

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

OTIF/RID/RC/2009/25
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/25)

5. Juni 2009

Original: Deutsch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Bern, 8. bis 11. September 2009 und
Genf, 14. bis 18. September 2009)

Tagesordnungspunkt 3: Berichte informeller Arbeitsgruppen

Arbeitsgruppe "Telematik" – Bericht über die 4. Tagung (München, 14. und 15. Mai 2009)

Mitteilung des Sekretariats der OTIF

1. Vom 14. bis 15. Mai 2009 fand auf Einladung Deutschlands unter dem Vorsitz von Helmut Rein (Deutschland) in München die 4. Sitzung der Arbeitsgruppe "Telematik" statt.
2. Folgende Staaten haben an den Beratungen dieser Sitzung teilgenommen: Deutschland, Frankreich, Italien, Niederlande, Österreich, Polen, Schweden, Tschechische Republik und Vereinigtes Königreich. Darüber hinaus haben der Europäische Rat der chemischen Industrie (CEFIC), das Internationale Technische Komitee für vorbeugenden Brandschutz und Feuerlöschwesen (CTIF), die Internationale Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), die Internationale Straßentransport-Union (IRU) und der Internationale Eisenbahnverband (UIC) teilgenommen.
3. Am Vortag hatte das deutsche Verkehrsministerium einen Workshop zu Telematikanwendungen im internationalen Transport von Gefahrgütern organisiert. Der Vorsitzende fasst die Anwendungsbereiche für Telematik bei der Beförderung gefährlicher Güter, die im Workshop herausgearbeitet wurden, wie folgt zusammen:
 - elektronisches Beförderungspapier (Teil A der Tabelle);
 - Steuerung von Verkehrsprozessen über "Tracking and Tracing";
 - kontinuierliche Überwachung bestimmter Transporte im Rahmen der Sicherung;

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.

- Überwachung von Unregelmäßigkeiten, die zu Zwischenfällen führen könnten, und Meldungen über Zustände während und nach Unfällen/Zwischenfällen.

Fortsetzung der Arbeiten an der Tabelle

4. Deutschland hatte für diese Sitzung eine überarbeitete Version der Tabelle "who does what" vorgelegt, in der Änderungsvorschläge Belgiens, Österreichs und der UIC eingearbeitet wurden. Im Teil A dieser Tabelle sind alle Informationen aufgeführt, die im Beförderungspapier oder in Anlagen zum Beförderungspapier erscheinen müssen. Im Teil B sind sonstige Informationen aufgeführt, die in den Gefahrgutvorschriften gefordert werden. Im Teil C sind weitere Informationen aufgeführt, die durch telematische Anwendungen möglich werden.
5. Es wird vereinbart, die auf der Grundlage dieser Änderungsvorschläge geänderten Zellen nochmals zu prüfen.
6. Die Fußnote 3) zur Spalte "competent authority" (zuständige Behörde) ("also emergency services" / "auch Einsatzkräfte") wird gestrichen, da zwischenzeitlich eine eigene Spalte für "emergency responders" (Personal der Einsatzkräfte) aufgenommen wurde.
7. Die vom Vereinigten Königreich in der neuen Fußnote 3) zur Tabelle vorgeschlagenen näheren Erläuterungen der in der Spalte "when is it needed" (wann wird die Information benötigt) verwendeten Begriffe werden angenommen.
8. Auf der rechten Seite der Tabelle werden in der Spalte "availability" (Verfügbarkeit) mit den Unterspalten "operational" (Betrieb) und "in case of incident/accident" (bei einem Zwischenfall/Unfall) sowie in der bewertenden Spalte "use of telematics" (Verwendung telematischer Einrichtungen) mit den wiederum bewertenden Unterspalten "technical feasibility" (technische Machbarkeit), "better availability in case of incidents/accidents" (bessere Verfügbarkeit der Informationen bei Zwischenfällen/Unfällen) und "operational advantages" (betriebliche Vorteile) die Kreuze durch die Buchstaben "Y" (Ja) bzw. "N" (möglicherweise eingeschränkte Verfügbarkeit im Falle eines Unfalles/Zwischenfalles) ersetzt.
9. Es wird außerdem eine Erläuterung aufgenommen, dass die in der Spalte "how is it provided" (wie wird die Information zur Verfügung gestellt) verwendeten eckigen Klammern darauf hinweisen, dass die Informationen auch noch auf andere Weise zur Verfügung gestellt werden.
10. Die Spalte "driver" (Fahrer) wird erweitert auf "driver/crew" (Fahrer/Besatzung), da neben dem Fahrer (Triebfahrzeugführer, Fahrzeugführer, Schiffsführer) auch andere Mitglieder der Besatzung Adressat einer Information sein können, wie z.B. der Sachkundige in der Binnenschifffahrt.

