

**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/2010/42**  
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2010/42)

2. Juli 2010

Original: Deutsch

**RID/ADR/ADN**

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der  
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter  
(Genf, 13. bis 17. September 2010)

**Tagesordnungspunkt 6: Berichte informeller Arbeitsgruppen**

**Bericht der 6. Sitzung der Arbeitsgruppe "Telematik" (Hamburg, 21. bis 23. April 2010)**

**übermittelt durch das Sekretariat der OTIF**

1. Vom 21. bis 23. April 2010 fand auf Einladung Deutschlands unter dem Vorsitz von Herrn Helmut Rein (Deutschland) in Hamburg die 6. Sitzung der informellen Arbeitsgruppe "Telematik" statt.
2. An der Sitzung nahmen Vertreter Deutschlands, Frankreichs, Österreichs, Rumäniens, des Europäischen Rats der chemischen Industrie (CEFIC), des Internationalen Technischen Komitees für vorbeugenden Brandschutz und Feuerlöschwesen (CTIF), der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) und des Verbands der europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE) teil (Teilnehmerliste siehe informelles Dokument INF.4).

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.

## **I. Präsentation verschiedener Projekte**

### **A. Deutsches Forschungsvorhaben**

3. Der Vorsitzende erklärt, dass das deutsche Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) beabsichtigt, ein Forschungsvorhaben an die Fa. Albrecht Consult zu vergeben, dessen Ziel es unter anderem ist, die in der Tabelle "Who does what" zusammengetragenen Informationen in ein Datenmodell umzusetzen. Die Arbeitsgruppe soll im Rahmen dieses Projekts als vorhabenbegleitender Ausschuss arbeiten, der die bei der Projektarbeit entstehenden Fragen beantwortet. Für das im Juni 2010 beginnende Forschungsvorhaben ist ein Zeitplan von 18 Monaten vorgesehen. Alle Ergebnisse des Projekts werden in deutscher und englischer Sprache veröffentlicht.
4. Herr Dr. Kaltwasser (Albrecht Consult) erläutert das Projekt, das aus folgenden Arbeitspaketen besteht und in das auch Unterauftragnehmer aus anderen europäischen Staaten eingebunden werden sollen:
  - Projektsteuerung und allgemeiner Ansatz
  - Relevante Normen
  - Zertifizierungsstrukturen
  - IT-Sicherheitskonzept
  - Daten-/Prozessmodellierung in Zusammenarbeit mit einem entsprechenden Projekt der französischen Regierung.

#### 1. Arbeitspaket "Relevante Normen"

5. In diesem Arbeitspaket soll eine Sichtung der Normen im Bereich der Telematik erfolgen, um Empfehlungen abgeben zu können, welche Normen für Schnittstellen und Geräte vorgeschrieben werden sollten, um eine dauerhafte Interoperabilität zu gewährleisten. Dabei müssen auch parallele Normungsarbeiten beobachtet werden, die den Gefahrgutbereich überlappen können (z.B. eCall (automatischer Notruf von Fahrzeugen)).
6. Der Vertreter der UIC weist darauf hin, dass neben den Normen auch verschiedene UIC-Merkblätter, die TSI Telematik und die Arbeiten von OPTA (Open Telematics Alliance), einem internationalen Verband für die Definition und Entwicklung standardisierter Schnittstellen für Telematik-Anwendungen, berücksichtigt werden sollten. Er bietet an, die bereits verfügbare Datenmodellierung des Projekts eRailFreight (elektronischer Frachtbrief, siehe Abschnitt A der Tabelle "Who does what") zur Verfügung zu stellen.
7. Der Vorsitzende erinnert an die systematisierte Arbeit in der Gemeinsamen Tagung zu Normungsfragen, die sicherstellt, dass CEN ohne Kenntnis der Gemeinsamen Tagung keine Normungsarbeiten im Bereich Telematik bei der Beförderung gefährlicher Güter initiiert.

#### 2. Arbeitspaket "Zertifizierungsstrukturen"

8. Da neben der Festlegung von Normen auch Zertifizierungsstrukturen für den Nachweis der Produktkonformität mit den entsprechenden Normen erforderlich sind, soll in diesem Arbeitspaket geprüft werden, ob solche Strukturen bereits vorhanden sind oder vorbereitet werden und ob ein Beitrag aus dem Bereich der Gefahrgutbeförderung notwendig ist.

#### 3. Arbeitspaket "IT-Sicherheitskonzept"

9. In diesem Arbeitspaket soll festgestellt werden, welche Sicherheitsstufen an welchen Stellen erforderlich sind, ob für die Sicherstellung einer geschützten Kommunikation existierende Infrastrukturen kommerzieller Anbieter für die Erstellung von Zertifikaten (z.B. VerigSign) genutzt werden können oder ob durch die zuständigen Behörden eigene Zertifikate ausgestellt werden müssen.

