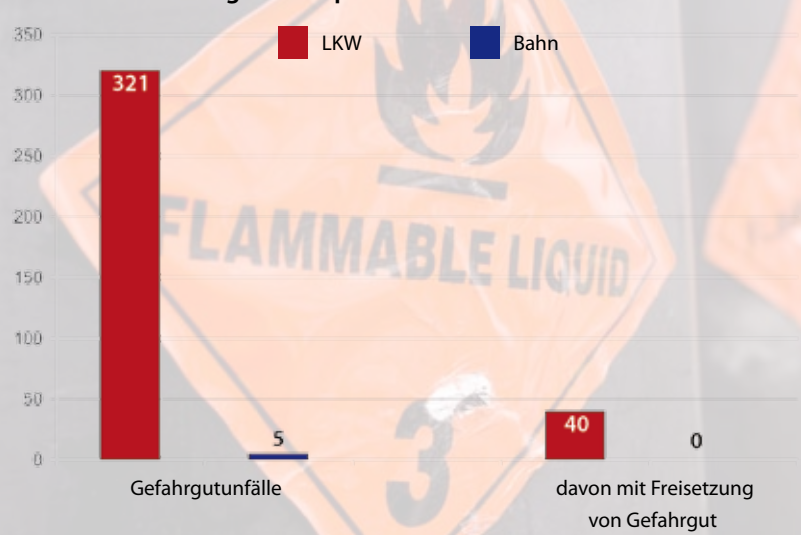
### Schiene 40-mal sicherer bei Gefahrgut-Transporten

Tatsächlich zeigt sich der Sicherheitsvorsprung der Eisenbahn auch bei Gefahrgut-Transporten deutlich: Während 2005 in Deutschland auf der Straße insgesamt 321 Gefahrgut-Transporte in Unfälle mit Personenschaden

oder schwerwiegendem Sachschaden verwickelt waren, gab es im gleichen Zeitraum auf der Schiene nur fünf Unfälle mit Gefahrgut-Transporten. Auf der Straße wurden dabei in 40 Fällen Mensch und Umwelt gefährdende Stoffe freigesetzt, während es beim Eisenbahnverkehr in keinem einzigen Fall zu einer Gefahrgut-Freisetzung kam. Ebenso wie beim Personenverkehr müssen auch bei Gefahrgut-Transporten die absoluten Unfallzahlen in Bezug zur Verkehrsleistung gesetzt werden, um die Risiken vergleichen zu können. Während für den Gefahrgut-Transport auf der Schiene genaue Daten vorliegen, greift das Statistische Bundesamt bei der Straße auf ein Schätzverfahren zurück. Das Ergebnis ist dennoch eindeutig: Während auf der Schiene 0,34 Gefahrgutunfälle pro einer Milliarde Tonnenkilometer zu verzeichnen sind, sind es auf der Straße knapp 15 Gefahrgutunfälle pro einer Milliarde Tonnenkilometer. Damit ist die Eisenbahn bei Gefahrgut-Transporten über 40-mal sicherer als der LKW.

Quelle: Allianz pro Schiene, Mit Sicherheit Bahn, 5. überarbeitete Auflage, Februar 2010

Unfälle von Gefahrgut-Transporten in Deutschland im Jahr 2005



Quellen: EU-Kommission/Eurostat: Panorama of Transport, 2007

Monate angelegten Programms wird ebenfalls national koordiniert und umgesetzt, wobei entsprechende Datensätze nach einem vorgegebenen Format zu sammeln und an die JSG weiterzuleiten sind. Erste Ergebnisse sollen nach sechs Monaten vorliegen. In der letzten ERA Taskforce-Sitzung am 20. April 2010 haben sowohl die EU als auch die nationalen Behörden das Programm genehmigt. Es beginnt umgehend.