Abschnitt B der Tabelle

11. Die Zeile 46 "tunnel category" (Tunnelkategorie) wird neben der Zeile 13 "tunnel restriction code" (Tunnelbeschränkungscode) für erforderlich gehalten, da erstere Bezug auf Informationen über einschränkende Verkehrszeichen für Tunnel nimmt, während sich letztere auf aus der Ladung ergebende Einschränkungen bezieht. Verschiedene Delegationen sind der Ansicht, dass sich im Zusammenhang mit der Zeile 67 "tunnel restrictions: selection of an optimal route" (Tunnelbeschränkungen: optimale Streckenauswahl) im Teil C der Tabelle betriebliche Vorteile ergeben können. Andere Delegationen vertreten jedoch die Ansicht, dass für einen betrieblichen Nutzen auch andere Informationen, wie ein allgemeines Beförderungsverbot für Gefahrgut auf bestimmten Strecken oder Geschwindigkeitsbeschränkungen für Gefahrgut, aufgenommen werden müssten.
12. Die Zeilen 47, 48 und 49 werden zu einer einzigen Zeile zusammengefasst, die alle Informationen enthält, die dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch das Eisenbahnbeförderungsunternehmen zur Verfügung gestellt werden müssen.

Abschnitt C der Tabelle

13. Im Abschnitt C der Tabelle sind Informationen zusammengefasst, die momentan zwar nicht durch die Gefahrgutvorschriften gefordert werden, die aber bei Einführung der Telematik zu einer Erhöhung der Sicherheit führen könnten. Es handelt sich dabei um Informationen, die durch bereits bestehende Systeme gewonnen werden können und unter Berücksichtigung des Mandats der Arbeitsgruppe in die Tabelle aufgenommen wurden. In den jeweiligen Zellen dieses Abschnitts wird ein "S" eingetragen, wenn sich für den jeweiligen Beteiligten ein Nutzen für die Sicherheit ergibt. Eine Bewertung, ob sich für einen Beteiligten ein ökonomischer Nutzen ergibt, wird nicht vorgenommen, da diese über das Mandat der Arbeitsgruppe hinausgehen würde. Dabei sollten jedoch Informationen nicht auf den Fahrzeugführer begrenzt werden, da dies zu einer unnötigen Einschränkung der technischen Möglichkeiten und des Nutzens für die Sicherheit in den Fällen führen würde, in denen der Fahrzeugführer bei einem Unfall nicht in der Lage ist, eine Information weiterzuleiten.
14. Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass in diesem Stadium der Arbeiten nur geprüft wird, ob sich durch die neuen Informationen in Abschnitt C ein Sicherheitsgewinn ergeben kann. Die Aufnahme einer Information in der Tabelle stellt sicher, dass diese bei der Programmierung des Systems berücksichtigt wird und später nicht zu Inkompatibilitätsproblemen führt. Erst in einem späteren Schritt wird eine Kosten/Nutzen-Analyse durchgeführt und die betriebliche Durchführbarkeit geprüft, um dann die zu übermittelnden Informationen in den Vorschriften festzulegen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Informationen stoffbezogen betrachtet werden müssen, da beispielsweise nicht für alle Stoffe eine Druck- oder Temperaturüberwachung erforderlich ist.
15. Die Zeilen 57 (alert-system for road vehicles – speed / Alarmsystem für Geschwindigkeitsüberschreitung von Straßenfahrzeugen), 58 (alert-system for road vehicles – alcohol / Alarmsystem für das Führen von Straßenfahrzeugen unter Alkoholeinfluss) und 59 (alert-system for road vehicles – other vehicle equipment malfunction / Alarmsystem für andere Fehlfunktionen von Ausrüstungen von Straßenfahrzeugen) werden gestrichen, da die Mehrheit der Arbeitsgruppe diese Informationen für nicht erforderlich hält. Es wird jedoch auch bemerkt, dass die Möglichkeit der Überwachung der Geschwindigkeit durch den Infrastrukturbetreiber gegeben sein sollte.