10. Nach Ansicht des Vertreters der UIC muss aus Gründen der Akzeptanz telematischer Anwendungen den Datenzugriffsrechten besondere Beachtung geschenkt werden.

#### 4. Arbeitspaket "Daten-/Prozessmodellierung"

11. Die auf der Basis der Angaben in der Tabelle vorzunehmende Daten-/Prozessmodellierung wird zusammen mit einem französischen Forschungsvorhaben unter Nutzung der Ansätze aus dem Projekt DATEX der Europäischen Kommission durchgeführt. Für dieses Forschungsvorhaben stehen in diesem Jahr nur begrenzt Mittel zur Verfügung, die aber für das nächste Jahr erhöht werden könnten.

### **B. Von der Europäischen Weltraumbehörde (ESA) geförderte Anwendungen**

12. Herr Dr. Gustafsson (ESA) stellt die von der Europäischen Weltraumbehörde geförderten Anwendungsprojekte SECCOH (Security Control Centre for Hazardous Goods Transports) und SSMART (System for Safety in Multimodal Assisted Remotely Transports) vor. Im Projekt SECCOH werden die Bedürfnisse der Interessenvertreter und der Anwender bezüglich eines geplanten Informationsbereitstellungsdienstes, der im Zusammenhang mit einem Sicherheitskontrollzentrum errichtet wird, in dem Informationen über alle Beförderungen mit gefährlichen Gütern, Infrastrukturzustände und Wetterbedingungen zusammenlaufen sollen und das zuerst für den Alpenraum installiert werden soll, aber später auf den gesamten europäischen Raum ausgedehnt werden könnte. Im Projekt SSMART geht es um die Feststellung der Anwenderbedürfnisse in Bezug auf die Einhaltung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter, die Unfallvorbeugung und die Maßnahmen bei Unfällen und Zwischenfällen, um die Entwicklung und Validierung eines Konzepttauglichkeitsnachweises und um die Analyse der Brauchbarkeit des damit verbundenen Dienstes.
13. Der Beitrag von Weltraumsystemen liegt bei beiden Projekten in erster Linie im Bereich der Satellitennavigation (z.B. Fahrzeugortung, Geofencing), der Satellitenkommunikation, wenn eine terrestrische Kommunikation nicht möglich ist, und der Erdbeobachtung (z.B. Wettervorhersage, Ausbreitungsmodelle für gefährliche Güter).
14. Die Arbeitsgruppe äußert den Wunsch, dass auch bei diesen Projekten der ESA, welche die Beförderung gefährlicher Güter betreffen, die gefahrgutrechtlichen Rahmenbedingungen ausschließlich durch sie festgestellt werden. Beispielsweise könnte an eine prioritäre Untersuchung der in Abschnitt C der Tabelle enthaltenen Elemente gedacht werden. Dr. Gustafsson bemerkt, dass über die Beförderung gefährlicher Güter hinaus auch andere Anwenderbedürfnisse bestehen könnten, die jedoch zur Entwicklung eines nachhaltigen Nutzens noch sorgfältig geprüft werden müssen. Es wird vereinbart, bei der nächsten Sitzung der Arbeitsgruppe die nähere Zusammenarbeit mit der ESA festzulegen.

### **C. Projekt SCUTUM**

15. Herr Méchin (CETE SO) stellt das von der Europäischen GNSS-Aufsichtsbehörde<sup>1)</sup> unterstützte Projekt SCUTUM (Securing the EU GNSS adoption in the dangerous material transport) vor. Es handelt sich um ein europäisches Forschungs- und Entwicklungsprojekt, das auf die breitere Anwendung der auf Satellitennavigation gestützten technologischen Lösungen zur genaueren Ermittlung der geographischen Position im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter gerichtet ist.

---

<sup>1)</sup> European GNSS (Global Navigation Satellite System) Supervisory Authority (GSA)

16. Die Arbeitsgruppe stellt fest, dass eine Verbesserung der Genauigkeit der Systeme zur Ermittlung der geographischen Position für die Beförderung gefährlicher Güter wichtig ist, jedoch nur einen Teilaspekt des gesamten Arbeits- und Interessenspektrums der Arbeitsgruppe darstellt. Die Arbeitsgruppe äußert den Wunsch, dass auch bei diesem Projekt die Attribute für gefahrgutspezifische Anforderungen von ihr festgelegt werden.

#### **D. Gefahrgut-Informationssystem (GEGIS) des Hafens Hamburg**

17. Herr Paulsen (Wasserschutzpolizei Hamburg) stellt das Gefahrgut-Informationssystem (GEGIS) des Hamburger Hafens vor. Gefährliche Güter, die in den Hamburger Hafen eingebracht werden oder die dort auf Schiffe verladen werden sollen, müssen über dieses rechnergestützte Informationssystem angemeldet werden. Neben den gefahrgutspezifischen Angaben müssen Informationen zum Zweck des Einbringens (Laden, Löschen, Durchfuhr), zum Schiff und zu den Staupositionen auf dem Schiff geliefert werden. Dadurch verfügt der Hafen zu jedem Zeitpunkt über genaue Angaben zu gefährlichen Gütern, die sich auf Schiffen oder im Hafengelände befinden.