### **Maßnahme 3: Europaweite Nachvollziehbarkeit der Radsatzinstandhaltung**

Der JSG-Vorschlag zur Rückverfolgbarkeit der Radsatzinstandhaltung wurde in der letzten ERA Taskforce am 21. April ebenfalls angenommen. Mit dieser Massnahme können zum Beispiel betroffene Radsätze im Falle von Materialdefekten schnell ermittelt, die Ursachenermittlung von Unfällen erleichtert werden usw.

Das System wird ab 1. August 2010 europaweit eingeführt und dazu vorher entsprechend von der JSG kommuniziert werden. Für in Deutschland verkehrende Güterwagen ist die

Einhaltung der Allgemeinverfügung des Eisenbahnbundesamtes (EBA) zur Dokumentation der Instandhaltung von Güterwagenradsätzen weiterhin verpflichtend. Das EBA prüft aber derzeit eine Anpassung der Verfügung an die europäische Lösung.

### **Zusammenfassung**

Das dreistufige Aktionsprogramm der JSG wurde vom Sektor für den Sektor entwickelt. Seine Erstellung, Umsetzung und Auswertung wird dabei sowohl von der EU als auch den nationalen Sicherheitsbehörden begleitet und geprüft. Die damit einhergehende Selbstverpflichtung des Sektors war bei der Genehmigung der bisherigen Komponenten des Programms durch die Behörden übrigens entscheidend. Die Einhaltung dieser Verpflichtung (Teilnahme am EVIC-Programm, konsequente Umsetzung der Dokumentation der Radsatzinstandhaltung) ist für die

Glaubwürdigkeit des Sektors gegenüber den Sicherheitsbehörden von essenzieller Bedeutung.

Mittelfristig werden wesentliche Teile des JSG-Programms in europäische Vertragswerke beziehungsweise. Normen einfließen, vor allem in den Allgemeinen Verwendungsvertrag (AVV) und die Norm für Radsatzinstandhaltung (EN 15313). Wagenhalter und Werkstätten müssen daher ein großes Interesse haben, das Aktionsprogramm nicht nur umzusetzen, sondern die daraus gewonnenen Erfahrungswerte über die jeweiligen Koordinatoren an die JSG zurückzuspielen. Nur dadurch kann der Sektor sicherstellen, dass sein Know-how auf behördlicher Ebene berücksichtigt wird und sich individuelle nationale Sicherheitsmaßnahmen erübrigen.



**Dr. Jens Engelmann**  
Chairman der Joint Sector  
Group

## **Bureau Veritas Certification Germany GmbH**

# **Weltweit verknüpftes „rail-competent-center“**

Die Anforderungen an die Gestaltung des Sicherheitsregimes von Eisenbahnverkehrsunternehmen sind in den letzten Jahren sprunghaft gestiegen. Es ist für die Verantwortlichen im Unternehmen außerordentlich kompliziert, dem Anspruch der ständigen Aktualisierung und nachfolgender, zeitnaher Umsetzung einschlägiger Bestimmungen, Vorgaben und Pflichten gerecht zu werden.

Bureau Veritas Certification Germany GmbH schöpft die Kompetenz für die Lösung anstehender Aufgaben aus Erfahrungen in der Zertifizierung von Produkten und Systemen der Bahnbranche. Ein Schwerpunkt liegt auf integrierten Managementsystemen,



**Fachkompetenz in allen Bereichen**

kundenorientierte Einzellösungen gehören aber auch zum Angebot. Selbstverständlich steht auch das Wissen um die Prozesse der Fahrzeuginstandhaltung, der qualitativ anspruchsvollen Ausbildung von Bahnpersonal oder die Verantwortung bei der Betriebsführung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Verfügung.

Bureau Veritas Certification Germany GmbH ist als „rail-competent-center“ in das eigene weltweit agierende Unternehmens-Netzwerk integriert und in verschiedenen Ländern als „notified body“ akkreditiert. So kann auf die Kompetenz international agierender Bahnexperten zurückgegriffen werden.