16. Die Zeile 61 (alert-system for load – temperature control / Alarmsystem für Temperaturüberschreitung) wird nicht auf den Straßenverkehr beschränkt, da Stoffe, für die momentan eine Temperaturüberwachung erforderlich ist (bestimmte organische Peroxide und selbstzersetzliche Stoffe) zukünftig auch für eine Eisenbahnbeförderung zugelassen werden könnten, wenn telematische Anwendungen für die Überwachung der Temperatur bestehen. Da die Temperaturüberwachung jedoch heute schon für den Straßenverkehr vorgeschrieben ist, müsste diese Information für das ADR in den Abschnitt B verschoben werden.
17. Es besteht Uneinigkeit darüber, ob Informationen über bestimmte Ladungszustände auch an die Kontrollbehörden weitergeleitet werden müssen, da einige Delegierte der Auffassung sind, dass nur die Einsatzkräfte festlegen können, an welchem Ort eine sichere Behebung des nicht ordnungsgemäßen Zustands erfolgen kann, während andere Delegierte die Meinung vertreten, dass das Anhalten von Fahrzeugen nur durch Kontrollbehörden mit entsprechenden hoheitlichen Befugnissen erfolgen kann.
18. Der Vertreter des Vereinigten Königreichs wird einen Text für eine Fußnote zur Überschrift des Abschnitts C liefern, in der festgelegt wird, dass noch eine Diskussion darüber zu führen ist, ob eine Nebenmeldung an die Kontrollbehörden erfolgt.
19. Die Zeile 62 (alert-system for loading – gas leakage / Alarmsystem für das Austreten von Gasen) wird in zwei Zeilen unterteilt, um einerseits das Austreten von Gasen aus Tanks und andererseits die Bildung einer gefährlichen Gaskonzentration in Ladeabteilen durch das Austreten von Gasen aus Gasflaschen abzudecken. Es wird aber auch bemerkt, dass diese Systeme

zwar technisch machbar sind, aber gewisse praktische Probleme bestehen. Eine Begrenzung auf bestimmte sehr gefährliche Gase könnte angedacht werden.

20. Die Zeile 63 (alert-system for loading – closure door/device / Alarmsystem für den Verschluss der Tür/Einrichtung) wird in zwei Zeilen aufgeteilt, um einerseits die unberechtigte Öffnung von Ladeabteilen und andererseits die unberechtigte Verwendung von Fahrzeugen abzubilden.
21. Bei den Zeilen 65 (alert-system for routing of dangerous goods / Alarmsystem für die Fahrtroutenfestlegung von Gefahrguttransporten), 66 (alert-system for position control (geofencing) / Alarmsystem für die Positionskontrolle – Geofencing) und 67 (tunnel restrictions: selection of an optimal route / Tunnelbeschränkungen – optimale Routenwahl) ist nicht klar, ob es sich dabei um Fahrerassistenzsysteme handelt oder um Systeme zur Aufenthaltsortbestimmung ("Tracking and Tracing") handelt. Der Vertreter Deutschlands wird diese Frage nochmals prüfen.
22. Der Vertreter Deutschlands erklärt sich bereit, die Tabelle auf der Grundlage der bei dieser Sitzung getroffenen Entscheidungen zu überarbeiten und auch den rechten Teil der Tabelle (siehe auch Absatz 8), der von der Arbeitsgruppe bisher nicht beraten wurde, nochmals zu überprüfen und anschließend vor der Unterbreitung an die Gemeinsame Tagung allen Teilnehmern mit der Bitte um Kommentierung zuzusenden. Bei denjenigen Zellen im rechten Teil der Tabelle, bei denen auf Grund der eingegangenen Kommentare die Eintragungen ("Y" oder "N") in Frage gestellt werden, wird ein Fragezeichen eingetragen, um der Gemeinsamen Tagung anzuzeigen, dass hierzu noch Beratungsbedarf im Rahmen der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe besteht.