#### **II. Arbeitsfortschritt**

18. Der Vorsitzende stellt fest, dass der Punkt 1 des Mandats der Arbeitsgruppe (Feststellung der Informationen, die durch Telematik bereitgestellt werden) (OTIF/RID/RC/2007-B/Add.3 – ECE/TRANS/WP.15/108/Add.3) mit der Erstellung der Tabelle "Who does what" abgeschlossen ist. Das von Deutschland initiierte Forschungsvorhaben (siehe Absätze 4 bis 11) wird bis Ende 2011 Ergebnisse zu den Punkten 2 (Prüfung notwendiger Parameter für Telematiksysteme), 4 (Überwachung der erfassten Daten und Kontrolle des Datenzugangs) und 5 (Schnittstellen) liefern.
19. Erst im Anschluss daran und nach Betrachtung weiterer Vorhaben kann ab Ende 2012 der Punkt 3 (Kosten-Nutzen-Analyse) behandelt werden. Da die Erhöhung der Sicherheit im Vordergrund steht und eine reine Wirtschaftlichkeitsanalyse deshalb nur begrenzt genutzt werden kann, sollte das Hauptaugenmerk auf eine Notwendigkeitsanalyse gelegt werden, die eine Überregulierung vermeiden soll.
20. Dieser Zeitplan führt dazu, dass mit einer Umsetzung frühestens im Jahr 2015 zu rechnen ist.
21. Im Rahmen der Umsetzung muss auch die Ausbildung und die Ausrüstung der Behördenseite sowie die Organisation der Kommunikation zwischen den Mitgliedstaaten erörtert werden. Dabei sollte auch geprüft werden, inwieweit die Europäische Kommission den Mitgliedstaaten Hilfe gewähren kann. Die Vertreter Deutschlands und Frankreichs werden bei der nächsten Sitzung des Gefahrgutregelungsausschusses der Europäischen Kommission über den Fortschritt der Arbeiten berichten und die Europäische Kommission bitten, diese Problematik im ITS-Arbeitsplan zu berücksichtigen.

#### **III. Schlussabstimmung der Tabelle**

22. Die früheren Zeilen 68 und 69<sup>2)</sup>, die in der Zeile XX ("Amount of dangerous goods in limited or excepted quantities" – "Menge der gefährlichen Güter in begrenzten oder freigestellten Mengen") zusammengefasst wurden, werden wieder unterteilt, da die Anforderungen (Angabe der Bruttomasse bei begrenzten Mengen, Angabe der Anzahl der Versandstücke bei freigestellten Mengen) unterschiedlich sind. Es wird ein zusätzliches Kreuz bei "Freight forwarder" (Spediteur) eingetragen.
23. In der Zeile 47 wird in Anpassung an die laufende Diskussion im RID-Fachausschuss der Inhalt der Spalte 2 geändert in "DG wagon number and position in the train" (Nummer des Wagens mit gefährlichen Gütern und Position im Zug) geändert.

---

<sup>2)</sup> Siehe informelles Dokument INF.11 der Gemeinsamen Tagung im März 2010.

24. Es wird darauf hingewiesen, dass sich verschiedene Informationen durch die Angabe der UN-Nummer und der Verpackungsgruppe automatisch ergeben und durch eine Verknüpfung mit den Daten der Tabelle A des RID/ADR automatisch erstellt werden können. Weitere Redundanzen, die sich bei der Datenmodellierung ergeben, können während des Forschungsvorhabens in der Arbeitsgruppe erörtert werden.
25. Die Schlussfassung der Tabelle wird mit der Angabe des Stands, des Hinweises, dass alle vorherigen Fassungen damit überholt sind, aller bisheriger Teilnehmer der Arbeitsgruppe und des Copyrights als geschütztes PDF auf die Websites der UNECE und der OTIF eingestellt. Eine Excel-Datei kann von interessierten Unternehmen nach vorheriger Registrierung kostenlos über Herrn Hoffmann (Adresse siehe informelles Dokument INF.4) bezogen werden.

#### **IV. Nächste Sitzung**

26. Die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe, bei der die Fortschritte des deutschen Forschungsvorhabens und der übrigen laufenden Projekte sowie die Fortschritte im Bereich eRailFreight diskutiert werden sollen, wird auf Einladung Frankreichs in der Zeit vom 17. bis 19. Januar 2011 (ersatzweise 12. bis 14. Januar 2011) stattfinden. Im Oktober 2010 wird ein bilaterales Treffen Deutschlands und Frankreichs stattfinden, bei dem die Verknüpfung des deutschen und des französischen Forschungsvorhabens erörtert werden soll.
-