Nächste Sitzung

23. Die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe wird vom 21. bis 23. Oktober 2009 in der Nähe von Bordeaux stattfinden.

Zukünftige Arbeiten

24. Nach Fertigstellung der Tabelle sollten auf der Grundlage der durch den Workshop gesammelten Erfahrungen die folgenden Bereiche, in denen telematische Anwendungen relevant werden könnten, näher betrachtet werden:
 - elektronischer Frachtbrief, Aufbereitung der Aspekte unter Teil A der Tabelle;
 - elektronische Übermittlung von Zuständen der Ladung und des Fahrzeugs und von Zwischenfällen (Teil C der Tabelle);
 - "Geofencing" und Überlegungen zur Verkehrsbeeinflussung;
 - Sicherung.
25. Um eine Kosten/Nutzen-Analyse durchführen zu können, ist einerseits eine Betrachtung erforderlich, welche allgemeinen Telematiksysteme bereits existieren oder in der Entwicklung sind und wie die Anforderungen des Gefahrguttransports in diese bestehenden Systeme integriert werden können. Andererseits muss auch betrachtet werden, wie unternehmensinterne Systeme in die Systeme für den Transportbereich integriert werden können. Darüber hinaus muss überlegt werden, in welcher Weise die Daten für die elektronische Übermittlung auf der Grundlage bestehender Normen aufbereitet werden müssen.
26. Für eine Vorbereitung dieser Fragen für die Zwecke der Arbeitsgruppe sind Studien notwendig, deren Ergebnis in naher Zukunft zur Verfügung stehen sollte. Die Herren J. Kaltwasser und J.-P. Méchin werden gebeten, Vorschläge für derartige Studien auszuarbeiten und zu überlegen, wer in diese Arbeiten integriert werden sollte, um eine europäische Lösung erzielen zu können. Die Durchführung von Studien ist dabei nur ein Zwischenschritt, um den Arbeitsauftrag des Mandats zu erfüllen, sie stellt jedoch kein Präjudiz für die Implementierung der Telematik dar.

27. Es wird betont, dass eine Verbindung mit dem Aktionsplan der Europäischen Kommission zur Entwicklung eines intelligenten Verkehrssystems in Europa (siehe Absätze 8 und 9 des informellen Dokuments INF.4 der Gemeinsamen Tagung im März 2009) hergestellt werden muss, um Fehler der Vergangenheit auf Grund mangelnder Koordinierung von Forschungsvorhaben auch auf Ebene der Europäischen Kommission zu vermeiden.
28. Die Vertreter Deutschlands und Frankreichs erklären, dass sie über Forschungsmittel für die Initiierung von Studien verfügen. Eine personelle und finanzielle Beteiligung anderer Staaten wird jedoch ausdrücklich begrüßt.

Bericht an die Gemeinsame Tagung

29. Es wird vereinbart, die Gemeinsamen Tagung (Bern, 8. bis 11. September 2009, und Genf, 14. bis 18. September 2009) mit diesem Bericht über den Fortschritt der Arbeiten zu unterrichten. Die vom Vertreter Deutschlands vorbereitete aktualisierte Fassung der Tabelle wird der Gemeinsamen Tagung als informelles Dokument zur Verfügung gestellt.
